

UM PRECURSOR  
DO COMÉRCIO FRANCÊS  
NO BRASIL

# BRASILIANA

volume 362

\*

Direção

AMÉRICO JACOBINA LACOMBE

D499p

Devesa, Guilherme.

*Um precursor do comércio francês no Brasil;  
prefácio do Sr. João Cruz Costa. São Paulo,  
Ed. Nacional; Brasília, 1976  
ap. p. (Brasiliana, v. 362)*

## Bibliografia.

1. Brasil — Comércio
2. França — Comércio
3. Gallès, Edouard I. Instituto Nacional do Livro.  
II. Título. III. Série.

B

CDD:923.844  
:380.10981  
:382.0981014  
:382.0944081

CCF/CBL/SP-76-0824

CJU:38(44)(09)

## Índices para catálogo sistemático (CDD):

- |           |                     |             |             |
|-----------|---------------------|-------------|-------------|
| 1. Brasil | : Comércio          | 380.10981   |             |
| 2. Brasil | : Comércio exterior | : França    | 382.0981044 |
| 3. França | : Comerciantes      | : Biografia | 923.844     |
| 4. França | : Comércio exterior | : Brasil    | 382.0944081 |

GUILHERME DEVEZA

UM PRECURSOR  
DO COMÉRCIO FRANCÊS  
NO BRASIL

*prefácio do*

Prof. JOÃO CRUZ COSTA  
(da Universidade de São Paulo)

*Em convênio com o*

INSTITUTO NACIONAL DO LIVRO  
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA

987  
B823  
v.362

p. 80

COMPANHIA EDITORA NACIONAL  
SÃO PAULO

n.º int. 365858  
cod. barras 371917-10

BIBLIOTECA	SECÇÃO REGISTRO
	ANO 1979 N.º 237

Proibida a reprodução, mesmo parcial e por qualquer processo, sem autorização expressa do autor e da editora.

## SUMÁRIO

Prefácio .....	VII
Apresentação .....	IX
<b>I. GALLÈS E SEU LIVRO .....</b>	<b>1</b>
Da carta-partida (19). Pernambuco (21). Bahia (25). Rio de Janeiro (28). Alfândegas e convenções comerciais (39). Usos e costumes (51).	
<b>II. A FRANÇA E A NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA A VAPOR .....</b>	<b>58</b>
1. Primeiras tentativas oficiais .....	
2. A iniciativa privada e a navegação a vapor entre a França e o Brasil .....	
3. A campanha de Gallès ..	
4. O projeto governamental .....	
5. Uma etapa vencida ...	
6. Previsão confirmada ... ..	
<b>III. UM CONGRESSO CIENTÍFICO E A DISCUTÍVEL PARTICIPAÇÃO DE GALLÈS .....</b>	<b>108</b>
<b>IV. GALLÈS E O ESCRAVO BRASILEIRO .....</b>	<b>121</b>
<b>V. GALLÈS E A GUERRA DO PARAGUAI .....</b>	<b>127</b>
<b>VI. TENTATIVA BIOGRÁFICA .....</b>	<b>132</b>
1. Uma pesquisa truncada .....	
2. Gallès vice-cônsul do Brasil em Bordéus .....	
3. Transes comerciais .....	
4. Uma reintegração impossível .....	
5. Viagens e novos postos consulares .....	
6. Lisonja em prosa e verso .....	
Conclusão .....	
Bibliografia de Edouard Gallès .....	
Bibliografia geral .....	

## PREFÁCIO

Meu velho amigo, Guilherme dos Santos Deveza, quando de volta de sua permanência nos Estados Unidos, onde servira na Delegacia do Tesouro Brasileiro em Nova York, manifestou-me a intenção de prosseguir nas pesquisas que havia interrompido sobre o autor do livro, *Du Brésil, ou observations générales sur le commerce et les douanes de ce pays, suivies d'un tarif de droits d'entrée sur les marchandises françaises, et d'un tableau comparatif des monnaies, poids et mesures*, publicado em 1828, dois anos, apenas, após a assinatura do primeiro tratado de comércio entre a França e o Brasil. Este livro, que ele encontrara na Biblioteca do Ministério da Fazenda, e de cuja raridade em breve se convencera, fora escrito pelo *sobrecarga* Edouard Gallès, uma espécie de comissário de bordo, como hoje diríamos, o qual andou por aqui, em Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, poucos anos depois da proclamação de nossa independência.

A propósito deste livro, praticamente até então desconhecido, já Guilherme Deveza escrevera, com o minucioso exame de seu contexto, três artigos na *Revista de História*, de São Paulo, seguidos de mais dois em que estudava não só as vicissitudes do comércio francês no Brasil, em sua luta contra a concorrência britânica, como a importância que teve, nesse terreno, a rivalidade entre a França e a Grã-Bretanha para o reconhecimento da independência de nosso país.

E as pesquisas realizadas por Guilherme Deveza, que não deixei de incentivar, não obstante suas dificuldades, levaram-no, como se verá, ao encontro de curiosa figura, misto de aventureiro e de caixeiro-viajante, de singular perspicácia e apreciável instrução, a quem não é demais, realmente, pela repercussão de seu livro e pelo interesse que dedicou ao nosso país, dar-se o título de precursor do comércio francês no Brasil.

Não há dúvida de que o Brasil, de que foi representante consular em Bordéus, teve larga parte na vida de Edouard Gallès, a ponto de este considerá-lo como sua segunda pátria. E

é certo que revelou, na época em que viveu, invulgar estima por nosso país, “cantando-lhe louvores, talvez exagerados, mas que mal certamente não lhe faziam”.

Seus escritos sobre o Brasil, que, como diz o autor do presente trabalho, “se diluem pelo longo período de quarenta anos, se nem sempre primavam pela exatidão, continham, amiúde, observações de surpreendente acuidade”. Homem esperto, de visão larga para os negócios, apesar do fracasso que pessoalmente sofrera em sua vida comercial, padecia, porém, como tanta gente, de uma fraqueza: amava e cobiçava honrarias e condecorações e, por causa delas, se engajou em interminável contenda epistolar com o governo brasileiro, acabando por perder a simpatia que seu interesse pelo nosso país podia despertar.

Concluindo o sugestivo estudo que escreveu, com suas implicações de caráter econômico e comercial, o autor deste trabalho observa: “Devemos confessar que Gallès não se revelou exatamente a figura que esperávamos, após havermos travado conhecimento com ele através do livro publicado depois de sua primeira viagem a nosso país. Mas se examinados seus trabalhos em conjunto, se menos desassidasas fossem muitas das afirmações de suas cartas, numa incessante mania de grandeza, talvez não deixasse de merecer o hábito ou comenda por que tanto empenho fazia, levando-se em conta, principalmente, que, a exemplo de seu pai, o imperador D. Pedro II não era de se fazer rogar muito para a concessão de tais mercês”.

Se outros méritos não pudessem ser atribuídos a Gallès, a diligência que pôs em trabalhar para o estabelecimento de linhas de navegação entre a França e o Brasil — estudo a que Guilherme Deveza traz importante contribuição — o conselho que deu, quando da guerra do Paraguai, para que os países sul-americanos, em vez de se envolverem em lutas intestinas, abrissem uma *via carroçável* que os ligasse, eram de justificar, certamente, alguma manifestação de apreço do Governo Imperial, como tanto ambicionava.

Mas a verdade é que, condecorado ou não, Gallès, com seus defeitos e qualidades, não pode ser ignorado, como seu divulgador afirma, “na história das relações comerciais entre a França e o Brasil, relações cujo desenvolvimento foi, talvez, a preocupação maior de sua existência. E, como estrangeiro, precisava realmente ter muita fé em nosso país para, em 1861, dizer a seu respeito: *braços apenas é que lhe faltam, com braços eu predigo para o Brasil o maior, o mais rico, o mais próspero futuro dos povos da terra*”.

CRUZ COSTA

## APRESENTAÇÃO

Tivemos, anos atrás, oportunidade de publicar na *Revista de História*, dirigida pelo eminente Prof. E. Simões de Paula, da Universidade de São Paulo, uma série de artigos sob o título que encabeça o presente trabalho. Deles, são reproduzidos aqui os três primeiros, com ligeiras alterações, em virtude de resumirem o livro, até então praticamente ignorado, escrito em 1828 por Edouard Gallès, um sobrecarga (1) de Bordéus, que nos pareceu merecer, pelo teor de suas observações sobre nosso país, a qualificação que lhe demos.

Não obstante o interesse que as relações mercantis entre a França e o Brasil podia haver despertado, após a assinatura do tratado comercial de 1826, não tinham elas evidentemente, ao tempo da viagem de Gallès, atingido o amadurecimento que só a experiência de longos anos de intercâmbio propicia.

Entre a data da abertura dos portos brasileiros ao comércio francês e a da assinatura daquele tratado medeavam apenas doze anos, que, mesmo como período de adaptação, muito pouco representavam, dado, sobretudo, o desconhecimento do país, as distâncias a percorrer e, conseqüentemente, a morosidade das via-

(1) Sobrecarga: agente especial nomeado pelos armadores para cuidar da conservação e da venda das mercadorias de que são encarregados, para comprar outras destinadas ao retorno e pagar o frete, atribuições que ordinariamente pertencem ao capitão. (*Dictionnaire La Chartre*, Paris.) O Código Comercial Brasileiro, na parte em que se ocupa do comércio marítimo, não faz uso deste termo. José da Silva Lisboa, Visconde de Cairu, escrevia: "Entre nós se distinguem as três funções de *Mestre*, *Sobrecarga* e *Piloto*, ainda que podem combinar-se e simultaneamente achar-se no mesmo sujeito, conforme a extensão da ordem ou comissão do dono do navio (...) Sobrecarga é aquele que é verdadeiramente posto sobre a carga, sendo-lhe cometida pelo proprietário ou armador do navio a negociação, que faz objeto da viagem, e que tem em conseqüência o direito de cobrar os fretes e fazer todas as operações e despesas convenientes." (*Princípios de direito mercantil e leis de marinha para uso da mocidade portuguesa destinada ao comércio*, Tratado VI, Lisboa, Imprensa Régia, 1819, pág. 675.)



gens, feitas, então, em embarcações a vela. Esses empreendimentos mercantis não estavam isentos, ainda, de um certo espírito de aventura, de um acentuado caráter de improvisação, que vinham chocar-se, amiúde, com o imprevisto de usos e costumes brasileiros, que faziam por adaptar-se, num mimetismo que se acentuava com o correr do tempo, ao modo de viver das nações européias.

Talvez não fosse imaginário, pois, o amigo a quem Gallès se refere em seu livro, e que lhe teria dito: “Ah! que n’avais-je les notions que tu publies, lorsque je mis le pied sur la terre du Brésil! . . . combien j’aurais béni le nom de celui que m’aurait préservé de tant de pertes et de tribulations!” . . . Em 1817, aliás, e com maior razão, já Tollenare procurava advertir de tais perigos seus compatriotas que pensavam que bastava “passar-se ao Brasil para nele fazer fortuna”. E citava o caso de sobrecargas e capitães de navios franceses que não falavam dos negócios realizados na Bahia e no Rio de Janeiro “senão para mencionar prejuízos de 20, 30 e 40%” (2). E outros vegetavam no Brasil em situação de total penúria.

O *Journal de Commerce de Paris*, de 6 de dezembro de 1828, reconhecia, como veremos, segundo transcrição de Gallès, que o comércio da França com o Brasil havia assumido, nos últimos anos, grande extensão; muitas operações tinham fracassado, entretanto, por falta de conhecimentos práticos sobre os artigos que convinham ao nosso país, sobre o seu regime aduaneiro e sobre muitas coisas mais, que concorriam, além do que se supunha, para o êxito de tais expedições.

Realmente, fator importante para o exportador ou seu intermediário não poderiam deixar de ser as diferenças que teriam de estar presentes na escolha dos artigos destinados às três praças, então as mais destacadas do Brasil — Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. E sobre elas discorre Gallès em seu livro, fazendo recomendações, não só quanto aos produtos, como quanto ao lugar de seu consumo, com verdadeiro espírito de caixeiro-viajante. Lembrava ainda que, no caso de determinadas mercadorias, a França, com certas modificações que indica, poderia vencer a Inglaterra, sua rival nos mercados brasileiros. E de grande oportunidade deveriam ser, também, as suas observações, quer de caráter fiscal — como o pagamento de direitos e praxes alfandegárias, não raro abusivas — quer a propósito dos usos comerciais e preferências do consumidor. Roteiro seguro não deixaria

(2) L. F. de Tollenare, *Notas dominicais tomadas durante uma residência em Portugal e no Brasil durante os anos de 1816, 1817 e 1818*, trad. de Alfredo de Carvalho, Recife, 1905, pág. 229.

de constituir, ainda, para os seus compatriotas, o extrato da tarifa aduaneira então vigente no Brasil, que ele teve o cuidado de oferecer em seu livro, com a indicação dos direitos de entrada em que incorriam os principais produtos que para cá poderiam ser exportados pela França.

E interessante é a observação insistente de Gallès de que era indispensável, para o bom resultado das transações, o conhecimento da língua portuguesa, o que não só facilitaria os entendimentos com a alfândega brasileira, como evitaria imprudências que poderiam comprometer, ao mesmo tempo, uma operação, o capitão do navio e o sobrecarga. E como exemplo apontava a apreensão, a que assistira na Bahia, de um carregamento de seda no valor de 160.000 francos, apreensão essa causada, naturalmente, por infração de normas legais.

A imprensa francesa da época, segundo os artigos transcritos por Gallès, teria sido unânime em reconhecer que o livro por ele escrito representava um guia indispensável a todos que desejassem manter relações com o Brasil, havendo quem admitisse que, com tal obra, tinha seu autor prestado um serviço público, digno do reconhecimento de seus concidadãos. E é possível que o Ministro do Comércio da França haja cumprido a promessa, feita em carta dirigida ao nosso viajante, de adquirir seu livro “para todas as comarcas de comércio do reino”.

Não podemos deixar de reconhecer, porém, no exame sereno da obra, que tais elogios não de parecer hoje fora de medida. Mas demonstram eles, sem dúvida, o quanto havia de inseguro, de ignorância em relação ao intercâmbio comercial entre a França e o Brasil, intercâmbio que o livro de Gallès deve, seguramente, ter facilitado e mesmo incentivado. E na dedicatória com que o ofereceu a Balguerie Junior, membro de importante família de armadores de Bordéus, ele próprio dizia que alimentava a esperança de que a propaganda dos frutos de suas pesquisas no mundo comercial pudesse suscitar novo impulso à indústria francesa, indicando às suas manufaturas fontes de consumo que elas talvez desconhecassem, ou “sobre as quais não tinham até a vespera senão idéias vagas e incertas”. E a verdade é que os viajantes franceses, que aqui estiveram antes de Gallès, após a assinatura da paz na Europa com a derrota de Napoleão, nada escreveram que pudesse realmente orientar seus concidadãos sobre o comércio com o nosso país, quase monopólio dos negociantes britânicos.

Embora o livro de que até agora nos ocupamos seja, em nosso entender, bastante para assegurar a seu autor posição de relevo na história das relações comerciais entre a França e o Brasil, impõe-se levar a crédito de Gallès, ainda, a atividade que mais

tarde veio a desenvolver, para a criação da primeira companhia oficial de navegação a vapor entre as duas nações.

E, como nos será dado expor, Gallès chegou a ser representante do Brasil em Bordéus, como vice-cônsul nomeado pelo governo do Império, lugar de que foi demitido, entretanto, em penosas circunstâncias. E é, então, que nascerá a mais renitente pendência entre ele e as autoridades diplomáticas brasileiras, a quem não dará sossego, por muitos anos, com insólitas pretensões.

Aliás, foi pista que nos deu carta escrita por Antônio Carlos Ribeiro de Andrada a Vasconcelos Drummond, em março de 1828, quando exilado em Bordéus, na qual fazia referência a um dos Balguerie, que ocupava, na época, o cargo de vice-cônsul do Brasil naquela cidade (3), que nos levou a Gallès no desempenho, anos mais tarde, da mesma função.

Longe estávamos de supor, no primeiro contato que tivemos com o autor de *Du Brésil*, que contraditória figura iria ele se revelar, pois se de um lado demonstrava constante preocupação com assuntos de que não cogitaria grande número de seus concidadãos, ainda que do mesmo ofício, por outro desgastava-se na perseguição de honrarias e posições com artes que não primavam pela seriedade.

Mas o Brasil, que Gallès viria, repetidamente, a chamar de sua segunda pátria, marcou-o para sempre. Por ele tomou interesse invulgar num estrangeiro, sobretudo na época em que viveu, cantando-lhe louvores, talvez exagerados, mas que mal certamente não lhe faziam. E seus escritos sobre nosso país, que se diluem pelo longo período de quarenta anos, se nem sempre primavam pela exatidão, continham, amiúde, observações de surpreendente acuidade.

Contou este trabalho com o incentivo de meu amigo, Prof. João Cruz Costa, que, desde a publicação dos artigos que escrevi a respeito de Edouard Gallès e de seu livro sobre nosso país, me animava a prosseguir nas pesquisas sobre este personagem, o qual, realmente, só veio a tomar consistência, quando me foi possível identificá-lo, não há muito, como ex-vice-cônsul do Brasil em Bordéus, cargo a que seu ocupante, por motivos justificáveis, como veremos, jamais aludiu em seus escritos. Devo, aliás, ao Prof. Cruz Costa o levantamento que fez pessoalmente na Biblioteca Nacional de Paris de tudo quanto ali se achava catalogado, de autoria de Gallès, com a microfilmagem do que se afigurava mais significativo. Apesar de meu longo percurso por bibliotecas, sobretudo de São Paulo e do Rio de Janeiro, valiosa me foi também a

(3) "Cartas Andradinas", *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. XIII

do Prof. Cruz Costa, que, mais de uma vez, recorreu, outrossim, a amigos seus, entre eles o insigne Ministro Ivan Lins, para a obtenção de elementos que me faltavam. Por esse interesse e encorajamento aqui lhe deixo expressa toda a minha gratidão.

Desejo, ainda, apresentar meus agradecimentos, pelas informações que me prestaram, acompanhadas, não raro, de fotocópias de documentos e artigos de jornais publicados na França, ao Sr. L. Desgraves e a Mlle E. Marque, chefes, em diferentes datas, da Biblioteca Municipal de Bordéus; ao Sr. H. R. Delacroix, diretor do Centro de Documentação da Câmara de Comércio e Indústria, também de Bordéus; ao Sr. F. Rebuffat, chefe dos serviços históricos da Câmara de Comércio e Indústria de Marselha; ao Sr. J. Gentil da Silva, do Centro de Pesquisas Históricas, de Paris, e ao ilustre Prof. Louis Papy, da Universidade de Bordéus.

E aqui fica também a manifestação de meu reconhecimento, pela solicitude com que sempre me atenderam, à Sr<sup>a</sup>. Martha Maria Gonçalves, chefe do Arquivo Histórico do Itamarati; à Sr<sup>a</sup>. Lydia Combacau Miranda, chefe da Biblioteca do Itamarati; à Sr<sup>a</sup>. Geralda Caldeira Brant Capela, chefe da Biblioteca da Marinha; às Sr<sup>tas</sup> Margarida Rinelli de Almeida e Francisca Buarque de Almeida, que chefiaram, em ocasiões diversas, a Biblioteca do Ministério da Fazenda; à Sr<sup>ta</sup>. Zilda Galhardo de Araujo, chefe da Seção de Periódicos da Biblioteca Nacional; à Sr<sup>ta</sup>. Rose Edith Fleury Charmillot, encarregada do Setor de Obras Raras da Biblioteca Municipal de São Paulo, onde tive também a valiosa colaboração, em seu setor, do Sr. Ox Paschoal.

Meus agradecimentos, ainda, pelas úteis indicações que me deu, ao Sr. José Gabriel da Costa Pinto, chefe do Serviço de Pesquisa Histórica do Arquivo Nacional. E uma palavra de gratidão aos meus amigos, Augusto de Bulhões, pela pesquisa que a meu pedido realizou no arquivo do Museu Imperial de Petrópolis, e Oswaldo Costa e Silva, pelo que diligenciou obter em fontes uruguaias a respeito de Gallès, que também representou na França o país irmão. E, por fim, minha homenagem à memória de Eugênio Gomes, o grande ensaísta que nossa literatura perdeu, a quem devo especial acolhimento, quando chefiava a Biblioteca Nacional.

# I

## GALLÈS E SEU LIVRO

Ao regressar à França de viagem ao Brasil, aonde viera como sobrecarga de navio aparelhado por armadores de Bordéus, publicou Edouard Gallès, em dezembro de 1828, livro a que deu o título de uma prolixidade bem ao gosto do tempo: *DU BRÉSIL, ou observations générales sur le commerce et les douanes de ce pays, suivies d'un tarif de droits d'entrée sur les marchandises françaises, et d'un tableau comparatif des monnaies, poids et mesures.*

Não obstante seu pequeno volume — 92 páginas in 8.º — este livro, escrito numa época em que bem pobre era a bibliografia não só nacional como estrangeira sobre a matéria de que ele trata, muito terá concorrido, pelo teor quase didático de suas informações, para a intensificação do comércio entre a França e o Brasil. E seu autor, que se dizia “membre de plusieurs sociétés d'instruction”, não deixou de discorrer também, e não raro com singular perspicácia, sobre o panorama social, político e religioso de nosso país.

Embora o trabalho de Gallès fique muito aquém da obra que seu compatriota, Horace Say, escreveu onze anos depois — *Histoire des relations commerciales entre la France et le Brésil* — é de admirar, sem dúvida, o silêncio que em torno dele se fez. Na verdade, o nome de Edouard Gallès encontra-se ausente não só do texto como da bibliografia dos mais notáveis estudos sobre o Brasil, nos quais o seu testemunho a respeito dos usos e costumes da época em que aqui esteve seria, talvez, tão valioso quanto o de outros estrangeiros que por aqui também andaram.

É certo que *Du Brésil* foi incluído na importante *Bibliographie brésilienne*, de A. L. Garraux, encontrando-se também citado na *Biblioteca exótico-brasileira*, de Alfredo de Carvalho. A

ele também vimos referência no livro de Adolfo Morales de los Rios Filho, *O Rio de Janeiro Imperial*, onde aparece apontado entre as publicações que eram encontradas nas livrarias e alfarrabistas de antanho. Mas — o que talvez se deva à raridade da obra — deixou ele de constar do *Catálogo da exposição de História do Brasil*, realizado pela Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro em dezembro de 1881, onde, entretanto, vem mencionado opúsculo de Gallès, de bem menor valor, posteriormente escrito (1).

O intercâmbio comercial entre a França e o Brasil, depois de assinada em 1814, com a derrota de Napoleão, a paz na Europa, foi autorizado por decreto de 18 de junho do mesmo ano, firmado pelo Príncipe Regente, D. João, que rematava, assim, o regime liberal instituído pela Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, de que praticamente, devido ao bloqueio continental, a única usu-frutuária vinha sendo a Inglaterra.

Não há dúvida de que as primeiras expedições mercantis da França ao Brasil não se assinalaram pela solidez e opulência dos carregamentos britânicos, em seus contatos iniciais com os mercados da América Portuguesa. Mas o traço comum que houve nos empreendimentos das duas nações rivais foi o total desconhecimento das necessidades das populações que pretendiam abastecer. Quanto à Inglaterra, as conseqüências foram as que, de modo tão incisivo, apontou John Mawe, em seu conhecido livro (2). No que diz respeito à França, não há certamente depoimento mais valioso que o de Horace Say, testemunha ocular também dos fatos, pois deixou seu país em princípios de 1815, com destino ao Brasil, onde vinha iniciar uma carreira comercial, que se prolongou por vinte e cinco anos (3). “As primeiras expedições”,

(1) Trabalhos mais recentes, como a *Bibliographie franco-brésilienne (1551-1957)*, de autoria de Georges Raeders, e a *Bibliografia do Rio de Janeiro de viajantes e autores estrangeiros — 1531-1900*, de autoria de Paulo Berger, o primeiro escrito em 1960 e o segundo, em 1964, fazem referência a Gallès e ao seu livro *Du Brésil*. O exemplar desta obra, que serviu de base ao presente estudo, encontra-se na Biblioteca do Ministério da Fazenda, Rio de Janeiro, e pertencia ao acervo da biblioteca da antiga Diretoria de Estatística Comercial.

(2) John Mawe, *Viagens ao interior do Brasil principalmente aos distritos do ouro e dos diamantes*, Londres, 1812; tradução de Solena Benevides Viana, com introdução e notas de Clado Ribeiro de Lessa, Rio de Janeiro, 1944, págs. 109-110 e 304-306.

(3) Horace Say, *Histoire des relations commerciales entre la France et le Brésil, et considérations générales sur les monnaies, les changes, les banques et le commerce extérieur*, Paris, 1839, carta inicial a Michel Delaroche.

escreve ele, “foram realmente empreendimentos de exploração: parecia que se vogava para o descobrimento do Brasil, do qual, até então, só vagamente se tinha ouvido falar. Os resultados ressentiram-se, com efeito, da inexperiência dos expedidores e mesmo da dos consumidores; muitos artigos úteis e consistentes deram prejuízo, enquanto que em objetos de fantasia, em colares de vidro, realizava-se quatro ou cinco vezes o capital. Muitos armamentos foram empreendidos naquela época por casas de comércio de Paris, que se apressaram a estabelecer sucursais nos mais importantes portos de mar; grande número destas operações foram desastrosas e acarretaram ruína àqueles que as tinham realizado” (4).

Entretanto, na aventura dessas operações transoceânicas não eram naturalmente apenas armadores que se envolviam, mas também indivíduos desajustados à nova ordem política da Europa, que procuravam, num mundo desconhecido, recompor sua vida. E Horace Say expõe: “Administradores, militares, artistas, alguns exaltados que desejavam associar-se a infortúnios ilustres, ou que pensavam não poder viver no solo nacional maculado pela ocupação estrangeira, precipitaram-se para os portos marítimos, munidos de algumas mercadorias compradas à pressa; o primeiro navio que partia era o que lhes convinha mais, pouco lhes importando, de resto, o lugar de seu destino. Isto se chamava, então, comércio de pacotilha; mas, como é fácil de imaginar, empresas assim concebidas não podiam dar geralmente senão lamentáveis resultados. Quando um navio chegava ao Rio de Janeiro, os brasileiros perguntavam, num tom irônico, quantos *negociantes franceses* ele trazia, e, na verdade, viam-se desembarcar pacotilheiros às vintenas”... (5).

Que diferença, pois, dos carregamentos maciços dos comerciantes britânicos, que preferiam, como informou John Mawe, pôr suas mercadorias em leilão, quando pela primeira vez aqui aportaram, a transigir com a “degradação” de vendê-las a retalho!... (6).

Através, porém, desse tráfico incipiente e desordenado, de que fala Horace Say, é que os habitantes do Brasil começaram a entrar em contato com os produtos de importante indústria — a única que podia fazer sombra à inglesa — até então confinada nas fronteiras da Europa.

(4) Horace Say, *op. cit.*, pág. 57.

(5) Horace Say, *op. cit.*, pág. 58.

(6) John Mawe, *op. cit.*, pág. 309. Em *Inglezes no Brasil*, Rio de Janeiro, 1948, aponta Gilberto Freire, particularmente a págs. 154-55, vários anúncios de leilões realizados em 1808, no Rio, por negociantes britânicos.

Mas se muitos daqueles “negociantes franceses”, na designação irônica dos habitantes do Rio de Janeiro, caíram vítimas de sua ignorância ou má sorte, a perseverança e discernimento de outros, bem como a experiência adquirida em viagens que se repetiam, foram criando condições propícias ao estabelecimento, sobretudo na capital do Império, de importantes casas de comércio, com a infiltração cada vez maior de novos produtos. E, com isto, acentuando a revolução de costumes iniciada com a introdução das mercadorias inglesas, apurava-se o bom gosto, sublimava-se o paladar e exaltava-se o pendor do brasileiro para o luxo e a ostentação. Eram as sedas e os artigos de bijuteria, eram os móveis finos e cristais, eram os vinhos e comestíveis (7). Louis de Freycinet, comandante das corvetas “Uranie” e “Physicienne”, que aportaram ao Rio de Janeiro em dezembro de 1817, em sua volta ao mundo, oferece-nos bom depoimento sobre as alterações que se iam infiltrando no modo de viver do carioca de então: “Le goût des glaces, depuis qu'on en apporte de France, semble s'introduire chez les gens aisés; il en est de même des meubles élégans, tels que consoles, pianos, tables à jeu, &c.; on remarque même, dans les maisons opulentes, des lustres et des candelabres. En général toutes les classes d'habitans ont le goût du luxe, goût qui ne peut qu'augmenter par la vue des objets fabriqués en France, qui leur plaisent beaucoup” (8).

Dos vários livros publicados até 1828 sobre o Brasil, após a abertura de seus portos ao comércio direto estrangeiro pela Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, destacam-se os dos viajantes ingleses, como John Mawe (9), Henry Koster, nascido, aliás, em Portugal (10), James Henderson (11), Gilbert F. Mathison (12), Maria Graham (13), Alexander Caldcleugh (14), John Luc-

(7) Horace Say, *op. cit.*, pág. 80, e Joh. Bapt. von Spix e C. F. Phil. von Martius, *Travels in Brazil in the years 1817-1820*, tradução inglesa de H. E. Lloyd, Londres, 1824, pág. 183.

(8) Louis de Freycinet, *Voyage autour du monde*, 1º vol., Paris, 1827, pág. 181.

(9) John Mawe, *op. cit.*

(10) Henry Koster, *Viagens ao Nordeste do Brasil*, Londres, 1816, tradução e notas de Luís da Câmara Cascudo, São Paulo, 1942.

(11) James Henderson, *History of the Brazil, comprising its geography, commerce, colonisation...*, Londres, 1821.

(12) Gilbert F. Mathison, *Narrative of a visit to Brazil, Chile, Peru and the Sandwich Islands*, Londres, 1825.

(13) Maria Graham, *Journal of a voyage to Brazil and residence there during part of the years 1821, 1822, 1823*, Londres, 1824.

(14) Alexander Caldcleugh, *Travels in South America during the years 1819-20-21*, Londres, 1825.



cock (15), ao lado dos quais se colocam os naturalistas germânicos Spix e Martius (16) e o Príncipe Maximiliano de Wied (17), além de seus compatriotas, T. von Leithold e L. von Rango (18). Na França apresentam-se, no mesmo período, Hippolyte Taunay e Ferdinand Denis (19), Louis de Freycinet (20), Jacques Arago (21), Anglievel la Beaumelle (22), além do Barão de Roussin (23) e de Alphonse de Beauchamp, com sua *História do Brasil*, em três volumes (24). Auguste de Saint-Hilaire (25) mal fizera entrever, então, o que seriam suas extraordinárias publicações sobre nosso país, em anos subseqüentes.

Todos esses autores, alguns dos quais inteiramente absorvidos por suas pesquisas de caráter científico, pouco se detiveram em considerações sobre o comércio exterior do Brasil e práticas a ele atinentes, com exceção de John Mawe e John Luccock, que dispuseram maior atenção ao assunto, embora sob o ponto de vista

(15) John Luccock, *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*, Londres, 1820, tradução de Milton da Silva Rodrigues, São Paulo, 1942.

(16) Spix e Martius, *op. cit.*

(17) Maximiliano, Príncipe de Wied-Neuwied, *Viagem ao Brasil nos anos de 1815 a 1817*, Frankfurt, 1820, tradução de Edgar Sússekind de Mendonça e Flávio Poppe de Figueiredo, refundida e anotada por Olivério Pinto, São Paulo, 1940.

(18) Theodor von Leithold, *Minha excursão ao Brasil ou viagem de Berlim ao Rio de Janeiro e volta*, Berlim, 1820, e Ludwig von Rango, *Diário de minha viagem até o Rio de Janeiro no Brasil e volta nos anos de 1819 e 1820*, Leipzig, 1821. Ver *O Rio de Janeiro visto por dois prussianos em 1819*, onde se encontram aquelas duas obras, traduzidas e anotadas por Joaquim de Sousa Leão Filho, São Paulo, 1966.

(19) Hippolyte Taunay e Ferdinand Denis, *Le Brésil ou histoire, mœurs, usages et coutumes des habitants de ce royaume*, Paris, 1822, e Ferdinand Denis, *Résumé de l'histoire du Brésil suivi du résumé de l'histoire de la Guyane*, Paris, 1825.

(20) Louis de Freycinet, *op. cit.*

(21) Jacques Arago, *Promenade autour du monde*, Paris, s.d. (Vide nota 28.)

(22) Anglievel la Beaumelle, *De l'Empire du Brésil considéré sous ses rapports politiques et commerciaux*, Paris, 1823.

(23) Albin B. Roussin, *Le pilote du Brésil ou description des côtes de l'Amérique Meridionale...*, Paris, 1828.

(24) Alphonse de Beauchamp, *Histoire du Brésil, depuis sa découverte en 1500 jusques'en 1810*, Paris, 1815. Trata-se de plágio da obra de Robert Southey, *History of Brazil*. Ver, a propósito, José Honório Rodrigues, *Teoria da história do Brasil*, 1ª ed., São Paulo, 1949, pág. 68.

(25) Auguste de Saint-Hilaire, *Aperçu d'un voyage dans l'intérieur du Brésil, la Province Cisplatine et les Missions dites du Paraguay*, Paris, 1823.

britânico. Não poderiam tais livros, portanto, exercer acentuada influência na França sobre o ânimo dos que pretendessem estender seu campo de ação ao novo entreposto da América. E nem mesmo de grande auxílio lhes poderia ser o trabalho de Anglievel la Beaumelle, não obstante seu prometedor título: *De l'Empire du Brésil considéré sous ses rapports politiques et commerciaux*. Na verdade, as informações de Beaumelle, sem maior importância em relação às possibilidades de intercâmbio comercial de sua pátria com o Brasil, eram meramente acessórias dentro do plano geral do livro.

Mais esclarecedor seria, sem dúvida, apesar de seu reduzido volume, o opúsculo que veio a intitular-se na tradução portuguesa: *Documentos relativos ao Commercio dos novos Estados da America, communicados pela Secretaria Principal do Commercio de França às Principaes Camaras do Commercio do Reyno, vertidos em lingua vulgar* (26). Discorre este folheto sobre as condições comerciais do México, Colômbia, Peru, Chile e Brasil, indicando as mercadorias que a França poderia mandar com boas perspectivas de lucro para o nosso país, e que eram “modas, jóias, móveis preciosos, chapéus, sapatos, sedas de todas as qualidades e uma imensidade de outros artigos”. Mas tratando-se de um comunicado oficial às “principais Câmaras do Comércio do Reino”, não deixa de causar espécie, diga-se de passagem, esta sua observação: “Também nos podíamos fazer senhores do abastecimento dos vinhos, porque está provado que os da Província do Languedoc podem facilmente passar por vinhos do Porto, por meio de uma breve preparação; e isto havendo a precaução de os transportar em pipas de construção semelhante à das pipas portuguesas: porém se esta empresa se cometesse era preciso contentar-se, no princípio, com um pequeno lucro”. Outras informações dá ainda a mesma publicação a respeito do comércio francês com o Brasil, bem como sobre “tarifas e regulamentos mercantis”, mas todas elas não ocupam mais de sete de suas páginas.

Não é de estranhar, assim, o entusiasmo com que foi recebida na França a obra de Edouard Gallès, que, no gênero, parece que não encontrava outra com que pudesse ser comparada (27).

(26) Impressão Régia, Lisboa, 1828, 48 páginas. Exemplar existente na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

(27) O exemplar de *Du Brésil*, existente na Biblioteca do Ministério da Fazenda, indica, em sua página de rosto, “dezembro 1828”, como a data da publicação. Este volume está acompanhado, porém, de críticas numeradas fora do texto e feitas ao livro não só em dezembro de 1828, como em janeiro de 1829. Ou o autor distribuiu, em

O *Journal de Commerce de Paris*, de 16 de dezembro de 1828, comentava: "O comércio da França com o Brasil assumiu, nos últimos anos, grande extensão; muitas operações têm fracassado, no entanto, por falta de conhecimentos práticos sobre os artigos que convêm àquele país, sobre o seu regime aduaneiro, sobre uma porção de pequenas coisas, enfim, que, em conjunto, concorrem mais do que se pode imaginar para o bom êxito das expedições. A obra que acaba de publicar o Sr. Ed. Gallès, sobrecarga recém-chegado do Brasil, contém preciosas informações a este respeito; é trabalho que o tornará credor do reconhecimento dos armadores e do qual pretendemos voltar a ocupar-nos. Chamamos, por enquanto, a atenção de nossos leitores para o minucioso título da obra, prevenindo-os de que ele não indica tudo quanto de útil se encontra nesta publicação".

Bem mais longa é a apreciação do *Journal du Havre*, de 20 do mesmo mês. O articulista comprazeu-se, porém, em respigar as informações menos amáveis existentes no livro de Gallès, principalmente sobre certas práticas dos funcionários de alfândega de então, para tecer alguns comentários bem azedos a respeito do Brasil. Entendia que a obra era de um homem que sabia escrever e dum comerciante inteligente que tinha visto muito, de olhos abertos. Lamentava, apenas, que o autor tivesse abusado algo das imagens laudatórias, na longa página com que depunha seu trabalho sob a asa protetora de Balguerie Junior, membro de ilustre família bordelense, como teremos ocasião de ver.

"Nas circunstâncias atuais", escrevia *L'Indicateur*, de Bordéus, em seu número de 24 de dezembro de 1828, "tudo que se relaciona com o Brasil deve excitar a curiosidade pública e o interesse do comércio. A França descurou-se tanto deste país, o qual oferece não só recursos como mercados imensos à nossa indústria, que hoje devemos assenhorear-nos, com avidez, de todas as matérias que lhe digam respeito". Julgava, desse modo, que *Du Brésil* bem merecia os elogios que lhe haviam feito os jornais de Paris, não duvidando que o Ministro do Comércio, o que era confirmado pelas lisonjeiras cartas que o autor dele havia recebido, se apresaria a adquirir tal obra, indispensável às principais câmaras de comércio do Reino. E, paternalmente, acrescentava: "Coragem, Sr. Gallès! É belo, em vossa idade, já ter títulos que vos tornam merecedor do reconhecimento público".

primeiro lugar, a obra aos órgãos de imprensa para sobre ela emitirem sua opinião, com a finalidade de dá-la ao público amparada pelas respectivas críticas, ou teria havido reimpressão do trabalho, que conservou a data da impressão anterior.

O articulista de *Kaléidoscope*, de 1º de janeiro de 1829, traçava, em primeiro lugar, algumas normas aos que, em viagem, quisessem fixar suas impressões. “Se não conheceis suficientemente o desenho”, dizia ele, “tomai uma pena e descrevei os objetos no mesmo instante em que ferirem vosso olhar. As impressões que eles então vos causarem serão as únicas exatas, as únicas que deveis transmitir a vossos leitores; outras quaisquer irão apenas enganá-los”. E isto para ponderar: “O Sr. Ed. Gallès seguiu, quase sempre, este sábio preceito no pequeno volume que acaba de publicar, e sentimo-nos felizes em poder anunciar que estas notas sobre os costumes e os hábitos brasileiros são, em geral, de grande exatidão, não porque elas se encontrem de perfeito acordo com o que dissemos a respeito daquele rico país em nosso *Promenade autour du monde*, mas porque as curtas páginas ora oferecidas ao público nos transportaram de novo àquele solo prenhe dos tesouros de uma natureza tão generosa mas tão negligenciada”. Embora pudessem ser apontados alguns erros no livro, que não tinham, a seu ver, maior importância, julgava-o indispensável aos comandantes de navios que não conheciam o Brasil. E prosseguia: “Eles (os comandantes de navios) não têm outra coisa a fazer senão guiar-se pelos conselhos que lhes são dados, pois se livrarão de muitos aborrecimentos, além de pouparem aos seus comitentes muitas despesas inúteis. Jamais agenda alguma foi tão rica em documentos assim preciosos e não utilizá-los é correr o risco de perdas certas. O Sr. Gallès tem direito ao reconhecimento do comércio”. E referindo-se, finalmente, ao estilo da obra como “conciso, exato, cheio de calor”, asseverava que o seu autor pensava como negociante e escrevia como publicista (28).

*Le Propagateur* não poderia demonstrar maior apreço pelo trabalho de Gallès do que o fez em sua crítica de 1º de janeiro de 1829: “Guiado pelos mais louváveis sentimentos, nosso jovem compatriota, Sr. Gallès, publica, sob o título *Observações*, os dados e fatos que coligiu durante sua viagem ao Brasil; apressamo-nos em

(28) Graças ao título do livro, *Promenade autour du monde*, de que o crítico de Gallès se diz autor, foi-nos possível estabelecer sua identidade, e esta empresta, sem dúvida, maior valor àquela apreciação. Trata-se de Jacques Arago, de famosa família, o qual tomou parte na viagem de circunavegação feita a bordo da corveta “Uranie”, de 1817 a 1821, sob o comando de Louis de Freycinet. Foi quando esteve no Brasil, aonde voltou posteriormente. Escreveu *Promenade autour du monde*, a que se seguiu *Voyage autour du monde*, que teve várias edições. Viveu em Bordéus, onde fundou *Kaléidoscope*. Nascido na França em março de 1799, morreu em janeiro de 1855, ao desembarcar pela quinta vez no Brasil. (*La grande encyclopédie*, de Berthelot.)

recomendar a nossos leitores esta importante obra, que contém coisas verdadeiramente úteis para o comércio e que traz a marca dum espírito observador e dum patriotismo esclarecido. Devem ser levadas a crédito do autor as numerosas pesquisas que foi obrigado a realizar, para obter os curiosos conhecimentos e as informações precisas que encerram sua publicação; ela se tornará, com certeza, um guia indispensável a todos aqueles que mantêm relações comerciais com o Brasil e que desejam ser esclarecidos sobre os passos a dar e os inconvenientes a evitar. As descrições de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro serão lidas com grande interesse, mas o que sobretudo nos parece digno de apreço são os pormenores escrupulosos que o autor fornece a respeito das alfândegas do país que acaba de visitar, pormenores cujo conhecimento, doravante, se torna essencial a todos quantos desejem operar sobre bases seguras e pôr-se ao abrigo dos contratemplos, que a ignorância dos fatos não raro acarreta". Ao publicista, entretanto, pareceram exagerados, também, os epítetos elogiosos de que se acha repleta a dedicatória a Balguerie Junior, os quais nada juntavam aos títulos de estima que possuía aquele cidadão. Discordava o jornalista, ainda, de algumas opiniões de caráter político e filosófico que Ed. Gallès avançara, o que, porém, não o impedia de julgar que o seu "jovem compatriota", que fazia jus ao reconhecimento público, acabava de prestar um verdadeiro serviço a seu país.

Sem restrições de qualquer natureza era a análise da *Revue Commerciale et Maritime* (29), também de 1<sup>o</sup> de janeiro de 1829. "Observações cheias de sabedoria e elevação, apreciações extremamente justas, conselhos destinados a prestar ótimos serviços, dados estatísticos plenos de interesse, eis o que notamos, com prazer, no escrito do Sr. Ed. Gallès", dizia o crítico. E acrescentava: "O autor não obteve por correspondência as descrições e documentos que nos apresenta; nem foi do recesso de seu gabinete que visitou os portos do Brasil: ele tudo viu, tudo julgou por si próprio. Se nos oferece particularidades do comércio, da administração, dos direitos alfandegários deste país, foi a peso de ouro e após mil pesquisas que os pôde conseguir; se nos associa aos usos, aos hábitos destes longínquos lugares, é porque os estudou conscienciosamente". E o articulista reconhecia que para avaliar obra de tal gênero forçoso seria transcrevê-la quase por inteiro. Limitava-se, pois, a resumir-la em breves linhas, concluindo: "Demossa nossa opinião com franqueza, primeiro dever do homem que pre-

(29) A crítica da *Revue Commerciale et Maritime*, bem como as duas anteriores de *Kaléidoscope* e *Le Propagateur* não trazem indicação da data em que estes órgãos eram publicados. Com referência a *Kaléidoscope* vide nota 28.

tende julgar outro; já felicitamos sinceramente o Sr. Gallès pelo verdadeiro serviço que acaba de prestar ao comércio; desejamos cumprimentá-lo mais uma vez, predizendo, sem receio de nos enganarmos, que sua obra passará a ser o vade-mecum indispensável de todos que se ocupem com expedições marítimas”.

Esta série de críticas, que acompanham o volume examinado, é, finalmente, encerrada com uma carta datada de 16 de dezembro de 1828, dirigida ao autor de *Du Brésil*, na qual, acusando o recebimento de seu trabalho, o Ministro do Comércio da França, St. Cricq, prometia lê-lo com grande interesse, certo de que o valor da obra o levaria a adquiri-la “para todas as câmaras de comércio do reino”.

Terão os críticos de Gallès sido excessivamente pródigos na apologia de seu livro, admitindo mesmo que alguns desses louvores, que têm o matiz de sermão encomendado, houvessem decorrido da interferência pessoal do autor? Parece-nos que não, se considerarmos que se tratava, talvez, da primeira obra que surgia na França a dar informações nítidas e amplas, com um espírito essencialmente prático, a respeito das possibilidades comerciais de um país para onde se voltavam os olhos ávidos da Europa.

Escrito em linguagem que denuncia em seu autor desenvoltura intelectual que não seria corriqueira num homem de negócios, *Du Brésil* procura ser algo mais do que simples repositório de áridas informações comerciais, embora Gallès não deixe de pecar, às vezes, por parcialismo ou conhecimento menos seguro do assunto de que trata, apesar de seu atilado senso de observação.

Gallès, na introdução de seu livro, esclarece: “Treze meses passados na capital e em outros portos do Brasil, no exercício de importantes operações, assim como as relações que em virtude de minha posição era eu obrigado a manter com as notabilidades do país deram-me ensejo de conhecer todas as dificuldades que cercam o comércio deste império, podendo acrescentar que o material que consegui colher, para erigir meu frágil edifício, não se obtém senão a peso de ouro e à custa de muito trabalho”. Deve ele, portanto, ter desembarcado em nosso país em meados ou fins de 1827, uma vez que seu estudo foi publicado em dezembro do ano seguinte, logo após seu regresso à França.

Ao iniciar-se a leitura de *Du Brésil*, dá-nos Gallès, de imediato, a impressão de ser pessoa realmente experimentada nas lides de sua profissão. Vejamos como ele justifica o aparecimento de seu livro: “Os recursos e a capacidade extraordinária de absorção que oferecem os diversos portos do Brasil ao comércio francês; as necessidades sempre crescentes deste vasto império, tanto de

nossos produtos agrícolas como manufaturados; as riquezas inesgotáveis de seu solo; a imensidade dos tesouros que a natureza prodigalizou a estas terras ainda virgens; o consumo quase inacreditável que aí poderiam ter nossos vinhos e espirituosos, se o negociante conhecesse de um modo preciso e material o gosto e o paladar dos brasileiros; as perdas assustadoras a que estão sujeitas as casas que se dedicam a explorar estas paragens, sem noções exatas e com o desconhecimento de suas necessidades; os gastos exorbitantes que podem ser evitados, possuindo-se dados certos e concatenados a respeito do país; as dificuldades que há em encontrar-se na França esses elementos, baseados na experiência e boa fé; os vexames alfandegários de que se é vítima, quando se ignoram os meios de atenuá-los ou de repeli-los pelo direito; os atrasos, sempre prejudiciais, que sofrem os capitães que desconhecem as disposições das leis aduaneiras; uma imensidade, enfim, de importantes considerações de economia comercial, o desejo e a convicção de ser útil a meus concidadãos ou a alguns amigos apenas, bem como os conselhos das principais casas comerciais do Havre e da capital é que me decidiram a escrever estas reflexões”.

E ao dar conta de seu propósito, esperava Gallès que seu modesto trabalho, como ele o classifica, pudesse chamar a atenção de pena mais experimentada, pois uma obra bem escrita sobre este assunto, que tivesse certa divulgação, estaria destinada a desempenhar um fim moral, esclarecendo os consignantes de seus direitos e dando aos consignatários das mercadorias a obrigação de cumprirem dignamente seu mandato.

Tremera ao pensar que “uma diferença de gosto ou de cor seria o suficiente para arruinar um pequeno comerciante de pacotilha, uma casa, uma família, uma sociedade industrial”, para não falar das catástrofes que poderia acarretar um termo mal empregado num contrato de fretamento. Bem lhe dizia um amigo: “Ah! que n'avais-je les notions que tu publies, lorsque je mis le pied sur la terre du Brésil! . . . combien j'aurais beni le nom de celui que m'aurait préservé de tant de pertes et de tribulations! . . .” A França, continuava Gallès, “descuidou-se por muito tempo do comércio com o Brasil e ainda hoje desconhece sua importância, porquanto o descaso com que são organizados nossos carregamentos para aquelas regiões bem demonstra que ainda não nos apercebemos das vantagens que oferecem à nossa balança comercial”.

E, realmente, quem lucrara com tal descaso fora a Inglaterra, a qual gozava, aliás, desde 1810, de favores alfandegários que só

em 1826 a França havia conquistado, como remate das negociações para o reconhecimento da independência do Brasil (30).

Mas não foi, somente, a atividade do comércio inglês com o nosso país que mereceu especial reparo do autor de *Du Brésil*; o que ele não deixava de acentuar, também, é que, enquanto a França permanecia de olhos vendados, a Grã-Bretanha já tinha estabelecido aqui companhias que extraíam “tesouros incalculáveis das lavras da província de Minas Gerais”.

Não fora, assim, sem propósito, prosseguia Gallès, que “o autor da Carta (Luís XVIII), o qual, como Montesquieu, tinha idéias tão amplas quanto exatas sobre as necessidades das nações, e cujo olhar penetrante sabia divisar o futuro”, havia ordenado, em 1820, uma expedição ao Brasil, sob o comando do almirante Roussin, “com o fim único de fazer o levantamento matemático da costa...” (31). É que revelando agudo faro político, Luís XVIII desejava facilitar a navegação entre a França e o Brasil, “porque estava certo”, afirmava Gallès, “de que este país, em vésperas de realizar sua revolução, poderia oferecer, no futuro, escoadouros imensos não só às nossas manufaturas como à nossa indústria”. O autor da Carta já tinha, aliás, no que apoiar suas conclusões: “Político profundo, grande administrador, ele previa que a exemplo da República Argentina, o Brasil, sacudindo o jugo da metrópole, elevando um templo à liberdade sobre as ruínas da escravidão, tornando-se livre, enfim, para escolher suas relações comerciais e obter os objetos de seu consumo, deveria, sem dúvida, voltar os olhos para a França, para a satisfação das necessidades de seu luxo e de sua vida animal, necessidades estas que acompanham sempre de perto uma nação que se liberta, e que são o efeito inevitável da introdução das ciências e das artes entre os povos”.

(30) Permitimo-nos citar, a propósito, os artigos de nossa autoria, “A rivalidade comercial da França e Inglaterra” e “A rivalidade comercial da França e Inglaterra no reconhecimento do Império Brasileiro”, publicados na *Revista de História*, São Paulo, ainda dentro do estudo “Um precursor do comércio francês no Brasil.” (vol. IX, nº 20, 1954, e vol. X, nos. 21 e 22, 1955.)

(31) Esta expedição, que teve início em 1819, durou 19 meses. O levantamento realizado compreendeu 900 léguas de costa, ou seja, de Santa Catarina a São Luís do Maranhão. Seu autor que, dada a importância de seu trabalho, foi distinguido pelo rei da França com o título de barão e condecorado por D. Pedro I com a comenda do Cruzeiro, publicou suas observações nessa obra sumamente árida *Le pilote du Brésil ou description des côtes de l'Amérique Méridionale, comprises entre l'île Santa Catarina et celle de Maranhão avec les instructions nécessaires pour atterrir e naviguer sur ces côtes*, Paris, Imprimerie Royale, 1828. Ver *Biographie de l'Amiral Baron Roussin: 1781-1854*, Paris, 1892.



E confirmando a observação feita por quase todos os viajantes, sobre os costumes brasileiros da época, acrescentava Gallès: "O consumo (de mercadorias), que me parece digno, desde já, de merecer cuidadosa atenção, quer do governo, quer do comércio francês, se ressentia necessariamente, ainda hoje, do costume antigo que não permite às mulheres destas regiões ver a luz do dia senão do interior de suas casas".

Mas na ocasião em que nosso viajante aqui esteve, outro entrave seríssimo embaraçava as relações mercantis do Império: "A guerra obstinada com Buenos Aires e que eu considero interminável", ponderava Gallès com grande propriedade, "enquanto o Brasil pretender conservar as mesmas pretensões sobre a Província Cisplatina, pois que o orgulho e a ambição falam sempre mais alto do que a sabedoria e a moderação entre os homens; a guerra, repito, golpeia também rudemente o comércio do Rio de Janeiro e do Brasil em geral; cada dia que passa conta com o apresamento, mais ou menos numeroso, de embarcações e navios pertencentes aos brasileiros; e não raro a capital não pode atender às necessidades de sua exportação, pois os proprietários das mercadorias têm receio de ser aprisionados durante a pequena navegação que são obrigados a fazer de suas plantações à cidade. Este estorvo acarreta amiúde a carestia dos gêneros, a qual, por sua vez, provoca inevitável alta de preços".

É de se notar que a Convenção Preliminar de Paz entre o Brasil e a Argentina foi assinada em 27 de agosto de 1828. Gallès observa, aliás, em nota ao pé da página, que, na ocasião em que seu livro se encontrava no prelo, anunciavam os jornais o término das hostilidades entre os dois países. Não deixa de surpreender que no comentário que acima transcrevemos, sobre as consequências das hostilidades entre os dois países, não tivesse ele feito qualquer referência ao apresamento dos navios mercantes franceses realizado pelo Brasil, em virtude do bloqueio do Rio da Prata, fato que culminou com a entrada, no Rio de Janeiro, de uma esquadra sob o comando do Almirante Roussin, para apoiar o protesto da França (32).

O tráfico de escravos, ainda então intensíssimo, apesar das medidas repressoras adotadas pela Inglaterra, foi a coisa que mais feriu a sensibilidade de Gallès, no Rio de Janeiro. "É comum", dizia ele, "ver chegar navios negreiros com quinhentos a seiscentos

(32) Ver João Pandiá Calógeras, "A política exterior do Império", vol. II, págs. 441-442, do tomo especial da *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, 1928; Alberto Rangel, *Trasanteontem*, São Paulo, 1943, págs. 207 e seguintes; Barão do Rio Branco, *Efemérides brasileiras*, Rio de Janeiro, 1946, págs. 314-315.

escravos, comprimidos uns contra os outros, como o gado que os nossos carneiros enviam ao corte. Estas inocentes vítimas da civilização são trocadas e adquiridas exatamente com as mesmas formalidades que os nossos animais na Europa". E Gallès continuava, revoltado: "Et il faut rougir de porter le nom d'homme quand on entend dire à un Brésilien: Je donnerais 100 fr. de plus de cet homme, s'il était plus gras, et qu'il eût l'oeil plus animé..." E, para dar prova de seus conhecimentos lingüísticos, apressava-se a aduzir, na língua original, parte da frase que tanto o havia ferido: "*Eu dacare 16.000 réis de mas por esse homem, se me piasse mars gorde*"...

Era o espetáculo dos leilões de escravos, com o seu cortejo de horrores, onde o observador de melhores sentimentos ficava em dúvida se devia "chorar ou rir sobre a extravagância humana", quando ouvia "o charlatão gritar com todo sangue-frio" (e aqui vai a frase no português insólito de Gallès): "*Pois enton seignors, coragem, à 130.000 réis homem*".

E contra tal ignomínia clamava o autor de *Du Brésil*, lamentando que a História tivesse de dar conhecimento desses sacrilégios à posteridade, que dificilmente poderia acreditar que eles houvessem ocorrido nos domínios de reis cristãos, e num século em que as idéias de liberdade abrasavam os homens nos dois hemisférios (33).

E Gallès aduzia, com uma eloqüência à altura de nossos futuros abolicionistas: "É em vão que penas venais tentarão provar que este tráfico infame é um mal necessário à prosperidade do país em que ele se opera; é em vão que, por meio de princípios especiosos ou de sofismas dignos de séculos bárbaros, procurarão insinuar-nos que, por causa do pequeno movimento emigratório de europeus para o Brasil, este país, desprovido de força numérica, está reduzido à cruel necessidade de saquear os silenciosos e sel-

(33) Se muitos são os depoimentos de viajantes estrangeiros sobre a triste condição dos escravos no Brasil, não faltam, também, os dos que a pintaram com cores mais róseas, como Ferdinand Denis, ao tratar da Bahia, na parte que lhe coube no livro escrito de parceria com Hippolyte Taunay (*op. cit.*, vol. IV, pág. 93); C. Schlichthorst, *O Rio de Janeiro como é, 1834-1836*, tradução de Emmy Dodt e Gustavo Barroso, Rio de Janeiro, s.d., pág. 132; João Mauricio Rugendas, *Viagem pitoresca através do Brasil*, tradução de Sérgio Milliet, 4ª ed., São Paulo, 1949, págs. 167-177; Henry Koster, *op. cit.*, págs. 493 e seguintes; George Gardner, *Viagens ao Brasil... durante os anos de 1836-1841*, tradução de Albertino Pinheiro, São Paulo, 1942, pág. 13; Francis Castelnau, *Expedição às regiões centrais da América do Sul*, tradução de Olivério M. de Oliveira Pinto, São Paulo, 1949, vol. I, pág. 79. Alguns deles afirmaram que a situação dos escravos no Brasil era muito mais humana do que nos estabelecimentos franceses e ingleses das Antilhas.

vagens desertos da África, para ter braços... Braços?... Insensatos! Para que servem estes braços presos nas cadeias da servidão?"

Os danos que a escravatura causava a uma sociedade indolente, acostumada a nada fazer, e de que outros viajantes pintaram curiosos aspectos, não escapariam, também, à sua atilada percepção: "E vós, classe ociosa, que repousais inteiramente sobre o trabalho destes infelizes, para a satisfação das necessidades de vossa vida material, vós desconheceis o mal involutário que vos causam vossos escravos; vós esqueceis que a máquina melhor combinada, o mecanismo mais perfeito, que ficam em contínua inatividade acabam por estragar-se um dia; vós esqueceis que os serviços e trabalhos, que exigis de vossos escravos, se ressentem sempre de sua estupidez e de seu barbarismo; vós esqueceis que poderíeis fazer numa hora o que eles fazem, imperfeitamente, num dia; e vós não refletis que, deixando tudo a cargo deles, perdeis em energia e em indústria o que eles ganham na proporção de suas faculdades" (34).

E Gallès terminava, confiante na futura emancipação da raça negra: "Mais c'est assez: détournons les yeux d'un tableau dont les couleurs sinistres doivent soulever tous les coeurs généreux; et espérons enfin que le progrès des lumières excitera un jour chez ces victimes l'usage du sens commun que la nature a placé dans le cerveau de tous les hommes, et qu'en acquérant peu à peu le sentiment de leurs forces, ils finiront par se faire admettre dans la grande famille des nations, en marchant à l'aide d'un flambeau peut-être moins animé que le nôtre, mais conduisant au même but par des sentiers plus obscurs..."

Na opinião de Gallès, a Constituição do Brasil era "a mais liberal, a mais democrática das constituições contemporâneas", esclarecendo ele, no que demonstrava andar bem informado, que seus primeiros fundamentos haviam sido estabelecidos pelos Andradas, "cujas virtudes, talento e patriotismo todo o mundo conhece". E sem fazer, porém, qualquer menção às lutas já então em plena efervescência entre o absolutismo de Pedro I e o liberalismo de que o melhor pregador era Evaristo da Veiga, em sua folha *Aurora*

(34) José Bonifácio dizia anos antes, em sua famosa "Representação à Assembléa Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil sobre a escravatura", publicada em Paris em 1825: "O luxo e a corrupção nasceram entre nós antes da civilização e da indústria; e qual será a causa principal de um fenômeno tão espantoso? A escravidão, Senhores, a escravidão, porque o homem, que conta com os jornais de seus escravos, vive na indolência, e a indolência traz todos os vícios após-si". (José Bonifácio de Andrada e Silva, *O Patriarca da Independência*, São Paulo, 1939, pág. 293.)

*Fluminense*, e que viria a culminar com a revolução de abril de 1831, anotava: “La liberté civile, religieuse et commerciale au Brésil, est digne de l’envie des peuples les plus policés. Le Brésilien a le droit de tout dire, tout écrire; sa croyance est subordonnée au sentiment de sa conscience, et les prêtres se garderaient bien d’en violer l’asile sacré. . .”

Esclarecia o nosso viajante, a seguir, dentro da mesma ordem de idéias, que o brasileiro era livre de transportar seus vinhos, suas mercadorias para o lugar que quisesse, sem que o governo lhe cobrasse um real. “Penso mesmo”, continuava ele, “que será impossível impor no Brasil direitos reunidos” — e aqui enganava-se redondamente sobre o nosso sistema fiscal — “tais como, licença, patente, selo, registro, etc., sem uma revolução, tanto me acho convencido da maneira como estas mentes vulcânicas estão imbuídas das idéias de liberdade!” (35)

O Direito Penal brasileiro, que se ressentia ainda, ao tempo em que Gallès aqui esteve, do sarro das Ordenações Filipinas, não obstante os avançados princípios estabelecidos na Constituição de 1824, mereceu, também, alguns comentários sobre a sua imperfeição. Mas, nessa época, já estava sendo discutido o importante projeto apresentado em 1827 por Bernardo Pereira de Vasconcelos, o “Mirabeau do Brasil”, no dizer de Armitage (36), projeto esse em que iria apoiar-se inteiramente o Código Criminal, aprovado em 1830 (37).

(35) É certo que uma das causas principais de algumas das revoluções ou motins havidos no Brasil foi a opressão fiscal. Não tiveram elas a virtude, porém, de corrigir o desordenado sistema tributário, quer do Brasil-Colônia, quer do Brasil-Império. Após a chegada da corte portuguesa, multiplicaram-se os impostos gerais, não raro sob as mais estranhas figuras, porquanto os direitos de importação, que naturalmente constituíam a maior fonte de receita, longe estavam de satisfazer as crescentes necessidades do erário. Ver Guilherme Deveza, “Política tributária no período imperial”, in *História geral da civilização brasileira*, sob a direção de Sérgio Buarque de Holanda e Pedro Moacyr Campos, tomo II, 4º vol., São Paulo, 1971.

(36) João Armitage, *História do Brasil*, 3ª edição brasileira, com anotações de Eugênio Egas e Garcia Júnior, Rio de Janeiro, 1943, pág. 244.

(37) Vejam-se as teses apresentadas à 5ª Seção (História Parlamentar) do Primeiro Congresso de História Nacional, pelos Drs. Alfredo Pinto Vieira de Melo, Virgílio de Sá Pereira e Helvécio Carlos da Silva Gusmão, na *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo especial, parte IV, Rio de Janeiro, 1918; o estudo do Prof. Waldemar Ferreira, “O centenário do Código Comercial”, in *Revista da Faculdade de Direito*, da Universidade de Minas Gerais, de outubro de 1950, bem como a memória publicada pelo Dr. Júlio de Barros Raja Gabaglia, sob o título “As ciências jurídicas e sociais no Brasil”, no *Livro do Centenário*, III, Rio de Janeiro, 1902.

Fez referência, também, o autor de *Du Brésil* aos cursos jurídicos recém-criados em Olinda e São Paulo, mencionando outros que julgava existirem nos arredores do Rio de Janeiro. Apreciou a biblioteca e o museu da capital do Império, que o levavam a dizer: "O ardor com que a mocidade se entrega ao estudo é qualquer coisa de notável; parece que, envergonhada de sua ignorância, ela sente a necessidade de reparar, por um trabalho perseverante e consciencioso, o tempo perdido na apatia e na obscuridade".

A riqueza das igrejas no Brasil, com suas imagens e candelabros de prata e ouro maciços, foi outra coisa que causou pasmo a Gallès. As cerimônias religiosas pareceram-lhe de uma pompa e magnificência extraordinárias, embora pensasse que mais valeria aplicar as somas imensas despendidas com as procissões "no reparo das estradas e canais que se encontram num estado lamentável" (38). E numa frase, apenas, sintetizava com grande fidelidade o modo de ser do brasileiro perante a religião: "Le Brésilien observe tout le décorum et l'extérieur du catholicisme, mais il n'est pas foncièrement religieux".

É de se notar, aliás, que Freycinet também se escandalizara com a falta de piedade com que os brasileiros se portavam no templo: "Assisti um dia a uma festa religiosa", dizia ele, "que teve lugar na igreja de Santa Luzia, se é que se pode dar esse nome a uma reunião considerável de pessoas que parecem ter-se reunido no lugar santo apenas para ver, serem vistas e ouvir boa música". Menos amável é a observação que mais tarde seu compatriota, Abel Du Petit Thouars, fará sobre o mesmo assunto: "As procissões religiosas são freqüentes, no Rio de Janeiro, (e) feitas com grande pompa. Os assistentes são sempre muito numerosos, porque a população em geral, infelizmente muito depravada e pouco religiosa, atém-se sobretudo à observância do culto externo" (39).

O testemunho de Jean-Baptiste Debret, em sua *Viagem Pitoresca e histórica ao Brasil*, na parte em que trata da "Educação das mulheres" e "Culto religioso", não desmente o que os demais viajantes afirmaram nesse sentido, em que se pode incluir, também, Eduardo Teodoro Bösche, com seus "Quadros Alternados". Diz Debret: "O culto religioso, considerado no Brasil pretexto de

(38) O Desembargador João Rodrigues de Brito, ao referir-se, em 1821, ao mau estado dos caminhos no Recôncavo da Bahia, observava com o mesmo espírito objetivo: "Bastaria a despesa que se gasta numa procissão para fazer desaparecer todas essas ladeiras." (Gilberto Freyre, *Nordeste*, 2ª ed., Rio de Janeiro, 1951, pág. 129.)

(39) *Apud* C. de Mello Letão, *Visitantes do Primeiro Império*, São Paulo, 1934, págs. 131 e 133.

reuniões públicas, nas quais o amor-próprio rivaliza com a devoção, dá origem antes de tudo a que se ensine a ler às moças nos breviários, de modo a poderem utilizar o livro de orações que, magnificamente encadernado, se transforma num acessório de seus adornos". E mais: "As cerimônias da religião católica, introduzidas no Brasil pelos missionários portugueses, conservam seu caráter bárbaro, isto é, o exagero de que fora preciso revesti-las para impressionar os índios, apresentando-lhes imagens esculpidas e coloridas de gigantescas proporções. Esses missionários sentiram, com razão, que o aspecto dessas figuras humanas, seres intermediários entre o homem e a divindade, faria nascer na imaginação dos selvagens a idéia da grandeza e da força extraordinária do novo deus imposto. Daí a origem das procissões brasileiras, imitadas das espanholas. Essa espécie de cerimônia religiosa tornou-se para a cidade do Rio de Janeiro, uma oportunidade de luxo e de divertimento público e de exibição de trajes elegantes para todas as senhoras, as quais aproveitam a festa para se mostrar nos balcões à passagem do cortejo" (40).

Entretanto, é ao delinear outros traços do caráter brasileiro que Edouard Gallès se mostra mais impreciso, embora dê provas de bom psicólogo em algumas de suas observações. Começa ele por afirmar: "Os brasileiros são fúteis, presunçosos, mas leais, bons negociantes e muito francos nos negócios. Ligam-se dificilmente a um estrangeiro". Mas continua sem rodeios: "Atrasados em civilização, com todo o exterior da gravidade anglicana e a fleuma do saber germânico, eles são, no entanto, profundamente ignorantes. Os sentimentos de bravura e de patriotismo lhes são desconhecidos, uma vez que estas virtudes cívicas são o efeito necessário e imediato da educação nos homens".

Esta última afirmativa encontra-se, para consolo nosso, em flagrante contradição com o amor desenfreado pela liberdade que, logo adiante, Gallès atribui aos brasileiros: "La politique de tout Brésilien se renferme dans le mot *liberté*. . . Sans connaître les Bossuet et les Royer-Collard, ils établissent *qu'il n'y a pas de droit au-dessus de leur droit*, et qu'aucune puissance humaine ne peut dépasser de leur volonté". A liberdade é a deusa que os brasileiros cultuam, "é o ídolo diante do qual se prosternam religiosamente, e por ela seriam capazes de provar um dia àqueles que tentassem roubar-lha que uma nação sem força nem espírito belicoso, sem gênio nem tática militares pode encontrar todos esses elementos de

(40) Jean-Baptiste Debret, *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*, 2ª edição, tradução e notas de Sérgio Milliet, tomo II, volume III, págs. 17 e 26-27, São Paulo, Livraria Martins Editora, 1949.

poderio na firme e unânime vontade de repelir a servitude e a tirania”.

Embora comente o assunto com aparente bom humor, nada deve ter irritado mais o nosso viajante do que a gabolice dos brasileiros, que, pelo seu testemunho, se julgavam superiores aos franceses, por um raciocínio muito simples: “Nós”, diziam eles, “somos filhos de Portugal, que bateu a Espanha; logo se esta venceu os franceses. . .” Ou, em outras palavras, segundo a pitoresca transcrição de Gallès: “*Nos estamos os vencedor do vencedor das vencedors!*”

Daí, talvez, a pressa com que ele acrescenta: “*La jalousie, qui, jointe à l'orgueil, forme le cachet du caractère brésilien, les entraîne souvent à des actes de cruauté et de désespoir*”.

Não discrepam das narrativas de outros viajantes da época, e até de tempos bem posteriores, as ligeiras observações que o nosso autor faz, também, a respeito da vida social no Brasil. Nada de passeios, nem divertimentos. Se havia, de vez em quando, e por circunstâncias extraordinárias, algumas reuniões, as mulheres, que não saíam à rua senão para ir à igreja e ao teatro, eram delas excluídas (41). Mas, mesmo assim, as representantes do sexo fraco não deixaram de causar-lhe forte impressão: “*quoique très brunes, elles y sont d'une beauté rare; mais à peine le bouton a-t-il paru que la rose commence à se flétrir! . . .*”

E, agora, passemos a examinar, na ordem em que foi escrita, segundo suas finalidades, a parte propriamente expositiva da obra de Edouard Gallès.

DA CARTA-PARTIDA (42). Ao entrar na primeira parte de seu livro, pois as considerações que até agora apresentamos acham-se

(41) Muitos anos depois da visita de Gallès ao Brasil, Elizabeth Cary Agassiz ainda anotava em seu diário de viagem: “Efetivamente, nunca conversei com as senhoras com quem de mais perto privei no Brasil que delas não recebesse as mais tristes confidências acerca de sua existência triste e confinada. Não há só uma brasileira, que tenha um pouco refletido sobre o assunto, que não se saiba condenada a uma vida de repressões e constrangimentos. Não podem transpor as portas de sua casa, senão em determinadas condições, sem provocar, escândalo. (...) Mesmo quando as brasileiras tenham recebido os benefícios da instrução, há, em sua existência doméstica, tanta compressão, elas estão tão pouco em ligação com o mundo exterior, que isso basta para pôr um obstáculo ao seu desenvolvimento intelectual; os seus prazeres são tão mesquinhos e raros como os seus meios de instrução.” (Luís Agassiz e Elizabeth Cary Agassiz, *Viagem ao Brasil — 1865-1866*, tradução de Edgard Süsskind de Mendonça, São Paulo, 1938, págs. 569-570.)

(42) Carta-partida era o contrato firmado entre o comerciante e o mestre ou o proprietário do navio, para o transporte de merca-

subordinadas à "Introdução", recomendava Gallès, sob o título "De la Charte-Partie", que se tivesse todo o cuidado, nos contratos de fretamento para viagens aos portos do Brasil, em não assumir compromissos para o regresso à Europa, dada a dificuldade que havia, não raro, em obter-se frete para alguns países.

Mas, se por interesse recíproco, o afretador e o armador fossem tentados a ajustar viagem de ida e volta, era importante não determinar o porto exato a que deveria retornar a embarcação. Bordéus e Nantes, advertia Gallès, eram cidades praticamente condenadas, pois para elas jamais seria encontrado carregamento. E para o próprio Havre, o porto mais comumente usado, havia amiúde falta de frete.

No caso, porém, em que a carta-partida facultasse optar por três ou quatro portos, deveriam ser escolhidos, sem hesitação, os de Marselha, Antuérpia e Hamburgo. Mas se a escolha se restringisse apenas a dois, então seria aconselhável decidir pelos do Havre e Antuérpia.

Medida de prudência era, também, dadas as oscilações cambiais, determinar no conhecimento o modo de pagamento do frete, o qual, para se evitarem surpresas desagradáveis a qualquer das partes contratantes, deveria ser estipulado, com toda a precisão, "à taxa do câmbio do dia da chegada do navio ao Brasil". E o nosso viajante acrescentava: "Com esta precaução, que é indicada pela experiência, os interesses das duas partes estão a coberto; ao agir assim, o afretador pagará no país exatamente o que ele tinha intenção de pagar. Proceder diferentemente é expor-se a perdas assustadoras; é tratar como cego sobre as diferenças mais delicadas".

Daí Gallès condenar veementemente o sistema às vezes adotado, que consistia em estabelecer, por exemplo, um câmbio médio

dorias. Ferreira Borges, em seu *Dicionário jurídico-comercial*, esclarece que a denominação carta-partida provém de que outrora se partia a carta de fretamento, ficando metade em poder do fretador e a outra metade em poder do afretador, juntando-se as duas, quando havia necessidade de dirimir dúvidas. (Achiles Bevilacqua, *Código Comercial Brasileiro*, 3ª ed., Rio de Janeiro, 1935, pág. 199.) O *Dicionário marítimo brasileiro organizado por uma comissão nomeada pelo Governo Imperial*, sob a direção do Barão de Angra e publicado no Rio de Janeiro em 1877, definia a carta-partida como "carta de fretamento de que se fazem dois contextos semelhantes na mesma folha, que se corta pelo meio, dando uma ao fretador do navio e ficando outra em poder do dono ou seu consignatário". Entretanto, nessa altura, já o Código Comercial Brasileiro, de 1850, estabelecia em seu artigo 586 que "o instrumento, que se chama carta-partida ou carta de fretamento, deve ser assinado pelo fretador e afretador, e por quaisquer outras pessoas que intervenham no contrato, do qual se dará a cada uma das partes um exemplar".



para o pagamento do frete, baseado na cotação do franco em relação ao mil-réis, na data do contrato. Tratava-se, a seu ver, de jogo imprudente e arriscado para ambas as partes interessadas, pois, de acordo com a maré dos acontecimentos políticos, o franco tanto podia descer a 180, como subir a 360 réis.

E, mais uma vez, prevenia seus compatriotas contra os perigos de uma cláusula contratual menos segura sobre o pagamento do frete, ou de uma designação descuidada para o retorno do navio: "Conheci uma casa", diz ele, "que presa à sua carta-partida, foi forçada, por falta de frete para os portos nela indicados e pelos efeitos dum câmbio que não haviam sido previstos, a pagar não apenas o frete quase em dobro para a viagem de ida, mas também o frete de volta, sem ter uma só tonelada de mercadoria a bordo".

A época do ano que Gallès recomendava para as viagens da França ao Brasil, tendo em vista as condições atmosféricas, compreendia os meses de setembro a março, sendo que o mais favorável era o de dezembro. Não deveria, porém, o armador empreender a expedição, sem estar ciente do número de navios saídos ou a sair de todos os portos da França, com destino a estas paragens.

PERNAMBUCO. "Ville de Fernambouc, ou Pernambuco", é como Gallès denomina o Recife, ao iniciar suas observações sobre esta capital, que ele identifica sempre com o nome da província, o que, aliás, não é raro em livros de outros viajantes.

Após indicar a posição geográfica da cidade, advertia os navegantes dos perigos que o porto oferecia às embarcações de grande calado, sobretudo nas ocasiões de mau tempo. "Il faut attendre le pilote", recomendava ele, "qui, pour les faire entrer, va chercher les navires à une lieue environ du récif". E continuava, numa boa amostra de sua capacidade descritiva: "Le premier objet qui frappe l'oeil du voyageur, à Fernambouc, c'est le rocher qui en borde la rade; il a quarante lieues environ de longueur, et il semblerait que la nature le posa là tout exprès pour défendre la ville qui devait se bâtir un jour vis-à-vis de lui, et la protéger contre les fureurs des hommes et des éléments... Cette roche forme une ligne absolument droite; on dirait une muraille élevée par les habitans du pays, dans le même but que les Chinois construisirent jadis la leur, avec cette différence, toutefois, qu'elle n'a que la hauteur nécessaire pour garantir le port contre les débordemens: à la mer basse, elle ressort de quatre à cinq pieds sur mer, et quoiqu'elle semble coupée à de certaines distances, il faut se garder de commettre la moindre imprudence entre les espaces, car, malgré qu'ils paraissent présenter un passage libre, ils n'en sont toujours

pas moins la continuation du récif, seulement la superficie en diffère”.

E Gallès não esconde, também, sua admiração pelos jangadeiros que, em suas toscas e estranhas embarcações, que ele tenta descrever, se aventuravam mar adentro, enfrentando os maiores perigos, “com uma calma e um sangue-frio que escapam à imaginação do europeu” (43).

O comércio do Recife, segundo o autor de *Du Brésil*, era bastante ativo e o consumo local poderia ser considerado muito importante em relação à população, embora os artigos de luxo, quer em matéria de vestuário, quer de comestíveis, não pudessem deixar de ter uma saída restrita, pois para cada homem branco contavam-se cerca de dezesseis de cor (44).

Quanto aos artigos franceses, ainda não estavam ali muito difundidos, o que, em sua opinião, deveria atribuir-se, principalmente, à ausência acentuada de nobres e funcionários naquela província, bem como à falta de arte e elegância com que a mercadoria era exposta nos poucos magazines existentes.

As sedas de Lião que, há dois anos, vinham tendo no Recife aceitação digna de registro, poderiam tornar-se artigo de grande venda, quando naquela cidade fossem montados estabelecimentos como os do Rio de Janeiro (45). Nesta capital, esclarecia Gallès, “enquanto os produtos de nossa indústria não foram apresentados com luxo e magnificência, seu consumo foi limitado e muito lento;

(43) Maria Graham, quando de sua passagem por Pernambuco, anotou em seu diário: “The jangada resembles nothing I have ever seen before.” (*Op. cit.*, pág. 29.)

(44) Não é demais repetir o quanto são imprecisos e contraditórios os dados estatísticos conhecidos sobre a população do Brasil, até o primeiro recenseamento geral de 1872. A relação entre pretos e brancos, no Recife, apresentada por Gallès, é, sem dúvida, exageradíssima. A *Memória estatística do Império do Brasil*, de autor anônimo, escrita em 1829 e oferecida ao Marquês de Caravelas, uma das fontes mais citadas, atribui a Pernambuco, em 1823, a população de 480.000 habitantes, sendo 330.000 livres e 150.000 escravos. O Recife e Boa Vista teriam 50.000 almas. (*Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo LVIII, pág. 96.)

(45) A moda francesa, embora Gallès não acentue aqui esse particular, como o faz adiante, ao tratar da Bahia e Rio de Janeiro, já se impunha, no Recife, ao gosto feminino. Maria Graham, anos antes, ao descrever em seu diário um grupo de pessoas, que vinha do sertão, acentuava: “I was vexed that the woman of the party wore a dress evidently of French fashion: it spoiled the unity of the group.” (*Op. cit.*, pág. 106.) Livro que retrata, com nitidez, a influência francesa em Pernambuco, na primeira metade do século passado, é *Um engenheiro francês no Brasil*, de Gilberto Freyre, Rio de Janeiro, 1940.

mas desde que passamos a exibi-los com a pompa mágica que atrai e faz nascer a necessidade, sua voga cresceu à voz da fama; em todos os tempos e em toda a parte a beleza que se esconde sob os andrajos da miséria passa despercebida, não fere o olhar”.

Comércio importante, que a França poderia estabelecer, também, com o Recife, no qual, aliás, uma casa de Marselha já estava empenhada, era o dos vinhos. E Gallès faz, nesta altura, uma advertência que não fica nada a dever à que se encontra na comunicação da “Secretaria Principal do Comércio de França às principais Câmaras do Comércio do Reino”, a que já tivemos oportunidade de referir-nos neste trabalho (46). Diz ele: “Mas como os brasileiros geralmente só bebem vinho do Porto, o nó górdio será imitar perfeitamente esta qualidade, tanto no que diz respeito ao líquido como ao seu acondicionamento; é fácil de compreender que não posso indicar os meios senão verbalmente. Se a imitação for idêntica, a tentativa se reduzirá a uma questão de perda ou ganho. Se, ao contrário, conseguir-se chegar ao ponto desejado pelo consumo, eu calculo que apenas esta cidade poderá oferecer-nos um escoamento de 2.500 a 3.000 tonéis de nossos vinhos”.

Os vinhos franceses tinham, ainda, venda reduzida, porque só quase os estrangeiros os consumiam. E eram os vinhos de Saint-Loubés (perto de Bordéus) que ofereciam melhores possibilidades, não só pelo seu preço moderado, como pela sua resistência ao calor da zona tórrida, o que não acontecia com os de outra origem, que muitas vezes sofriam completa deterioração.

Eram bem aceitos, também, os vinhos de Champagne, de espuma artificial, “mas sempre em caixas de doze garrafas”, recomendava Gallès, “e dos preços comuns de 1,75 a 2 francos a garrafa, pois os pernambucanos gostam deste vinho, sem conhecer-lhe as qualidades”. Os de Alicante, Madeira, Málaga, julgava ele que proporcionavam grandes perdas ao exportador, o que acontecia, também, com os azeites em geral.

Quanto à aguardente, seu consumo não se operava na proporção do da Bahia e Rio de Janeiro, devendo, entretanto, essa bebida ser considerada como um bom artigo para quem fizesse uma viagem direta a Pernambuco.

Entre as mercadorias de fácil venda, contavam-se os chamados queijos de Holanda, em pequenas caixas, e as farinhas e comestíveis franceses, desde que bem apresentados e a preços normais. Grande aceitação tinham, igualmente, os artigos de vidro, os de armarinho, as quinquilharias em geral. E não deixa-

(46) Vide nota 26.

vam de ter os seus apreciadores os sabões de Marselha(47), as anchovas em conserva, as amêndoas, nozes, etc., devendo, porém, haver a necessária moderação na remessa do calçado forte de homem e do de cetim de mulher.

As sedas, tornava a insistir o autor de *Du Brésil*, requeriam a mais séria e escrupulosa atenção, pois os artigos muito finos escoavam-se lentamente e os de inferior qualidade ficavam quase todos encalhados. Era necessário, portanto, fazer o sortimento em artigo de mediana qualidade, sem perder de vista que as sedas de Lião não deveriam deixar nada que desejar em brilho e vivacidade de cores, das quais as preferidas eram o azul-celeste, o preto, o rosa-vivo, o branco e, com mais moderação, o verde.

E acentuando um dos traços do caráter provinciano, escla-rcia o nosso cronista: “os compradores de Pernambuco preocupam-se mais com o brilho (das fazendas) do que com a qualidade, diferença notável a estabelecer com o Rio de Janeiro, onde o bom deve acompanhar o belo”.

Quanto aos produtos da província, informava Gallès a seus compatriotas que eram o algodão, o café, o fumo, em grandes quantidades, e o anil, o arroz, a ipecacuanha, o anis, em doses limitadas. “A colheita de algodão”, escrevia ele, “é a mais importante, pois todos nós sabemos que o algodão de Pernambuco é reputado na Europa como um dos melhores que produzem as terras da zona tórrida(48); assim, não é raro que os navios, depois de venderem sua carga no Rio de Janeiro ou Montevidéu, venham abastecer-se em Pernambuco, para a viagem de retorno”.

Os couros de Pernambuco, conhecidos no comércio, segundo observa Gallès, sob o nome de *couros do Brasil*, eram de qualidade bem inferior aos do Rio de Janeiro, e, principalmente, aos de Montevidéu, estes mais belos, mais pesados e mais bem cortados, os quais só eram excedidos pelos de Buenos Aires.

E passando ao reino mineral, o autor de *Du Brésil*, sem qualquer cerimônia e com muita fantasia, escreve: “Contam-se várias minas de ferro, de cobre e de prata nos arredores da cidade. A lentidão, a quase nulidade de sua exploração fazem dizer que estes tesouros, que poderiam ser na Europa fontes de riquezas incalculáveis, não são para estas regiões senão monu-

(47) “O sabão de Marselha há de no Brasil de ser preferido ao sabão inglês se lhe abaixarem o preço”, dizia o opúsculo a que se refere a nota 26.

(48) James Henderson também observava em 1821: “O algodão de Pernambuco é o melhor do Brasil, o que decorre, em parte, da rigorosa inspeção por que ele passa.” (*Op. cit.*, pág. 390.)

mentos da ignorância e da obscuridade dos homens que as habitam”.

Bem mais amável foi o retrato que descortinou de seus patrióticos, ao observar que “les Français y sont très-bien vus, et il est flatteur de pouvoir dire que leur conduite commande l'estime et le respect de tous”.

E ao encerrar seus comentários sobre o Recife, anotava Gallès que as profissões ali mais lucrativas eram as de padeiro, carniceiro, sapateiro, alfaiate, serralheiro e funileiro.

**BAHIA.** Dando à capital o nome da província, pelo qual era também conhecida, escrevia o nosso viajante, sem dúvida pouco versado na divisão político-administrativa do país: “Esta cidade, antigamente a capital do Brasil, sob o nome de São Salvador, é maior e mais importante que Pernambuco e as outras províncias: contam-se aí cerca de cem mil almas”. E informava que a proporção entre negros e brancos não era tão elevada quanto no Recife(49).

Sua descrição da Baía de Todos os Santos, “onde as frotas mais consideráveis encontrariam um lugar cômodo e seguro”, sem necessidade de piloto para nela entrarem, também nos parece digna de transcrição: “Au côté oriental de l'entrée principale, la terre s'élève en amphithéâtre. Depuis le rivage on distingue la ville basse et la ville haute; cette dernière est bâtie sur un terrain inégal, et il faut gravir une montagne de dix minutes pour y parvenir. Les cocotiers, orangers et bananiers qui entourent et séparent les habitations, offrent une fraîche et continuelle verdure, susceptible de charmer l'oeil de l'homme le plus insensible aux beautés de la nature. A de certaines distances on dirait que ces arbres si beaux, si majestueux, ont leurs racines sur les toits des maisons qu'ils ne font cependant qu'environner”.

Na cidade alta é que residiam as autoridades e a aristocracia local, sendo que do terraço do teatro descortinava-se um panorama que Gallès qualifica de “o mais pitoresco, o mais sublime da América meridional”. Mas a cidade baixa, “suja e repugnante de imundícies”, causou-lhe triste impressão: “suas ruas são es-

(49) Esta afirmativa não devia corresponder à realidade, uma vez que pelo porto do Salvador, durante o tráfico negreiro, segundo os dados conhecidos, ingressou número de escravos bem superior ao que deu entrada por Pernambuco. (Ver Luís Viana Filho, *O negro na Bahia*, Rio de Janeiro, 1946, e Maurício Goulart, *Escravidão africana no Brasil*, São Paulo, 1949.) A *Memória estatística do Império do Brasil*, citada na nota 44, dava à Bahia, em 1823, a população de 671.922 habitantes, dos quais 434.464 livres, e 237.458, escravos; na capital contavam-se 60.000 habitantes. Spix e Martius calcularam a população do Recôncavo em 200.000 almas.

treitas e mal calçadas e é de admirar que os odores mefíticos, numa região tão próxima do equador, não provoquem mais sérias conseqüências na saúde de seus habitantes”.

Embora o comércio da cidade do Salvador não fosse tão intenso quanto o do Recife, levando-se em conta as respectivas populações, — observava Gallès — aquela capital correspondia, em relação às regiões que a circundavam e que nela se abasteciam, ao que representava Limoges para Poitou e Angoumois, na França.

Elemento perturbador, escrevia ele, das transações mercantis, eram as freqüentes revoluções que assolavam o nosso país. Quando de sua passagem pela Bahia, em dezembro de 1827, “todos os magazines acabavam de ser fechados, e o comércio estava em completa estagnação, em virtude da circulação de moeda falsa, que as autoridades queriam obrigar a aceitar”. E Gallès continua: “Os conflitos foram muito sérios e o governo soube resolvê-los com um decreto cheio, ao mesmo tempo, de energia e de equidade. A moeda falsa foi rejeitada e os espíritos se acalmaram, se não de fato, pelo menos na aparência. Três meses depois uma conspiração estalou, mas sabe-se que os seus efeitos foram sufocados”.

Tratava-se, na verdade, — parece-nos interessante esclarecer — da chamada crise do xexém, nome dado à moeda de cobre falso, que circulava abundantemente na Bahia, com desastroso reflexo nas finanças da província.

Receosos os comerciantes de que o novo presidente da província, brigadeiro José Egídio Gordilho de Barbuda, pretendesse tomar medidas contra aquela moeda, passaram a recusá-la ou a vender as mercadorias a preços exorbitantes. Ante a reação do povo, o comércio conservou-se fechado no dia 21 de novembro de 1827 (fato a que alude Gallès), o que obrigou Gordilho de Barbuda a publicar um bando, compelindo-o a abrir suas portas e, conseqüentemente, a aceitar a moeda em circulação, até que providências ulteriores dessem solução à crise (50).

Daí o decreto de 27 de novembro de 1827, baixado pelo Governo Imperial, que determinou as medidas que deviam ser tomadas para o resgate de toda a moeda de cobre em circulação na Bahia. As instruções para a sua execução foram expedidas com o decreto de 4 de dezembro de 1827, que nomeou José Egídio Gordilho de Barbuda, presidente da província, Antônio Vaz de Carvalho, Pedro Ferreira Bandeira e Joaquim José de Oliveira

(50) Ignacio Accioli de Cerqueira e Silva, *Memórias históricas e políticas da Província da Bahia*, anotadas pelo Dr. Braz do Amaral, Bahia, 1933, vol. VI, págs. 231 e seguintes.

para lhes darem cumprimento, “na qualidade de Comissários imediatos do Governo”.

Infelizmente, poucos são os dados que o autor de *Du Brésil* oferece sobre o comércio francês na Bahia. Limita-se a esclarecer que os artigos, que deveriam ser levados para lá, eram praticamente os mesmos a que se referira ao tratar de Pernambuco, só que em maior quantidade. Necessário era, no entanto, que eles tivessem melhor aparência e fossem de mais sólida confecção. Os azeites e os vinhos moscatéis vendiam-se com facilidade e poderiam proporcionar bons lucros, por ocasião de falta desses produtos no mercado.

As modas francesas principiavam, contudo, a exercer seu domínio na cidade, ao qual nem as próprias pretas livres escapavam. “O colete, o vestido, o chapéu”, dizia Gallès, “da garrida baiana já passam pelas mãos de nossas modistas e costureiras” (51).

E como as lojas de modas ainda não eram ali muito numerosas, achava ele que as modistas que deixavam a França andariam mais bem avisadas em dirigir-se para lá, do que ir aumentar a concorrência que entre elas existia no Rio de Janeiro.

Mas Salvador conservava ainda os vestígios de seu esplendor de antiga capital e sabia ter em melhor conta os artigos de luxo do que o Recife. Era de esperar, pois, que ainda viesse, numa situação mais estável, a oferecer grandes escoadouros ao comércio francês. E isso naturalmente se daria quando seus habitantes, não mais atormentados pelas idéias de republicanismo, houvessem sentido “todos os benefícios do sistema das monarquias constitucionais”.

E Gallès, que, anos mais tarde, irá testemunhar em verso, sua devoção a Luís Filipe, “le roi-citoyen”, pontifica, num conceito à La Palisse: “C'est en goûtant d'un fruit qu'on apprécie l'arbre qui l'a produit”.

Quanto aos produtos locais, eram os mesmos que os de Pernambuco, em menor volume, sendo de notar, ainda, que o seu algodão era de qualidade inferior ao daquela província. As laranjas passavam, entretanto, “por ser as melhores e as mais belas do mundo”.

A alfândega do Salvador, que contava, também, com uma Bolsa bastante moderna, era mais severa do que a do Recife. “On

(51) E ainda Maria Graham quem anotava, em seu diário, após uma festa na casa do cônsul inglês, quando de sua estada na Bahia: “The senhoras were all dressed after the French fashion: corset, fichu, garniture, all was proper, and even elegant, and there was a great display of jewels.” (*Op. cit.*, pág. 142.)

n'entre que chapeau bas dans ces deux établissements", esclarecia Gallès, admirado, sem dúvida, da civilidade baiana.

Não deu ele maiores esclarecimentos sobre outros aspectos da vida da capital da Bahia, dizendo apenas que "les arts et les métiers y vivent presque généralement dans une heureuse aisance".

RIO DE JANEIRO. A Baía do Rio de Janeiro não podia deixar de provocar em Gallès as mesmas frases de admiração com que se expressaram quase todos os estrangeiros que a ela aportaram. "La baie de cette capitale touche au gigantesque, au sublime", exclama ele, lembrando que o almirante Roussin afirmara não existir outra semelhante no mundo (52).

A capital do Império oferecia aos olhos de nosso viajante um "aspecto bem mais europeu do que as províncias", o que devia ser atribuído ao esplendor natural da corte, onde os altos personagens ostentavam "um luxo verdadeiramente asiático".

Neste "luxo asiático" andava, com certeza, um pouco da imaginação de Gallès, embora se deva reconhecer que o quadro da cidade, por ele pintado, parece não haver ficado longe do original: "A beleza das praças e das ruas principais, a riqueza, a elegância dos magazines franceses, o bulício e a atividade que o comércio provoca, o grande número de estrangeiros que habitam esta capital, o movimento extraordinário de entrada e saída dos navios mercantes de todas as nações, o aspecto de uma alfândega imensa onde pilhas de mercadorias aparecem e desaparecem sem cessar, formam o conjunto de um quadro que o viajante está longe de esperar, ao desembarcar numa terra em que surgem tão visíveis os sinais da escravidão".

O palácio do imperador, situado à beira-mar (atual praça 15 de Novembro), embora "de uma arquitetura bastante moderna", não lhe pareceu bonito, nada tendo visto de notável, também, na residência de São Cristóvão, "ce Versailles brésilien", que, aliás, se encontrava em reformas. A Câmara dos Deputados, o Senado, a Capela Imperial, assim como as igrejas em geral eram os monumentos mais cuidados e os que mais se aproximavam da "arquitetura contemporânea".

Mas é de estranhar que Gallès não houvesse feito referência especial à rua do Ouvidor, o centro da moda de então, que fazia lembrar aos viajantes ingleses a *Regent Street*, de Londres, e aos franceses, a *rue Vivienne*, de Paris. O Barão de Bougainville, na sua viagem de circunavegação, com as corvetas "La Thétis" e

(52) A opinião de Roussin acha-se ligeiramente deturpada, pois ele escreveu apenas: "La baie de Rio-Janeiro est très spacieuse, et l'une des plus magnifiques du monde." (*Op. cit.*, pág. 90.)



“L’Esperance”, ao passar pelo Rio de Janeiro em março de 1826, pouco mais de um ano antes de o autor de *Du Brésil* ali haver estado, escrevia em seu diário: “Après les églises, le théâtre et le musée, je ne sais rien à Rio qui merite la curiosité des voyageurs, si ce n’est peut-être la rue d’Ouidor, la plus marchande de la ville et la seule qui soit digne d’une capitale” (53).

A respeito da anarquia monetária, então existente no país, não deixa Gallès de fazer alguns breves reparos. Pouco claras são suas observações sobre a criação do Banco do Brasil, parecendo que ele não tinha idéia muito segura das causas que a determinaram, nem da época em que tal acontecimento se verificou: “Tendo Portugal e Inglaterra esgotado os tesouros desta capital (Rio de Janeiro), sob o reinado de João VI, esta catástrofe, acrescida das dificuldades que sofria o comércio em suas transações diárias, em virtude da má administração das finanças, sugeriu a idéia a uma sociedade de negociantes e de capitalistas de se fazer autorizar pelo governo a instalar um banco. O rei atendeu ao pedido e os fundamentos deste estabelecimento tiveram por base imóveis e capitais imensos”.

E, como se vê, não foi Gallès bem informado, também, a respeito da base — “imóveis e capitais imensos” — em que diz haver assentado o Banco do Brasil, pois, em carta régia de 22 de agosto de 1812, era o próprio príncipe regente quem, reconhecendo o pouco interesse que o estabelecimento despertara para a aplicação de capitais, encarregava os governadores das capitanias de solicitar “a efetiva cooperação de todos os capitalistas, proprietários, negociantes e empregados públicos”, que estivessem “nas circunstâncias de concorrer ao cofre do Banco”. E os subscritores de ações, que mais se distinguissem, seriam contemplados, prometia essa carta régia, com “honorarias e mercês” (54).

A desvalorização do papel-moeda, emitido pelo Banco, não teve, outrossim, o ponto de partida por ele indicado, ou seja, a guerra com a República Argentina, declarada em 1825. Tal desvalorização vinha, pode-se dizer, desde a fundação do estabeleci-

(53) Barão de Bougainville, *Journal de la navigation autour du Globe...*, 2 vols., Paris, 1837, 1º vol., pág. 613.

(54) Afonso Arinos de Melo Franco, em seu importante livro, *História do Banco do Brasil*, fornece (págs. 48-49) curiosas informações sobre a concessão de tais favores. Não era sem razão que Mathison escrevia: “A venda de patentes de nobreza, estrelas, cruces, e hábitos do Cristo, ou insignias da Ordem de Cristo, e outras semelhantes, contava-se entre os mais inocentes e ao mesmo tempo mais lucrativos expedientes para conseguir dinheiro. A fúria por aquelas decorações atingiu no Rio um grau mais elevado do que tenha jamais alcançado em outro país; quase todo lojista insignificante podia ser visto nas ruas com seu *hábito do Cristo*.” (*Op. ct.*, pág. 136.)

mento, agravando-se de dia para dia, em virtude da crescente inflação de moeda fiduciária (55). A este respeito, parece-nos interessante o depoimento de Gallès: "Hoje não se vê no Rio senão papel em todas as transações. O cobre, a prata e o ouro encontram-se aí a preços tão excessivos, que os comerciantes preferem vender suas mercadorias 30%, em cobre, 55%, em prata, e 88%, em ouro, abaixo do que eles pedem em papel. Em outros termos, este papel perde 30%, 55% e 88% de seu valor, segundo o metal por que é trocado".

E, ao contrário do que previa Gallès, a crise por que passava o Banco, não obstante os sacrifícios que fazia para enfrentar a delicada situação financeira do Império, não cessou com o término da guerra com a Argentina. Assinado o tratado de paz em 1828, entre os países beligerantes, o primeiro Banco do Brasil entrava, no ano seguinte, praticamente em liquidação.

Impressionado com a riqueza mineral de nosso país, o autor de *Du Brésil*, sem grandes preocupações de ordem geográfica, descreve um quadro que deveria ter inflamado a imaginação de seus compatriotas: "Les mines d'or, d'argent, les ruisseaux à diamans, etc., paraissent de toutes parts dans les environs de Rio-Janeiro. A vingt lieux de la ville se trouvent les mines dites Minas Géraes (Mines publiques); c'est dans la province qui porte se nom qu'est située la mine *Songo-Cogo* exploitée par une compagnie anglaise qui en tire journellement de 8 à 12 livres d'or. Le jour du mercredi-saint de l'année dernière elle enleva un branchage de 56 livres" (56).

Além de Minas Gerais, havia ainda três outras províncias, informava Gallès, em que se encontravam, com grande abundância, minas de metais e diamantes: Góias, Mato Grosso e São Paulo,

(55) Afonso Arinos de Melo Franco, *op. cit.*, págs. 25-26.

(56) Gallès queria referir-se à famosa mina de Gongo-Soco, situada entre as cidades de Santa Bárbara e Caeté, em Minas Gerais. Sobre a origem do nome com que a mina foi batizada, em suas diferentes versões, bem como sobre informações outras que lhe dizem respeito, ver: Alfredo Moreira Pinto, *Apontamentos para o dicionário geográfico do Brasil*, Rio de Janeiro, 1896; Antônio Olinto dos Santos Pires, "A mineração — riquezas minerais", in *Livro do Centenário*, págs. 80-81; Pandiá Calógeras, *As minas do Brasil e sua legislação*, 2ª ed., 3º vol., São Paulo, 1938, págs. 128-129; W. L. von Eschwege, *Pluto Brasiliensis*, tradução de Domicio de Figueiredo Murta, 1º vol., São Paulo, s.d., págs. 82-85; Padre Manuel Maria de Albuquerque Melo Matos, "Gongo-Soco e Socorro", in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, 1º Congresso de História Nacional, tomo especial, parte III, Rio de Janeiro, 1916; Francisco Inácio Ferreira, *Dicionário geográfico das minas do Brasil*, Rio de Janeiro, 1885.

embora o ouro não fosse muito abundante na última. E a respeito de Goiás, esclarecia: "A província de Goiás é banhada pelos rios *Araguaraya* (sic), *Piloens*, *Rio-Claro* e *Cayapos*. É nestes cursos de água que se encontram os mais belos, os mais ricos diamantes do mundo. Se houvesse cabeças capazes de dirigir e braços suficientes e experimentados para agir, a província de Goiás poderia dar riquezas incalculáveis ao Brasil, pois às pedras preciosas ela junta as mais importantes minas de ferro e ouro, sendo favorecida, ainda, por um dos melhores climas do Brasil".

Quanto à província de Mato Grosso, fértil não só em minas de ouro e prata, como de ferro e diamantes, dizia: "Acerca de quarenta anos foi extraída de uma terra denominada *Sapateyro* (traz esse nome porque, na verdade, um sapateiro é quem a descobriu) (57) a quantidade de 42 arrobas de ouro (1.340 libras), no espaço de nove dias; e o que custará a crer, mas é pura verdade, é que, num dos lugares em que hoje está edificada a cidade de *Cuyaba*, local conhecido sob o nome de Ernesto, foram tiradas, durante trinta e cinco dias, por ocasião de sua descoberta, 400 arrobas de ouro (12.800 libras)!" (58).

Parece, pois, que Gallès, espantado com os prodígios do passado, não percebera que o ciclo da mineração estava praticamente encerrado no Brasil. Daí sua observação: "Eis os informes mais exatos e mais circunstanciados que podem ser dados sobre as minas e cursos de água do Brasil, e, em face do que acabo de expor, presumo que me assiste o direito de mais uma vez repetir que a França não dá prova de zelar por seus interesses, quando se descarta de estreitar relações com este vasto e rico império".

E, no seu entender, "um capitalista que se decidisse a passar cinco anos, com uma dúzia de homens capazes e trezentos traba-

(57) Alfredo Moreira Pinto, em seu já citado trabalho, *Apontamentos para o dicionário geográfico do Brasil*, escreve: "*Sapateiro*: Lugarinho situado em uma chapada a 4 léguas a O. da cidade de Cuiabá, o qual fez-se notável por uma lavra de ouro, que aí se repartiu em 1789. Com pouca extensão, era muito rica. Na data do superintendente, que era de 12 palmos de largura e 30 braças de fundo, e já havia sido devastada por ladrões, tiraram-se assim mesmo mais de mil oitavas de ouro (B. de Melgaço)".

(58) O cronista José Barbosa de Sá, em sua "Relação das povoações do Cuyabá e Mato grosso de seus princípios até os presentes tempos", dá notícia minuciosa da descoberta destas lavras, feita por Miguel Sutil em 1722, no local depois chamado "Tanque de Ernesto". Diz ele: "Avalloouce tirarse deste Lugar dentro em hum mes melhor de quatrocentas arobas de ouro sem que os socavóens profundasem mais de tres thé quatro palmos." (*Anais da Bibliotheca Nacional*, nº 23, Rio de Janeiro, 1901.)

lhadores brancos, numa das quatro províncias citadas, poderia estar certo de realizar o décuplo do capital empregado, após fazer os necessários acordos com o governo para a sua exploração”.

Mas não eram só as minas que ofereciam extraordinárias possibilidades de ganho a quem quisesse trabalhar: “J'évalue”, aduzia o nosso cronista, “que l'on peut également décupler ses capitaux en achetant une *Fazenda* (plantation) de café, et la faisant cultiver soimême pendant sept à huit ans; l'on peut considérer chaque pied de café comme rapportant net la valeur de un *franc* (l'Europe en paix). Différens propriétaires m'ayant soumis le produit de leurs récoltes, toutes proportions prises, je ne puis guère m'éloigner de plus de cinq à sept centimes et demi, selon les nuances et la qualité de la graine, qui, comme nous le savons, diffèrent suivant la situation des terres où se trouve la plantation.”

A exploração de engenhos de açúcar já não lhe parecia negócio tão aconselhável por causa da dispendiosa mão-de-obra. Mas “uma fiação de algodão, estabelecida em São Paulo, com o devido número de tecelões, seria suscetível de produzir lucros avantajados a quem a criasse”. E Gallès que, como se nota, era homem de intuição, esclarecia: “É bastante dizer, para dar idéia desses lucros, que a matéria-prima é obtida no local a duas ou três patacas a arroba (cerca de 4 francos por 30 libras) e que as necessidades desta província são da mais alta importância, em virtude de seu luxo (59) e de sua grande população (60). Encaminho esta nota às meditações do capitalista, assegurando-lhe que não há operação bancária que possa produzir melhores resultados”.

Nesta afirmação de Gallès, sobre os promissores resultados que poderia proporcionar uma fiação de algodão em São Paulo, não pretendemos, certamente, ver uma profecia sobre o futuro da cidade que viria a transformar-se no maior centro industrial da América do Sul. Mas o que nos parece interessante é, de certo modo, a afinidade de sua observação com o que mais tarde Saint-Hilaire escreveria: “Já em outro ponto fiz sentir que o Brasil deve permanecer ainda como país simplesmente agrícola e que não

(59) O luxo, na opinião de outros viajantes, não era a nota característica dos costumes paulistas. Spix e Martius (*op. cit.*, 2º vol., pág. 12) e Rugendas (*op. cit.*, pág. 99), em épocas pouco distantes, acentuam, ao contrário, a sua sobriedade, principalmente no mobiliário das habitações.

(60) De acordo com a já citada *Memória estatística* (nota 44), a província de São Paulo contava, em 1823, com 280.000 habitantes, dos quais 259.000 livres e 21.000 escravos. Saint-Hilaire, entretanto, orçava a população de São Paulo, no ano de 1826, em 258.901 habitantes. (Auguste de Saint-Hilaire, *Viagem à Província de São Paulo*, tradução de Rubens Borba de Moraes, 2ª ed., São Paulo, 1945, págs. 84-85.)

chegou a época em que lhe pode ser vantajoso estabelecer manufaturas; entretanto, quando for momento propício para isso, é em São Paulo que tais empreendimentos devem ser iniciados" (61).

Tudo quanto acabamos de expor, sob o título de "Rio de Janeiro", são digressões de caráter geral, a que Gallès naturalmente não quis furtar-se, no intuito de melhor chamar a atenção de seus compatriotas, talvez com exagerado otimismo, para as possibilidades desta parte, tão ignorada, do novo mundo.

Não se esquecia, porém, de que a capital do Império era o melhor mercado para a colocação dos produtos de sua pátria. "O consumo do Rio de Janeiro", declarava ele, "está acima de tudo quanto se possa descrever; os artigos franceses são ali de fácil venda, quando belos e de boa qualidade; é para lá, somente, que podem ser levados objetos de luxo, de todos os preços, desde que escolhidos ao gosto do país. As pessoas de relevo fazem questão de seguir as modas francesas e não há mulher acima da classe vulgar, que não seja vestida pelas nossas modistas e costureiras". E lembrando palavras de D. Pedro I, num galanteio à Marquesa de Gabriac, acrescentava: "Les dames de la cour suivent absolument le genre parisien, et il semble tout naturel que ce soit sur l'ambassadrice française qu'on doive toujours prendre les nuances des grâces et du bon ton".

Daí a razão por que o teatro do Rio de Janeiro, com sua bela sala de espetáculos, apresentava "um aspecto surpreendente ao olhar do viajante: correspondessem os atores à sua magnificência e deixasse-se o espectador levar apenas pelo aparato das damas seria tentado a crer-se na Grande Ópera".

Raro foi o estrangeiro que esteve no Brasil, nas primeiras décadas do século XIX — diga-se em abono do testemunho de Gallès — que não acentuasse o crescente predomínio da moda francesa, principalmente no Rio de Janeiro. As brasileiras, segundo Hippolyte Taunay, podiam disputar, em elegância, com as parisienses (62). E Debret, na explicação de seu desenho "Um funcionário a passeio com sua família", ao referir-se ao que esboçara, quando de seu primeiro encontro com senhoras brasileiras, vestidas ainda num misto de moda "anglo-portuguesa, importada pela Corte de Lisboa e na qual há oito anos nada se mudara", escreve:

(61) Auguste de Saint-Hilaire, *op. cit.*, pág. 81. Sobre os primórdios da indústria de tecidos em São Paulo, devem ser lidos os artigos de Sérgio Buarque de Holanda, publicados no *Digesto econômico*, de novembro de 1947 ("Fiação e tecelagem em São Paulo na era colonial"); de abril de 1948 ("A mais antiga fábrica de tecidos em São Paulo") e de outubro de 1948 ("Fiação doméstica em São Paulo").

(62) Hippolyte Taunay, *op. cit.*, pág. 46.

“Fiz imediatamente um desenho, inútil de reproduzir, porque não exprime em absoluto o caráter e o temperamento brasileiros, pois o habitante do Brasil tem-se mostrado, desde então, tão entusiástico apreciador da elegância e da moda francesas que, por ocasião de minha partida, em fins de 1831, a rua do Ouvidor (rua Vivienne, de Paris, no Rio) era quase inteiramente constituída de lojas francesas de todo o tipo, mantidas pela prosperidade de seu comércio” (63).

Mas, evidentemente, a um bom comerciante não bastava que as modas seguissem o figurino francês. E Gallès advertia em seu livro: “As nossas manufaturas de tecidos poderiam encontrar grande consumo no Brasil, principalmente no Rio de Janeiro, desde que se dedicassem a fabricar, para estas regiões, *tecidos leves, finos, com muito brilho e aparência* (64); em resumo, seria necessário trabalhar segundo as amostras inglesas e oferecer a mercadoria a preços idênticos aos delas; só assim nossas manufaturas poderiam rivalizar com as da Grã-Bretanha; do contrário terão que contentar-se com os sobejos que elas deixarem” (65). E, em sua opinião, enviar ao Brasil tecidos pesados, fortes, encorpados, que exigiam mais trabalho e matéria-prima, era perder tempo e dinheiro. Destes artigos, jamais se conseguiria vender o côvado acima de 3.000 a 3.400 réis.

A França, entretanto, já levava a palma à Inglaterra, numa de suas especialidades: “As sedas francesas são as preferidas no Rio de Janeiro; este artigo tem grande consumo e oferece magníficas vantagens, quando é trabalhado ao gosto do país: é necessá-

(63) Jean-Baptiste Debret, *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*, tradução e notas de Sérgio Milliet, 2ª ed., São Paulo, 1949, tomo I, pág. 126. É de notar-se que no próprio ano (1816), em que a chamada “Missão Artística Francesa”, de que Debret fazia parte, aportou ao Brasil, Luís Joaquim dos Santos Marrocos, nas célebres cartas dirigidas do Rio de Janeiro à sua família em Portugal, escrevia à sua irmã: “Não posso explicar-te a abundância e fartura das fazendas, e quinquilherias Francesas, q. tem inundado esta Cide, fazendo negaças ao dinheiro; já se não vê fazendas Inglesas, q. todas têm sido abandonadas, e toda a gente se vê ataviada ao gosto Francês, menos eu q. sou Portugal Velho, e ninguém me tira desta cisma. Este porto se vê coalhado de Navios Franceses, q. só no mês passado entraram 29 carregados de bugiarias...” (*Anais da Biblioteca Nacional*, vol. 56, carta nº 184. Esta carta, aliás, não tem data, mas constam dela notícias idênticas às que o autor transmitia a seu pai na carta nº 105, de 21 de setembro de 1816.)

(64) Frase grifada no original.

(65) Do já referido opúsculo, *Documentos relativos ao comércio dos novos Estados da América...* (vide nota 26), constam recomendações que coincidem particularmente com as que Gallès faz.

rio não conduzir outras cores que não sejam o branco, o preto, o azul-celeste, o rosa-vivo e um pouco de verde. Para os outros matizes há uma diferença de 40% a 50%”.

E, em matéria de tecidos, Gallès acrescentava, ainda, alguns dados sobre a moda feminina: “Je désignerai comme objets principaux les satins unis, satins ouvrés, fichus ombrés et quadrillés, les châles 5 et 6/4 riches: point de 4/4; robes lamées or ou argent, fausse blonde, rubans de ceinture, bandes brodées; châles de laine boiteux, fond uni, 5 et 6/4, etc., etc. Mais toujours du beau, du riche, de l'éclat, ou rien”.

Como se vê, a aparência, naquele tempo, já era tudo, no Rio de Janeiro. . .

Os artigos de Paris e Lião já se haviam imposto, exclusivamente, no mercado, de modo que muito se enganava, dizia Gallès, quem supunha que as sedas francesas não tinham saída no Brasil; o que era inegável é que acarretavam prejuízo, fatalmente, as que não fossem escolhidas ao gosto indígena.

Algo havia, ainda, para disputar à Grã-Bretanha, no ramo de tecidos: “O consumo dos escravos oferece ao comércio inglês um escoadouro imenso dos panos fabricados, que lhes servem de vestuário. Este comércio deverá, entretanto, declinar incessantemente, pois, a datar de 1º de janeiro de 1830, o Brasil perderá o direito de fazer o tráfico dos negros, crescendo, ainda, como é sabido, que a mortalidade que entre eles grassa excede a sua reprodução. A França poderia lutar vantajosamente com a Inglaterra neste importante ramo, mas seria necessário que ela procurasse igualar a leveza dos tecidos, o que, de maneira alguma, ainda fez”.

Não foi bom profeta, pois, o autor de *Du Brésil*, quanto à redução da freguesia dos panos ingleses, de inferior qualidade. A convenção de 23 de novembro de 1826, assinada entre o Brasil e a Inglaterra, segundo a qual, três anos depois da troca das ratificações do mesmo tratado, o comércio de escravos ficaria fora da lei, serviu, apenas, para acirrar os apetites dos que encontravam, no impedimento ao exercício de sua criminoso atividade, razão para alcançar maiores lances pela mercadoria importada com tantos riscos. Embora elevada, a mortalidade dos escravos foi, assim, largamente corrigida.

Na ordem de importância para o comércio francês no Brasil, o produto que se seguia aos tecidos era o vinho. E a este respeito oferece Gallès interessantes informações sobre o paladar dos habitantes do Rio de Janeiro de antanho.

“O consumo dos vinhos de Bordéus, a propósito dos quais já falamos ao tratar de Pernambuco”, esclarece ele, “é assaz considerável no Rio de Janeiro, em virtude da quantidade de franceses e estrangeiros que habitam esta capital, cujo número pode ser calculado em doze mil; o que dá um pouco mais de desenvolvimento a este consumo é que os portugueses começam a considerá-los bons para misturá-los com o vinho do Porto. Rio de Janeiro é a única cidade a que se pode levar, num carregamento, sem constituir imprudência, de cem a cento e vinte tonéis”.

E, de novo, entramos em assunto delicado, embora Gallès não o ventile aqui com tanta franqueza, como o fez ao tratar do comércio de Pernambuco: “Os vinhos ditos *Roussillons*, imitando os de Catalunha, em pipas de cinquenta a cinquenta e cinco *veltes* (66), vendem-se com grande facilidade. Mas, — repito — o ponto que os negociantes de Bordéus (a quem este artigo interessa particularmente) devem visar com o mais escrupuloso cuidado é a imitação dos vinhos do Porto; ao atingirem este objetivo essencial eles terão um comércio imenso pela frente e enormes lucros a realizar, pois o curso da pipa deste vinho, conhecido sob a denominação de *vinho do Porto feitoria* (*sic*), era, quando de minha partida (20 de julho) de 180.000 a 230.000 réis (600 a 800 francos a pipa). Que os fabricantes julguem se este preço não lhes deixa margem e se sua indústria não está em falta!”

Os vinhos de Champagne, em caixas de doze garrafas, tinham muita procura e eram pagos a bom preço, recomendando Gallès, entretanto, que só deveriam ser enviados os de espuma artificial, pela facilidade com que os demais se deterioravam, acarretando, evidentemente, graves prejuízos. E tais vinhos não deveriam ser adquiridos na França por preço superior a dois francos a garrafa.

Embora tivessem aceitação, também, os vinhos moscatéis, “em garrafas brancas, bem límpidas”, não eram artigo dos mais aconselháveis, não sendo o seu consumo suficiente para a sua remessa em pipas.

Os vinhos da Madeira, Alicante e Málaga só mais tarde, talvez dentro de dez ou quinze anos, pudessem encontrar mercado no Brasil.

As aguardentes francesas eram, porém, muito estimadas em todo o país, principalmente na Bahia e Rio de Janeiro, quando acondicionadas em barris de 12, 15 e 30 *veltes*, bem cingidos de arcos de ferro, devendo ser de 22 graus, marca Cognac, e ter a coloração das que iam para os Estados Unidos. Os licores finos

(66) *Velte*: antiga medida de líquidos, que valia em Paris 7,45 litros. (*Nouveau Petit Larousse Illustré*, Paris, 1959.)



começavam a ter os seus apreciadores, o que não impedia, em relação a este artigo, ser necessário agir com bastante cuidado.

A quantidade de aguardente 3/6 (67) deveria ser de vinte a trinta tonéis num carregamento. E Gallès aproveitava o ensejo para esclarecer: "duzentas toneladas, mais ou menos, é o que sempre entendo como carregamento, pois um navio de maiores dimensões não convém a este país; eu presumo que um *brick* desta tonelagem encontrará, facilmente, frete para a volta, enquanto que uma embarcação de trezentas a trezentas e cinquenta toneladas ficará, às vezes, dois a três meses no porto, sem conseguir carga".

Além dos tecidos e vinhos, outros artigos pesavam no comércio francês com o Brasil.

"Nossos azeites e, sobretudo, nossos sabões", escrevia Gallès, "não estão longe de se tornarem os mais procurados. Os sabões espanhóis que, ainda há pouco, eram os preferidos, perdem, de dia para dia, a sua fama". E recomendava, então, que os sabões fossem acondicionados em pequenas caixas, de 40 a 50 libras, "susceptíveis de serem transportadas em costado de mula, para facilitar sua venda pelo interior". As barras deveriam ser bem consistentes e de cor arroxeadada, entre o azul-vivo e o azul-pálido.

As farinhas de Moissac, de primeira qualidade, escoavam-se facilmente, com boa margem de lucro. Era importante, porém, não comprimi-las demais nos barris, para evitar seu empedramento. E a época em que tal artigo poderia proporcionar melhores resultados era depois de junho e até outubro, período em que as remessas dos Estados Unidos, desta mercadoria, eram quase nulas (68).

Produto digno de séria atenção dos exportadores eram os couros de bezerro, que ofereciam possibilidade de grandes lucros, desde que fossem convenientemente preparados, com bastante brilho, e se tivesse o cuidado de marcá-los com a palavra "Nantes", pois, esclarecia o nosso viajante, os couros da Bretanha eram considerados no Brasil como os melhores.

E lá vinha uma de suas advertências, digna das manobras altistas de todos os tempos: "Se, por efeito de circunstâncias

(67) 3/6 é o tipo de álcool, do qual deriva a aguardente, como se vê pela seguinte definição: "Trois-Six n.m. Alcool dont la force est telle qu'avec trois parties (en poids) de cet alcool, mélangées à un poids égal d'eau, on obtient six parties d'eau-de-vie ordinaire." (*Nouveau Petit Larousse Illustré*, Paris, 1959.)

(68) O Reverendo R. Walsh, que esteve no Brasil na mesma época em que Gallès, observou: "De oitenta a noventa mil barris de farinha são anualmente consumidos no Rio e suas dependências, os quais são quase exclusivamente supridos pelos Estados Unidos." (*Notices of Brazil in 1828 and 1829*, Londres, 1830, pág. 449.)

imprevistas, o artigo encontrar-se abundante e a preço vil (o que é susceptível de ocorrer uma ou duas vezes por ano), eu aconselho ao sobrecarga ou capitão a não vender, mesmo que tenha de esperar cinco ou seis meses; ele pode estar certo de bem operar ao agir assim, pois o consumo traz a necessidade e esta ao fazer sentir-se em duas ou três épocas diferentes torna a alta inevitável”.

O interior das habitações principiava, então, pelo que informa o autor de *Du Brésil*, a merecer mais atenção de seus moradores, cuja noção de beleza e conforto não era, antes, das mais apuradas: “Nossos papéis pintados, que até agora acarretavam prejuízo certo, estão em vias de fazer parte dos artigos que devem ser enviados para o Rio de Janeiro, mas somente quando escolhidos com bom gosto. A alta classe que, ainda há pouco, recebia em peças nuas, começa a ornar seus salões com ricas tapeçarias aveludadas, de belas e elegantes cercaduras sobre fundo vermelho, azul-vivo, rosa-carregado”.

E ao incluir a essência de terebintina entre as mercadorias que tinham apreciável consumo no Rio de Janeiro, dava Gallès a entender que a influência francesa ia mais longe ainda: “e agora que as tabuletas, as fachadas, as lojas e as casas se pintam como na França, as necessidades deste líquido aumentam de importância”.

Outros artigos, embora secundários, prosseguia ele, não deveriam ser esquecidos num carregamento: as pantufas verdes e lilases, os sapatos largos e fortes para homens, as peúgas brancas, os leques recamados de ouro com figuras, as águas-de-colônia em belos vidros, a perfumaria em extrato e a pomada simples, a quinquilharia, as cartas de jogar portuguesas e espanholas, o papel de carta, etc.

E a propósito de papel de carta, informava, em nota ao pé da página, que uma companhia de franceses e ingleses pretendia montar uma fábrica nos arredores do Rio de Janeiro. Duvidava ele que tal empreendimento pudesse ir avante, pois no Brasil não havia maquinaria nem matérias-primas.

E Gallès escrevia, ainda, talvez com justificada vaidade: “Direi mesmo que, em tese geral, todos os objetos de nossas fábricas, pela elegância dos desenhos e o acabamento do trabalho, sobrepujam os das outras nações; mas o cuidado com que os confeccionamos coloca-nos na contingência de não poder vendê-los aos preços desejados pelos consumidores, os quais, embora apreciando a superioridade de nossos artigos, dão, às vezes, seduzidos pela modicidade do custo, preferência a outros de inferior qualidade”.

E num esclarecimento final a seus leitores, nesta parte de seu trabalho, com suas habituais confusões de organização política: “As cidades de Rio-Granda (sic) e Montevidéu são praças igualmente muito importantes, mas a guerra paralisa de tal forma seu

comércio, que até nova ordem não nos convirá dirigir nossas vistas sobre estas duas províncias do Brasil; as modas e os gostos da primeira são os mesmos que os do Rio de Janeiro, e os da segunda aproximam-se um pouco mais dos costumes espanhóis”.

**ALFÂNDEGAS E CONVENÇÕES COMERCIAIS.** Destinou Gallès a segunda parte de seu livro, que se acha encabeçada pelo título “Douanes et conventions commerciales”, à exposição das formalidades que deveriam ser observadas para o desembaraço das mercadorias francesas nos portos do Brasil.

Embora um tanto desordenadamente, procurou ele inteirar seus compatriotas do regime fiscal então vigente em nosso país, advertindo-os das deploráveis e, não raro, irremediáveis conseqüências, que a ignorância de certas particularidades sobre o assunto poderia acarretar.

E seu esforço para orientar convenientemente, nesse terreno, os que desejassem entrar em relações comerciais com o Brasil, não deixou de ser reconhecido por um dos críticos de sua obra, a que já nos referimos no início deste trabalho. Trata-se do articulista do *Journal du Havre*, de 28 de dezembro de 1828, que, em sua longa apreciação, de que já transcrevemos parte, observava: “Não deve ter sido fácil para o Sr. Gallès embrenhar-se no dédalo da alfândega do Brasil, para dar a respeito desta repartição todos os elementos que encontramos em sua brochura. As leis do fisco, em todos os países, fazem lembrar, sempre, o estilo enigmático em que as sibilas expressavam antigamente as sentenças da justiça suprema. Mas é no Brasil, sobretudo, que a linguagem fiscal tem seu sistema interpretativo e suas acepções particulares”.

É que, além da complexidade da legislação aduaneira, de que o principal instrumento era a pauta que servia de base para a cobrança dos direitos de entrada das mercadorias, tinham os interessados de haver-se, não raro, com funcionários pouco escrupulosos, cuja amizade era necessário saber conquistar. . .

A pauta então em vigor, parece-nos oportuno esclarecer, num parêntese, era a que foi objeto da provisão nº 54, de 4 de abril de 1826, da Fazenda, que a mandou adotar em todas as alfândegas das províncias do Império. Reimpressa na Tipografia Nacional em 1827, pois que a edição anterior fora publicada por iniciativa particular, acompanhou ela a provisão nº 58, de 18 de junho do mesmo ano, quando foi enviada, com as correções feitas, ao Desembargador Juiz interino da Alfândega do Rio de Janeiro, para a devida execução.

Gallès, no fim de seu trabalho, apresenta um extrato daquela tarifa, com a indicação de 150 artigos, em francês, observando

que, por ocasião de sua partida, pensava-se em elevar vinte por cento os valores das mercadorias constantes da mesma pauta.

Realmente, por decreto de 2 de maio de 1828, nomeou o Governo uma comissão composta de vinte e quatro membros, com a incumbência de organizar "uma pauta geral para todas as alfândegas do Império", mediante nova avaliação e classificação dos diferentes gêneros e mercadorias. Assim, as instruções baixadas com o mesmo decreto recomendavam àquela comissão que, ao fixar o valor dos artigos, tomasse por base o preço médio entre o seu custo no país exportador, aumentado de 10%, e o seu custo no mercado do Brasil. Deveria ela, também, abandonar o método alfabético da pauta, ordenando as mercadorias como julgasse mais fácil e acertado.

Essa comissão, que se dividiu em oito grupos, segundo as especialidades de seus componentes, parece que deu boa conta de seu recado, pois em 2 de março de 1829 foi baixado decreto, mandando cumprir na alfândega do Rio de Janeiro a pauta por ela organizada, que se tornou extensiva às demais alfândegas do Império pela provisão nº 125, de 15 de junho de 1830, da Fazenda.

E comparando-se com a anterior esta pauta, na qual os artigos se distribuem, de acordo com sua natureza, por oito diferentes seções, verifica-se que quase todos os gêneros sofreram majoração de valor, o que implicava, conseqüentemente, o pagamento de maiores direitos de entrada.

É de se notar, outrossim, que a alfândega do Rio de Janeiro era, inicialmente, regida pelo foral de 1587, da alfândega de Lisboa, com as modificações posteriores, muitas delas introduzidas após a chegada da família real portuguesa ao Brasil. As primeiras normas, de maior amplitude, baixadas depois de 1808, "para o regular andamento do expediente da alfândega do Rio de Janeiro", são as que constam da provisão do Conselho da Fazenda de 20 de março de 1812.

E, como se depreende do intróito dessa provisão, não eram pequenas as irregularidades que se praticavam na alfândega da Corte, pois, com as providências então determinadas, esperava o Príncipe Regente "pôr termo a tanta relaxação, fazendo renascer a ordem tão necessária em todas as casas da administração. . ." Só bem mais tarde, por decreto de 2 de maio de 1828, foi nomeada uma comissão, composta de sete membros, "para organizar o projeto de foral e regulamento geral das alfândegas do Império". E esse novo regulamento foi baixado com decreto de 16 de julho de 1828, na gestão de Bernardo Pereira de Vasconcelos, como Ministro da Fazenda.

As mercadorias francesas, de conformidade com o "Tratado de Amizade, Comércio e Navegação", assinado entre a França e o Brasil em 8 de janeiro de 1826, a que se seguiram os artigos adicionais de 7 de junho do mesmo ano (69), estavam sujeitas, em nosso país, aos direitos de 15%, calculados, como vimos, não pelo preço de fatura, mas pelo valor que lhes era atribuído na pauta ou tarifa da alfândega.

Este sistema, combatido não só por Gallès, como por outros viajantes, seus contemporâneos (70), deveria, sem dúvida, ser às vezes bastante oneroso para o proprietário das mercadorias, em virtude da falta de correspondência entre seu valor real, ou de fatura, e o convencional. Mas não se pode deixar de reconhecer, entretanto, que Gallès, ao comentar o assunto, escolheu para ilustrar seus argumentos um artigo que não deveria ser dos mais procurados no Rio de Janeiro. "Apontarei como exemplo", dizia ele, "as estampas encaixilhadas, do tamanho de dez polegadas e duas linhas, cujo valor é estimado pela pauta em 10.000 réis (34 francos a 300 réis o franco, câmbio do dia) e que não se vendem por mais de 700 ou 800 réis (2,75 fr.). Ora, pagando-se 15%, segundo a tarifa, sobre o valor estabelecido de 10.000 réis, é evidente que se terá de desembolsar 1.500 réis de direitos sobre um objeto pelo qual não se apurará mais de 700 ou 800 réis".

Por esse cálculo, forçoso é admitir que não haveria comerciante que se agüentasse... E de tal despropósito — "abusos de alfândega que a dignidade do governo francês não deveria suportar" — procurava Gallès fazer até um caso nacional, embora reconhecesse, numa frase sibilina, que o tratado de comércio entre a França e o Brasil se ressentia muito da administração sob a qual se realizara (71).

Mas a informação que ele dava, a seguir, não deixava de ser tranqüilizadora: "Quando a mercadoria se encontra ainda na aduana e o despacho não foi lançado no grande-livro, pode-se recorrer ao embaixador ou ao cônsul francês para reclamar contra abusos ou vexames alfandegários do gênero citado: às vezes é

(69) Este tratado foi ratificado por carta de lei de 6 de junho de 1826. Dos artigos adicionais, que eram apenas quatro, o terceiro é que passou a indicar, com toda a precisão, a taxa dos direitos de entrada das mercadorias francesas nos portos do Brasil, evitando qualquer dúvida a que o tratado podia prestar-se.

(70) Ver Ferdinand Denis, *op. cit.*, págs. 227 e 228, e James Henderson, *op. cit.*, págs. 92 e 93.

(71) O tratado teve como plenipotenciários do Brasil o Visconde de Santo Amaro, Ministro dos Negócios Estrangeiros, e o Visconde de Paranaguá, Ministro da Marinha, e a França foi representada pelo Conde de Gestas, Cônsul Geral no Brasil, sob o governo de Carlos X.

bastante fazer *hum recrimento* (sic) ao juiz ou ao ministro competente" (72).

É em breve resumo, mas bem preciso, que o autor de *Du Brésil* descreve os passos que deveriam ser dados para o desembaraço das mercadorias, após sua chegada ao armazém de confidência. E como é assunto em que parece não termos evoluído muito, talvez não fosse apenas o desejo de valorizar suas funções que o levava a escrever: "Este trabalho é tão penoso, tão ingrato, que somente um bom sobrecarga, imbuído do firme propósito de cumprir dignamente seu mandato, terá a coragem de o empreender; e, muitas vezes, não lhe bastará devotamento e zelo, se ele não falar português (73) e não tiver a necessária atividade e inteligência: direi mesmo que, para agir com discernimento, uma primeira viagem ao Brasil e familiaridade com a pauta são condições indispensáveis".

E Gallès acrescentava, carregando, com o grifo, a frase de subentendidos: "Il y a également de *certaines nuances à saisir*, qui ne s'écrivent pas: c'est l'oeil ou la perspicacité de l'individu qui doivent agir".

Se as mercadorias fossem encontradas com avaria, impunha-se fazer imediatamente um requerimento ao juiz da alfândega, para ser obtida uma redução no pagamento dos direitos. Idêntico recurso deveria ser adotado, caso se verificasse a quebra de garrafas, cristais, porcelanas, etc., só que, nesta hipótese, a reclamação teria de ser endereçada ao administrador da estiva (74). Contestado o direito à redução pleiteada, caberia dar conhecimento do fato ao cônsul ou embaixador francês, conforme a importância do artigo danificado.

(72) Esta faculdade decorria do disposto no artigo XVII do tratado de comércio, que rezava: "Conveio-se em que seja permitido aos Cônsules respectivos de cada uma das Altas Partes Contratantes fazerem representações, quando se mostre que se acha excessivamente avallado qualquer artigo compreendido nas Pautas, para se tomarem em consideração o mais breve que for possível, não ficando com isso suspenso o expediente do despacho dos respectivos gêneros".

(73) As poucas transcrições que Gallès faz, em português, em alguns lugares de seu trabalho, não abonam muito seus conhecimentos da língua; mas é de presumir que ele a entendesse, e mesmo falasse, melhor do que escrevia.

(74) O decreto de 12 de abril de 1810 é que baixou a relação dos gêneros a que se deveria dar despacho por estiva na alfândega do Rio de Janeiro, "para mais pronta expedição do comércio nacional e estrangeiro, e melhor e mais segura arrecadação dos reais direitos". Foi criada mesa própria de despacho, a cargo de um administrador, um escrivão e dois feitores.

E aos antepassados de uma classe, cujas funções acabaram por ser melhor definidas em lei, fazia Gallès bem pouco lisonjeiras referências: “O despachante é, não raro, um homem cuja probidade deve ser considerada muito suspeita. Em todo o caso, se não for possível passar-se sem ele (e isto é muito difícil), é necessário mantê-lo debaixo dos olhos, tendo-se o cuidado de não deixar abrir as caixas senão *uma por uma*; deve (o sobrecarga) inteirarse das particularidades da avaliação de cada caixa pelo feitor, para verificar se não há nada que pareça exorbitante nessa estimativa, pois, em tal hipótese, é possível argumentar ou reclamar contra ela, uma vez que o despacho ainda não se encontra lançado, mas depois de preenchida esta formalidade todo o pedido é considerado extemporâneo e nada mais poderá ser conseguido”. E, inexorável, num desabafo talvez de ressentimentos pessoais, terminava: “Como as conveniências não me permitem assinalar aqui as finuras ímprobas do despachante, devo pelo menos prevenir o sobrecarga contra semelhantes abusos”.

Saída a mercadoria do armazém de conferência, era ela conduzida a uma sala adjacente, para ser selada com um selo de chumbo, que custava dez réis por objeto. E Gallès advertia que era nessa dependência da alfândega, num bulício de feira, que às vezes se praticavam “os roubos mais afrontosos, contra os quais todas as precauções seriam poucas”. A ratonice era tal — se dermos crédito às suas palavras — que no caso de permanecer na alfândega uma caixa já verificada, o seu responsável deveria ter o cuidado de fechá-la pessoalmente, de maneira que não pudesse ser aberta sem se fazer grande barulho. . .

Os vinhos e outros líquidos, assim como os comestíveis em geral, faziam parte dos gêneros cujo despacho se fazia por estiva, permanecendo, pois, para esse fim, em vasto recinto adjacente à alfândega. E aqui é que era aconselhável, recomendava o zeloso sobrecarga, vender os vinhos, uma vez que alcançavam preço de 15% a 20% mais alto que o conseguido nos depósitos, porquanto os compradores não ignoravam as vantagens de recebê-los logo após seu desembarque, virgens de água e matérias corantes. Os portugueses, como bons comerciantes, compravam unicamente na estiva.

Embora não traçasse o quadro completo dos tributos em que incorriam as mercadorias francesas entradas no Brasil, bem como os navios que as transportavam, não deixou Gallès de oferecer os principais dados sobre o assunto.

Assim, tais mercadorias, além dos direitos de entrada comuns — 15% — eram gravadas com os seguintes impostos:

Direitos de capatazia . . . . .	450 rs. por caixa
Direitos de misericórdia . . . . .	320 rs. por caixa
Direitos de marcas . . . . .	320 rs. por caixa
Direitos de bilhete . . . . .	80 rs. por caixa

Havia, ainda, a comissão do despachante, que importava em 1.000 réis por caixa.

Quanto aos vinhos, pagavam cerca de 4.000 réis de direitos por barrica (75), em que estavam incluídos:

240 réis de capatazia
240 réis de misericórdia
320 réis de marcas

Para que os direitos de entrada sobre as mercadorias francesas fossem apenas de 15%, nos termos do tratado comercial de 1826, era necessário que elas viessem acompanhadas de atestado de origem, firmado pelos cônsules brasileiros dos portos de embarque.

Poderia ocorrer, entretanto, que as mercadorias não constassem da pauta alfandegária, para o cálculo dos respectivos direitos. Nesse caso, teria o comerciante a faculdade de pagá-los sobre o valor que ele atribuísse aos artigos objeto do despacho. Mas os interessados — aconselhava o nosso viajante — não deveriam abusar daquela prerrogativa, pois se a alfândega julgasse tal valor muito abaixo do real poderia apropriar-se da mercadoria, pagando ao seu dono um prêmio de 10% sobre o valor dado e reembolsando-o dos direitos já dispendidos (76).

Os artigos que não viessem acompanhados do atestado de origem francesa, passado pelo cônsul do Brasil, cairiam, conseqüentemente, nos direitos de 24%, cobrados, de modo geral, sobre as mercadorias das nações com as quais o nosso país não tivesse tratado de direitos preferenciais. E, em tal hipótese, — acentuava Gallès — as que não figurassem na tarifa teriam o seu valor estipulado, não mais pelo negociante, mas sim pelos funcionários da alfândega, que não deixavam de fazer pagar caro tal “negligência ou falta de experiência”.

E como a cobrança dos direitos de 24% era realmente onerosa, quando não provada a origem francesa das mercadorias,

(75) “Barrique”, no original. Medida de 200 a 250 litros.

(76) Era o que, com outras palavras, dizia o artigo XV do tratado de comércio entre a França e o Brasil.



entendia Gallès que o seu governo deveria exigir dispositivo idêntico ao existente no tratado de comércio firmado entre nosso país e as Cidades Hanseáticas, segundo o qual o pavilhão era suficiente para garantir os direitos de 15% (77). E numa petulância que, justiça lhe seja feita, não é comum em seu trabalho, Gallès conclui: "La France a des titres à la reconnaissance du Brésil. Celui parait trop souvent l'oublier".

Não há dúvida, entretanto, de que, ao fazer estas observações, Gallès ainda não tinha conhecimento da lei de 24 de setembro de 1828, a qual, baseada em projeto defendido por Bernardo Pereira de Vasconcelos, fixara em 15% a taxa dos direitos de importação de todas as mercadorias, sem distinção de procedência.

Das autoridades alfandegárias da época, além do juiz e ouvidor, que era o chefe supremo da repartição, duas são particularmente referidas pelo autor de *Du Brésil*: o guarda-mor e o feitor, este já antes citado (78). O primeiro tinha alçada sobre o navio enquanto ele não atracasse; desembaraçadas as mercadorias, passava o segundo a dominar, pois era ao feitor que competia, de pauta e còvado em punho, o exame e a avaliação dos artigos que deviam ser desembaraçados. E Gallès sublinhava, manhosamente: "*il est important d'en faire son ami*". Quanto ao resto dos empregados, aduzia ele, sem eufemismos, "devem ser tratados com firmeza, pois são outras tantas mãos de que se deve desconfiar; um xale, um vestido de quinhentos a seiscentos francos nunca deixam de os seduzir, e, quando apanhados com a boca na botija, nada lhes custa dizer que levavam a peça para ser avaliada".

Como se vê, a proibidade, sobretudo se levarmos em conta, também, o testemunho, mais incisivo ainda, de outros viajantes da época, parece que não era moeda das mais correntes nos domí-

(77) Na verdade, enquanto que pelo tratado comercial existente entre a França e o Brasil só eram beneficiados, com os direitos de 15% os gêneros, mercadorias e artigos "da produção, manufatura e indústria dos súditos de sua Majestade Cristianíssima, importados dos portos da França para os do Brasil, tanto em navios franceses, como em brasileiros", o tratado de comércio e navegação entre o Brasil e as cidades hanseáticas de Lubeck, Bremen e Hamburgo, ratificado por carta de lei de 17 de novembro de 1827, estipulava, em seu artigo VI, que quaisquer mercadorias, *sem distinção de origem*, pagariam, também, os direitos de 15%, uma vez que fossem transportadas em navios hanseáticos ou em navios pertencentes a uma nação favorecida nos portos brasileiros no seu comércio direto.

(78) O guarda-mor era um só, mas os feitores eram diversos. Exerciam eles suas funções junto às diversas mesas da alfândega, a saber: Mesa Grande, Mesa de Abertura, Mesa da Balança, Mesa da Descarga, Mesa da Estiva.

nios alfandegários de então (79). É verdade que, indiretamente, Gallès dava a entender que só era espoliado quem queria: "Quando o sobrecarga efetuar o despacho, terá o cuidado, ao ir à aduana, de estar munido de suas faturas para fazer testificar a identificação do conteúdo de cada caixa pelo feitor e o despachante. Se, na porta de saída (porta em que se faz a última verificação da alfândega), ele se aperceber de qualquer subtração de mercadorias poderá suspender a operação e, exibindo a fatura e o certificado de identificação, reclamar ao juiz o valor ou a substituição dos objetos que faltam".

Transposta, entretanto, a última porta da alfândega, após o lançamento das mercadorias no livro de saída, qualquer reclamação não mais produziria efeito. Daí em diante, a responsabilidade era do despachante, que o sobrecarga deveria acompanhar, com as mercadorias, até o armazém de destino, para fazer com ele a última verificação.

Este excesso de cuidado, esclarecia Gallès, tinha sua razão de ser, pois se o despachante não fosse com as mercadorias, poderia recusar-se ao pagamento ou à reposição de qualquer artigo que viesse a faltar.

Ora repetindo o que já dissera, ora elucidando pontos importantes para os oficiais do mesmo ofício, prossegue Gallès em suas observações sobre as práticas aduaneiras do Brasil, a respeito das quais demonstrava estar razoavelmente bem informado.

Ao entrar um navio em porto brasileiro, esclarecia ele, era necessário içar seu pavilhão nacional e departamental, conservando-se a embarcação além dos fortes, até o momento de ser visitada pela polícia civil, pela polícia sanitária e pela aduaneira; se o navio avançasse porto adentro antes destas formalidades, o forte atiraria sobre ele, correndo por conta do capitão infrator cada tiro de canhão disparado. Da mesma forma, o capitão que tentasse deixar o porto sem estar em regra com a polícia e a alfândega, ou sem encontrar-se munido de todos os papéis, estaria sujeito a sérios transtornos, entre os quais o de o forte atirar sobre o navio, do que poderiam advir, naturalmente, graves conseqüências.

Quanto à parte fiscal, Gallès escrevia: "A ancoragem de um navio é de 1.000 réis por dia. As despesas de declaração na alfândega, expedientes de entrada, visita de autoridades, etc., elevam-se de 700 a 1.100 francos, segundo o porto e a habilidade com que se é representado pelo sobrecarga ou capitão: vi em Pernambuco

(79) Segundo observaram Gilbert F. Mathison (*op. cit.*, págs. 134 e 135) e o Reverendo Walsh (*op. cit.*, pág. 477), o baixo nível moral dos funcionários decorria não só dos reduzidos salários que auferiam, como da irregularidade com que estes lhes eram pagos.

capitães pagarem 1.000 francos de entrada, por ignorarem os meios como podiam economizá-los”.

E passava, então, a expor: “Para evitar os direitos enormes de 1.000 francos de entrada, quando os navios têm de fazer escalas, é preciso permanecer fora da bafa, declarar-se *em franquia*, enviar um bote à terra sob o pretexto de necessidade de água e agir assim um par de dias, a fim de ver, conforme as coisas se apresentem, se convém ficar para vender no porto. Em caso negativo, parte-se sem nenhuma formalidade e desse modo é que um sobrecarga, com três ou quatro escalas a fazer em diferentes portos, pode economizar de 3.000 a 4.000 francos a seus armadores” (80).

Os emolumentos do cônsul francês, sobre a entrada de um navio de trezentas toneladas, importavam em 12.000 réis, pagando as demais embarcações em proporção de seu tamanho. Os navios fundeados, por qualquer impedimento, pagavam apenas metade das respectivas taxas.

A venda das mercadorias era permitida nas escalas do navio que as transportava, mediante o pagamento de uma licença de doze francos diários, não podendo as escotilhas, entretanto, ficar abertas mais do que duas horas por dia, no que, aliás, — esclarecia o nosso cronista — não eram tão rigorosas as alfândegas de Pernambuco e Bahia. E quando qualquer transação fosse realizada nas escalas, devia-se ter o cuidado de fazer constar do manifesto a quitação dos direitos das mercadorias desembaraçadas, pois, sem esta formalidade, era-se obrigado a pagar novos direitos na alfândega seguinte, que os cobrava na suposição de ter havido contrabando.

Poderia ocorrer o caso, ainda, de determinada mercadoria não oferecer margem de lucro em sua venda no Brasil, desejando o seu responsável retornar com ela à França. Os direitos seriam reduzidos, então, a um terço, ou seja, a 5%, notando-se, porém, que tal operação só poderia ser efetuada enquanto a mercadoria estivesse na alfândega, sem despacho, visto que, uma vez feita a sua inscrição no livro competente, forçoso seria dá-la a consumo no Império (81).

(80) Parece que as coisas não se passavam exatamente como Gallès afirma, pois as embarcações não podiam, a rigor, operar dessa maneira, mantendo-se ao largo, uma vez que, mesmo que não pretendessem descarregar na alfândega do porto em que se encontrassem, teriam que dirigir-se a ancoradouro próprio para serem declaradas em *franquia*.

(81) Esta taxa de 5% correspondia, na verdade, aos direitos de reexportação e baldeação, regulados pelo alvará de 26 de maio de 1812, que foi modificado pela lei de 25 de setembro de 1828, a qual

E esta norma, acentuava Gallès, era muito grave para o estrangeiro que, inocentemente, sem conhecer o curso da praça, nem suspeitar dos elevados direitos a que a avaliação da pauta poderia conduzir, deixava desembaraçar suas mercadorias, ficando obrigado, depois, a vendê-las por um preço em que nem o capital conseguia salvar.

Convinha observar, ainda, que aos navios estrangeiros era defesa a navegação de cabotagem no Brasil. Assim, as mercadorias francesas, para serem transportadas de um porto para outro, teriam que servir-se de navios brasileiros, acompanhadas das competentes cartas de guia, para evitar o pagamento de novos direitos. Essa restrição, acrescentava Gallès, não era aplicada, porém, com excessiva severidade, porquanto se as mercadorias ainda não houvessem deixado a alfândega, e os direitos ainda não estivessem pagos, não seria difícil obter-se autorização do governo para transportá-las de uma para outra província pelo mesmo navio que as tinha trazido da Europa. E, não raro, a própria mudança das mercadorias para outro navio não era obstáculo que não pudesse ser vencido para a obtenção daquela licença (82).

Por abrangerem campo mais restrito, poucas são as informações que Gallès oferece a respeito da exportação de nossos produtos, além das que dá em outros lugares de seu trabalho. Mas ao tratar da exportação do café, faz entender que os direitos de saída eram cobrados sobre as demais mercadorias à razão de 2% (83).

os reduziu para 2%. Mas além dos direitos de reexportação deviam ser pagos mais o aluguel do armazém e as despesas de guarda das mercadorias.

(82) A provisão de 15 de novembro de 1814 expediu instruções aos governadores das Capitanias sobre a proibição do comércio de cabotagem por estrangeiros, comércio esse, conforme rezava aquele documento, "que lhes não foi franqueado pela Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, nem aos vassallos da Grã-Bretanha se facultou no Tratado de 19 de fevereiro de 1810". Bem esclarecedora da matéria é a provisão de 17 de julho de 1826, dirigida às Juntas da Fazenda Pública das Províncias, a qual declarava que não se deveria dar despacho, quando transportados por navios estrangeiros, aos gêneros próprios do Império, e nele produzidos, ou aos gêneros estrangeiros, já despachados para consumo. Era livre, entretanto, a reexportação e baldeação dos gêneros estrangeiros, ainda não despachados para consumo.

(83) Estabelecido que foi pelo alvará de 25 de abril de 1818 o imposto de 2% sobre o valor dos gêneros exportados, que ainda não pagassem algum subsídio ou direito de saída, o decreto de 7 de julho do mesmo ano criou na alfândega do Rio de Janeiro a Mesa do Consulado, não só para a "pronta e desembaraçada expedição no embarque das mercadorias e gêneros", como para a cobrança daquelas direitos.

Quanto ao café, segundo expunha, pagava de direitos de saída, além dos 2%, mais 9% sobre o valor estimado pela alfândega, de acordo com o curso do mercado e as qualidades exportadas para a Europa. Na hipótese, porém, de proceder ele de regiões distantes, os direitos eram reduzidos a 8%, para compensar as despesas de transporte a que seu proprietário fora obrigado.

Ao mencionar as taxas de 8% e 9%, evidentemente Gallès queria referir-se ao pagamento do dízimo em que, como outros gêneros da produção brasileira, incorria o café. A sua cobrança, é oportuno esclarecer, fazia-se por administração ou arrematação; no primeiro caso, era a cobrança realizada pelo governo, e, no segundo, por particulares, que adquiriam esse direito em hasta pública. Sobre os malefícios do dízimo, sobretudo quando arrecadado pelo contratador ou dizimeiro, merece ser lido o comentário que Saint-Hilaire dedicou ao assunto em sua *Viagem às nascentes do Rio São Francisco e pela Província de Goiás* (84).

É de se notar que, tendo em vista "os gravíssimos inconvenientes" que resultavam desses métodos de arrecadação, baixou o Governo um decreto em 16 de abril de 1821, o qual estabeleceu novo sistema para a cobrança dos "dízimos e miunças". Em seu parágrafo III determinava aquele ato: "O açúcar, algodão em rama, o café, o arroz, o trigo e o fumo, que são os principais ramos da exportação e comércio exterior deste Reino do Brasil, passarão livremente pelas Alfândegas dos portos-secos, e do mesmo modo entrarão nas cidades, vilas e povoações, ficando, porém, sujeitos ao pagamento do dízimo na ocasião do embarque dos mesmos gêneros, cujo pagamento deverá ser feito por aquelas pessoas, que os fizerem embarcar, calculando-se o importe do dízimo pelo preço das compras dos mesmos gêneros, competentemente legalizadas". E em seu parágrafo IX declarava: "Ao Conselho da Fazenda nesta Província do Rio de Janeiro fica competindo o formalizar as Instruções para a percepção do dízimo das produções da Província, tendo por base que se concederá um abatimento de 2% no café de Serra-acima, e 1% no café de Serra-abaixo, a favor do cultivador, em atenção ao trabalho, mão-de-obra, e condução da parte pertencente ao dízimo até ao porto do embarque".

Entretanto, o método instituído pelo parágrafo III do decreto de 16 de abril de 1821, para o cálculo do importe do dízimo, não foi dos mais felizes, tanto assim que, para obviar "as dificuldades, inconvenientes e abusos" por ele causado, o decreto de 21 de maio de 1825 estatuiu: 1º) que a importância do dízimo fosse calculada pelos preços correntes dos gêneros, na ocasião de sua

(84) São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1944, tomo I, págs. 311-314.

exportação; 2º) que os preços correntes deveriam ser regulados em pautas semanárias por corretores, ou pessoas de inteligência e crédito na praça; 3º) que por estas mesmas pautas se arrecadasse também o direito de 2% de Consulado de saída.

É interessante observar que tais medidas encontravam forte resistência, como se depreende da provisão do Ministro da Fazenda, Miguel Calmon Du Pin e Almeida, de 5 de junho de 1829, transmitida à Junta da Fazenda da Província de São Paulo, onde se determinava: "que execute e faça executar mui religiosamente o § 3º do decreto de 16 de abril de 1821, que manda cobrar nos portos do embarque o dízimo do açúcar, algodão em rama, café, arroz, trigo e fumo, e que por isso não seja contratado ou arrematado nessa Província o dízimo dos referidos gêneros, pondo-se deste modo um termo ao fraudulento e intolerável uso das guias passadas por contratadores". E recomendação idêntica foi feita, na mesma data, à Junta da Província de Minas Gerais.

Mas, voltando ao nosso viajante, informava ele que se pela pauta semanal a arroba de café fosse tabelada em mais de 4.000 réis, este produto entraria, então, na classe das demais mercadorias. Houve, aqui, confusão de sua parte, pois os direitos de 2% não excluía o pagamento do dízimo. E quando o preço da arroba de café fosse inferior a 4.000 réis, então a taxa cobrada, a título de direitos de saída, é que era de 80 réis por arroba (85).

E eis mais uma das particulares sugestões do autor de *Du Brésil*, que revela quanto ele zelava pelos interesses de seus confrades: "Pour éviter de payer 100 francs de passe-port pris à la police brésilienne, le subrécargue devra se faire inscrire sur le rôle du capitaine, comme faisant partie de l'équipage du navire sur lequel il s'embarquera: un simple passe-port du consul français le met à l'abri de tous désagréments à son arrivée en France". . .

Finalmente, esclarecia ele que a alfândega do Rio de Janeiro tinha portas abertas das oito e meia da manhã às duas da tarde. O expediente era prorrogado nos dias em que o Imperador e o Ministro iam visitá-la, ou quando havia abundância de mercadorias a despachar.

Não obstante os defeitos que Gallès lhe aponta, a alfândega da capital do Império parece não lhe ter causado tão má impressão como causou, anos antes, a John Luccock, o qual escrevia, em sua conhecida obra, que poucas coisas seriam capazes "de

(85) Carta Régia de 18 de março de 1801. Ver "Regulamento das Mesas de Administração das diversas rendas nacionais do Império", baixado com o decreto de 26 de março de 1833.

suscitar surpresa tão grande no espírito de um negociante inglês como uma primeira visita ao principal estabelecimento comercial e financeiro do Brasil" (86).

USOS E COSTUMES. Compreende esta parte do trabalho de Gallès algumas considerações, às vezes simples frases soltas, a respeito dos usos e costumes do comércio brasileiro do Primeiro Império, que, em sua maioria, melhor estariam em passagens anteriores daquele livro.

Procuramos respeitar, entretanto, na medida do possível, a ordem expositiva do autor, sem nos preocuparmos em dar a várias observações suas o destino que a seqüência da exposição demandava. Tratando-se, como nos parece lícito afirmar, de obra quase desconhecida e que, pela sua raridade, não será de fácil consulta, julgamos de bom alvitre não fugir demais ao seu contexto, para que o resumo, em que estamos empenhados, não fique muito longe do original. Daí, quando não a repetição de informes, a volta a assunto já examinado.

Sob o título "Usages et localités" esclarecia Gallès, inicialmente, que todos os assentamentos, no Brasil, eram feitos em réis, sendo de notar que em Montevidéu apenas, como antiga colônia espanhola, muitas casas havia que escrituravam seus livros e faziam suas contas em piastras (87). E, em comentário que se segue, coloca-nos ele, pela primeira vez, em plano superior aos seus compatriotas: "O sistema de pagamento dos brasileiros é à vista, sem desconto; mas os franceses estabelecidos começam a estragar este precioso costume, ora oferecendo, ora pedindo prazos, reduções, fracionamentos, etc., etc., que a lealdade e a franqueza brasileiras não tinham conhecido até então: isto posto, é de temer, para os europeus, que os pagamentos à vista não sejam de longa duração neste país" (88).

Essa mudança de hábitos era tão importante, pensava o nosso viajante, que se ela chegasse a criar raízes, as transações perderiam muito de sua solidez, não estando longe o dia em que os mercados do Brasil, até então livres de falências, se veriam infes-

(86) John Luccock, *op. cit.*, pág. 50.

(87) Acompanha o livro de Gallès, como seu título indica, um "Quadro comparativo das moedas, pesos e medidas da França, de Portugal e do Brasil". Embora careça de algumas correções, é bastante minucioso, sobretudo na correlação entre as diferentes moedas e medidas.

(88) O pagamento à vista era, principalmente, uma decorrência da instabilidade da moeda, que prejudicava sobremaneira os negócios, como acentuou Horace Say em seu já citado livro (Capítulos III, VI e VIII).

tados de quebras e de firmas em estado de insolvabilidade. E ele insistia: "As praças que mais concedem prazos para os pagamentos são as que ficam mais sujeitas a crises financeiras e à ruína: Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Rio Grande e Montevideú nunca ou quase nunca dão prazos; mas também a palavra bancarrota é completamente ignorada nestas cinco importantes localidades" (89).

A seguir, estranhava Gallès a falta de agentes de câmbio nas praças do Brasil, negócio que lhe parecia "o mais seguro e o mais lucrativo", num país em que, diariamente, se operava considerável movimento de fundos.

Na compra de mercadorias — é ainda ele quem informa — a comissão do intermediário era de meio por cento, a qual, no caso de artigos de luxo, variava segundo a importância da transação. A comissão, na venda, era de 5%, cobrando o comissário, que se responsabilizava pela solvabilidade dos compradores, de 1% a 2% a mais.

Os leiloeiros percebiam a comissão de 3% sobre o valor dos artigos arrematados. E Gallès comenta: "Os habitantes gostam deste gênero de estabelecimento; eles compram aí com prazer e às vezes mais caro que nas lojas". Mas se os lanços do primeiro leilão fossem rejeitados, não havia possibilidade de alcançá-los nos dias seguintes, pois o que se verificava era uma diferença de 15% a 20% para menos, nas novas ofertas.

Quanto à taxa de juros, variava de 10% a 12% ao ano.

Releva observar, a propósito, que pela antiga legislação portuguesa, em vigor no Brasil, o juro máximo que anteriormente se podia cobrar era de 5% ao ano, excetuadas desse limite apenas as operações do comércio da Ásia. Em face, porém, de representação feita ao Príncipe Regente pela Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, foi expedido o alvará de 5 de maio de 1810, o qual, após longas considerações sobre a necessidade de adotar-se sistema mais liberal, tornou lícito dar dinheiro ou outros fundos a risco, para todo o comércio marítimo, pelo prêmio que pudesse ser ajustado, sem restrição de quantia ou de tempo, como até então se praticava no comércio da Ásia.

(89) Vale, a propósito, lembrar o testemunho, que confirma de certo modo as observações de Gallès, da comissão de inquérito sobre a crise de 1864, a qual informa que, de acordo com os dados extraídos do livro de distribuição, andaram por dezoito as quebras havidas no Rio de Janeiro de 1822 a 1829, sendo que em 1825 e 1826 nenhuma se verificou. (*Relatório da Comissão encarregada pelo Governo Imperial... de proceder a um inquérito sobre as causas principais e accidentais da crise do mês de setembro de 1864*, Rio de Janeiro, 1865.)



Com a lei de 24 de outubro de 1832 desapareceram as res-  
trições ainda existentes sobre o assunto, pois estabeleceu ela que  
"o juro ou prêmio de dinheiro, de qualquer espécie" seria aquele  
que as partes convencionassem, esclarecendo, apenas, que, no  
caso de alguém ser condenado em Juízo a pagar juros não estipu-  
lados em convenção, estes seriam contados à razão de 6% ao  
ano.

Voltando a examinar questões relacionadas com as praxes  
aduaneiras da época, informava o autor de *Du Brésil* que os di-  
reitos alfandegários deveriam ser pagos na mesma ocasião em que  
as mercadorias deixassem o armazém de conferência, mas se o  
consignatário fosse conhecido do tesoureiro, este os levaria a seu  
débito no momento da saída. O sobrecarga que não quisesse dar  
suas mercadorias em consignação, para efetuar o pagamento dos  
respectivos direitos, poderia vender os líquidos e comestíveis na  
estiva, servindo-se do dinheiro assim obtido para a liquidação do  
imposto em que incorressem as sedas, quinquilharias e outras mer-  
cadorias secas.

Mas para o bom resultado destas operações, acentuava nova-  
mente Gallès, era indispensável não só conhecer a língua portu-  
guesa, como estar familiarizado com os usos e costumes da al-  
fândega. Assim, numa primeira viagem ao nosso país, melhor  
seria pagar uma comissão até 10%, do que fazer qualquer tenta-  
tiva daquele gênero, pois "as conseqüências poderiam ser terríveis".

E tudo isto porque não havia "um curso fixo e positivo nos  
portos do Brasil, como existia na Europa". Era a atividade, a  
inteligência dos indivíduos que mais contribuía para a determi-  
nação do preço das mercadorias. Enquanto um podia ganhar di-  
nheiro em certo artigo, outro perderia, fatalmente, por falta de  
experiência.

E Gallès procurava traçar a psicologia do comerciante do  
novo mundo: "O indivíduo encarregado de realizar as vendas não  
deverá esquecer jamais que a primeira oferta de um português ou  
de um brasileiro é sempre a melhor. Os europeus que chegam  
pela primeira vez a estas paragens habitua-se dificilmente a tal  
sistema, novo para eles. Mas não se deve perder de vista que o  
negociante que se dá ao trabalho de ir ver desenfardar uma mer-  
cadoria na alfândega, e que nos faz de imediato sua oferta, é  
precisamente aquele que mais a deseja ou necessita e que dessa  
maneira oferece o preço mais vantajoso; a experiência é que me  
sugeriu e ditou esta observação".

As épocas mais favoráveis para a venda de objetos de luxo  
em nosso país, esclarecia ainda Gallès, eram o Natal, o Ano  
Novo, a Quaresma e a Páscoa. Se o armador expedisse as mer-

cadorias de modo que chegassem ao Brasil pelo Natal, não havia necessidade de que elas, sem ser de qualidade inferior, tivessem a mesma pompa das que se destinassem ao dia 1º do Ano Novo, data que requeria o que houvesse de mais rico e de mais suntuoso em matéria de sedas de Lião.

Ocasões havia, porém, em que a aparência exterior demandava, ainda, maiores cuidados, como acentua o nosso viajante, com malícia: "O dia de reverências na Corte, o dia em que se obtêm os lugares, as dignidades, o dia, enfim, dum beija-mão extra-solene deve ser assinalado por tudo que o luxo e a magnificência puderam inventar de sedutor para excitar o sorriso ou a benevolência do poder".

Quanto aos embarques de retorno à França, se o produto adquirido fosse café, — advertia o autor de *Du Brésil* — era preciso sondar os sacos pelas duas extremidades, ou mesmo esvaziá-los, para evitar qualquer fraude em seu conteúdo. E importava, também, que o comprador se encontrasse a bordo do navio no momento da chegada da mercadoria, para fazer passá-la por "uma última, mas bem necessária verificação".

A prática, não podemos deixar de observar, da introdução de corpos estranhos nos carregamentos, fossem eles de café, de borracha, de algodão ou de açúcar, é coisa de que, infelizmente, andam cheios os anais do comércio exterior brasileiro, do século passado. E na própria palavra oficial do governo encontramos prova dessas ocorrências, como se vê, por exemplo, do alvará de 27 de fevereiro de 1810, que estabeleceu penas contra os que falsificavam caixas de açúcar, ou da carta régia de 24 de março de 1819, que determinou providências para evitar a falsificação do tabaco que se exportava da capitania da Bahia.

Mas bem ilustrativos são os agudos comentários que John Luccock faz, em sua já mencionada obra, a respeito dos embustes que cometiam certos comerciantes com as mercadorias que exportavam, e de que ele foi testemunha (90).

O que nos consola, até certo ponto, é que não raro deparamos com fatos — e no próprio trabalho de Gallès há sinais deles — que demonstram que o procedimento dos comerciantes das nações estrangeiras, em seu comércio de exportação para o Brasil, nem sempre era pautado, também, por escrupulosa ética mercantil.

E vale a pena transcrever, a propósito, a recomendação que se encontra no opúsculo a que já nos referimos, intitulado *Documentos relativos ao comércio dos novos Estados da América*,

(90) John Luccock, *op. cit.*, págs. 184 e 185.

*comunicados pela Secretaria principal do Comércio de França às principais câmaras do Comércio do Reino:* “A França deve pôr-se em guarda a respeito da má fé daqueles que mandam (para o Brasil) fardos pequenos, em razão da desconfiança e dissabores, que se têm causado a um grande número de compradores, podendo citar-se certa embarcação, que saiu de um dos nossos portos, no princípio de 1823, com uma carga de manteiga corrompida, de vinhos falsificados, e com refugos de toda a espécie, segundo me foi confessado pelo próprio Capitão”.

Mas voltando a Gallès, observava ele que cuidados especiais, maiores ainda do que nas compras de café, eram necessários em relação aos couros, aconselhando aos que não tivessem prática do assunto que se fizessem acompanhar de um curtidor, em suas aquisições (91). Deveriam ser rigorosamente recusados os couros conhecidos como *d'atèras*, termo este que nos parece mais um atentado do escritor à língua portuguesa. Tais couros, que os curtidores franceses avaliavam em menos 10% do que os demais, pela facilidade com que se retorciam, identificavam-se, à primeira vista, porque as partes do dorso e do ventre do animal eram bem mais finas e alongadas do que as dos couros do Rio Grande e Montevideú.

E as recomendações de Gallès, sobre aquele produto, desciam a minúcias, num excesso de cuidados: “Quand l'on fera des achats en cuirs, il faudra les faire battre à la sortie du *trépiche* (sorte d'entrepôt), e, aussitôt battus, y faire jeter quelques gouttes d'essence de térébenthine pour les préserver des mites et autres insectes rongeurs”.

As pedras preciosas, em bruto, exigiam, também, “conhecimento perfeito e profunda experiência em tão difícil ramo de negócio”, tendo em vista, sobretudo, que após as dissensões do Oriente este artigo mais facilmente daria prejuízo do que lucro na França.

Já o cobre, virgem ou trabalhado, oferecia melhores possibilidades, mas era necessário ter-se a devida cautela com o de algumas minas, cujo produto era composto de ligas metálicas. A cotação deste cobre, na França, era de 10% a 15% menor do que a do cobre puro.

(91) Debret justificava a má qualidade de nossos couros da seguinte maneira: “Os couros brutos tão apreciados na Europa dão no Brasil resultados insuficientes, o que se pode atribuir não somente à substituição do tanino europeu pela casca do mangue mas ainda à permanência insuficiente nas covas. Um curtidor francês instalado em São Cristóvão, em 1822, provou os resultados dessa imprevidência.” (*Op. cit.*, tomo I, 2º vol., pág. 283.)

Enfim, como Gallès dava a entender, com toda a clareza, o certo é que do comércio de retorno pouco se podia esperar. “Em geral”, escrevia ele “os retornos do Brasil oferecem quase sempre prejuízo: toda a precaução e prudência será pouca no exame do que convém adquirir para esse importante fim. A escolha, naturalmente, deve ficar subordinada às circunstâncias e aos avisos comerciais que se receberem dos mercados da Europa. Têm-se visto operações de além-mar que, depois de proporcionarem resultados vantajosos, deixam *deficits* de quinze e vinte por cento, em virtude de perdas nos retornos”.

Não lhe ocorreu, entretanto, como mais tarde observaria, com grande precisão, o seu compatriota, Horace Say, que tais prejuízos eram, sobretudo, o resultado do pernicioso sistema colonial de seu país, que, através de uma tarifa de direitos aduaneiros, altamente protecionista, mantinha afastados dos mercados da França os produtos estrangeiros que poderiam concorrer com os de suas colônias.

O contrabando que, às vezes, conseguia infiltrar-se nas operações da alfândega, — observava Gallès — não era praticado ostensivamente como se supunha na Europa. É verdade que o temor às sanções era, não raro, vencido pela ambição. Mas, neste caso, a fraude esgueirava-se “na noite coberta com um véu impenetrável. . .”

E ao viajante menos experiente apressava-se ele a prevenir: “É preciso desconfiar dos oferecimentos obsequiosos que fazem às vezes funcionários subalternos; trata-se frequentemente de agentes provocadores que, pagos pela autoridade, se encarregam de sondar as intenções do sobrecarga ou do capitão; esta advertência é extremamente séria, extremamente importante. . .”

Era, como se vê, uma espécie de polícia secreta, que presumimos não ter chegado aos nossos dias, não obstante a atualidade da expressão com que Gallès a designa.

Além do que aí fica, pouco mais diz o autor de *Du Brésil*, neste seu trabalho. As observações em que ele prossegue — e não passam de meia dúzia — dizem respeito, tão-somente, aos cuidados triviais que deveriam ser tomados com o acondicionamento e guarda das mercadorias, para evitar sua ruína, quer pelos imprevistos do tempo, quer pela ação daninha dos térmitas.

Embora alguns desses conselhos pudessem ser de bastante interesse para os que ignoravam certos particulares do clima tropical, forçoso é reconhecer que seu cuidado atingia as raias da ingenuidade, ao recomendar: “Logo que comece a chover, ter-se-á o cuidado de fechar as portas e janelas da loja ou aposento em que se encontre a mercadoria” . . .

E não deixa de surpreender o teor de suas últimas considerações, pela despreocupação de linguagem que indicam no fecho de uma obra, em que são tão comuns as tiradas de pretensioso brilho literário.

Mas essa falta de unidade não pode deixar de ser encarada com a devida benevolência, pois Gallès foi o primeiro a afirmar, embora intimamente talvez julgasse o contrário, que estava escrevendo "para o comércio e não para a Academia" . . .

Minucioso como foi ele, entretanto, no exame dos diferentes aspectos das relações comerciais entre seu país e o Brasil, de onde saíra de certo modo deslumbrado, é de lamentar a ausência, em seu trabalho, de quaisquer elementos estatísticos que permitissem avaliar, com mais segurança, o volume e a natureza da troca de mercadorias entre as duas nações.

E essa omissão toma maior relevo ao verificar-se que vários dos viajantes estrangeiros, como Spix e Martius, John Luccock, Louis de Freycinet, o reverendo Walsh, que dentro do mesmo decênio discorreram sobre o Brasil, não deixaram, embora o objeto de suas observações não fosse tão nitidamente mercantil como as de Gallès, de incluir em seus livros interessantes dados, apesar de parciais, a respeito do comércio e navegação de nosso país. Até mesmo Maria Graham, num espírito bem pouco feminino, anexou a seu diário minuciosa estatística sobre o comércio exterior do Maranhão, de 1812 a 1821, para comprovar a importância daquela província, quando de sua submissão a D. Pedro I, conseguida pelo seu compatriota Lorde Cochrane, em 1823.

Poderíamos, por uma questão de ordem cronológica, ir agora ao encontro de Gallès, já nomeado vice-cônsul de nosso país em Bordéus, o que se deu oito anos depois da publicação de *Du Brésil*.

Em face, porém, da polêmica que se travou entre ele e as autoridades diplomáticas brasileiras, no decorrer de quase três decênios, depois de dispensado daquelas funções em crítica situação, preferimos tratar de sua carreira consular na parte deste trabalho em que, após termos apresentados tudo quanto dele conhecemos escrito sobre nosso país, tentamos coordenar os dados de que dispúnhamos a respeito de sua vida.

E de suas atividades literárias posteriores à publicação do livro de que até agora nos ocupamos, sobressai, como teremos oportunidade de ver, a campanha que ele desenvolveu anos mais tarde, principalmente através da imprensa de Bordéus, para a criação da que viria a ser a primeira linha oficial de navegação a vapor entre a França e o Brasil.

## II

### A FRANÇA E A NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA A VAPOR

#### 1. Primeiras tentativas oficiais

O estabelecimento de linhas transatlânticas a vapor pela França foi questão que se arrastou, por muito tempo, nos círculos parlamentares franceses, não obstante o avanço que, nesse terreno, conquistavam a Inglaterra e os Estados Unidos da América. Já em 1819, o "Savannah" realizara, em 26 dias, numa viagem experimental, a travessia de Nova York a Liverpool, embora se tratasse, ainda, de navio misto, movido a vela e a vapor (1). Mas em 1838, com os *steamers* "Great Western" e "Sirius" que partiram de Bristol e de Cork com destino à América, pode dizer-se que a Inglaterra iniciava a navegação transatlântica a vapor, com perspectivas de largo alcance comercial (2).

E já havia, então, quem escrevesse na França, depois de discurrir sobre os empreendimentos na nação rival: "Mas nós,

(1) Há discordância, entre os autores, a respeito do número exato de dias que o "Savannah", um navio a vela, munido de máquina auxiliar, teria levado para cruzar o Atlântico. Hendrik van Loon nega-lhe a prioridade na travessia transatlântica a vapor, pois a embarcação teria navegado a vela a maior parte do tempo, utilizando a máquina apenas umas oitenta horas durante toda a viagem. Só em 1827, segundo afirma, é que o Atlântico viria a ser cruzado por navio movido sempre a vapor. Tal feito fora realizado pelo "Curaçao", pequena embarcação de 438 toneladas, de propriedade do governo holandês, em viagem entre Roterdão e Paramaribo. Hendrik van Loon — *Histoire de la navigation*, Paris, 1935, págs. 282 e 299.

(2) Embora fazendo referência à viagem do "Savannah", é a estes dois navios que Charles Lavollée atribui a prioridade da travessia do Atlântico, com utilização do vapor. Charles Lavollée, "Les paquebots transatlantiques", in *Revue des Deux Mondes*, tomo I, janeiro-março de 1853, págs. 708 a 736.

diante deste progresso contínuo, destes esforços seguidos de novos avanços coroados de constante êxito, nos limitaremos a bater esterilmente as mãos aos triunfos da Grã-Bretanha? Não chegaremos a ter também os nossos "Sirius" e os nossos "Great Western"? Certamente o governo atual, que se preocupa seriamente, e com resultados, dos interesses comerciais e industriais (da França), saberá avaliar o quanto significaria para nossos portos do Havre, de Nantes e de Bordéus terem comunicações tão freqüentes e rápidas com as Antilhas e com os Estados Unidos, nosso primeiro aliado comercial" (3). O Brasil, como se nota, estava então fora das cogitações do articulista.

Mas, também, só em 1851 viria a ser inaugurada a primeira linha de navegação a vapor entre a Inglaterra e nosso país, a qual se fez presente no Rio de Janeiro a 7 de fevereiro daquele ano, com o navio "Teviot", da *Royal Mail Steam Packet Company*, que realizou a viagem de Southampton à capital brasileira rigorosamente dentro do prazo estipulado. *O Jornal do Commercio*, do dia 8, saudava assim o acontecimento: "Chegou ontem o vapor inglês *Teviot*. Felicitamos a Real Companhia Britânica de Paquetes a vapor pela sua brilhante estréia. Anunciara ela que efetuaria a viagem de Southampton ao Rio de Janeiro no curto espaço de 28 dias e 19 horas, e em conformidade com este anúncio devia o *Teviot* chegar ontem a 1 hora da tarde. Grande era o número de incrédulos, e na praça consultava cada um com sorriso de mofa o seu relógio. Mas à hora aprazada içou o telégrafo sinal de vapor inglês, e uma hora depois, com exatidão quase matemática, entrava o *Teviot* triunfante e majestoso neste porto!"

É certo que o governo francês se apercebera, há muito, da importância que o novo sistema de transporte significava para o desenvolvimento das relações políticas e comerciais com os povos americanos. Assim, na qualidade de presidente do Conselho de Ministros de Luís Filipe, em cujo reinado a viação férrea começaria a tomar incremento, Thiers apresentava à Câmara dos Deputados, em 1840, projeto de lei, segundo o qual três linhas de navegação a vapor seriam criadas: a primeira do Havre a Nova York; a segunda partindo alternativamente de Marselha e de Bordéus para as Antilhas, com ramais até o México e Nova Orleans; a terceira de São Nazário ao Rio de Janeiro, com extensão até Montevidéu e Buenos Aires.

É o grande homem de estado francês, que, aliás, não manifestava, então, contraditoriamente, maior entusiasmo pelo desen-

(3) Ph. Chemin-Dupontés, "Navigation à la vapeur", in *Revue des Deux Mondes*, setembro de 1838, pág. 797.

volvimento dos caminhos de ferro em seu país (4), dizia na exposição de motivos que acompanhara aquele projeto: "A navegação a vapor fez tais progressos nos últimos anos, que problemas até há pouco pendentes se encontram hoje completamente resolvidos. Grandes distâncias têm sido percorridas em poucos dias por embarcações a vapor; algumas já realizaram numerosas travessias da Inglaterra à América, e não podem ser encarados como boatos os projetos de novos estabelecimentos que nossos vizinhos fazem para se corresponderem com todas as partes do globo. Diante do impulso dado a empreendimentos de tão eminente utilidade, a França não saberia manter-se inativa; nosso comércio se ressentiria, necessariamente, dos retardos que sofreriam as comunicações de nossos portos com a América, enquanto que as de nossos concorrentes se tornariam dia a dia mais numerosas e rápidas. Temos, portanto, necessidade absoluta de marchar no mesmo sentido e de não deixar que outras nações continuem a avançar à nossa frente" (5).

Esse projeto, considerado de interesse nacional, foi aprovado na Câmara dos Deputados por grande maioria e na Câmara dos Pares, por unanimidade. E de acordo com a respectiva lei, promulgada a 16 de julho de 1840, os serviços da linha do Havre a Nova York, que deveriam contar no mínimo com três e no máximo com cinco navios, seriam contratados com uma empresa comercial, mediante subvenção que não poderia exceder 880 francos por cavalo-vapor; as linhas das Antilhas e do Brasil, com seus ramais, seriam exploradas diretamente pelo Estado, ficando o Ministro da Fazenda autorizado a dispor de 28 milhões de francos para a construção de dezoito navios da força de 450 e de 220 cavalos, os primeiros destinados às duas linhas principais e os últimos, às acessórias (6).

Entretanto, em virtude de problemas que se apresentaram, quer de ordem técnica quer de ordem administrativa, além da dificuldade em encontrar-se concessionário idôneo para os serviços do Havre a Nova York, possivelmente diante da pouca atraente subvenção, a tão desejada lei deixou de ser executada. Naquela época, segundo Charles Lavollée (7), a marinha comer-

(4) J. Lucas-Dubreton, *La restauration de la Monarchie de Juillet*, Paris, 1937, pág. 290, e *Louis-Philippe*, Paris, 1938, pág. 478.

(5) Conde de Chasseloup-Laubat, "Rapport fait au nom de la commission chargé d'examiner le projet de loi ayant pour objet d'autoriser le ministre des finances à concéder l'exploitation de trois lignes de correspondance, au moyen de paquebots à vapeur", in M. Dalloz, *Jurisprudence générale*, 4<sup>a</sup> parte, Paris, 1857.

(6) *Ibidem*.

(7) Charles Lavollée, artigo citado.



cial da Inglaterra já contava com 840 navios a vapor, representando uma força de 64.700 cavalos, ao passo que a França dispunha de pequeno número de embarcações ligadas ao serviço do Mediterrâneo, além de alguns rebocadores à entrada dos portos e na embocadura dos rios.

É de se notar, a propósito, que a 21 de novembro de 1843, fora assinada entre a França e o Brasil uma convenção para o estabelecimento de uma linha de "paquetes de vapor", destinada ao serviço regular de correspondência e ao transporte de passageiros entre os dois países. Esta convenção — de acordo com a qual os navios partiriam em dia determinado de cada mês do "porto de S. Nazário para o Rio de Janeiro, tocando em Lisboa, nas ilhas do Cabo Verde, em Pernambuco, e na Bahia" — decorrência que era da fracassada lei de 1840, também deixou de ser cumprida.

Vale a pena, aliás, transcrever, por ser bem ilustrativa das divergências existentes sobre o assunto, parte do ofício datado de 26 de fevereiro de 1844, dirigido ao Ministro dos Negócios Estrangeiros, Paulino José Soares de Sousa, em que o chefe da Legação do Brasil em Paris, José de Araújo Ribeiro, acusava o recebimento da cópia daquela convenção, predizendo o malogro do empreendimento: "A maior parte dos grandes barcos de vapor que há quatro anos se mandaram construir em diferentes estaleiros deste Reino, para servirem as linhas de correspondência que então se projetaram com diferentes partes da América, já se acham concluídos ou próximos a chegar a esse estado. A idéia destas regulares e apressadas comunicações com o Novo Mundo, mantidas por grandes vasos de vapor, que fossem ao mesmo tempo adaptados para a guerra, pareceu sublime quando M. Thiers a apresentou nestas Câmaras, e foi por isso acolhida com entusiasmo; mas à medida que se vai aproximando a época, em que se tem de pôr a empresa em andamento, e que se vão descobrindo e ponderando dificuldades, que não se previam a princípio, o entusiasmo desaparece, e a empresa está ameaçada de não entrar em execução senão com modificações muito consideráveis. O atual Ministro da Marinha já anunciou nas Câmaras que se tinha cometido um grande erro em se mandar construir grandes vapores para o serviço das projetadas linhas de correspondência, e que era mais prudente e econômico, realizá-las por meio de barcos de menores dimensões" (8).

(8) Arquivo Histórico do Itamarati, "Legação Paris — Offícios — (1843-1845) — 1ª Seção" — 225/1/8. Cabe esclarecer que a 26 de fevereiro de 1844, data do ofício que lhe foi dirigido, Paulino José Soares de Sousa, o futuro Visconde do Uruguai, já não era mais Ministro

Mas a questão do estabelecimento de linhas a vapor pela França, que cruzassem o Atlântico, continuava latente. Os anos passavam e a Inglaterra ampliava aceleradamente sua marinha mercante, com os aperfeiçoamentos que eram introduzidos na arte náutica, dos quais o principal fora, sem dúvida, a substituição da madeira pelo ferro na construção dos navios. E era com o reconhecimento desses fatos que a administração francesa apresentava à Câmara dos Deputados, em março de 1845, novo projeto de lei, em que o governo se propunha a contratar com empresas comerciais a exploração de quatro linhas de navegação, que fossem servidas por navios a vapor de maior potência do que a estabelecida em 1840. Os portos de destino seriam os de Nova York, do Rio de Janeiro, da Martinica ou Guadalupe, e de Havana, abstando-se o projeto de indicar a localização de cada linha na França. Mas, no decorrer do exame da proposta governamental, ficou assente que os navios com destino a Nova York partiriam do Havre; os com destino ao Rio de Janeiro, de São Nazário; os com destino à Martinica ou Guadalupe, de Bordéus; os com destino a Havana, de Marselha. O assunto, entretanto, ainda desta vez não foi solucionado, pois o projeto não chegou a completar os trâmites parlamentares, em virtude do término da sessão legislativa (9).

Em 1847 dois novos projetos eram apresentados: com o primeiro pretendia o governo fosse sancionado o acordo feito com uma empresa privada (Hérout et de Handel), para a exploração da linha do Havre a Nova York, mediante a cessão, a título de subvenção, de quatro navios que tinham sido construídos, quando da aprovação da lei de 1840; no segundo propunha o governo o estabelecimento de três linhas de navegação a vapor, que poderiam ser contratadas com uma apenas ou diversas companhias particulares, as quais ligariam São Nazário ao Rio de Janeiro; Bordéus à Martinica ou Guadalupe; Marselha a Havana. A estas três linhas principais deveriam ser acrescidas linhas anexas, com destino ao Prata, à Guiana e aos portos do mar das Antilhas e do golfo do México.

Embora rapidamente aprovado o primeiro projeto, teve a empresa concessionária de abandonar dentro de pouco o empreendimento, impossibilitada de lutar com a superioridade marítima da Inglaterra e dos Estados Unidos. Quanto ao segundo projeto, os acontecimentos que culminaram com a queda do governo de Luís Filipe interromperam as discussões sobre a matéria, que con-

dos Negócios Estrangeiros, pois ao Gabinete Conservador de 20 de janeiro de 1843, de que ele fazia parte, havia sucedido o Gabinete Liberal de 2 de fevereiro de 1844.

(9) Conde de Chasseloup-Laubat, relatório citado.

tinuou nos arquivos parlamentares à espera de melhores dias. Enquanto isso, "a França não tinha, sobre o oceano, um único navio a vapor", escrevia Lavollée, vendo-se reduzida a "pedir asilo aos *steamers* ingleses ou americanos", para o transporte de sua correspondência, suas mercadorias, seus passageiros (10).

Mas se a revolução de 1848 encontrara praticamente na estaca zero a questão do estabelecimento das linhas transatlânticas a vapor, só nove anos depois, como veremos, o problema chegaria a uma solução, apesar do interesse pessoal que desde 1853 Napoleão III manifestava pelo assunto, consultando a propósito não só as câmaras de comércio do país, como os engenheiros da marinha e os principais construtores de máquinas e navios (11).

## 2. A iniciativa privada e a navegação a vapor entre a França e o Brasil

Enquanto matéria de tal relevância, como era a da navegação transatlântica a vapor, a que estavam ligados reais interesses da França, vagava, no legislativo, de comissão em comissão, a iniciativa privada — e aqui passaremos a tratar apenas da parte que se refere ao Brasil — resolvia enfrentar, por sua conta e risco, os azares de um empreendimento em que até então o governo fracassara inteiramente.

E, a propósito, Ladislas Paridant, negociante belga que residiu no Rio de Janeiro, dizia em livro publicado em 1855, embora escrito no ano anterior: "Na França era pedida há algum tempo, a solicitude do novo imperador para a questão das linhas a vapor destinadas a ligar, por serviços nacionais, os portos de seu país às costas transatlânticas. A França sempre abraçou generosamente as grandes questões políticas ou comerciais; infelizmente nem sempre as resolveu como era de seu plano. Em lugar da ação que se esperava do Estado para a exploração da navegação a vapor entre um porto francês do Atlântico ou do Mediterrâneo e o Brasil, foi a iniciativa isolada de uma empresa particular que a isso se propôs" (12).

Tratava-se da firma Louis Arnaud, Touache Frères & Cie., de Marselha, cujos consignatários no Rio de Janeiro faziam inserir no *Jornal do Commercio* de 20 de setembro de 1853, na

(10) Charles Lavollée, artigo citado.

(11) Pierre de La Gorce, *Histoire du Second Empire*, 12ª ed., Paris, 1912, 2º vol., pág. 13.

(12) Ladislas Paridant, *Des lignes de navigation à vapeur entre l'Europe et le Brésil*, Liège, 1855, pág. 38.

seção "Avisos Marítimos", sob o título "Paquetes franceses a vapor entre Marselha e Rio de Janeiro — Companhia de Navegação Mista", o seguinte comunicado: "O paquete a hélice, *L'Avenir*, destinado a organizar o serviço da linha, a sair de Marselha para o Rio de Janeiro no próximo mês de outubro, depois de ter feito os seus ensaios no Mediterrâneo e de tocar nas escalas de Barcelona, Málaga, Lisboa, Tenerife, Goréia, Pernambuco e Bahia, é esperado aqui no decurso do mês de novembro, e com pouca demora tornará a sair para Marselha, tocando nas mesmas escalas". O navio, esclarecia o anúncio, ao dar a tabela de preço das passagens, poderia comportar "50 passageiros de câmara perfeitamente acomodados, a saber: 20 de 1ª classe e 30 de 2ª classe". E prometia, a partir do início de 1854, um serviço regular e mensal, com grandes vapores, que deveriam ter "as dimensões de fragatas".

Este comunicado foi repetidamente inserido em números sucessivos do *Jornal do Commercio*, mas o navio "*L'Avenir*", de 1.500 toneladas, só foi lançado ao mar a 25 de novembro de 1853 e só a 9 de fevereiro de 1854, devido a desarranjos em sua máquina, aportou à capital do Império, inaugurando, assim, a navegação a vapor entre a França e o Brasil. E aquele jornal, que três anos antes saudara, entusiasmado, a entrada do navio britânico "*Teviot*" no Rio de Janeiro, limitava-se agora a noticiar, laconicamente, em sua edição do dia 10: "Chegou ontem finalmente o vapor francês *L'Avenir*, da linha de Marselha. As datas da Bahia adiantam dois dias as que recebemos pelo vapor inglês *Great Western*. Nada de interesse encontramos nas folhas".

Conduziu "*L'Avenir*", que gastara setenta e cinco dias nessa primeira viagem, dezenove passageiros da Europa e vinte e três da Bahia, além dos respectivos escravos, conforme noticiou, então, o *Diário do Rio de Janeiro* (13). E somente a 15 de março de 1854, após reparadas as avarias que sofrera, pôde este navio retornar à França, com destino a Marselha, fazendo escalas na Bahia, Pernambuco, Tenerife, Lisboa, Málaga e Barcelona. "Nada se poupou", esclarecia aquela folha, "para dar à máquina do *Avenir* toda a solidez e segurança de que carecia e tornar impossível o desmancho que experimentou na sua vinda, como consta dos pareceres dos hábeis engenheiros e maquinistas, que foram chamados para dar a sua opinião, cujos documentos acham-se depositados na chancelaria de França" (14). Sua carga era de café e levava quarenta e oito passageiros, com seus criados, segundo in-

(13) *Diário do Rio de Janeiro*, de 10 de fevereiro de 1854.

(14) *Diário do Rio de Janeiro*, de 7 de março de 1854.

formava, ainda o mesmo jornal. Entretanto, só depois de cinquenta e sete dias chegou "L'Avenir" ao ponto final de seu destino, o que, naturalmente, não era muito abonador de suas condições técnicas (15).

E o corretor da companhia de navegação no Rio de Janeiro, Adrien David, expunha no *Courrier du Brésil*, de 15 de setembro de 1854, numa tentativa de justificar os dissabores do empreendimento: "Não nos deteremos em defender a Companhia de Marselha das críticas pouco indulgentes de que foi aqui objeto, por ocasião da primeira viagem do vapor *L'Avenir*. Diremos, apenas, que tendo pressa em conhecer o efeito que produziria no Brasil a prova viva da linha que se projetava, enviou ela este navio, "non comme paquebot mais seulement en éclaircur", para preparar o caminho aos magníficos *steamers* que ela já tem em seus estaleiros e que se destinam ao serviço desta linha".

Circunstâncias independentes da vontade da firma marselhesa haviam impedido, porém, que esses navios — o "France" e o "Brésil" — seguissem de perto "L'Avenir", que em agosto de 1854 fazia nova viagem a nosso país. A demora, aliás, no acabamento daquelas duas embarcações, que retardava a instalação efetiva da linha do Brasil, anunciada há mais de ano, provinha da falta de operários, derivada não só dos trabalhos do governo relacionados com a guerra do Oriente, como de recente epidemia de cólera no sul da França.

E a respeito dos navios da primeira linha transatlântica a vapor com que os empresários de Marselha pretendiam dotar seu país, sem se preocuparem, como diziam, com o estágio dos serviços ingleses, — "espada de Dâmocles, no entender de muitos, suspensa sobre a cabeça de todo o serviço francês" — escrevia o jornal *Le Constitutionnel*, de 6 de agosto de 1854: "Quinta-feira última, 3 de agosto, realizou-se no canteiro de construções do Sena o lançamento à água do navio "Brésil" de 2.000 toneladas e de 350 cavalos de força, construído pela Compagnie des Forges et Chantiers de la Méditerranée, por conta de L. Arnaud Touache Frères & Cie. — Este navio, da mesma dimensão que o *paquebot* "France", cujo lançamento se operou a 23 de maio último, e que está sendo rapidamente acabado, destina-se também à linha do Brasil, que por meio destas duas embarcações será prontamente regularizada. Ultrapassam elas, não somente por suas dimensões e instalações, tudo quanto tem sido construído até hoje na França com destino ao comércio, mas interesse maior devem provocar

(15) Ladislav Paridant, *op. cit.*, pág. 40.

em virtude da aplicação a suas máquinas do sistema de vapores combinados, de invenção de Trembley" (16).

É verdade, afirmava Adrien David, que se Arnaud Touache et Frères recorressem às oficinas inglesas poderiam suplantar as dificuldades que haviam surgido, mas eles timbravam, por uma questão de amor-próprio, em se servir exclusivamente da indústria francesa.

E, assim, assegurava confiante o agente da companhia no Rio de Janeiro: "Nada poderá impedir a instalação da linha de Marselha ao Brasil. Isto não é hoje senão uma questão de mais ou menos dias, e esperamos que, antes do fim do ano de 1854, o navio "France" já tenha feito sua aparição no porto do Rio de Janeiro e resolvido definitivamente o problema da criação dos vapores transatlânticos franceses, que até o presente tem sido olhado por muitos como utopia" (17).

Tais prognósticos não se realizaram, porém. Arnaud et Touache Frères tiveram que adiar seus planos em relação à travessia do Atlântico, desviando tanto o "Brésil" como o "France" para os transportes da guerra da Criméia. E era àqueles empresários que Charles Reybaud queria referir-se, quando lamentava que a guerra houvesse interrompido uma iniciativa, como a linha a vapor de Marselha ao Brasil, "que se tinha organizado pelo único esforço de uma companhia inteligente e tenaz, sem qualquer subvenção do Tesouro" (18).

Restabelecida a paz no Oriente, com o Tratado de Paris de 30 de março de 1856, voltaram Arnaud et Touache Frères ao seu antigo projeto, o que levava o *Courrier du Brésil* a comunicar em seu número de 3 de agosto daquele ano: "Com vistas aos interesses materiais do Brasil, temos a anunciar que a Companhia Touache de Marselha prometeu a inauguração de uma linha regular de vapores de Marselha ao Rio de Janeiro, os quais devem partir no dia 25 de cada mês, tocando em Málaga, Lisboa, Tenerife, Pernambuco e Bahia. O vapor "Brésil" que inaugura a linha deve partir a 25 de agosto".

Não foi, entretanto, o navio "Brésil" que inaugurou a linha de Marselha ao Rio de Janeiro, nesta sua nova fase. Em seu lugar partiu o "France", que, por uma fatalidade que parecia perseguir os confiantes armadores, jamais chegou ao seu destino final. É que a 27 de setembro de 1856 era este navio tragicamente destruído por um incêndio que lhe rompera a bordo, na Bahia, penúl-

(16) Ver *Courrier du Brésil*, de 15 de setembro de 1854.

(17) *Idem*.

(18) Charles Reybaud, *Le Brésil*, Paris, 1856, pág. 16.

tima escala de seu itinerário. E o que dele restou submergiu-se nas águas do Atlântico, após ter-se conseguido salvar parte apenas de sua carga (19).

Mas Arnaud et Touache Frères não desanimaram, tanto assim que o *Jornal do Commercio*, de 11 de novembro de 1856, anunciava finalmente, sem qualquer comentário especial, a entrada no porto do Rio de Janeiro do "paquete *Brésil*, da linha de Marselha".

E três outros navios viriam a ser integrados nesse serviço: o "Ville de Lyon", o "Amérique" e o "Europe", os dois primeiros de 500 cavalos de força e 2.200 toneladas, e o terceiro de 350 cavalos e 2.000 toneladas (20).

Releva observar que, independentemente de qualquer apoio governamental, a iniciativa privada também se manifestara no Havre para o estabelecimento de uma companhia de navegação a vapor, destinada não só ao trânsito do Brasil, como ao da América do Norte. Tratava-se da "Compagnie Franco-Américaine", fundada por capitalistas lioneses, a qual inaugurou o serviço também em 1856, com cinco navios de 2.000 a 2.400 toneladas, sem conseguir mantê-lo por muito tempo, devido a dificuldades não só de ordem técnica, como financeira. Aportaram ao Rio de Janeiro, em diferentes datas daquele ano, os vapores de sua propriedade, "Cadix", "Lyonnais", "Barcelone" e "Franc-Comptois" (21). Foi, aliás, o naufrágio do "Lyonnais", abalroado por outro navio a 195 milhas de Nova York (22), que apressou o encerramento das atividades da empresa (23).

### 3. A campanha de Gallès

Só em Bordéus parece que os empresários não se aventuravam a empreendimento de tal vulto, como era o da navegação a vapor entre a França e o continente americano. É verdade que os resultados obtidos pelos que haviam tomado essa iniciativa em Marselha e no Havre, os portos franceses de mais intenso inter-

(19) *Jornal do Commercio*, de 9 de outubro de 1856, e *Courrier du Brésil*, de 12 do mesmo mês.

(20) Anúncio no *Jornal do Commercio*, dos dias 1 a 8 de outubro de 1856.

(21) *Jornal do Commercio*, números de 1º de abril, 2 de agosto, 21 de novembro e 24 de dezembro, todos de 1856.

(22) *Courrier du Brésil*, números de 28 de dezembro de 1856, 4 e 25 de janeiro de 1857.

(23) P. Charliat, *Trois siècles d'économie maritime française*, Paris, 1931, pág. 148.

câmbio comercial com o Brasil, não eram realmente animadores. Sem nenhuma ajuda oficial, tiveram as empresas que lutar contra todos os azares do negócio, enfrentando, sobretudo, a concorrência poderosa da companhia inglesa, *The Royal Mail Steam Packet Company*, altamente subvencionada pelo respectivo governo, e cujos serviços se distinguiam pela rapidez e pontualidade dos navios.

Em 1853 ensaiara, mais uma vez, o governo francês a solução do problema do transporte transatlântico, constituindo uma comissão especial para examinar todos os aspectos da questão, que apenas num ponto contava com a concordância geral: o reconhecimento de que os Estados Unidos, as Antilhas e o golfo do México, bem como o Brasil e as repúblicas do Prata eram as três zonas do litoral americano a que deveriam dirigir-se, pela sua importância política e comercial, as linhas de navegação a vapor de cuja criação se cogitava.

Mas divergências inconciliáveis surgiram, não só quanto aos portos franceses que deveriam ser contemplados com essas linhas, como quanto ao modo de operar a exploração dos serviços marítimos. “Basta dizer”, escrevia então Lavollée, “que diferentes companhias disputam insistentemente a concessão fracionada ou coletiva dos três serviços, e que cada um de nossos principais portos reclama pelo menos uma das linhas a estabelecer, para avaliar-se a agitação extrema que suscitam estas duas questões. O Havre, Cherburgo, Lorient, Nantes, Bordéus e Marselha, isto é, seis portos e um número de companhias mais ou menos igual pretendem as três linhas. Uns se contentariam em obter uma; outros, mais ambiciosos, as desejariam todas” (24).

E no plano oficial a confusão não era menor, segundo o testemunho ainda de Lavollée: “Assistimos de novo às lutas que se travaram em 1840, 1845 e 1847 no seio das comissões legislativas, e as discussões se tornam cada vez mais vivas à medida que se presente a proximidade de uma séria decisão. Ao mesmo tempo em que exalta seus próprios méritos para estabelecer sua superioridade, cada porto é levado a denegrir seus rivais, e o observador imparcial se encontra preso entre o fogo cruzado de críticas e de recriminações que intimidam seu julgamento” (25).

É aqui que surge Gallès em defesa do porto de Bordéus, no que dizia respeito especialmente à linha do Brasil. E é em carta dirigida ao redator-chefe do jornal *La Gironde*, daquela cidade, publicada na edição de 5 de fevereiro de 1853, que ele discorre longamente sobre o assunto.

(24) Charles Lavollée, artigo citado.

(25) *Ibid.*



Mas antes, ao agradecer a hospitalidade que lhe proporcionava aquela folha, dizia não ser de sua intenção envolver-se na discussão dos melindres da imprensa provincial, feridos pelo alegado tom de superioridade que os grandes jornais da capital assumiam em relação aos homens de letras do interior.

E referindo-se a publicista que lhe foi contemporâneo, nascido em Bordéus, caloroso defensor da liberdade de comércio, pela qual muito lutou sua cidade natal, e de quem voltaremos a falar no decorrer deste trabalho, Gallès escrevia: "Não serei eu, o mais obscuro discípulo de um de nossos grandes pensadores contemporâneos — Henri Fonfrède — mestre de todos nós, que admitirá jamais que homens graves e profundos possam deixar de reconhecer a incontestável superioridade da imprensa bordelense; eu a quem o só título de velho colaborador desta mesma imprensa me valeu muitas vezes (e ainda recentemente) para me serem abertas as páginas de grande formato da capital; eu a quem este único título, junto talvez a algumas ínfimas publicações sobre o Brasil, me deu a honra de tomar assento, ao lado de nossas glórias literárias, numa das mais sábias associações da França" (26).

Não podia admitir assim, continuava ele, que existisse qualquer sentimento mesquinho em Paris, nos domínios da imprensa, ou nos escalões dos homens públicos, em relação aos jornais da província. E também não podia aceitar a insinuação de que o governo já tinha suas preferências definidas e que, como acontecera no passado, os interesses do Sul fossem sacrificados "às exigências ou à influência do Norte". Não, não existiam idéias fixas nem preconcebitas sobre a questão que se discutia. Tivera ocasião, afirmava, de ver freqüentemente, nos últimos tempos, algumas personalidades governamentais, notadamente T. Ducos, o Ministro da Marinha (27). E bastava-lhe tê-lo ouvido para estar certo

(26) Presumimos que Gallès quisesse referir-se ao "Institut Historique de France", também conhecido como "Institut Historique de Paris", de que se dirá membro, em trabalhos posteriormente publicados. A respeito desta agremiação escreveu a Prof.<sup>a</sup> Maria Alice de Oliveira Faria importante estudo, sob o título *Brasileiros no Instituto Histórico de Paris*, onde, aliás, à página 68, faz menção à assembléa geral realizada em 30 de julho de 1852 pela mesma sociedade, na qual foi lida carta de Gallès oferecendo uma composição poética de sua autoria, sobre o escravo brasileiro, de que teremos oportunidade de tratar no presente trabalho. Na crônica da revista daquele Instituto, onde tal assembléa era citada, comentava-se, também, a publicação de obra de Gallès intitulada *Du Brésil*, de que é dado ligeiro resumo, que não corresponde, porém, ao texto do livro escrito em 1828.

(27) Théodore Ducos, que nasceu em Bordéus em 1801 e faleceu em 1855, representou sua cidade natal na Câmara dos Deputados de 1834 a 1838. Foi nomeado Ministro da Marinha em 1851, cargo em

de que não daria acolhida a qualquer intriga que tivesse por fim entrar o triunfo do porto “que lhe parecesse o mais conveniente, o mais capaz de atrair, em virtude de sua segurança e de sua importância mercantil, a preferência do governo”.

Gallès reconhecia que a linha de Chagres, das Antilhas e do golfo do México poderia, por bons motivos, ser reservada — se essa era a intenção — “ao porto de Bordéus, em vista de suas relações com a Martinica, ponto central dos ramais destinados à Terra Firme e ao México”. Bordéus era incontestavelmente a cidade francesa onde se enraizava o intercâmbio com Havana, Vera Cruz, Porto Cabelo, Cumana, La Guaira, Cartagena. Além disso, impunha-se considerar que, quando o México se tornara independente e expulsara de seu território os dominadores continentais, grandes fortunas daquele país se dirigiram para Bordéus, onde estabeleceram suas casas, suas agências de comércio, o que deu nascimento a uma linha de navios a vela destinada às antigas possessões espanholas, linha essa que se encontrava em plena prosperidade, dirigida por empresa privada local.

Já em 1835, acentuava Gallès, tivera ocasião de discorrer, através do *Moniteur du Commerce*, sobre o atraso da marinha mercante da França, entravada pela supremacia das comunicações ultramarinas da Grã-Bretanha, com suas verdadeiras “*malas-postas flutuantes*”, que difundiam os produtos de sua indústria pelo mundo. Mas, agora, o objetivo capital de suas observações era a linha do Brasil e do Prata, a respeito da qual se julgava apto a fornecer dados precisos, tanto sob o ponto de vista estatístico e geográfico, como sob o ponto de vista marítimo e comercial.

E Gallès principiava por contestar, invocando o testemunho de técnicos no assunto, a alegação de que o rio Garona não oferecia integrais condições de navegabilidade aos navios de 2.200 toneladas e de 1.000 cavalos de força com que se tencionava prover as linhas transatlânticas projetadas. Assim, destituída como era de fundamento a pretendida impossibilidade física da localização da linha do Brasil e do Prata em Bordéus, restava-lhe, dizia, apontar as vantagens que a escolha “deste magnífico porto”, outrora digno da inveja de Roma e Cartago, traria à França.

Em sua opinião, Bordéus pela posição geográfica que ocupava, pelos produtos de seu solo e das regiões do Sul, que o porto recebia pelo canal do Languedoc, estava especialmente destinada

que se distinguiu pelo aperfeiçoamento da legislação atinente aos assuntos de sua pasta, inclusive a criação de tribunais comerciais marítimos. (Ch. Dezobry e Th. Bachelet, *Dictionnaire général de biographie et d'histoire*, edição revista por E. Darsy, Paris, 1888.)

ao comércio do Brasil e do Prata, além de ter a seu favor a proximidade das províncias bascas, que concorriam, como era sabido, com cinco oitavos dos emigrantes que se serviam da navegação francesa. Faltava, sim, ao desenvolvimento mercantil de Bordéus maior proteção de seus produtos nos tratados de comércio com o exterior, além de serviços diretos de navegação com o Novo Mundo. Dessem àquele porto uma linha transatlântica, e a cidade, outrora tão opulenta, a que não restava senão uma recordação dolorosa de sua prosperidade passada, retomaria em breve o esplendor com que brilhara na época em que absorvia exclusivamente o comércio de São Domingos.

Restrito era ainda no Brasil, prosseguia Gallès, o consumo de álcoois e vinhos expedidos diretamente de Bordéus, pois Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro abasteciam-se daqueles artigos principalmente em Marselha, Cette, Porto e Lisboa. E os de origem bordelense tinham de ser expedidos pelo Havre, com todas as despesas inerentes a este trânsito de cabotagem, a essas operações de embarque e desembarque. Assim, como poderia um produto, de reduzido valor básico, ficar ao alcance dos consumidores mais modestos, com os ônus que sobrecarregavam seu preço de custo?

"Ajudem, pois, Bordéus", imprecava Gallès, "concedam-lhe uma linha para o envio direto de seus líquidos ao Brasil", que, com seus 5.800.000 habitantes (28), havia de ser grande mercado para os produtos franceses; em poucas horas poderiam ser recebidos naquele porto, para despacho, as conservas alimentícias e os couros preparados de Nantes, os artigos de Paris, as sedas de Lião, os estofos da Alsácia, os algodões de Ruão, as fitas de Saint-Etienne, os estofos d'Elbeuf e de Carcassona, mercadorias estas capazes de suportar as despesas de seu rápido transporte por estradas de ferro e navios a vapor.

Com os produtos agrícolas locais e o concurso dos centros de exploração industrial estava convencido, pois, de que haveria alimento seguro para o frete dos *steamers* com que seria provida a linha de Bordéus, cuja prosperidade deveria ser incrementada ainda pela emigração proveniente das províncias bascas, seduzida pela proximidade do porto de embarque.

Reconhecia, éntretanto, que suas considerações, sobre o êxito do serviço transatlântico pleiteado, demandavam exame mais acura-

(28) Estimativa aquém da realidade. Caio Prado Júnior atribui ao Brasil, em 1850, a população de 8.020.000 habitantes, sendo 5.520.000 livres e 2.500.000 escravos (*História econômica do Brasil*. São Paulo, 1945, anexos). Já o *Anuário Estatístico do Brasil — 1953*, publicado pelo Conselho Nacional de Estatística, calcula essa população, no ano de 1851, em 7.344.000 habitantes, sem distinção de livres e escravos.

do dos números e dos fatos, o que ele esperava fazer, quando houvesse recebido as notas oficiais que lhe haviam prometido a respeito, e que seriam decisivas da importante questão que naquele momento preocupava os homens sérios dos portos franceses, as câmaras de comércio, a imprensa e o Poder Público.

Não tardou Gallès a voltar ao assunto de que tratava sua carta de 3 de fevereiro de 1853, dirigida ao redator-chefe do jornal *La Gironde*, mas através de outra folha local, ou seja, do *Mémorial Bordelais*, que em 21 do mesmo mês publicava artigo de sua autoria, sob o título "Des Services Transatlantiques — Ligne du Brésil".

Começava ele por manifestar seu regozijo pelo inesperado acolhimento que tiveram seus primeiros comentários a respeito das linhas transatlânticas, segundo as demonstrações de apreço de que fora alvo, o que talvez devesse ser atribuído ao fato de ter-se abrigado sob o nome ilustre de Fonfrède, de cujo patriotismo recebera preciosas lições.

Mas se era certo, prosseguia Gallès, que suas palavras, ouvidas por homens idôneos, tinham ecoado nas altas esferas, cumpria-lhe discorrer sobre o assunto com toda a imparcialidade, fazendo calar qualquer sentimento que o tentasse a defender de modo especial a Gironda, em detrimento dos portos que também invocavam seus direitos junto ao Poder Público. E, sentencioso, acrescentava: "Ora, quando se trata de questões que envolvem os interesses do Império, devemos ser cidadãos do Império, e não da Mancha, da Gironda ou do Loire-Inferior. Se, em nossa opinião, Bordéus devesse ser sacrificado aos interesses da França, seria sem piedade, sem receios nem remorsos que concordaríamos com tão doloroso sacrifício. É essa abnegação que reclamamos de nossos competidores".

Segundo lhe constava, dizia, a comissão, a que estava afeto o estudo da matéria, chegara à conclusão de que a linha dos Estados Unidos deveria ser atribuída ao Havre; a linha de Chagres e do México, a Bordéus; a linha do Brasil, a Nantes. Deixara ela, assim, de reconhecer as razões que militavam em favor de Bordéus, em relação à linha do Brasil, e que eram, como já lhe fora dado expor, a posição geográfica daquele porto, quanto à brevidade do percurso; a natureza dos produtos agrícolas da região, quanto ao frete; a proximidade das províncias bascas, quanto à emigração.

Voltava, pois, a insistir no assunto, a fim de reforçar os argumentos que tornavam imperativa a concessão dessa linha a

Bordéus. Era certo, reconhecia, que, ao atribuir-se à Gironda a linha de Chagres, pareceria, à primeira vista, que ela era satisfatoriamente contemplada com uma das "três palmas de ouro" que se pretendia outorgar aos portos marítimos franceses, mas tal mercê não era tão importante como se poderia imaginar.

Em seu entender, os carregamentos da linha de Chagres e das respectivas escalas seriam alimentados, principalmente, pelas mercadorias que Bordéus receberia de outras regiões da França, sem participação maior — naturalmente por falta de mercado — da produção dos vinhos da Gironda, cujo porto teria sua atividade aumentada, em última análise, por um simples comércio de trânsito ou cabotagem.

Todos que conheciam, afirmava Gallès, o estado de endividamento em que se debatia a propriedade vinícola daquela região, haviam de compreender que o governo tinha o "dever religioso" de procurar amenizar a situação quase insuportável que enfrentavam seus produtores rurais. Ao contrário do Havre, Marselha e Nantes que se encontravam em plena expansão, graças não só à proteção oficial, como a circunstâncias políticas e comerciais que favoreciam suas atividades, Bordéus, como ninguém ignorava, era sufocada pelos apertos do fisco e pela incúria ou má vontade dos governantes. Mas estava nas mãos do Poder Público remi-la daquela situação, proporcionando-lhe condições de exportar por via direta para o Brasil vinte a vinte e cinco mil tonéis de vinho por ano, e procurando obter uma redução dos direitos alfandegários sobre todos os artigos que entrassem nos portos brasileiros por meio do novo sistema de transporte.

Se a França contava com quatro magníficos portos, argumentava ainda Gallès, três dos quais em franco progresso, por que se deixar no esquecimento o mais necessitado deles? E, com alguma propriedade, citava os nomes de Adam Smith e Jean Baptiste Say, ao ponderar: "Pense-se seriamente que o dever de um governo é procurar o equilíbrio da prosperidade pública e não contribuir para a sua centralização; o dever de um governo é saber distribuir sua proteção de maneira que a riqueza nacional vivifique, alimente não apenas um de seus membros, mas todas as partes deste ser coletivo que se chama corpo social".

Afirmava-se, prosseguia Gallès, que por meio do desdobramento da linha que seria dada a Nantes, para o Brasil, Bordéus e o sul da França ficariam em posição de poder exportar seus produtos para aquele Império. Mas, a seu ver, Bordéus permaneceria na mesma precária situação em que já se encontrava, pois a

produção através dele expedida continuaria a ser atingida pelos mesmos ônus que sobre ela pesavam, quando remetida para o exterior pela via indireta do Havre. A mudança seria apenas do nome do porto intermediário da exportação, com uma diminuição, era certo, do percurso e, conseqüentemente, das despesas de cabotagem. Entretanto, todas as demais, relacionadas com o embarque das mercadorias em Bordéus, seu transporte até Nantes e baldeação neste porto constituiriam sérios gravames para seu consumo no Brasil. Todavia, do vinho que esta nação importava do estrangeiro a agricultura da Gironda poderia contribuir aproximadamente com metade, desde que Bordéus fosse provida da linha de navegação a vapor por que se batia, essencial ao escoamento direto do comércio bordelense.

Mas não era só. E Gallès apelava, dirigindo-se à administração de seu país: “Promovei a troca de tratados comerciais, tendo em vista favorecer esta parte sofredora da França; fazei cessar os rigores aduaneiros da pauta brasileira, acabando vós mesmos com esta guerra tarifária, triste legado da ignorância, que faz com que os cafés do Rio se vendam em Londres a 30 centimos o meio quilo e em Paris, a 1 franco e 35. Enviai ao Brasil homens com ou sem brasão, *mas competentes*, para obter a redução dos direitos sobre os álcoois, os vinhos, os estofos, os couros preparados, a perfumaria e os tecidos de algodão, o que vos tornará credores da gratidão do país, por haverdes melhorado o horizonte das manufaturas do Norte e salvado da ruína eminente esta população girondina que Richelieu gostava de qualificar, em plena corte de Versalhes, como a mais inteligente, a mais laboriosa do reino”.

Não ignorava, prosseguia Gallès, que havia quem entendesse que ele exagerava a importância das relações mercantis do império brasileiro, que não passaria de uma “colônia de selvagens e revolucionários”, país mais que secundário no intercâmbio comercial da Europa. Mas não era em sua presença que se afirmariam, por astúcia ou ignorância, tais inverdades. E protestava: “Aqueles que acreditam ou fingem acreditar nessas falsas e estúpidas alegações devem aprender que esta *suposta colônia* é um império monárquico regido pela mais sábia das constituições contemporâneas; que junto à sua corte estão acreditados os embaixadores, os cônsules de todas as potências européias; que seu ministério conta com os diplomatas mais distinguidos e mais justamente considerados na França, na Inglaterra, em Roma, na Áustria; que os Mouti-

nho (29), os Marques Lisboa (30), os Macedo (31) têm tratado de igual para igual os Robert Peel, os Metternich, os Talleyrand, e que eles são hoje os homens mais respeitados, mais escutados das cortes em que atuam”.

Mas não param aqui os arroubos de Gallès por “este colosso”, segundo suas palavras, cujas fronteiras iam do Amazonas ao Prata, numa área de 130.000 léguas quadradas, com 990 léguas de costa e uma extensão de 620 léguas de oeste a leste (32). Só no Rio de Janeiro, informava, entravam anualmente 850 navios estrangeiros, produzindo sua alfândega uma renda de 6.820 contos de réis. E desta capital exportavam-se para a Europa, em ano normal, 785.000 sacas de café, 310.000 couros secos, 700.000 chifres, 50.000 caixas e sacos de açúcar, 24.000 sacos de arroz, 18.000

(29) Luís Moutinho de Lima Álvares e Silva. Nasceu no Rio de Janeiro em 1792 e faleceu em Paris em 1863. Exercia o cargo de diretor-geral do Ministério dos Negócios Estrangeiros, por ocasião das negociações, em que teve ingerência, entabuladas sob a mediação da Inglaterra para o reconhecimento, por Portugal, da independência do Brasil. Chefiou diversas missões diplomáticas à Europa, em que se destacou principalmente na França, “onde seu nome é citado em várias obras e onde várias obras lhe foram dedicadas”, tendo os brasileiros ali residentes lhe oferecido “em 1838, uma medalha de ouro em testemunho de gratidão.” (Argeu Guimarães, *Dicionário biobibliográfico brasileiro*, Rio de Janeiro, 1938.)

(30) José Marques Lisboa, diplomata que serviu nos Estados Unidos (1837) e na Grã-Bretanha (1838), como Encarregado de Negócios. Elevado ao posto de Ministro em Paris, desde 1851, “assinou, em 1862, um acordo sobre a jurisdição penal no Território do Amapá, ainda em litígio com a França”. (Argeu Guimarães, *op. cit.*)

(31) Sérgio Teixeira de Macedo. Nasceu no Rio de Janeiro em 1809 e faleceu na Europa em 1867. Iniciou sua carreira em Paris, como Secretário de Legação, para ser promovido logo a Encarregado de Negócios, tendo servido, nesse caráter, em Lisboa, Roma, junto à Santa Sé, e nos reinos da Sardenha e Toscana (1834 a 1837). Depois de exercer outras missões e cargos políticos, voltou à França em 1866, como Plenipotenciário, sendo removido, no ano seguinte, para Londres, posto que não chegou a ocupar, em virtude de seu falecimento. (Argeu Guimarães, *op. cit.*, e A. Tavares de Lyra, “Os Ministros de Estado da Independência à República”, in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, vol. 193.)

(32) Não sabemos que tipo de légua usou Gallès para os seus cálculos. Mas 130.000 léguas quadradas atribuídas à superfície então conhecida do Brasil estariam, de qualquer forma, muito longe da realidade. Bem mais aceitável era a superfície de 250.000 léguas quadradas de 20 ao grau, indicada por Ferdinand Denis, em sua obra *Le Brésil*. Quanto às extensões de norte a sul e de leste a oeste, só se chega a resultados mais ou menos satisfatórios, principalmente no que dizem respeito à extensão costeira, tomando-se por base a légua itinerária de 6.000 metros.

rolos de tabaco, 25.000 pranchas de madeira de jacarandá, 3.000 barris de tapioca, o que correspondia a “um valor de cem milhões de francos, sem contar algumas quantidades de índigo, ipecacuanha, ouro em pó, pedras (preciosas) em bruto, cuja importância não podia ser exatamente calculada” (33).

“Eis a colônia”, sublinhava Gallès, “eis o país de *selvagens*, sem capacidade comercial, sem riqueza agrícola, de que se quer subtrair o porto de Bordéus!” Daí estar certo de que cumpria “um duplo dever, como cidadão e como escritor, ao assinalar ao governo e à França as vantagens que impunham, com justiça, o estabelecimento da linha do Brasil no porto da Gironda”.

E depois de mais algumas considerações, em que reafirmava sua isenção de ânimo em relação a Nantes, Marselha e Havre ao lado dos quais se colocaria lealmente se estivessem nas mesmas condições do porto que defendia, Gallès terminava: “Fortalecidos pelo consciencioso exame dos números e dos fatos que expomos; fortalecidos pelas verdades de nossa argumentação e talvez por alguma experiência que acreditamos haver adquirido na vibrante questão que se agita, temos fé no pleno êxito de Bordéus e diremos ao encerrar nossas imperfeitas reflexões: ‘Que Deus inspire o trono! Que Deus proteja a França!’”

Não obstante o desenvolvimento que o Segundo Império conseguira dar à viação férrea, que cortava o território francês de norte a sul e de leste a oeste, o problema da criação de linhas transatlânticas a vapor não encontrava solução, apesar do interesse que em 1853 o governo manifestara pelo assunto. E esse interesse deve ter-se mantido presente nos anos seguintes para acentuar-se em 1856, como se conclui de uma série de artigos que neste ano

(33) Houve grave erro de Gallès, em relação à renda alfandegária, pois o artigo onde indica estes dados é de fevereiro de 1853, e a arrecadação dos direitos de importação efetuada pela Alfândega do Rio de Janeiro, no exercício fiscal de 1851-1852, importou em 14.129 contos de réis. (Ver *Demonstração da renda das alfândegas do Império desde 1808 até 1885-1886*, Rio de Janeiro, Tipografia da Alfândega, 1889.) Quanto às mercadorias exportadas para a Europa pelo Rio de Janeiro, não dispomos de elementos para a sua comparação, uma vez que as estatísticas constantes do relatório do exercício de 1851-52, apresentado pelo Ministro da Fazenda à Assembléia Geral Legislativa a 7 de maio de 1853, não descem a essas minúcias, o que, aliás, não é raro nos relatórios de outros períodos. Entretanto, o relatório de 1852-53, com quadros mais completos, já permite apurar que o valor da exportação feita pelo porto do Rio de Janeiro para os países da Europa, sem especificação das respectivas mercadorias, andou por 29 mil contos de réis, que, convertidos ao câmbio médio de 350 réis por franco, dariam, aproximadamente, o total de 82 milhões de francos.



Gallès passou a escrever no jornal *L'Indicateur*, de Bordéus, onde de novo procurava ressaltar a importância do estabelecimento de uma linha de navegação entre aquele porto e o Brasil.

O primeiro desses artigos é de 16 de fevereiro de 1856 e intitula-se "Ligne à vapeur entre Bordeaux, Lisbonne et le Brésil", onde, depois de breves considerações introdutórias, Gallès dizia: "Quando, sob seu ministério, o Sr. Conde Duchâtel (34) nos fez a honra de pedir nossa opinião sobre os meios de aumentar as relações comerciais da França com o Brasil, fornecemos-lhe os elementos de que dispúnhamos, sendo que, mais ou menos nessa ocasião, dizíamos no *Moniteur du Commerce*, de 13 de abril de 1835: 'É uma linha de *paquebots* que se torna necessário estabelecer entre nosso país e o império brasileiro. Esta é a maneira positiva de chegar-se ao fim desejado pelo governo'."

E em transcrição de novo trecho desse seu artigo de 1835, informava Gallès ter desenvolvido, então, verdadeira campanha para a realização daquele objetivo, apelando para as câmaras legislativas, apelando para o governo, sem temer que sua persistência em assunto que envolvia os mais diversos interesses acabasse por atrair-lhe a animosidade ministerial. O certo é que não obstante seus esforços, nessa "missão voluntária", a questão permanecera em ponto morto nos meios oficiais.

Eis que, em 1853, sob o ministério Ducos, "de gloriosa memória", prossegue Gallès, lhe havia sido igualmente permitido articular sua opinião pessoal sobre a linha transatlântica que preocupava, com boa razão, o governo de Napoleão III. Assim, além da correspondência privada que mantivera, então, com o Ministro da Marinha, defendera suas opiniões pelos jornais *La Gironde* e *Mémorial Bordelais*, ambos de fevereiro daquele ano.

Entretanto, "quando em 1853 solicitávamos para Bordéus a linha do Brasil", dizia ainda Gallès, "as rivalidades dos portos marítimos criaram embaraços ao governo e tornaram evidente que se a idéia era feliz e podia ser fecunda, sua realização provocaria agitações e veementes inimizades". E agora, em 1856, quando o assunto voltava à ordem do dia, como pouco havia a esperar, mesmo por dificuldades financeiras do Tesouro, das comissões oficiais que tratavam da matéria, entendia ele que o aconselhável seria abandonar tais gestões e estabelecer uma linha especial de

(34) Charles-Marie Tanneguy, Conde Duchâtel. Político francês, nascido em 1803 e falecido em 1867. Nomeado conselheiro de Estado, após a revolução de 1830, foi eleito deputado três anos depois. Ocupou três pastas ministeriais sob o governo de Luís Filipe: a do Comércio, em 1834, a das Finanças, em 1836 e 1837, e a do Interior, de 1840 a 1848. (Ch. Dezobry e Th. Bachelet, *op. cit.*)

navegação, através de simples companhia privada, sem intervenção do apoio governamental.

E depois de discorrer sobre a importância que o Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia representavam para o comércio europeu, assim como de avaliar os frutos que Bordéus iria auferir com o estabelecimento de uma linha de navegação a vapor entre aquela cidade e os portos brasileiros, com escala em Lisboa, exclamava: "Que fonte de riqueza, meu Deus!, para nossa cara Gironda, que não conserva agora, infelizmente, mais que uma lembrança amarga de sua antiga prosperidade". E Gallès calculava que não iriam além de quatro milhões de francos as despesas para a construção, nos estaleiros locais, de quatro *steamers* mistos (a vela e a vapor) de 400 toneladas. Desse modo, com o dispêndio de tal quantia, Bordéus poderia tornar-se, em seu entender, o ponto central de todos os negócios entre a França e o Brasil; em lugar de Bordéus ser tributária benévola de Nantes e do Havre, estes portos é que passariam, ao contrário, a dar-lhe a quase totalidade de seu frete.

Mas o nosso articulista ia mais longe, ainda, em seu devaneio: "A linha a vela que atualmente existe entre o Havre e o Brasil não terá mais razão de ser, pois veremos afluir a nosso porto os comissários da Capital, bem como os do Ruão, Alsácia, Lião, Saint-Etienne, Nantes, etc., que preferirão fazer aqui seus embarques para chegarem em 21, 23 ou 25 dias, a carregar nos navios a que se prendam mesmo seus interesses e que gastam de 60 a 70 dias na travessia" . . .

Falava-se, então, acrescentava ele, da criação de uma linha de navios a vapor de 2.000 toneladas entre o Havre e o Brasil (35). Contudo, o vulto apenas dessa tonelagem era suficiente, a seu ver, para condenar o empreendimento, se este viesse a concretizar-se. Tal não era o caso de seu projeto, que não interessava "apenas à cidade, ao porto, ao comércio de Bordéus", mas abrangia os interesses gerais do departamento da Gironda. "Proprietários vinícolas, negociantes, banqueiros, comissários, construtores, capitalistas, etc.", todos seriam beneficiados, porque uma vez estabelecidas as relações "entre nosso porto e os de Portugal e do Brasil", prosseguia Gallès, "não haverá indústria, não haverá atividade, do estivador ao armador, que não experimentem os imensos efeitos deste novo ramo de prosperidade". E cheio de otimismo, como se vê, terminava seu artigo: "Voltaremos ao assunto com o desenvolvimento que ele comporta. Os homens de destaque que já nos rodeiam e apóiam nosso pensamento, com

(35) Tratava-se certamente da linha estabelecida em 1856 pela "Compagnie Franco-Américaine", a que já fizemos referência neste trabalho.

sua inteligência e sua fortuna, aprovam o plano em que confiamos de provocar um *meeting* comercial, como se pratica em Liverpool, para expor, discutir e resolver a questão”.

Sob o mesmo título — “Ligne à vapeur entre Bordeaux, Lisbonne et le Brésil” — aparece o segundo artigo de Gallès no jornal *L'Indicateur*, de Bordéus, de 26 de fevereiro de 1856. Trata-se de trabalho bem mais longo que o anterior, no qual Gallès se propunha, de início, a contestar “certas observações officiosas, amigáveis, mas temperadas com um grão de cepticismo”, emitidas por alguns homens respeitáveis do alto comércio e da imprensa, a propósito do projeto que o apaixonava. Tinha em muito alta conta o caráter e o saber daqueles homens — dizia ele — para não haver recebido com gratidão e respeito as objeções que lhe haviam sido feitas, mas num assunto em que supunha possuir certa especialidade, fruto de uma experiência de quinze anos de viagens, de labores e de estudo, cumpria-lhe demonstrar a seus leitores que, quando ousava tomar a palavra em público, não o fazia senão nos casos em que se julgava cercado de fatos, de números, de avaliações e de documentos irrecusáveis.

Afirmavam seus opositores, segundo esclarecia, que ele não conseguiria em Bordéus, para as despesas que orçara, nem um milhão de francos; que seria arrasado pelo poderio do capital de que disporiam certas companhias, amparadas por subvenções do governo; que a convocação do planejado *meeting* comercial estava fora dos costumes da localidade; que, finalmente, outras empresas já contavam com o apoio de parte da imprensa bordelense.

Mas Gallès tinha resposta para tudo, em termos não raro cheios de subentendidos, cujo alcance hoje nos escapa. Dizia ele: 1º) não o impressionava o fato de só conseguir, talvez, levantar em Bordéus um milhão de francos — o que já seria importante — para custear seu projeto, pois estava seguro do apoio de Paris e outras localidades para chegar ao total de quatro milhões necessários ao empreendimento; 2º) os capitais *arrasadores* que se dizia estarem ao dispor das companhias rivais não chegariam a realizar-se porque as linhas que elas pretendiam explorar não seriam suficientemente rendosas para compensar, de forma aproveitável, os enormes desembolsos que exigiriam; 3º) o comércio de Bordéus não recuaría, certamente, diante da idéia de reunir-se para examinar e debater um assunto que envolvia os interesses locais “do produtor, do fabricante, do financeiro, do armador, do comissário, do negociante”; 4º) quanto às companhias ao lado das quais se encontrava parte da imprensa bordelesa, elas só poderiam vencer em determinados empreendimentos marítimos se tivessem à sua frente pessoas capazes, com conhecimento dos países a que destinavam suas atividades, mas essas companhias fracassariam,

*fatalmente*, no caso especial de uma linha de navegação para o Brasil, se não procurassem o concurso de certas individualidades. . .

E esse malogro parece que já era o caso de uma empresa em projeto, cujos mentores, segundo dava a entender Gallès, não tinham a especialização necessária para tratar da matéria. Ora, dizia ele, em questões relacionadas com o comércio dalém-mar, ninguém poderia julgar-se competente, de especial maneira, pelo simples fato de haver expedido ou levado alguns navios ao Brasil, aos mares do Sul ou ao México, e ter realizado boas transações, manobradas, com certo gênio mercantil, do recesso de um agradável gabinete. Não se podia, a seu ver, falar de um país senão depois de tê-lo habitado e percorrido em todos os sentidos durante alguns anos; senão depois de haver estudado, conscientemente, seus costumes, suas necessidades, seus produtos, seus rios, seus recursos territoriais e, finalmente, o nível de sua civilização.

Como se vê, Gallès não exigia pouco. . . E isto para afirmar que não obstante seus treze anos de peregrinações pelo Brasil, do Amazonas ao Rio Grande do Sul; que não obstante os cargos que tinha exercido e os seus conhecimentos do idioma; que não obstante seus estudos e seus escritos sobre o Maranhão (Maragnasóa, em sua estranha ortografia), Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santa Catarina, Santos, São Paulo, etc., ainda pensava não estar, talvez, à altura das necessidades do momento, pois quando se tratava de envolver seus concidadãos numa empresa de tal vulto, parecia-lhe prudente apelar para os especialistas que pudessem esclarecer alguns dos problemas marítimos existentes. “Se admitimos, assim humildemente”, continua ele, “nossa insuficiência para tratar (*ex professo*) da linha de Bordéus ao Brasil, o quê não será quando virmos esta grave e difícil questão ser cuidada por pessoas que não conhecem aquele império senão de *reputação ou de vista* e que, no máximo, saudaram apenas de passagem, a toda pressa, o soberbo gigante!”

E Gallès passava a discorrer sobre a importância comercial de nosso país, cujo tráfego marítimo com a França, porém, não comportava ainda, em seu entender, o número relativamente elevado de oito a quinze navios a vapor, de 2.000 a 2.200 toneladas, como havia quem julgasse viável. Mas, como era natural, o produto em que ele mais se detém, apontando as perspectivas do mercado brasileiro, são os vinhos de Bordéus. E depois de falar sobre as condições de Pernambuco e Bahia, escreve a propósito do Rio de Janeiro: “. . . nesta capital, cuja população estrangeira é considerável, nosso comércio de vinhos tem um vulto digno de respeito, que prosseguiria em sua linha ascendente se fossem rápidas nossas comunicações com aquele porto. Existem ali ruas lite-

ralmente francesas e as lojas de nossos concidadãos não ficam nada a dever, em importância, luxo e volume de negócios, às de Bordéus e mesmo às de Paris. O Rio de Janeiro pode consumir anualmente de 1.800 a 2.000 tonéis de vinho de Bordéus, quer para suprir suas próprias necessidades, quer para atender ao comércio de cabotagem e de exportação". Não tinha dúvidas de que no dia em que Bordéus ficasse exonerada das despesas de frete entre aquela cidade e o Havre, bem como das que eram inerentes a um duplo despacho por trânsito, a melhoria de custos dos vinhos da região concorreria muito para o aumento de seu consumo na capital brasileira.

E novamente discorria sobre o que iria representar a linha de navegação entre Bordéus e o Brasil — uma espécie de estopim que deflagraria uma série de reações em cadeia que repercutiriam, como já afirmara em seu artigo anterior, na vinicultura, no comércio, na indústria, nas finanças locais, sem se contarem as fontes de trabalho que abriria, quer no setor da construção naval, quer no de aviamento das embarcações. E lamentando que meio século de comoções políticas e de inovações na ordem social tivesse tolhido a prosperidade de uma das mais ricas regiões da França, mas que se via, então, reconfortada com a imparcial proteção do Imperador, Gallès exortava: "O domínio da política absorveu por muito tempo nosso pensamento e nossa atenção: sejamos um pouco menos homens de Estado e um pouco mais negociantes (36); discorramos mais sobriamente sobre a difícil arte de governar os povos, mas iluminemos, esclareçamos as questões vivas e palpitantes de interesse que agitam neste momento o mundo comercial, se pretendemos que nossa bela Gironda retome seu antigo esplendor e o diadema de ouro que os acontecimentos lhe arrebataram..."

"Un dernier mot sur la ligne à vapeur entre Bordeaux et le Brésil" é o título do terceiro artigo de Gallès, publicado na mesma folha, a 31 de março de 1856.

Dizia ele, de início, que julgava já ter exposto suficientemente, com a autoridade que certa experiência lhe dava, as razões que o faziam defender o estabelecimento de uma linha de navegação a vapor para servir o comércio da França com "o mais vasto império do mundo". Mas diante dos rumores, segundo notícias recebi-

(36) *Enfantin*, um dos fundadores do sansimonismo escrevia em 1853: "La tribune et la presse doivent se taire pour un temps, afin que le marteau retentisse seul là où parlait la poudre, afin que l'homme écrive sur le sol ses hiéroglyphes de fer, et non sur le papier des rébus politiques". *Apud René Arnaud, La Deuxième République et le Second Empire*, Paris, 1948, pág. 108.

das de Paris, de que Bordéus, nas linhas transatlânticas de que se cogitava, não seria contemplada senão com uma espécie de serviço anexo de cabotagem até Lisboa, não podia manter-se calado em face dessa ameaça à sua “bela Gironda”. Sabia que outras cidades francesas, como Lião, Ruão, Marselha, Nantes, o Havre não permaneciam ociosas: seus representantes movimentavam-se em Paris, com projetos e estatutos de companhias, para conquistar posição dominante no comércio marítimo, em detrimento de Bordéus.

E tal supremacia, indignava-se Gallès, chegava até a ser pleiteada, com toda a convicção, pelo porto de Lorient, naturalmente “por causa da propriedade nutritiva de algumas sardinhas frescas que eram pescadas em suas águas”. Não, só Bordéus — nunca se cansaria de dizer — oferecia as condições ideais para a linha do Brasil. E argumentava, repetindo quase com as mesmas palavras o que afirmara em 1853: “Bordéus, pela sua posição geográfica, pelos produtos de seu solo, pela rede férrea de que vai ser o centro, encontra-se admiravelmente colocada para servir a linha do Brasil. Além de seus vinhos, seus álcoois, suas terebintinas para o fundo de carregaçào, podia receber, em algumas horas, os couros preparados e conservas de Nantes, os artigos de Paris, as sedas de Lião, os estofos da Alsácia, os algodões de Ruão, as fitas de Saint-Etienne, os estofos de Elboeuf. Além disso, as províncias bascas concorrerão com seu contingente para o nosso desenvolvimento mercantil através da emigração que se tornará mais considerável à medida que seja seduzida pela proximidade do porto de embarque”.

E Gallès mais uma vez procurava deslumbrar seus compatriotas a respeito do Brasil: “Sob o ponto de vista da extensão territorial, já o dissemos, o Brasil é sete vezes (sic) o tamanho da França; sob o ponto de vista comercial nossas relações já se elevam a 67 milhões de francos; (37) e quanto ao seu valor político, além de a corte do Brasil ver acreditada junto a si todos os embaixadores e cônsules gerais, como potência de primeira ordem, conhece-se a preponderância meritória de sua diplomacia, quando

(37) Reunidos os valores da importação (28 milhões de francos) e da exportação (44 milhões de francos) o total das transações diretas da França com o Brasil, no ano de 1854, teria sido, pelos levantamentos franceses, de 72 milhões de francos. Em 1855 esse total atingiu 86 milhões de francos, sendo 46 milhões correspondentes aos produtos importados do Brasil e 50 milhões, aos exportados. (*Annales du Commerce Extérieur — Ministère de l'Agriculture et du Commerce — Brésil, faits commerciaux*, n.ºs 9, de junho de 1856, e 10, de maio de 1857.

ela tem por emissários os Cayrou (38), os Darocha (39), os Marques-Lisboa (40), Macêdo (41), Moutinho (42), cuja palavra grave tanto é acatada em Paris, Londres e Viena, como em Roma”.

É pena que, por um cochilo do autor, não tivesse o artigo de Gallès esclarecido que o Brasil não era sete, mas dezessete vezes o tamanho da França. . .

Entretanto, com o que Gallès realmente não se conformava era com o papel secundário que se pretendia atribuir a Bordéus, apontando os inconvenientes e prejuízos que adviriam para esta cidade, numa função acessória de transportadora de mercadorias apenas até Lisboa. Se Marselha viesse, por acaso, a possuir a linha do Brasil, observava ele, jamais se conseguiria, que os centros de produção anuissem em atravessar, com gastos ruinosos, a França inteira para os embarques naquele porto, mais próximo da África que de Paris. Se o serviço fosse partilhado entre Marselha e outro porto do Atlântico, seria um meio-termo, sem dúvida, mas era evidente que o segundo porto alternativo iria, por sua vez, criar uma concorrência desastrosa “contra a pobre e piedosa cabotagem de anexo com a qual Bordéus teria a triste honra de ser contemplada”.

E Gallès, afirmando “não ser, nem pretender ser uma autoridade experiente diante da qual tudo devesse inclinar-se”, procurava despertar os brios de seus concidadãos para a criação da empresa pela qual se debatia, sem outro interesse, repisava, que não fosse a prosperidade de sua terra natal; caso seu projeto não fosse julgado mercedor de apoio, que outros especialistas se apresentassem, os quais estava pronto a ajudar com seus “fracos conselhos”; mas, “em nome dos céus”, escrevia patético, “essa companhia que se constitua!”

(38) Bento da Silva Lisboa, segundo Barão de Cairu, filho de José da Silva Lisboa, primeiro do título. Nasceu na cidade do Salvador a 4 de fevereiro de 1793 e faleceu a 26 de dezembro de 1864. Diplomata, geriu a pasta dos Negócios Estrangeiros em 1832, ao tempo da Regência, ministério que voltou a dirigir em 1846. Foi encarregado de negociar, na Europa, em 1842, o casamento de D. Pedro II. (Argeu Guimarães, *op. cit.*)

(39) José Joaquim da Rocha. Jornalista, advogado e político. Nasceu em 1777 e faleceu em 1848. Deputado às Cortes Constituintes de Lisboa, conservou-se no Brasil, onde se distinguiu pela causa da independência. Como diplomata, foi nomeado pela Regência Provisória, a 12 de abril de 1831, Ministro Plenipotenciário em Paris, de onde foi removido, em 1834, para Roma. (Argeu Guimarães, *op. cit.*)

(40) Ver nota 30, II.

(41) Ver nota 31, II.

(42) Ver nota 29, II.

E, sempre nesse diapasão, voltava a proclamar uma imparcialidade, que não seria muito sincera: “Se Nantes, Marselha ou o Havre estivessem nas mesmas condições que Bordéus para a linha do Brasil, teríamos lealmente recusado nossa pena à defesa deste porto; mas não temos dúvida de que estamos aqui no cumprimento de um duplo dever, como cidadão e como escritor, ao assinalar as verdades que militam em favor da Gironda e ao demonstrar ao comércio de nossa cidade as vantagens, a necessidade palpitante de constituir-se uma sociedade capaz, por seus capitais, de lutar contra nossos poderosos adversários”.

Mas talvez para responder a insinuações maldosas, Gallès, em nota de rodapé, dizia, num tom de orgulho ofendido, aproveitar a ocasião para avisar alguns capitalistas, que pensavam tê-lo honrado com o convite para vê-los e submeter-lhes seus planos, que não andava, como mascate, com o seu projeto a domicílio; que acolheria, entusiasmado, a todos que se interessassem pela questão, mas que não procuraria ninguém.

Embora tivesse dado a seu artigo de 31 de março de 1856 o título de “Un dernier mot sur la ligne entre Bordeaux et le Brésil”, publicou Gallès na edição de 14 de maio, do mesmo jornal *L'Indicateur*, novo trabalho seu, desta vez intitulado “Les paquebots transatlantiques — Trois compagnies en présence”, quando parecia estar melhor informado do que ocorria sobre o assunto em Paris.

Começava ele por lembrar que não cessara, nos últimos três anos, de tornar públicas suas opiniões sobre a indispensável criação das discutidas linhas de navegação a vapor, tentando demonstrar, sempre, que a do Brasil e do Prata deveria caber necessariamente a Bordéus. E como o problema parecia próximo de solução, uma vez que o governo, após sérios estudos, se dispunha a conceder a exploração desses serviços, voltava a fazer ouvir suas palavras em favor da Gironda, embora não pudesse deixar de referir-se também aos outros portos em razão do que tinham direito a aspirar em face de sua posição geográfica.

Havia sido informado, dizia, “por fonte quase segura”, de que as companhias Rotschild, Gauthier Frères e Messageries Impériales, cujo poderio financeiro era bem conhecido, estariam decididas a terminar, através de uma fusão lógica que o governo via com satisfação, “a luta de concorrência que existia entre elas”, o que teria obrigado as empresas secundárias a retrair-se “diante do poder de tão formidável triunvirato”. E isto levava-o à conclusão de que a empresa que tivera em vista, cuja criação, sem auxílio oficial, propusera em seus artigos anteriores, deveria manter-se em estado de projeto, até que o governo se tivesse pronunciado a respeito do modo como seria realizada a exploração das



linhas transatlânticas de navegação a vapor. Mas se a do Brasil fosse concedida a Bordéus, em condições práticas que só poderiam conduzir a bom êxito, acrescentava Gallès, "nosso projeto não teria mais razão de ser e nosso primeiro dever seria desobrigar nossos partidários e amigos das promessas verbais e escritas que nos fizeram".

É certo que havia quem pensasse que Bordéus fazia jus à concessão de todas as linhas em estudo, mas ele entendia que nada seria mais razoável do que entregar ao Havre a linha dos Estados Unidos, não só em virtude de sua posição geográfica, como pelos interesses em jogo das indústrias do norte da França. Reconhecia, pelas razões que já tivera oportunidade de expor, e que de novo reproduzia, que a linha de Chagres, das Antilhas e do México poderia ser reservada também a Bordéus. Mas deixava à sabedoria das companhias interessadas e aos estudos do governo o cuidado de apreciarem a procedência de suas observações a respeito.

Ponto capital, entretanto, a que Bordéus não podia omitir-se, era a concessão da linha do Brasil. E voltava, assim, a apontar "as três razões peremptórias" que davam à Gironda o direito de julgar Bordéus o porto ideal para o estabelecimento do primeiro serviço de navegação a vapor entre a França e o império brasileiro: 1ª) sua posição geográfica, quanto à brevidade do percurso; 2ª) a natureza de seus produtos agrícolas, quanto ao frete; 3ª) a proximidade das províncias bascas, quanto à emigração. Se era verdade, ponderava, que se podia confiar no interesse das três companhias em bem resolver o assunto, por outro lado muito havia a esperar-se "da sabedoria e imparcialidade da comissão do Conselho de Estado", que saberia compreender a situação precária a que chegara Bordéus no decorrer dos últimos quarenta anos, em contraste com a plena prosperidade que gozavam Nantes e Marselha, a primeira devido a suas consideráveis relações com a África Ocidental e outras regiões daquele continente, inclusive Moçambique, e a segunda, em virtude do comércio quase exclusivo que mantinha com o Levante e a Argélia.

E Gallès mais uma vez repelia com argumentos, que de tão repetidos já se iam tornando enfadonhos, a solução que alguns lembravam de tornar Bordéus uma espécie de porto subsidiário de Nantes, por onde seria exportada para o Brasil não só a produção girondina como a da França meridional.

Constara-lhe ainda, afirmava ele, que se cogitava de aparelhar os navios das projetadas linhas transatlânticas de modo a poderem servir tanto ao comércio como à guerra. Contudo, esse plano não chegava a preocupá-lo, pois sabia que o governo estava

rodeado de pessoas capazes, que constituíam “uma garantia segura contra essa navegação bastarda”.

Realmente, o governo francês não poderia, segundo nos parece, dar apoio a tal medida, pela lamentável experiência do passado, porquanto uma das razões do fracasso do serviço de navegação a vapor, instituído em 1840, fora a preocupação de fazer com que as embarcações fossem apetrechadas para a sua transformação, conforme as circunstâncias, em navios de guerra. As próprias companhias inglesas, que nos primórdios de suas atividades marítimas a vapor haviam assumido o compromisso de montar seus navios, com a observância de idênticos requisitos, acabaram por ser dispensadas em breve de tal obrigação pelo governo britânico, que passou a preocupar-se principalmente com o fator velocidade, mais coerente com as exigências de seu comércio exterior (43).

Chegamos, por fim, ao artigo de Gallès publicado na mesma folha de Bordéus, de 4 de junho de 1856, que presumimos ser o último da série que ele então escreveu sobre a linha de navegação a vapor para o Brasil.

Este artigo tinha como finalidade principal indicar o melhor roteiro dos navios que viriam a servir aquela linha, quando estabelecida, os quais, antes de alcançarem nosso país, depois de fazerem escala em Lisboa, deveriam, no parecer de Gallès, parar na ilha de Goréia, situada defronte de Dacar, centro que era essa ilha das relações francesas com a costa ocidental da África. Aconselhava ele, ainda, que as embarcações passassem ao largo da Madeira, Tenerife e Cabo Verde, escalas de uma companhia inglesa de navegação, com resultados certamente deficitários. Do Brasil, onde Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro estavam destinados, pela sua posição geográfica e importância comercial, a constituir o eixo da linha, era imperioso que um ramal se prolongasse até Montevidéu e Buenos Aires, cuja produção e prosperidade não podiam ser menosprezadas.

E discorrendo, em breves traços, sobre as possibilidades que ofereciam as duas cidades platinas ao comércio francês, não deixava Gallès de, mais uma vez, encarecer, com toda a ênfase, a necessidade de ser criada a linha de navegação a vapor a que vinha dedicando “laboriosos estudos”. E, agora, para melhor impressionar seus concidadãos, até a situação financeira do Brasil procurava pintar com cores róseas, acabando por exclamar, enlevado: “Que país... que futuro... principalmente sob a égide de um governo esclarecido e com o apoio de homens eminentes como os que cercam o trono do imperador D. Pedro III!”

(43) Conde de Chasseloup-Laubat, relatório citado.

Entretanto, a causa em que Gallès estava empenhado trouxera-lhe inesperada satisfação, segundo a carta que dirigiu em 23 de maio de 1856 à direção do jornal em que colaborava e publicada no dia seguinte. Graças aos seus artigos sobre a momentosa questão das linhas transatlânticas, então em foco, o Imperador (Napoleão III), informava ele, “acaba, por intermédio de seu ministro de Estado, de conceder-me a honra insigne de *me agradecer pessoalmente* a propósito do que Sua Majestade se digna de chamar minhas *úteis publicações* e que houve por bem considerar como atos de devotamento à sua pessoa”.

E toda a reverência de Gallès transbordava na seguinte transcrição que fazemos, em suas próprias palavras: “L’appréciation de la portée de mes écrits (exprimée dans des termes dont je ne saurais traduire l’exquise délicatesse) si flatteuse quand elle part de si haut, si inattendue quand elle vient visiter, dans son humble cabinet, le publiciste qui sent bien qu’on n’honore, en lui, que la mémoire de son grand maître (H. Fonfrède), cette marque de spéciale distinction prouve que rien n’échappe à la sollicitation du chef de l’Empire”.

E seguem-se outras frases grandiloquentes, próprias do feitio de Gallès, mas não deixa de ser digno de nota o interesse pessoal de que Napoleão III procurava dar mostra, ainda que dentro de um mecanismo meramente burocrático, pelo assunto que há anos era uma de suas grandes preocupações.

É em 1857, como veremos, que através de projeto de lei elaborado pelo Conselho de Estado e submetido, de acordo com as normas legislativas então em vigor, à Câmara dos Deputados, que a navegação transatlântica a vapor virá a converter-se na França em realidade.

E na fase de preparo desse projeto, que não cuidava apenas da linha do Brasil, a primeira a ser estabelecida, mas de todas destinadas a cruzar o Atlântico, já Gallès tomara a iniciativa, segundo nos parece, de dirigir-se àquele alto órgão do governo para oferecer suas idéias sobre o assunto. E estas, desenvolvidas naturalmente num estilo à altura dos títulos com que seu autor se apresentava — “Membre de l’Institut Historique de France et de l’Académie Belge” — encontram-se expostas em opúsculo a que ele deu o pomposo nome de *Mémoire adressé au Conseil d’Etat sur la question transatlantique*.

Não obstante sua tendência para o rebuscado de imagens e enunciação de conceitos não raro de profundidade duvidosa, Gallès realizou, aqui, estudo ordenado e objetivo, a que não faltavam pormenores técnicos e outros elementos ausentes dos artigos que publicou em 1853 e 1856, embora a exatidão de alguns desses dados fosse passível de reparos. Mas o certo é que mudavam os

regimes de governo na França, sucediam-se as administrações, e ele não esmorecia em seu empenho para a criação de uma linha de navegação a vapor que ligasse seu país ao Brasil, tendo Bordéus como ponto de partida. E agora, em 1857, sua *Mémoire adressé au Conseil d'Etat sur la question transatlantique* representaria, sem dúvida, sua contribuição maior para a discussão do problema, cuja solução parecia estar próxima.

Este documento, impresso em Bordéus, é constituído de doze páginas de texto, além de duas mais com a representação gráfica do trajeto que deveria ser observado pelos navios de cada uma das linhas em debate, das quais uma se destinaria ao Brasil, outra, aos Estados Unidos e a terceira, às Antilhas. E ao dirigir-se aos membros do Conselho de Estado, dizia Gallès, inicialmente: "Senhores: estais convocados para elaborar o projeto de lei que deve reger a exploração transatlântica. Os interesses ligados a este grande empreendimento são tão consideráveis, tão múltiplos e de tal modo contravertidos, que a ciência administrativa hesita em sua decisão, e apenas aqueles que perderam as cores no estudo deste imenso problema compreendem a sabedoria de vosso prudente vagar. É por isso que tomo a respeitosa liberdade de oferecer minha humilde achega ao monumento que ides erigir, e é junto a vós, Senhores, que venho cumprir esta missão cívica".

E depois de algumas observações sobre a responsabilidade do publicista ao entrar num debate em que se agitavam os interesses dos povos, acrescentava que, animado pela augusta distinção de que fora objeto a propósito de seus trabalhos sobre a questão transatlântica — e aqui naturalmente queria referir-se à carta em que lhe teria sido manifestado o apreço de Napoleão III — iria tentar expor "friamente" as convicções que o animavam, derivadas de sua "experiência e prática das coisas dalém-mar".

Era de seu conhecimento que três companhias já estariam interessadas no empreendimento: Rotschild, Gauthier Frères, Peréire e Messageries (44). A primeira pretendia a subvenção de 9.800.000 francos; a segunda, a de 11.500.000 francos e a última, a de 16.000.000 de francos.

(44) Em seu artigo de 14 de maio de 1856, publicado em *L'Indicateur*, sob o título "Les paquebots transatlantiques — Trois compagnies em présence", Gallès referia-se a "Rotschild, Gauthier Frères e Messageries Imperiales", como as empresas que estariam decididas a terminar, por entendimento mútuo, "a luta de concorrência que existia entre elas". Pela discriminação acima feita, seriam agora quatro as pretendentes e não três, como Gallès menciona, a não ser que entre duas houvesse ligação que as fizesse aparecer como uma.

E Gallès que em fevereiro do ano anterior pensara, com demasiado otimismo, na possibilidade de constituir-se uma empresa sem qualquer apoio oficial, admitia, agora, que o governo deveria dar preferência à pretendente que lhe apresentasse melhores provas de segurança na prática da navegação de longo curso, sem se preocupar demasiadamente com uma economia que poderia resultar em detrimento do serviço. E lembrava o exemplo da Inglaterra que subvencionava suas companhias transatlânticas com a soma de 26 milhões de francos, apesar de perceber apenas 14 de receita postal.

Embora reconhecesse que as três pretendentes ofereciam todas as condições de honorabilidade e segurança, sendo que em relação a uma delas não podia esquecer-se dos laços de infância que o prendiam aos dois girondinos que honravam a indústria e as finanças francesas (45), entendia ele que “não seria prudente, talvez, entregar tão poderosa influência, confiar monopólio tão extraordinário a uma só e única companhia, a qual, pelo seu grande poderio, representaria, por assim dizer, um *Estado dentro do Estado*, e que, dadas as circunstâncias, teria quase em suas mãos as rédeas da paz e da guerra”. E ao observar que as tendências do governo sobre o traçado das linhas de que se cogitava coincidiam inteiramente com suas idéias sobre o assunto, afirmava não ter a pretensão de haver influído em tal partilha, embora não pudesse ocultar sua satisfação diante da identidade de pontos de vista.

Reivindicava Gallès, como sempre, a linha do Brasil para Bordéus, devendo caber ao Havre a de Nova York e a Nantes, a das Antilhas. E depois de discorrer sobre as características das linhas que teriam como ponto de partida o Havre e Nantes, passava, afinal, a tratar da que ligaria Bordéus ao Brasil, a qual, conforme *croquis* que acompanhava seu estudo, tocaria em Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, prolongando-se, com um serviço de correspondência, até Montevidéu e Buenos Aires. E antes de apontarem ao Brasil, os navios fariam escala, como expusera em seu artigo de 4 de junho de 1856, publicado no jornal *L'Indicateur*, em Lisboa e na Goréia, África Ocidental.

O serviço de navegação da linha do Brasil poderia ser executado, esclarecia Gallès, em navios de cerca de 450 a 500 cavalos

(45) Emile e Isaac Peréire, nascidos em Bordéus, o primeiro, em 1800, e o segundo, em 1806. Figuras importantes do sansimonismo, conta-se entre seus empreendimentos a fundação, em 1861, da “Compagnie Générale Transatlantique”.

de força e de 1.500 a 1.600 toneladas, os quais, com a velocidade de 9 3/4 a 10 nós, realizariam seu trajeto da seguinte maneira:

De Bordéus	a Lisboa . . . . .	3 dias e 06 horas
	a Goréia . . . . .	12 dias e 11 horas
	a Pernambuco . . . . .	20 dias e 02 horas
	a Bahia . . . . .	22 dias e 01 hora
	a Rio de Janeiro . . . . .	25 dias e 07 horas
	a Buenos Aires . . . . .	30 dias e 22 horas

Chegar-se-ia, assim, ao Brasil (Pernambuco) em vinte dias, previa Gallès. E acrescentava: “Eu me lembro de que na minha segunda excursão ao Brasil a travessia levou 78 dias e de que, em minha quinta viagem, contamos nos dedos, endurecidos pela melancolia e o tédio, o 94º dia diante da torre de Cordouan!” (46)

Mas a propósito da capacidade dos navios por ele sugerida, achava que era de seu dever ressaltar: “Se parto das toneladas de 1.500 a 1.600 toneladas para esta linha, não é por temer que maior calado seja um embaraço para os *canaís* da Gironda. Esta velha calúnia é muito usada para que seja útil repisar também a velha verdade de que Bordéus pode perfeitamente receber e expedir navios de 2.400 a 2.500 toneladas; mas conhecendo, por tê-los visitado, estudado e habitado, os países que este serviço está destinado a percorrer, mantenho que a capacidade de tonelage que indico é a que corresponde às necessidades da linha”.

E Gallès passava a expor, mais uma vez, as razões de ordem marítima e comercial que, em seu entender, justificariam a ligação da França ao Brasil, com as escalas indicadas. Mas, realmente, pouco mais fazia do que repetir o que já dissera sobre a matéria, em seus artigos pela imprensa. Acentuava, apenas, a respeito da escala obrigatória em Lisboa, que, na hipótese de os navios partirem de Bordéus com espaço livre, ou de deixarem o Brasil, na viagem de retorno, sem carga completa, encontrariam no porto português valiosa complementação de frete, de passageiros e de correspondência.

Afinal, numa enfática apologia, como era de seu vezo, aos membros do Conselho de Estado, a respeito das responsabilidades que lhes pesavam sobre os ombros, Gallès terminava sua *Memória* encarecendo a importância do encaminhamento ao poder legisla-

(46) Farol construído na embocadura do rio Gironda, no Oceano Atlântico.

tivo de matéria de tão transcendentos resultados, — a fim de que a história pudesse um dia registrar em seus anais: “Protelada pelos franceses durante um quarto de século, a navegação transatlântica nasceu em 1857, sob o reinado de Napoleão III”.

#### 4. O projeto governamental

Dezessete anos haviam efetivamente decorrido da data em que Thiers apresentara o primeiro projeto para o estabelecimento na França da navegação transatlântica a vapor. Em 1853, já Lavollée, ao discorrer sobre as fracassadas tentativas para resolver assunto de tanta magnitude para o futuro das relações comerciais de seu país, escrevia: “É impossível fugir ao desânimo, quando, ao iniciar-se estudo tão difícil e complexo, não se descobrem no *dossier* da questão senão planos irrealizáveis e projetos abortados. Como é que, desde 1840, o governo e as câmaras, os homens mais notáveis da administração, da política, da indústria se têm consumido em trabalhos estéreis, para todas as vezes em que põem mãos à obra, acabarem por decidir sempre o inexequível!” (47)

Finalmente, Napoleão III, em cujo reinado frutificaram abundantemente as idéias progressistas do sansimonismo, anunciava, na abertura da sessão de 1857, a próxima solução do problema, que há tanto tempo desafiava o governo e que se tornara uma questão de brio nacional. E a comissão da Câmara dos Deputados, a que fora submetido o projeto de lei elaborado pelo Conselho de Estado, ao qual já fizemos referência, dizia, por sua vez, em longo relatório, depois de examinar as tentativas anteriores da França para a criação de linhas transatlânticas a vapor: “Se recordamos este passado, por muito penoso que possa ser para o nosso amor-próprio, é porque contém ensinamentos que não devem ser perdidos por nós; (...) e hoje, nas condições favoráveis em que se encontra, o governo que vem pedir que se retome a grande questão dos vapores transatlânticos pode oferecer a tal empreendimento todas as condições que permitirão lutar com os povos que nos ultrapassaram nesta via” (48).

O projeto governamental, extremamente simples, limitava-se a autorizar o Ministro das Finanças a comprometer-se, em nome do Estado, ao pagamento de uma subvenção anual que não poderia, em caso algum, exceder a soma de 14 milhões de francos, para a exploração de três linhas de correspondência, por meio de navios a vapor, entre a França e: 1º) Nova York; 2º) as Antilhas, o

(47) Charles Lavollée, artigo citado.

(48) Conde de Chasseloup-Laubat, relatório citado.

México, Aspinwall (49) e Caiena; 3º) o Brasil e Buenos Aires. Mas a exposição de motivos que acompanhara o projeto, assim como o relatório preparado pelo Ministro das Finanças davam conhecimento do roteiro destinado a cada uma dessas linhas, que, na verdade, coincidia, em seus traços gerais, com o indicado por Gallès, em sua já referida *Mémoire adressé au Conseil d'Etat*. A do Brasil, que seria servida por sete navios de 450 cavalos-vapor, partiria duas vezes por mês de Bordéus para o Rio de Janeiro, com escalas em Lisboa, Goréia, Bahia e Pernambuco. E um serviço anexo uniria o Rio de Janeiro a Montevidéu e Buenos Aires. A linha dos Estados Unidos, com destino a Nova York, teria o Havre como ponto de partida, ao passo que a das Antilhas sairia do porto de São Nazário, em Nantes.

Entretanto, a Comissão que examinava o projeto e que havia discordado de que a linha das Antilhas tivesse início em Nantes, também não concordou que fosse Bordéus o porto de onde saíssem os navios da linha do Brasil, por contrariar isso as correntes de comércio de então. Ninguém desconhecia, argumentava a Comissão, que o Havre, Nantes, Bordéus e Marselha eram os portos que absorviam a maior parte do comércio exterior francês. No que dizia respeito ao Brasil, Argentina e Uruguai, o comércio geral da França com estes países se elevara, em 1855, a 148 milhões de francos. E de uma carga total de 113.310 toneladas de mercadorias, abrangendo as entradas e saídas, 51.820 haviam cabido ao Havre; 48.538, a Marselha; 9.580, a Bordéus; 3.372, a Nantes.

Em face de tais dados estava aquela Comissão convencida, pois, de que Bordéus era um dos portos cujo comércio oferecia menor importância aos países com os quais se desejava estabelecer comunicações rápidas. Evidentemente, dizia ela, a finalidade do projeto não era desviar a corrente do comércio de um porto para outro; não era dividir o volume do tráfico marítimo melhor do que o tinham feito o tempo e os interesses naturais; não estava em jogo, enfim, uma espécie de justiça distributiva entre os diferentes portos, mas sim, mais do que nunca, um grande empreendimento de interesse nacional. O que as estatísticas demonstravam, prosseguia a Comissão, era que quase todo o comércio francês com o Brasil se realizava através do Havre e de Marselha, o que tinha sua razão de ser não só na própria natureza dos produtos objeto das transações, como na posição geográfica desses portos. Se Marselha era o grande entreposto da bacia do Mediterrâneo, onde os cafés e os açúcares do Brasil encontravam plena

(49) Atual cidade de Colon, no Panamá.



expansão, o Havre era beneficiado, sobretudo, pela sua proximidade de Paris, cuja importância industrial aumentava dia a dia.

Estendia-se, ainda, a mesma Comissão sobre os requisitos que os portos deveriam satisfazer e os melhoramentos que, conseqüentemente, exigiriam, para que os serviços fossem executados de acordo com os progressos da navegação marítima, a fim de enfrentarem a concorrência estrangeira, não só quanto à velocidade como quanto ao conforto e dimensão dos navios. Achava, pois, que, em lugar da distribuição de linhas indicada no contrato de concessão instrutivo do projeto, subscrito pelo Ministro das Finanças, seria preferível a concentração de recursos num só porto do litoral, que melhores condições oferecesse para a realização dos trabalhos necessários ao pleno êxito do empreendimento.

E, desse modo, propusera a Comissão ao Conselho de Estado que ao artigo primeiro do projeto de lei fosse acrescido o seguinte parágrafo: "Os serviços destas linhas serão reunidos num dos portos do Oceano ou da Mancha; todavia uma parte do serviço da linha do Brasil e de Buenos Aires poderá ser atribuída a um dos portos do Mediterrâneo". E a Comissão esclarecia que o item final do dispositivo tinha em vista manter a preponderância que a França havia adquirido no comércio entre o Brasil e toda a bacia do Mediterrâneo, preponderância que o estabelecimento de navios a vapor pela Sardenha poderia ameaçar. Uma segunda emenda havia sido proposta, ainda, a qual tinha por fim fazer constar do texto da lei que a subvenção do governo, para a exploração das linhas de navegação projetadas, se limitaria ao prazo de vinte anos.

Julgara a Comissão de seu dever designar três de seus membros para defender junto ao Conselho de Estado as emendas que havia oferecido, mas teve a decepção, que não esconde em seu relatório, de só ver a segunda aprovada. Diante da recusa do Conselho de Estado em dar acolhida à mais importante das duas emendas, alguns membros da Comissão pensaram que melhor "seria postergar a realização do empreendimento do que colocá-lo em condições de tal modo desfavoráveis que só poderiam levá-lo ao fracasso", mesmo porque estavam certos de que um exame mais aprofundado da matéria "conduziria necessariamente o governo, em breve, a reconhecer que o sistema indicado pela exposição de motivos (que acompanhara o projeto) não apresentava qualquer possibilidade de êxito".

Mas outros membros da mesma Comissão da Câmara dos Deputados, e que constituíam a maioria, embora participassem da opinião de seus pares, não julgavam oportuno o adiamento da questão. E isto porque, diante da expansão do comércio exterior

francês e da necessidade de comunicações rápidas que ele impunha, era tempo, enfim, de não deixar que outros povos continuassem a monopolizar as vantagens que auferiam sem cessar “por serem os primeiros informados, os primeiros servidos, numa palavra os senhores da praça”.

Entretanto, o que realmente levava a Comissão, segundo esta informava, a concordar com o andamento do projeto como estava redigido, fora a certeza que lhe tinham dado, nas discussões havidas no seio do Conselho de Estado, de que o governo não se considerava irrevogavelmente vinculado ao documento ministerial em que se estabelecera o roteiro das três linhas de navegação projetadas, podendo, assim, em qualquer tempo, tomar em consideração as objeções que lhe haviam sido feitas.

Em 17 de junho de 1857, após breve marcha parlamentar, era aquele projeto convertido em lei, nos termos da proposta governamental, com o acréscimo apenas da emenda oferecida pela Comissão relatora da Câmara dos Deputados, que fora aprovada pelo Conselho de Estado. Ficou, assim, — recapitulamos — o Ministro das Finanças investido de poderes para conceder, pelo prazo de vinte anos, uma subvenção anual, até a soma de 14 milhões de francos, destinada à exploração de três linhas de navegação a vapor, que ligariam a França: 1º) a Nova York; 2º) às Antilhas, México, Aspinwall e Caiena; 3º) ao Brasil e Buenos Aires. E, conforme o governo já estipulara, a linha de Nova York partiria do Havre; a das Antilhas, de Nantes; a do Brasil, de Bordéus.

## 5. Uma etapa vencida

Com a promulgação da lei de 17 de junho de 1857 estava aberto o caminho para a concretização do velho anseio de Gallès. E até onde teria chegado sua influência para o desfecho que a questão veio a ter? Não nos arriscamos, certamente, a dizer que a campanha que ele desenvolveu, através dos anos, para a criação de uma linha de navegação entre a França e o Brasil, com Bordéus como ponto de saída, houvesse sido decisiva do assunto. Mas de que ela deve ter influído para o rumo que a matéria tomou não pode haver dúvida, como tentaremos recapitular.

Gallès publicara em 1828 seu *Du Brésil* e, naturalmente, jamais deixou arrefecer o prestígio que este livro lhe trouxera, como se depreende dos copiosos louvores, que não poderiam ter sido todos encomendados, com que a imprensa da época o recebeu.

Em 1836, como teremos ocasião de ver em outra parte deste trabalho, foram quatro deputados da Gironda, bem como o Minis-

tro Plenipotenciário do Brasil na França, Conselheiro Luís Moutinho de Lima Álvares e Silva, que declararam haver lido vários escritos de sua lavra, os quais deveriam, segundo lhes parecia, ter contribuído para o desenvolvimento das relações comerciais entre os dois países. No ano anterior, isto é, em 1835, teria ele mantido correspondência com Duchâtel, então Ministro do Comércio, que lhe solicitara, segundo afirmava, sua opinião sobre a maneira de aumentar as relações mercantis entre a França e o Brasil. E Gallès, conforme dizia em artigo publicado no *Moniteur du Commerce*, de abril do mesmo ano, em que pedia o interesse do governo e das câmaras legislativas para o assunto, havia respondido à inquirição ministerial que, para atingir-se aquele objetivo, necessário seria estabelecer uma linha de *paquebots* entre os dois impérios.

Embora Gallès houvesse transcrito, como vimos, parte deste seu artigo de 1835 no primeiro de uma série que escreveu em 1856, em *L'Indicateur*, de Bordéus, encarecendo a importância de uma linha de navios a vapor entre seu país e o Brasil, não nos parece que, naquele remoto ano, já ele pleiteasse o estabelecimento de uma linha de embarcações desse tipo. A revolução da navegação a vapor, de longo curso, estava ainda em seus primórdios e a própria Inglaterra, com todo seu poderio marítimo, só em 1838 viria a cruzar o Atlântico com navios construídos segundo os princípios de Fulton.

Aventuramo-nos, assim, a dizer, por desconhecermos o inteiro teor de seu artigo de 1835, que a linha de *paquebots* que Gallès naquela altura pleiteava para ligar a França ao Brasil, como elemento de expansão entre as duas nações, seria uma linha dos navios mercantes tradicionais então em curso, movidos a vela. Mas para melhor compreender-se seu apelo, deve ter-se presente que a instituição de linhas regulares de navegação entre os diferentes países é de data relativamente recente. As primeiras foram estabelecidas entre a América do Norte e a Europa, de 1830 a 1835. Até então, as viagens marítimas eram acertadas com os armadores ou capitães dos navios mercantes, que faziam vela para o lugar desejado (50). Mas o acordo dependia, em grande parte, das mercadorias a serem transportadas e da possibilidade de se encontrar, no lugar de destino, carga ponderável para a tornaviagem.

Releva observar, aliás, que o sistema protecionista da França, que era talvez o mais rigoroso da Europa e que só em 1860 foi sensivelmente atenuado com o tratado de comércio assinado com

(50) G. Clero-Rampal, *Les Navires*, Paris, 1922, pág. 115.

a Inglaterra, muito concorria para o atraso de sua marinha mercante. E esse sistema restritivo atingia particularmente o Brasil, cujos principais artigos de exportação — café e açúcar — eram produzidos também pelas colônias francesas das Antilhas e do Oceano Indico.

Eis porque, segundo Horace Say, de 996 navios de comércio que haviam partido da França para o Brasil, no decênio de 1827 a 1836, apenas 567 eram franceses. E na comparação do movimento anual, nos extremos desse período, mais evidente se torna a decadência da marinha mercante da França: enquanto de 76 navios expedidos em 1827 daquele país para o Brasil 63 traziam a bandeira francesa, de 114 saídos em 1836 apenas 57 arvoravam o pavilhão tricolor (51). É que, dada a competição dos produtos brasileiros com os coloniais franceses, os navios da França tinham naturalmente dificuldades em encontrar carregamento para as viagens de regresso, o que tornava os transportes muito mais dispendiosos. Daí a interferência da marinha mercante de outras nações, cujos navios transportavam carregamentos de vinho de Cete e de Bordéus para o Brasil, levando para seus países o açúcar e o café que a França repelia de seu consumo.

Mas se em 1836 dos 114 navios saídos da França para o Brasil apenas 57 pertenciam àquele país, em 1850 a situação não havia melhorado. Neste ano entraram, efetivamente, no porto do Rio de Janeiro 926 navios estrangeiros, dos quais somente 50 eram franceses, pertencendo, dos restantes, 316 aos Estados Unidos da América e 188, à Grã-Bretanha, o que bem demonstra a intensidade das relações comerciais do Brasil com aquelas duas nações. E a publicação oficial de onde extraímos tais elementos comentava: "Em toda a parte a marinha parece encontrar-se atualmente em vias de aperfeiçoamento; mas em nenhum lugar se pode chegar melhor a essa conclusão do que no Rio de Janeiro, onde se diria que as marinhas mercantes de todos os países têm encontro marcado. A dos Estados Unidos, entre outras, apresenta hoje navios a vapor de uma beleza e de um acabamento que nada podem deixar a desejar, ao que se deve acrescer a segurança e a rapidez de seus trajetos" (52).

O comércio da França com o Brasil fazia-se, então, principalmente, através dos portos do Havre e de Marselha, sendo modesta a participação de Bordéus no embarque direto de seus vinhos para o nosso país. E o Havre empenhava-se em melhorar sua frota, tanto no que dizia respeito à marcha como às condi-

(51) Horace Say, *op. cit.*, págs. 192 e 193.

(52) *Annales du Commerce Extérieur — Ministère de l'Agriculture et du Commerce — Brésil, faits commerciaux*, n° 7, março de 1852.

ções de carregamento das embarcações, substituindo seus antigos navios por *clippers* modernos. Aliás, segundo a já citada publicação oficial, aquele porto “havia compreendido que uma das primeiras necessidades do Brasil era a imigração e que, assim, procurava pôr sua navegação em harmonia com tal objetivo”. Mas, como vimos, só anos depois veio a lançar-se na aventura dos transportes transoceânicos a vapor, com desanimadores resultados.

Entretanto, Gallès não esmorecera em sua campanha pela ligação marítima de Bordéus ao nosso país. E ao dizer, em artigo publicado em *L'Indicateur*, de 28 de junho de 1853, dedicado ao Uruguai (53), que o porto da Gironda esperava “com ansiedade” a linha transatlântica do Brasil, a respeito da qual “vinha há três anos escrevendo” — portanto desde 1850 — já sua pretensão era claramente pelo estabelecimento de um serviço de navios a vapor.

Mas nessa luta, pelo menos quanto ao destino que a linha deveria ter, parece que ele estava sozinho. Exatamente em outubro de 1851, a Câmara de Comércio de Bordéus, com a qual é de supor que Gallès mantivesse relações, nomeava uma comissão com a incumbência especial de procurar os meios para dotar, o mais prontamente possível, o porto daquela cidade “com uma ou várias linhas de *paquebots* transatlânticos”. No mês seguinte a comissão apresentava o seu relatório e nele propunha o estabelecimento de um serviço de seis navios a vapor, de 400 cavalos de força, destinado a ligar Bordéus ao porto de Chagres, na Colômbia, com escalas no Ferrol e na Martinica. Esta linha, “a mais importante de quantas poderiam ser criadas”, no entender da comissão, seria complementada por duas auxiliares, que cobririam quase todos os portos do mar das Antilhas. E na ata da sessão da Câmara de Comércio de Bordéus, realizada a 29 de novembro de 1851, para seus consócios tomarem conhecimento das conclusões daquele relatório, o nome do Brasil nem sequer chegou a ser mencionado (54).

Mas esse movimento parece não haver produzido qualquer resultado, embora a Câmara de Comércio tivesse acreditado um de seus membros junto aos ministros da Marinha, das Finanças e dos Trabalhos Públicos, com a missão de “solliciter l'appui du Gouvernement, pour arriver à l'établissement d'une ligne de paquebots à vapeur transatlantique, entre Bordeaux et le golfe du Mexique” (55).

(53) O título do artigo era: “*Considérations générales sur la République de l'Uruguay (Plata)*”.

(54) *Extraits des procès-verbaux, lettres et mémoires de la Chambre de Commerce de Bordeaux*, 2<sup>e</sup> série, 2<sup>e</sup> vol., Bordéus, 1851, págs. 407-408.

(55) *Ibid.*, págs. 428-424.

As tentativas para a criação de linhas transatlânticas a vapor entre a França e as Américas haviam fracassado inteiramente, como vimos, em 1840, 1845 e 1847, sob o reinado de Luís Filipe, tão conturbado por dissidências políticas. Mas o problema viria a receber novo alento em 1853, como também já nos foi dado expor, quando Napoleão III resolveu tomar especial interesse pela sua solução, coerente, aliás, com o que proclamara em célebre discurso pronunciado em outubro do ano anterior em Bordéus, ainda como presidente da II República, quando reconhecera, ao traçar o programa do futuro Império, a necessidade de aproximar os portos do oeste da França ao continente americano, através de comunicações rápidas que ainda lhe faltavam (56).

Foi então que Gallès voltou a defender pelos jornais *La Gironde* e *Mémorial Bordelais* o estabelecimento da linha marítima a vapor entre Bordéus e o Brasil, ocasião em que, segundo suas palavras, lhe fora permitido articular sua opinião pessoal junto ao governo, tendo trocado correspondência nesse sentido com o próprio Ministro da Marinha, Theodore Ducos, com quem há muito parecia manter relações.

Entretanto, a história repetia-se em 1853, quando antigas rivalidades entraram de novo em choque, impossibilitando a conciliação de pretensões opostas. E enquanto isso ocorria na França, estabelecia-se em Liverpool, Grã-Bretanha, a segunda linha regular transatlântica de vapores para o Brasil, inaugurada com navio batizado com o singular nome de "Brazileira", que deu entrada na Guanabara na noite de 19 de setembro de 1853 (57). E meses depois, isto é, em 1º de julho de 1854, chegou também ao Rio de Janeiro o paquete português "D. Maria II", que sob a responsabilidade da "Companhia Luso-Brasileira" iniciava o serviço de

(56) Pierre de La Gorce, *op. cit.*, 2º vol., págs. 97-98.

(57) O *Jornal do Commercio*, de 20 de setembro de 1853, dá notícia da chegada do navio ao Rio de Janeiro nos seguintes termos: "Entrou ontem à noite o paquete a vapor inglês BRAZILEIRA, procedente de Liverpool em 26 dias, e da Bahia em 78 horas. Não foi visitado, e apenas pudemos saber que na Europa nenhum acontecimento de importância tinha ocorrido." Em seu suplemento, da mesma data, aquela folha oferece, porém, maiores pormenores da viagem do "paquete a hélice BRAZILEIRA, da Companhia de Liverpool". O *Diário do Rio de Janeiro*, ao informar no dia 20 (suplemento) a chegada do navio, refere-se a ele com o nome de "Brasileiro", como, aliás, o faz o Barão do Rio Branco, em suas *Efemérides*. Mas a denominação que o *Diário do Rio de Janeiro* lhe dá, em seus anúncios marítimos dos dias 20, 21 e 22, é de "Brasileira". Acreditamos que a embarcação houvesse sido batizada assim pela companhia britânica, em virtude de no idioma inglês a palavra *ship* (navio) ser feminina.

mais uma linha a vapor entre a Europa e nosso país, tendo realizado a viagem em 23 dias, todas as escalas incluídas (58).

Era pela Inglaterra, porém, com perda de tempo e gastos consideráveis, que se fazia em boa parte, nessa altura, o transporte para o Brasil de mercadorias e passageiros do sul da França, da Suíça, da Alemanha e da Itália, por falta de porto francês, convenientemente situado, que pudesse oferecer as condições de rapidez dos *steamers* britânicos (59). Tentaram, é certo, Louis Arnaud, Touache Frères & Cie. resolver, então, esse problema, por sua conta e risco, com a criação de uma linha de navios a vapor entre Marselha e o Brasil, mas sua estréia, com o barco "L'Avenir", foi, como vimos, realmente desastrosa.

Mas, no cômputo geral das operações, Marselha e o Havre continuavam a ser os portos por onde se realizava o maior vulto do comércio direto entre a França e nosso país. Basta dizer que de 120 navios que entraram na França em 1854, com carregamentos do Brasil, 59 aportaram em Marselha, 44, no Havre, e 17, em Nantes. Bordéus nenhum navio recebeu e de lá também apenas um partiu com destino a portos brasileiros (60).

Compreende-se, assim, a persistência com que Gallès se batia pela criação de uma linha de navegação a vapor entre aquela cidade e nosso país, obrigada como se via a região da Gironda a valer-se de outros portos para o transporte de seus produtos, com o encarecimento decorrente da interferência de terceiros. E, dessa maneira, deixavam de ser aproveitadas as perspectivas de expansão do comércio francês, que ofereciam Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. Mas até Belém do Pará, que em movimento comercial com o exterior era, então, o quinto porto do Brasil, podia ser considerada boa praça, tanto assim que pessoa que supomos fosse o representante consular francês naquela cidade escrevia em janeiro de 1854: "De todas as bebidas transportadas para o Brasil, os vinhos de Bordéus, saudáveis e de bom paladar, são os que mais convêm ao clima do país. Os médicos aconselham seu uso contra as febres intermitentes — as únicas endêmicas — e os brasileiros preferem-nos sempre que os podem encontrar; infelizmente, não é trazida nem a décima parte do que podia ser consumido. Ao enviar seus vinhos, suas aguardentes, Bordéus poderia remeter, com vantagem, tudo que fornecem os portugueses em frutas, legumes, salgados, conservas". E mesmo a faiança, que se fabri-

(58) *Jornal do Commercio*, de 1º de julho de 1854, suplemento.

(59) *Annales du Commerce Extérieur — Ministère de l'Agriculture et du Commerce — Brésil, faits commerciaux*, nº 8, de março de 1855.

(60) *Ibid.*, nº 9, de junho de 1856.

cava em Bordéus, estava em condições de concorrer com a de origem britânica (61).

Mais grave, porém, era esta informação dada pelo mesmo agente consular: “É de se notar que a não ser os navios que transportam vinhos, azeite ou sal, nossas embarcações nunca trazem mais do que um terço de sua capacidade. Para completá-la recorrem a pedras; ora, como a cal faz falta neste país, pedras calcárias, mármore, bem como tijolos e pedregulhos poderiam constituir um bom fundo de carga” (62).

Recomendação semelhante — diga-se de passagem — já fora feita em fins do século XVIII por Azeredo Coutinho: “As naus de Sua Majestade que vão e vêm do Brasil, ordinariamente vêm quase vazias, e só trazem por lastro alguma pedra ou alguma velha artilharia. No Brasil há muita falta de pedra calcária, principalmente nas capitânicas de beira-mar; quase toda a cal que ali se fabrica é de ostras e mariscos, e essa muito inferior. Seria muito útil que aquelas naus levassem todo o seu lastro e ainda mais, de pedra calcária, de que tanto abunda muita parte deste Reino, para lá se calcinar e fazer a cal, ao menos para as obras reais daquelas praças (...)” (63).

É em 1856, como vimos, que Gallès intensifica, através dos artigos que escreveu em *L'Indicateur*, de Bordéus, sua campanha pela imprensa para a criação da linha transatlântica do Brasil, momento em que o assunto da ligação da França às Américas por navios a vapor estava novamente em foco nos círculos parlamentares e administrativos de sua pátria. E a esse propósito escrevia José Marques Lisboa, chefe da Legação brasileira em Paris, em ofício de 6 de outubro de 1856, endereçado ao “Ministro dos Estrangeiros, José Maria da Silva Paranhos: “A comunicação por vapores entre a França e o Brasil não tardará a ser regularizada com a intervenção e auxílio deste Governo. Consta que o Imperador Napoleão quer que, antes do fim deste ano, se tome uma decisão sobre os paquetes transatlânticos, o que muito tem avivado os esforços das diversas companhias que pretendem obter a respectiva subvenção” (64).

Mas pelo que se depreende da leitura de seus artigos, Gallès não estaria, a princípio, muito ao corrente do que se passava em

(61) *Ibid.*, nº 8, de março de 1855.

(62) *Ibid.*, *ibid.*

(63) “Ensaio econômico sobre o comércio de Portugal e suas colônias”, in *J. J. da Cunha de Azeredo Coutinho (1794-1804)*, com apresentação de Sérgio Buarque de Holanda, São Paulo, 1966, pág. 135.

(64) Arquivo Histórico do Itamarati — “Legação Paris — Ofícios” — 225-1-16 (1856 — 1ª Seção, nº 70).





Paris, chegando a demonstrar claramente sua descrença na ação governamental, o que não era fora de termos, em face dos fracassos anteriores das iniciativas oficiais. Daí sua idéia da criação de uma empresa para a exploração daquela linha, empresa constituída exclusivamente de capitais privados, com navios próprios, sem qualquer auxílio do Estado. E seu entusiasmo por esse plano levava-o até a dizer que o estabelecimento de tal serviço faria de Bordéus o centro comercial da França, podendo mesmo vir a ser suprimida a linha de navios a vela que existia entre o Havre e o Brasil.

Tratava-se, sem dúvida, de previsão altamente imaginosa, dada a importância do comércio mantido entre a França e nosso país através do Havre, cujo volume chegava a suplantiar, com falha de um ou outro ano, o do realizado por intermédio do próprio porto de Marselha. Mas, por outro lado, não se pode deixar de reconhecer que Gallès previu — confirmando, de certo modo, a “experiência e prática das coisas de além-mar”, de que ele se vangloriava — o fracasso da empresa de navegação fundada em 1856 no Havre pela “Compagnie Franco-Americaine”, com navios a vapor de tonelagem acima da necessária, em sua opinião, para os transportes a que se destinavam.

E era a essa empresa que naturalmente José Marques Lisboa queria referir-se em officio dirigido em 1º de maio de 1857 ao Ministro José Maria da Silva Paranhos, onde dizia: “Ainda não foi resolvida a competição das linhas transatlânticas, mas fora de dúvida me parece que, para a do Brasil, acolhida não será a companhia que, nessa expectativa aliás, tão ruinosos ensaios fez com as irregulares viagens de seu vapores, os quais definitivamente retirou da encetada carreira entre o Havre, Pernambuco e Rio de Janeiro” (65).

Mas se Gallès sempre se bateu pela criação do serviço de navegação a vapor entre Bordéus e o Brasil, em determinado momento, quando pensamos que estaria melhor informado do que se discutia em Paris, passou a discorrer, também, sobre as demais linhas projetadas, e rigorosamente dentro do ponto de vista governamental, embora viesse a atribuir essa identidade de idéias a mera coincidência, com a qual não deixava de gozizar-se.

É de notar-se, aliás, que mais tarde ele alegará, em diferentes ocasiões, haver tido “a insigne honra” de ser convidado, em maio de 1857 — o que nos parece pouco provável — para discorrer sobre o estabelecimento das linhas transatlânticas perante comis-

(65) Arquivo Histórico do Itamarati — “Legação Paris — Officios” — 227-1-10 (1849-1859 — 4ª Seção, nº 8).

são da Câmara dos Deputados, que então examinava o assunto. Se pomos em dúvida tal convite, que, a rigor, não poderia haver sido endereçado apenas ao colaborador de *L'Indicateur*, mas também a outras pessoas que se interessavam pelo assunto, — o que não condiz com a rapidez com que se processou o andamento do projeto oficial — não afastamos a hipótese de que o articulista de Bordéus houvesse conseguido acesso àquela Comissão, por iniciativa própria, ou graças à intervenção, bem viável, de algum deputado da Gironda, seu correligionário.

Seja como for, a fidelidade de Gallès à idéia da criação de uma linha transatlântica a vapor entre a França e o Brasil, que partisse de Bordéus, manteve-se inabalável através dos anos. Recorreu ele, em diferentes administrações, a dignitários do poder para atingir seu objetivo, e usou, nos trabalhos que escreveu, de todos os argumentos possíveis, alguns de discutível validade. E embora os dados numéricos de que se servia para ressaltar a importância das relações comerciais entre os dois países não fossem dos mais exatos, força é convir que suas estimativas não pecavam por exagero, mas sim por falta de atualização, que não seria muito viável nem para a época, nem para o local.

E não se pode afirmar que, a despeito da luta que se travava entre os principais portos franceses para a obtenção das linhas transatlânticas a vapor, Gallès defendesse causa cujo mérito saltasse aos olhos. Tanto nos projetos de 1840, quanto nos de 1845 e 1847 a linha do Brasil era destinada invariavelmente a São Nazário, *avant-port* de Nantes, na embocadura do rio Loire. E quando a questão voltou a ser agitada em 1853, sob o impulso de Napoleão III, possivelmente com a já tradicional distribuição dos serviços marítimos, mais uma vez se fez presente, como já observamos, a intransigente rivalidade entre os portos.

Lavollée, ao examinar a situação, em seu já citado artigo na *Revue des Deux Mondes*, manifestava-se, então, inteiramente contrário à descentralização das linhas projetadas, que, em seu parecer, deveriam ser concentradas num só porto da Mancha, ou seja, no Havre. “Com efeito”, dizia ele, “não é suficiente conhecer o número de toneladas transportadas de um lado ou de outro; o que é necessário, sobretudo, é ter em vista a natureza das mercadorias que estas toneladas representam, particularmente à saída da França. Ora, não é sabido que os tecidos e produtos de luxo, cujo transporte procuraria o frete da navegação a vapor, são expedidos pelo Havre? Não se sabe também que os passageiros que chegam do exterior à França se dirigem em sua maioria a Paris? Resulta, assim, que o comércio transatlântico que se efetua pela Mancha é muito mais importante para uma linha de pa-

*quebots* que o comércio das praças situadas às margens do Oceano ou do Mediterrâneo”.

E, de certo modo, a esta mesma conclusão também chegaria a comissão que foi encarregada de examinar o projeto que em 1857 o governo francês encaminhou à Câmara dos Deputados, quando, pela primeira vez, era atribuída a Bordéus, em documento oficial, a linha do Brasil, ao que não seria estranha, é lícito supor, a longa campanha de Gallès. É verdade que aquela comissão, na emenda apresentada ao projeto, e que não foi aceita, com grande mágoa sua, pelo Conselho de Estado, propunha que os serviços das três linhas em discussão fossem reunidos num só porto do Oceano ou da Mancha, podendo uma parte do serviço da linha do Brasil e de Buenos Aires ser dada a um dos portos do Mediterrâneo, o que valia dizer, a Marselha.

Mas se a comissão da Câmara dos Deputados não concordara que a Nantes e a Bordéus, os dois portos, sob o ponto de vista comercial, mais importantes do Atlântico, fossem destinadas, respectivamente, as linhas das Antilhas e do Brasil, por falta de movimento que as justificasse, muito menos podia ela pretender que a um ou a outro desses portos fossem entregues todas as linhas projetadas. E, na Mancha, só o Havre se apresentava, de fato, em condições de atender aos requisitos desejados.

Entretanto, aquela comissão não voltaria certamente atrás, como deixou bem claro, não fosse o receio de provocar o postergamento indefinido de questão de que tão visivelmente dependia o futuro do comércio exterior francês.

Ponderáveis que fossem os argumentos não só de Lavollée, em 1852, como da comissão da Câmara dos Deputados, em 1857, para a centralização das linhas transatlânticas a vapor num só porto, não deixam, por outro lado, de indicar percepção mais íntima dos interesses que a matéria envolvia as seguintes palavras de Gallès, em sua *Mémoire adressé au Conseil d'Etat*, após manifestar-se pela divisão das três linhas pelos portos do Havre, Nantes e Bordéus: “Eis a distribuição que as imposições geográficas, as necessidades do país indicam à equidade do governo; ei-la, não como pretendem as paixões e as exigências dos portos rivais, mas como decorrência das condições econômicas e verdadeiramente práticas que a grande exploração demanda”. Não se tratava, pois, apenas de mera questão de justiça distributiva entre as praças de comércio interessadas, como se argumentava, mas sim de mais amplo problema de integração geo-econômica, dentro do panorama geral da época.

Não se pode deixar de estranhar, contudo, a ausência de Marselha no projeto de 1857, quando aquele porto, o de maior movimento da França, sempre fora contemplado com uma das

linhas previstas nos projetos governamentais de 1840, 1845 e 1847. Mas essa lacuna talvez decorresse do fato de já então funcionar em Marselha a companhia de navegação fundada por Louis Arnaud, Touache Frères et Cie., com capitais privados, que explorava, aos azares da fortuna, é certo, o serviço do Brasil.

## 6. Previsão confirmada

Promulgada em 17 de junho de 1857 a lei fundamental para o estabelecimento da navegação transatlântica a vapor na França, foi a linha de Bordéus, com destino ao Brasil, a primeira a ser inaugurada, embora isso só tivesse ocorrido em maio de 1860, ano em que, por coincidência, fora assinado, a 23 de janeiro, o tratado comercial entre a Inglaterra e a França, que atenuava sensivelmente os rigores da política aduaneira deste país (66).

A concessão para a exploração daquela linha de transporte coube à *Compagnie des Services Maritimes des Messageries Impériales*, importante empresa de navegação, que iniciara suas atividades no ano de 1852 em Marselha, com a exploração, autorizada pelo governo, do serviço postal marítimo do Mediterrâneo.

O primeiro navio da linha do Brasil deu entrada no Rio de Janeiro a 16 de junho de 1860, conforme noticiava o *Jornal do Commercio*, do dia 17: "O vapor Guienne (67), da nova linha transatlântica francesa, entrou no nosso porto ontem ao amanhecer, inaugurando assim brilhantemente o serviço postal contratado pela *Compagnie des Messageries Impériales* com o governo francês, e assegurando-nos mais uma comunicação mensal, rápida e regular com o continente europeu. O vapor Guienne, que fez a viagem de Bordéus ao Rio em vinte e dois dias e nove horas, compreendidas todas as escalas, é um excelente navio, da força de 570 cavalos, de primeira marcha, e de magníficas acomodações. Saudando esta nova linha, confiando que a regularidade de seu serviço corresponderá ao que dela se espera, e desejando-lhe a maior prosperidade, não nos esqueceremos da linha inglesa de Southampton, que iniciou a navegação a vapor com o Brasil, que tão bons serviços nos tem prestado, e que se tornou digna de elogios por sua nunca desmentida pontualidade" (68).

(66) Autor da obra *Examen du système commercial connu sous le nom de système protecteur*, publicada em 1853, Michel Chevallier, antigo sansimonista, grande defensor da liberdade de comércio, teve participação preponderante, com Richard Cobden, do lado inglês, na elaboração daquele tratado.

(67) A ortografia exata, alterada no noticiário do jornal, era "Guyenne".

(68) Nesta altura não mais existia a linha de Liverpool, a qual encerrara suas atividades em 1855. Ver Richard Graham, *Britain &*

E em 13 de outubro, também de 1860, chegou ao Rio de Janeiro o vapor auxiliar "Saintonge", de 250 cavalos de força, que dava início ao serviço do Prata, em complemento da linha transatlântica Bordéus—Brasil, a que outros navios, como o "Béarn" e o "Navarre" eram em breve incorporados (69).

A subvenção estabelecida pelo governo francês para a exploração desta linha foi inicialmente fixada em quatro milhões e setecentos mil francos, a qual, em face dos compensadores resultados que o serviço proporcionava, pôde ser progressivamente reduzida a menos de um milhão de francos, até sua integral supressão (70).

Mas particularmente grato deveria ser a Gallès o testemunho que do resultado do empreendimento dava o Ministério da Agricultura e do Comércio, de seu país, em publicação de fevereiro de 1863:

*"Linha de paquebots a vapor de Bordéus.* Previa-se para a linha francesa de *paquebots* a vapor grande êxito tão logo ela se estabelecesse e este êxito apresentou-se, realmente, mais cedo e mais completo do que era de esperar: o acolhimento foi o mesmo tanto no Prata como no Brasil. Os passageiros e os fretes afluíram além da capacidade dos navios e em cada viagem houve recusas motivadas por falta de espaço. Lucros foram obtidos onde a administração de Southampton parece haver encontrado prejuízos, diferença esta que pode ser explicada assim: menor subvenção; passageiros todos de primeira classe a bordo dos vapores ingleses, ao passo que a terceira classe constitui em parte a razão da popularidade de nossa linha; falta de frete para Southampton e Londres, uma vez que nenhuma destas cidades é mercado quer para o café, quer para as outras produções do Brasil. Enfim, os passageiros menos abonados temem as despesas de estada na Inglaterra, enquanto que todos eles durante o inverno querem evitar a Mancha e os nevoeiros frios do Norte" (71).

E três anos mais tarde, ao discorrer sobre a crise por que passavam, então, os veleiros de Havre, nos quais excepcionalmente

*the Onset of Modernization in Brazil — 1850-1914*, Cambridge, University Press, 1968, pág. 90.

(69) *Jornal do Commercio* dos dias 14 e 20 de outubro de 1860 e *Diário do Rio de Janeiro* de 20 de março de 1861.

(70) Ambroise Collin, *La navigation commerciale au XIX siècle*, Paris, 1901, pág. 202.

(71) *Annales du Commerce Extérieur — Ministère de l'Agriculture et du Commerce — Brésil, faits commerciaux*, n° 14, de fevereiro de 1863.

embarcavam passageiros, confirmava a mesma publicação oficial: "Quanto aos vapores de Bordéus, o êxito foi completo. Sua regularidade, mais precisa que a dos *steamers* de Southampton, a segurança que eles oferecem, sem que acidente algum lhes tenha ocorrido, adquiriram a confiança geral e desmoralizaram a antiga prevenção que consiste em crer que os *paquebots* franceses não podem lutar com os da Grã-Bretanha, quer quanto à aparência, quer quanto à pontualidade" (72).

Elemento interessante para avaliar-se a ascensão do movimento do porto de Bordéus, em relação ao Brasil, depois de dotado de uma linha de navegação a vapor, é a arrecadação de emolumentos efetuada pelo vice-consulado brasileiro naquela cidade, no período de 1856 a 1865, que apresentamos no quadro abaixo, juntamente com a dos vice-consulados do Havre, Marselha e Nantes (73). Essa arrecadação acha-se expressa em pesos fortes, moeda em que eram percebidos, então, os emolumentos consulares do Brasil no exterior (74).

Anos	Vice-Consulados			
	Havre	Marselha	Bordéus	Nantes
1856	1.303	358	79	44
1857	1.398	327	164	77
1858	1.446	568	230	63
1859	1.613	1.769	141	68
1860	1.208	1.281	834	46
1861	1.272	1.430	1.144	45
1862 (2º sem.)	713	578	569	31
1863	1.286	960	1.273	31
1864	1.547	821	1.071	31
1865	1.579	742	1.108	20

(72) *Ibid.*, nº 15, de agosto de 1866.

(73) Arquivo Histórico do Itamarati — "Legação Paris — Offícios" — 227-1-10 (1849-1859 — 4ª Seção) e 227-1-11 (1860-1878 — 4ª Seção).

(74) O Decreto A, de 9 de setembro de 1837, que alterou o Decreto A, de 14 de abril de 1834, o qual mandava executar o Regimento dos cônsules brasileiros em países estrangeiros, baixou tabela de emolumentos, onde estes figuravam em "pesos espanhóis". Essa tabela foi alterada pelo Regulamento nº 13, de 12 de março de 1838, mantendo-se a cobrança dos emolumentos na mesma moeda. Finalmente, o Decreto nº 520, de 11 de junho de 1847, ao mandar executar

É de se notar que, antes da inauguração da linha de navegação Bordéus—Brasil, já o governo francês promovera junto ao nosso as necessárias gestões para a concessão aos navios da *Compagnie des Services Maritimes des Messageries Impériales* dos mesmos favores de que gozavam os da companhia britânica, *The Royal Mail Steam Packet Company*. As negociações então entabuladas, de que resultou identidade de tratamento às duas empresas, inclusive isenção do imposto de ancoragem, culminaram com a assinatura de uma convenção entre a França e o Brasil, promulgada pelo decreto nº 2.650, de 24 de setembro de 1860, para a regular troca de correspondência entre os dois países (75).

o novo Regulamento do corpo consular do Império, estabelecia em seu artigo 24: "Os emolumentos que competem aos cônsules serão os marcados na Tabela A, em pesos fortes, ou o seu equivalente em moeda do país em que residirem, e não poderão por pretexto algum exigir outros nem maiores emolumentos".

(75) *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros apresentado à Assembléa Geral Legislativa... pelo Cons. António Coelho de Sá e Albuquerque*, Rio de Janeiro, 1861, págs. 58, 59, 63 e anexos nº 59, 65 e 66; Decisões nº 205, de 11 de maio de 1860, e 244, de 6 de junho do mesmo ano, ambas do Ministério da Fazenda.

### III

#### UM CONGRESSO CIENTIFICO E A DISCUTIVEL PARTICIPAÇÃO DE GALLÈS

Membro de “l’Institut Historique de France”, como se intitulou anos antes, em sua *Mémoire adressé au Conseil d’État sur la question transatlantique*, não teria Gallès perdido a ocasião que lhe surgiu em 1861 para participar de evento em que iriam ser discutidos assuntos sobre os quais ele se julgaria, naturalmente, com o direito de manifestar-se.

É que se realizava em Bordéus, em setembro daquele ano, com grande repercussão, um dos congressos científicos que periodicamente ocorriam em diferentes cidades francesas, sob os auspícios do “Institut des Provinces”, estabelecimento declarado de utilidade pública em 1850, do qual o arqueólogo Arcisse de Caumont fora um dos principais fundadores (1).

E Gallès teria comparecido a esse Congresso com um trabalho intitulado *Considérations générales sur le commerce de la France avec l’Empire du Brésil, les États de la Plata et la République d’Haiti*, que, segundo informação constante da brochura em que ele se encontra impresso, fora apresentado em sessão realizada a 26 de setembro de 1861.

Em face, porém, de problema que se nos deparou a respeito da efetiva participação de Gallès em tal Congresso, julgamos conveniente transcrever, na íntegra, para melhor compreensão do assunto, o “avant-propos” com que o editor do mesmo trabalho o prefacia, no folheto publicado:

(1) A. Chéruel, *Dictionnaire historique des institutions, moeurs et coutumes de la France*, 2 vols., Paris, 1855, e *La grande encyclopédie — inventaire raisonné des sciences, des lettres et des arts, par une société de savants et de gens de lettres*, sob a direção de Berthelot e outros, Paris, s.d.



“O Congresso Científico de França, que teve a duração de dez dias, reuniu-se este ano na cidade de Bordéus. Sua abertura foi efetuada na presença do Sr. Prefeito, do Sr. Chefe da Administração Municipal, de altos magistrados, de autoridades diversas e de um considerável auditório. O Congresso compunha-se de seiscientos membros, parte deles vindos de todas as regiões da Europa, entre os quais se distinguiam os mais renomados sábios. A presidência foi ocupada por Sua Eminência o Cardeal Donnet.

As questões mais graves, mais importantes, sobre economia social, agricultura, ciência, artes, indústria, comércio interior e exterior, etc., etc., ali foram discutidas.

Os jornais tinham anunciado que o Sr. Gallès devia usar da palavra sobre a questão das docas; mas quando soube que ela seria tratada pelo Sr. Presidente da Câmara de Comércio seguido pelo ilustre Sr. Couture e pelo Sr. Presidente da Academia, o Sr. Gallès julgou que devia limitar-se ao que se convencionou chamar *seu domínio*: o Brasil, o Prata e o Haiti.

Na última sessão de 26 de setembro, o Sr. Gallès apresentou sua Memória e, entre outras apreciações, os jornais de 28 a 30 (ver *La Gironde* e outras folhas) disseram: “O Sr. Gallès leu no Congresso seu notável trabalho; as minúcias em que ele entrou interessaram vivamente os presentes, que votaram suas conclusões e solicitaram a impressão de seu discurso”.

Ocorre que, em 1952, quando já havíamos iniciado na *Revisita de História* a publicação do estudo que deu origem a este livro, mantivemos correspondência com o Sr. L. Desgraves, chefe, então, da Biblioteca Municipal de Bordéus, a quem solicitamos os dados de que porventura dispusesse sobre Gallès, indicando-lhe, como elemento de pesquisa, sua participação no Congresso Científico realizado em 1861 naquela cidade, conforme tivéramos conhecimento por um dos exemplares de seu trabalho existentes na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

Grande foi nossa surpresa, pois, ao sermos informados pelo Sr. Desgraves de que o nome de Gallès não figurava na lista dos membros que tomaram parte naquele Congresso, constante do primeiro volume do relatório publicado, nem na lista suplementar impressa no final do quinto e último tomo do mesmo relatório. Era certo que o jornal *La Gironde*, de 28 de setembro de 1861, noticiava que o trabalho de Gallès tinha sido apresentado à segunda sessão do Congresso, mas tal trabalho, esclarecia o Sr. Desgraves, não fora analisado “dans les procès-verbaux de la deuxième section (T. II, p. 133-247), ni, à plus forte raison, publié dans les mémoires de cette 2<sup>e</sup> section (T. IV, pp. 1-270)” (2).

E, ao mesmo tempo, enviava-nos o Sr. Desgraves um extrato da nota que *La Gironde* havia publicado na data citada, do

seguinte teor: "O Sr. Gallès leu importante memória sobre o comércio da França com o Brasil e o Prata. O autor estabelece um paralelo entre as relações comerciais da Inglaterra e da França com aquelas ricas regiões. Observa ele, com tristeza, nossa inferioridade e aspira a que novos *steamers* venham em breve aumentar as relações que não podem deixar de ser para o nosso país as mais felizes, as de mais fecundas conseqüências. As particularidades em que entrou o Sr. Gallès interessaram vivamente a sessão, que votou a impressão de seu discurso".

E, agora, em que ficamos? Teria Gallès participado, realmente, daquele Congresso Científico, como membro regularmente inscrito? Ou não terá passado de simples assistente, admitido a ler sua dissertação por mera condescendência e sem maiores efeitos? Mas esta hipótese não deixa de chocar-se com a declaração bem explícita com que Gallès teria iniciado seu discurso, segundo o folheto publicado: "É como membro do Congresso e como delegado do Instituto Histórico de França, que ousou tomar a palavra neste areópago, onde se encontram reunidas as ciências, as artes, o comércio, as letras e a economia social, sob a presidência de um príncipe da Igreja, cujos talentos, tanto quanto sua modéstia vos são bem conhecidos. Se parecesse estranho que um escritor quase obscuro tenha tido a ousadia de elevar sua voz neste esplêndido concerto da inteligência humana, eu responderia que adquirir essa coragem nas lições de meu grande mestre Fonfrède, de ilustre memória, que se resumiam nestas palavras admiráveis: 'Falai, caminhai sem receio, sempre que se trate da prosperidade ou da honra da França'.

Apesar da vaidade, às vezes disfarçada sob falsa modéstia, e mesmo da coragem de afirmar de Gallès, que ressumbram de seus escritos e que poderiam tê-lo levado a mandar imprimir trabalho de ocasião que não tivera o destino que ele lhe atribuíra, já nos parece menos admissível que uma folha local, como *La Gironde*, desse notícia completamente infundada, de imediato contestável, sobre acontecimento corrente de tal repercussão, em cidade cuja população andaria na época por volta de 170.000 habitantes (3).

(2) Os Congressos Científicos, realizados pelo "Institut des Provinces", compreendiam geralmente seis sessões: 1ª, ciências naturais; 2ª, agricultura, comércio e indústria; 3ª, ciências médicas; 4ª, arqueologia e história; 5ª, filosofia, literatura e belas-artistas; 6ª, ciências físicas e matemáticas.

(3) Pelo recenseamento de 1856, a população de Bordéus era de 149.935 habitantes: *Dictionnaire universel théorique et pratique du commerce et de la navigation*, Paris, Guillaumin & Cie., 1859. Ver Henri Sée, *Histoire économique de la France*, 2º vol., Paris, Armand Colin, 1951, pág. 328, nota 1.

E, por outro lado, não se deve esquecer a nota editorial que precede o trabalho de Gallès, no opúsculo publicado no mesmo ano de 1861, onde é evidenciada sua participação na concorrida assembléa de notabilidades. Acresce, ainda, que esta nota reporta-se não só à notícia de *La Gironde*, como à apreciação feita sobre o mesmo assunto por "outras folhas", de 28 a 30 de setembro do referido ano.

Enfim, tudo isto nos leva a pensar que ou por falha de organização, ou por despreço ao trabalho apresentado, ou, ainda, por incompatibilidade que desconhecemos, é que não só a presença de Gallès naquele Congresso, como sua colaboração foram propostas ou inadvertidamente omitidas na publicação posterior dos respectivos anais, que chegaram a integrar cinco volumes, como informou o Sr. L. Desgraves, editados em Paris e Bordéus, de 1862 a 1864.

Mas quer Gallès não tenha efetivamente participado do Congresso em questão, quer tanto sua pessoa quanto seu trabalho é que hajam por qualquer motivo sido ignorados, o certo é que aquele estudo deve ter tido farta divulgação, promovida pelo próprio autor, pois só na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro encontramos três exemplares do respectivo folheto. O primeiro traz a dedicatória: "Respectueux hommage de l'auteur à S. M. L'Empereur D. Pedro II, comme témoignage de son dévouement"; o segundo, com pequena variante no oferecimento, foi dirigido ao Príncipe de Joinville; o terceiro dedicou-o Gallès "à son ami M. Serjo Teixéro de Macêdo", diplomata brasileiro que serviu na França, como já vimos, a quem ele mais de uma vez se referiu com admiração em seus escritos, sem conseguir, quase nunca, grafar-lhe corretamente o nome.

Entretanto, o que se não pode deixar de reconhecer, de imediato, é a mediocridade deste trabalho de Gallès, na parte que se refere ao Brasil. Trata-se, de certo modo, de uma colcha de retalhos de suas manifestações anteriores sobre nosso país, a respeito do qual chega a repetir, quase textualmente, coisas que escrevera em seu remoto livro de 1828, que nem sempre primaram pela exatidão.

Mas antes de entrarmos no exame sucinto de tal trabalho, desejamos desde já esclarecer, pelo papel que parece haver representado na vida de Gallès, como tentaremos oportunamente demonstrar, quem foi Henri Fonfrède, que com tanta reverência seu compatriota mais uma vez identifica como seu "grande mestre".

Henri Fonfrède, filho de pai ilustre, — Jean Baptist Noyer Fonfrède, um dos girondinos que por sua oposição aos montanheses fora condenado pelo Tribunal Revolucionário e executado, com outros companheiros, em outubro de 1793, — nasceu em

Bordéus a 21 de fevereiro de 1788 e faleceu a 23 de julho de 1841, com 53 anos de idade. Defensor ardente da liberdade de imprensa, em que atuava, foi em sua cidade natal, através das páginas de *L'Indicateur*, um dos publicistas que combateram corajosamente as medidas reacionárias do governo de Carlos X, que provocariam sua queda com a revolução de julho de 1830, quando Luís Filipe ascendeu ao trono francês (4).

Mas não foi apenas à política que Henri Fonfrède se dedicou, pois distinguiu-se também, tendo feito escola, como grande defensor da liberdade de comércio entre as nações, quando a França se mantinha apegada a rígido protecionismo, destinado a favorecer, com efeitos não raro contraproducentes pelas represálias que provocava, não só o desenvolvimento de sua indústria, como os seus produtos de origem colonial. Tão significativa foi a campanha de Fonfrède, a favor do liberalismo aduaneiro, que suas palavras eram mais tarde reproduzidas em publicações da "Association pour la liberté des échanges", criada em 1846 em Bordéus, após discurso que Robert Peel pronunciara a 28 de janeiro do mesmo ano na Câmara dos Comuns, no sentido de uma reforma que atenuasse também o rigor da pauta alfandegária britânica (5).

E é numa daquelas publicações que se encontra transcrito um dos trabalhos, onde, sob a epígrafe "As doutrinas proibitivas são absolutas, falsas e ruinosas", que não podia ser mais radical, Henri Fonfrède alinhava as seguintes considerações: "Parece difícil, com efeito, proteger na França a produção de artigos que o solo francês não produz e não pode produzir. A beterraba constitui feliz exceção, mas até o presente não se foi além dela. Que se faz então? Amplia-se ficticiamente o solço da França, acrescentando-lhe, para lá do Atlântico, alguns magros rochedos recobertos de saibro, a que se dá o nome de *colônias*. E para se ter a satisfação de proteger os produtos destas colônias, sobrecarregam-se, com tarifas, todos os produtos similares do mundo; destroem-se nossas relações comerciais com Cuba, o Brasil, o México; com as Índias, a Cochinchina, as Filipinas" (6).

E, na verdade, só a partir de 1860, principalmente após a assinatura de importante tratado comercial com a Inglaterra, é que o protecionismo foi profundamente abalado na França, polí-

(4) Fermin Didot Frères, *Nouvelle biographie générale depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours*, Paris, 1858.

(5) J. C. Paul Rougier, *La liberté commerciale, les douanes et les traités de commerce*, Paris, s.d., págs. 359-360, e Octave Noel, *Histoire du commerce extérieur de la France depuis la Révolution*, Paris, 1879, pág. 83.

(6) *Publications de l'Association pour la liberté des échanges*, Paris, Guillaumin, e Bordéus, Chammas, s.d., pág. 16.

tica liberal essa que acabou por estender-se em breve aos produtos coloniais. Foi no ano seguinte, aliás, que o governo francês, atendendo às reclamações das próprias colônias, concedeu a elas, por lei de 3 de julho de 1861, a liberdade de exportar livremente, sem o controle da Metrópole, todos os produtos de seu solo ou de sua indústria (7).

Depois das palavras introdutórias de seu trabalho, que se poderá admitir, sem maior prejuízo, tenha sido, se não apresentado, pelo menos destinado ao Congresso Científico, realizado em Bordéus, passava Gallès a discorrer sobre o Brasil, com o seu inquebrantável embevecimento.

"O Brasil, Senhores", dizia ele, "não é uma colônia de selvagens, como escreveram alguns espíritos desavisados; trata-se de um império imenso, perfeitamente constituído sob o ponto de vista político, administrativo e comercial. Suas instituições são as mais liberais, as mais sábias que se podem aplicar a um povo jovem". Embora reconhecesse que a escravidão ainda aqui existia em suas lamentáveis condições, a liberdade política e religiosa era, em seu entender, digna da inveja dos países mais civilizados. E de novo ressaltava as dimensões do Brasil, com suas "990 léguas de costa", a que opunha a escassez de sua população, que "segundo os últimos recenseamentos andava por 6.800.000 habitantes", estimativa essa que ele corrigia a tinta, no rodapé da página, alegando erro de impressão, para 8.500.000 (8). Estava certo, porém, de que, com o concurso da imigração e "o serviço dos *steamers* transatlânticos franceses", aquela população se harmonizaria, em breve, com o vasto território do país.

E reafirmando o que anteriormente dissera, ao tratar da navegação transoceânica a vapor, em seus artigos de 1853 e 1856, declarava Gallès que não só todas as nações se encontravam acreditadas junto à corte de D. Pedro II, como nosso país tinha seus representantes junto ao gabinete de todas elas. E acrescentava, com seus freqüentes erros de grafia do nome de diplomatas brasileiros, e, mesmo, com seus não raros exageros de avaliação: "E se a Europa cita, na diplomacia, seus Talleyrand, seus Metternich, seus Palmerston, seus Cavour, seus Antonelli, o Brasil pode, com boas razões, gloriar-se dos nomes de Moutinho (9),

(7) J. C. Paul Rougier, *op. cit.*, pág. 528, e A. C. Tavares Bastos, *Cartas do solitário*, 3ª ed., São Paulo, 1938, pág. 235.

(8) A população de 8.500.000 habitantes é a que mais se aproximava da realidade. O *Anuário Estatístico do Brasil — 1963*, editado pelo Conselho Nacional de Estatística, em seus quadros retrospectivos (pág. 488), estima a população do Brasil em 8.418.000 habitantes para 1860, e em 8.547.000, para 1861.

(9) Ver nota 29, II.

Bento da Silva (10), Teixeira de Macedo (11), Marques Lisboa (12), Calmon Dupin (13), que souberam fazer estimar-se, se não admirar, em Paris, Londres, na Áustria e em Roma”.

Entendia Gallès que a situação do Brasil era de grande prosperidade, salientando que a dívida externa do Império “se atenuava de ano para ano através da amortização; em 1853 importava ela em 6.240.000 libras esterlinas, estando reduzida a 5.000.000 em 1856, e as últimas estatísticas não a indicavam como superior a 4.000.000” (14). Por outro lado a dívida interna fundada atingia 150.000.000 de francos, não se levando em conta uma dívida sem maior interesse (dívida flutuante?), que completava o passivo do Tesouro (15). A receita, que era de 75.000.000 de francos em 1847, já ultrapassava 125.000.000, provindo inteiramente dos direitos aduaneiros, que traduziam o movimento comercial externo (16). E Gallès voltava a exclamar,

(10) Ver nota 38, II.

(11) Ver nota 31, II.

(12) Ver nota 30, II.

(13) Miguel Calmon du Pin e Almeida, Marquês de Abrantes, nascido na Bahia em 1794 e falecido em 1865. Estadista e diplomata do Império, foi Ministro de Estado (Fazenda e Estrangeiros) várias vezes. Exerceu importante missão em 1844, na Europa, junto aos gabinetes de Londres e Paris, no sentido de salvaguardar a independência do Uruguai e do Paraguai, ameaçada pelo ditador Rosas, da Argentina. (Ver A. Tavares de Lyra, “Os Ministros de Estado da Independência à República”, in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, vol. 193; Argeu Guimarães, *op. cit.*, e J. A. Pinto do Carmo, *Ministros da Fazenda*, Rio de Janeiro, 1944.

(14) Segundo Valentim Bouças, o valor da dívida externa do Brasil, em 1853, importava em £ 5.871.700, e, em 1856, em £ 5.493.100; no ano de 1859 subira a £ 6.483.600, para atingir £ 7.655.000 em 1860. *História da dívida externa da União* (1ª parte — 1824-1937), Rio de Janeiro, 1946.

(15) A dívida interna fundada do Brasil andava, em 1859, por 59.473 contos de réis (Amaro Cavalcanti, *Elementos de finanças*, Rio de Janeiro, 1896, págs. 390-391), a qual, convertida ao câmbio médio de 385 réis por franco, daria, para termo de comparação com o montante mencionado por Gallès, 154.400.000 francos. Não há indicação, nos quadros a que recorreremos, do valor das apólices da dívida externa fundada emitidas apenas em 1860, mas sim do valor global da emissão autorizada, que compreende este exercício e outros posteriores.

(16) Em seus cálculos, Gallès deve ter tomado por base a receita orçamentária do Império, inclusive depósitos. Esta receita que, no ano fiscal de 1847/1848 atingiu 24.732 contos de réis, corresponderia a 68.892.000 francos, ao câmbio médio, de então, de 359 réis por franco. No ano fiscal de 1860/1861 a mesma receita somou 53.577

com a mesma ênfase de um de seus artigos de 1856: "Que país!... que futuro!..."

Mas se submetia seus ouvintes, ainda que sucintamente, à aridez de algumas estatísticas, desculpava-se o expositor, é que julgava necessário prevenir os presentes contra o prejuízo de idéias preconcebidas, bem como habilitá-los a melhor avaliar a importância que deveria ser atribuída ao alargamento do círculo das relações comerciais da França com tão imenso império. Tais relações, segundo seus dados, não ultrapassavam, então,..... 85.000.000 de francos (17), "posição bem inferior à ocupada pela Inglaterra". E ao passo que a nação rival enviava anualmente ao Brasil 420 navios, os da França não passavam de 85, o que a colocava, quanto a tonelagem, num lamentável sétimo lugar. Mas se esta comparação, apressava-se ele a dizer, "tem qualquer coisa que faz tremer nossa fibra nacional, mantenhamos a esperança de que a instalação recente de nossos transatlânticos venha a modificar, consideravelmente, dentro de pouco, nossa triste e irritante inferioridade".

E após esta tirada de otimismo, passava Gallès a tratar ligeiramente das "riquezas territoriais do Brasil". O Pará fornecia à França suas madeiras de tintura; Pernambuco, os algodões, de reconhecido renome, bem como os açúcares, "dits moscovade", tão ricos pelo seu grau de doçura, e tão apreciados pelas refinarias francesas. A Bahia era fornecedora de "seus belos açúcares brancos", de seus excelentes tabacos e de seu café, em proporções reduzidas. O Rio de Janeiro, "que chegava a produzir mais de um milhão de sacas deste grão", via engrandecer-se de dia para dia o círculo de sua agricultura cafeeira (18). E a propósito dizia

contos de réis, que dariam 144.412.000 francos, ao câmbio médio de 371 réis por franco. O erro maior de Gallès é de afirmar que a receita por ele indicada provinha exclusivamente dos direitos aduaneiros de importação, quando, na verdade, tais direitos produziram, no ano fiscal de 1847/48, 14.220 contos de réis, e, no de 1860-61, 30.028 contos de réis, em números redondos. Ver *Finanças da União e dos Estados*, Diretoria do Serviço de Estatística, do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, Rio de Janeiro, 1914.

(17) O valor da exportação do Brasil para a França, no ano fiscal de 1860/61, foi de 13.851 contos de réis e o da importação, de 20.534 contos de réis, o que dá o movimento total de 34.385 contos de réis, não muito superior ao que se encontraria se convertido, ao câmbio médio de 371 réis, o total indicado em francos por Gallès. Ver Guilherme Deveza, "Brasil-França", in *História geral da civilização brasileira*, sob a direção de Sérgio Buarque de Holanda e Pedro Moacyr Campos, Tomo II, 4º vol., São Paulo, 1971, pág. 163.

(18) Era, com certeza, à Província do Rio de Janeiro que Gallès queria referir-se, e não à capital do Império. A produção de café da Província fluminense era muito superior, entretanto, à por ele indi-

Gallès que se o governo brasileiro se dignasse conceder algum valor à exposição que estava em vias de enviar-lhe sobre imigração, não duvidava de que os *coolies* da China pudessem um dia substituir, com vantagem, o trabalho desfibrado dos escravos, “que, nascidos sob o sol escaldante da África, conservam no Brasil sua natureza primitiva, tão pobre, tão fraca e tão tristemente sofredora” (19).

Depois de tais considerações, fazia o nosso cronista breve referência às riquezas minerais do país, com algumas confusões geográficas, afirmando — o que devia impressionar deveras seus ouvintes, se é que os houve — que no interior das terras e florestas que percorrera era comum, com a ajuda dum microscópio, distinguir no fundo de alguns regatos, o pó de ouro que seguia o grão de saibro que o arrastava. . .

E fora numa dessas suas andanças, acrescentava, que recebera perto “da montanha de Cubatão, não longe da deliciosa província de São Paulo” (20), aquela hospitalidade primitiva “que se pratica por meio de frugal repasto, em que a banana e a coxa assada de um macaco constituem todo o luxo, que contrasta singularmente com a bacia de prata em que os escravos banham e lavam os pés do viajante”. Era-lhe grato salientar, aliás, que durante as excursões aventureiras, que ousara empreender no interior das florestas do Brasil, de duração nunca inferior a noventa e quatro dias, jamais ele e sua caravana haviam sentido as agruras da fome ou da sede, pois quando seus víveres se esgotavam a bananeira selvagem e milhares de magníficas laranjas silvestres se ofereciam em toda a parte para seu lenitivo.

E havia mais: é que acompanhado duma vintena de homens de trabalho, a quem pagava perto de cinquenta cêntimos por dia, além de sua frugal alimentação, costumava retornar ao Rio de

cada; essa produção teria atingido efetivamente 8.746.361 arrobas no ano fiscal de 1859-1860, total este que corresponderia a mais de dois milhões de sacas de 60 quilos. Ver Stanley J. Stein, *Grandeza e decadência do café*, tradução de Edgar Magalhães, São Paulo, 1961, pág. 63.

(19) Presumimos que Gallès não tenha encaminhado ao governo brasileiro este projeto sobre imigração, pois nenhuma referência a respeito encontramos mais em seus trabalhos. É interessante sua menção aos *coolies* da China, imigração mais de uma vez lembrada no Brasil e tentada em 1855-1856, sem qualquer êxito. Emília Viotti da Costa, *Da senzala à colônia*, São Paulo, 1966, págs. 139-144, e João Cruz Costa, *Contribuição à história das idéias no Brasil*, São Paulo, 1956, pág. 191, nota 144.

(20) Evidente confusão, pela identidade de nome, da província com a capital.



Janeiro com cerca de “uma centena de mil francos de ouro em pó, velhos fragmentos de prata e pedras preciosas”. No entanto, “sozinho”, frisava ele, “nesses lugares desertos que não têm por habitantes senão o tigre, a serpente, o orangotango (21) e alguns hóspedes mais ou menos das mesmas famílias, meus camaradas *armados*, certos da impunidade do roubo de meu pecúlio, bem como do assassinio de minha pessoa, jamais tiveram em vista outro cuidado que o de atenuar minhas fadigas e de me rodear das mais delicadas atenções”.

Mas o nosso visitante voltava a insistir sobre a riqueza do Brasil em pedras preciosas, ouro e prata, que se concentrava, especialmente, nas províncias de “Minas Gerais, São Paulo, Goiás e Mato Grosso”. Entretanto, não fazia senão repetir, quase com as mesmas palavras, o que sobre o assunto expusera em seu livro de 1828.

E diante de tão grande abundância, principalmente de ouro, que o levava a afirmar que o Brasil também tinha “a sua Califórnia”, Gallès, referindo-se ao nosso país, fazia a mais auspiciosa previsão: “braços apenas é que lhe faltam; com braços eu predigo para o Brasil o maior, o mais rico, o mais próspero futuro dos povos da terra!” Pródiga como fora a Providência com este país, acrescentava, que o tinha contemplado com produtos agrícolas e metalúrgicos de tal importância, ainda quis ela premiá-lo com “as esplêndidas e homéricas planícies” existentes no Rio Grande do Sul, as quais continham “fabulosas estâncias”, onde era comum ver-se “tropas de 25 a 30.000 cabeças de bois, vacas, touros e cavalos”, que faziam a riqueza daquelas “belas e grandiosas regiões da América meridional”.

E, finalmente, passando a falar das exportações da França para o Brasil, informava Gallès que elas se constituíam dos vinhos, dos álcoois, das sedas, dos artigos de Paris, de Saint-Etienne, de Lião, de Elbeuf, de Roubaix, além das conservas alimentares de Nantes. Se os vinhos de Bordéus eram consumidos em nosso país em quantidades limitadas, esclarecia, os de Cette e Marselha tinham aqui seus carregamentos inteiramente vendidos, o que se justificava porque seu preparo os tornava semelhantes ao vinho de Portugal, que era a bebida comum do brasileiro. E, nesta altura, fazia ele grave denúncia, levando-se em conta a assembléia a que possivelmente era endereçada: “Nossos vinhos de Champagne teriam, além-mar, um escoadouro considerável, se os exportadores deste produto soubessem manter-se num comércio

(21) Muitos macacos poderia Gallès encontrar nas florestas por onde diz ter andado em nosso país, menos o orangotango, espécie estranha à fauna brasileira.

honesto, leal, ao invés de inundar os portos do Brasil de suas composições farmacêuticas, nas quais entra um pouco de tudo, exceto vinho; esta falta de probidade comercial, que felizmente só se faz sentir nesse artigo, produz um efeito muito desfavorável sobre nosso comércio em geral”.

Mas se a deslealdade de certos produtores e a ausência de um serviço de navios a vapor tinham restringido até dias recentes as trocas comerciais da França com o Brasil, “nosso tratado de comércio com este país”, acrescentava Gallès, “contribui poderosamente para nossa inferioridade mercantil” (22). E, como prova de tal afirmação, bastava-lhe dizer que, apenas no que concernia aos vinhos, os de Bordéus e de Champagne eram taxados no Brasil com direitos ao redor de 80%. “Esta desastrada proibição”, concluía ele, sem mencionar, porém, a elevada tributação que também sofriam os produtos brasileiros em sua entrada na França, “cerceia naturalmente os impulsos do consumo, e nos priva de um mercado que seria enorme se os dois governos acabassem por chegar a um entendimento sobre ponto tão grave, tão importante, que prejudica os interesses das duas nações amigas”.

E com estas palavras encerrava Gallès suas observações sobre o Brasil, passando, em seguida, a discorrer sobre a Argentina e o Uruguai, para chegar, por fim, ao Haiti, que ele mais tarde diria representar na França, na qualidade de cônsul em São Nazário. E era nesta cidade que também exercia, ou tinha exercido, como oportunamente veremos, a função de vice-cônsul do Uruguai.

(22) Os artigos XII, XIV, XV, XVII e ~~XX~~, do Tratado de Amizade, Navegação e Comércio assinado entre o Brasil e a França a 8 de janeiro de 1826, assim como o artigo III dos quatro adicionais e declaratórios subscritos a 7 de junho do mesmo ano, todos eles diretamente ligados aos direitos de importação a que ficavam sujeitos no Brasil os produtos franceses, e na França, os produtos brasileiros, assim como aos tributos em que poderiam incorrer os respectivos navios, tiveram apenas a duração de seis anos, contados da data da ratificação do mesmo Tratado. Continuaram em vigor, por muito tempo, em virtude da cláusula de perpetuidade que lhes foi atribuída, todas as demais estipulações desse Tratado, o que provocaria, no decorrer dos anos, sérios problemas de interpretação, sobretudo no que dizia respeito à extensão das atribuições dos representantes consulares em nosso país. Daí a convenção celebrada a 10 de dezembro de 1860 e promulgada pelo decreto nº 2.787, de 26 de abril de 1861, entre o Brasil e a França, para regular os direitos, privilégios e imunidades recíprocas dos Cônsules, Vice-Cônsules e Chanceleres dos dois países. Ver Antônio Pereira Pinto, *Apontamentos para o direito internacional*, vol. II, págs. 11 e seguintes.

Mas na parte propriamente dedicada aos países da bacia do Prata, ainda no trabalho que vimos examinando, lembrava ele a atuação que dizia haver tido em 1857, junto à Câmara dos Deputados, para o estabelecimento da navegação a vapor entre a França e o Brasil, prolongada, por navios auxiliares, até a Argentina e o Uruguai — quando, reafirmava ele, tivera a honra de ser ouvido e de emitir sua opinião no decurso do debate legislativo sobre a palpitante questão. Embora entendesse em 1857, dizia ainda, que quatro navios seriam o número indicado para ensaiar a linha do Brasil e do Prata, não deixara, então, de também afirmar que se imporia, dentro de pouco, “modificar e dobrar o serviço”, porque as trocas entre a França e aqueles países eram de tal importância que oito paquetes mal dariam para atender às necessidades correntes.

Dezoito meses tinham passado, observava Gallès, “e eis que a Companhia concessionária é obrigada a recusar, a cada saída de Bordéus, duzentas a trezentas toneladas de mercadorias, não obstante o elevado custo do frete e a anomalia chocante do modo de sua percepção, pois é pagável adiantadamente na França”. Além disso, o movimento anual de passageiros entre ida e volta, já podia ser avaliado pelo “extraordinário e imprevisto número de 5.000 pessoas”.

Daí entender que o Congresso Científico faria “coisa sábia, inteligente e patriótica”, atraindo não apenas a gratidão do departamento da Gironda, mas de todo o país, se assinalasse a insuficiência do serviço transatlântico e exprimisse sua aspiração junto ao governo de vê-lo elevado ao número de oito *steamers*, que pudessem executar um serviço bimensal, em condições de satisfazer, no momento, as necessidades da França.

Mas embora seu trabalho, admitia, não fosse mais do que ligeiro resumo a respeito dos países sobre os quais discorrera, sua intenção fora, sobretudo, chamar a atenção do Congresso para a inferioridade do comércio francês com eles mantido. E se alguma coisa havia a condenar, não era apenas “a falta de entusiasmo, harmonia, entendimento”, que impedia a combinação frutuosa das expedições marítimas, mas sim o mal maior representado pela tendência para “as especulações febris”, de que se viam “diariamente tão desastrosos resultados” (23). Isto, quando a missão da Fran-

(23) Ver sobre a extensão que haviam tomado na França, com seus maléficos efeitos, as especulações na Bolsa, Pierre-Joseph Proudhon, *Manuel du spéculateur à la Bourse*, prefácio da 3ª edição, transcrito na 5ª, editada em Paris, Librairie de Garnier Frères, 1857, sendo de notar-se que as duas primeiras edições desta obra foram publicadas anônimas, e, ainda, Pierre de La Gorce, *op. cit.*, 2º vol., págs. 43-44.

ça era “fazer chegar aos trópicos os frutos de sua civilização e fazer apreciar a superioridade de seus produtos”.

E Gallès concluía, com um de seus habituais apelos cívicos: “Tenhamos em mira a grande conquista do comércio do universo; com nossa bela posição geográfica, nossas produções territoriais, nossa zona temperada e nosso gênio nacional, trabalhemos para que a geração atual ou a que nos seguir não se encontre mais em segundo plano, quando se falar do cetro do mundo marítimo e comercial. Esse cetro deve pertencer à França do século XIX!”

## IV

### GALLÈS E O ESCRAVO BRASILEIRO

Em seu livro *Du Brésil*, editado em 1828, Gallès deu, como vimos, seu testemunho a respeito do que presenciara no Rio de Janeiro sobre o tráfico negreiro e as lamentáveis condições do escravo em nosso país. E suas reflexões que, pelo senso de oportunidade e pela exatidão de conceitos, poderiam ser endossadas por qualquer de nossos futuros abolicionistas, justificariam melhor o cognome de “observador filósofo”, com que mais tarde ele próprio se qualificou, do que tudo quanto escreveu após a publicação de seu primeiro trabalho.

É certo que até aqui só temos cuidado das manifestações literárias de Gallès, expressas em prosa. Mas às vezes, como teremos oportunidade de verificar, recorreu ele à poesia — uma poesia de circunstância — para exprimir seus sentimentos em face de certas ocorrências públicas, ora de festiva, ora de infausta natureza. . .

Mas uma de suas produções poéticas foge a essa regra e, se escrita no Brasil, poderia com certeza enquadrar seu autor na época do romantismo, entre os poucos que precederam Castro Alves, como vate dos escravos (1). Difere de forma, sim, mas inegável é que aquela composição nos traz, pela similaridade do assunto, quase de imediato à lembrança “A canção do africano”, a suave endecha de nosso poeta.

“Pensées d'un nègre, esclave, civilisé dans le Brésil” é o título que Gallès deu a seu poema, composto em versos alternados, de doze e oito sílabas (quarenta ao todo), e que, com dedicatória a

(1) Ver, especialmente, *O negro na literatura brasileira*, de Raymond S. Sayers, tradução e nota de Antônio Houaiss, Rio de Janeiro, Edições O Cruzeiro, 1958.

“M. H. Fortoul, Ministre de l’Instruction Publique”, foi publicado em 1852, segundo o catálogo da Biblioteca Nacional de Paris (2). Não deixa de ser curiosa a preocupação de Gallès em atribuir, por uma questão de lógica naturalmente, os “pensamentos” que vão ser enunciados, não a um simples escravo, mas a um escravo “civilisé”, ressalva que, a rigor, não se afeiçoa muito às características da escola romântica.

Mas vejamos, no idioma em que foram escritos, os primeiros lamentos do cativo civilizado no Brasil:

*Mon Dieu! la liberté règne dans la nature;  
Le troupeau bondit dans les près;  
L’oiseau qui vole aux cieus demande sa pâture  
Au bananier de ces forêts;  
Le tigre, de ses cris, perce au loin le silence;  
Le lion rugit aux déserts,  
Il est libre! il est fier de son indépendance,  
Et moi... je suis chargé de fers!...*

E se na poesia de Castro Alves,

Lá na úmida senzala,  
Sentado na estreita sala,  
Junto ao braseiro, no chão,  
Entoa o escravo o seu canto,  
E ao cantar correm-lhe em pranto  
Saudades do seu torrão...

o herói desterrado, na produção de Gallès, não deixa de ser menos choroso:

*Et moi, triste exilé, loin du brûlant rivage  
Où je passais mes premiers ans,  
Je gémissais sous le poids d’un affreux esclavage,  
Dans les travaux et les tourments.  
Oui... je languis, je pleure, et ma voix suppliante  
Faiblit et se meurt dans les airs.  
Pauvre! n’ai-je donc pas une âme palpitante,  
Comme le tyran que je sers?*

(2) Insulto da esposa daquele ministro, em janeiro de 1853, numa recepção em palácio, dirigido, por motivo de precedência, à jovem Eugênia de Montijo, de quem Napoleão III estava enamorado, é que teria levado o imperador, num ato de desagravo, a apressar seu pedido de casamento, que se realizou, antes de terminado o mês, na catedral de Notre-Dame. Ver Paul Guériot, *Napoléon III*, 1º vol., Paris, Payot, 1933, pág. 204.

E assim como o africano de nosso poeta evocava a pátria longínqua:

Minha terra é lá bem longe,  
Das bandas de onde o sol vem;  
Esta terra é mais bonita,  
Mas à outra eu quero bem!  
O sol faz lá tudo em fogo,  
Faz em brasa toda a areia;  
Ninguém sabe como é belo  
Ver de tarde a *papa-ceia!*

Aquelas terras tão grandes,  
Tão compridas como o mar,  
Com suas poucas palmeiras,  
Dão vontade de pensar...

Lá todos vivem felizes,  
Todos dançam no terreiro;  
.....

o personagem de Gallès suspirava também pela ventura perdida:

*Jadis, quand le soleil, dans sa course éternelle,  
A nos sables jetait ses feux,  
Je trouvais pour abri la hutte paternelle;  
Enfant combien j'étais heureux!...  
Comme je respirais la brise du rivage!  
Comme je sommeillais la nuit!  
Alors, sous nos palmiers, la racine sauvage  
Valait pour moi le plus beau fruit...*

Ao passo que o escravo de "A Canção do Africano"

(...) foi deitar-se,  
Pois tinha de levantar-se  
Bem antes do sol nascer,

seu compatriota, na composição de Gallès, ia mais longe, em seu queixume:

*Que me font les trésors d'une terre où ma vie  
Ne s'écoule qu'avec douleur?  
Avec la liberté, l'aspect de ma patrie,  
Je possédais le vrai bonheur.*

E recordava a mãe de quem o haviam separado, num momento de engodo:

*Et toi dont la mamelle allaita mon enfance,  
Ah! sèche tes pleurs superflus;  
Là-bas, tu vieilliras sans espoir, sans défense,  
Car ton fils ne te verra plus. . .  
Un jour. . . en un instant, pour quelques grains de verre,  
Pour ces grelots qui me flattaient,  
J'ai perdu mon pays. . . je te perdis, ma mère!  
Les cruels! comme ils me trompaient! . . .*

Gallès poderia parar aqui, que teria dado razoavelmente seu recado. Mas quis ir mais além, finalizando o poema com pretensiosa quadra, em que o lamentoso escravo assume ares de douto frustrado:

*Est-ce là le bienfait de cette intelligence  
Dont ils me vantaient la douceur?  
Ah! que ne suis-je mort avec mon ignorance!  
Le savoir noircit trop le coeur! . . .*

Da composição poética que acabamos de apresentar, Gallès publicou mais tarde duas versões, uma em 1858 e outra, em 1863, ambas como preito de admiração a estranhos personagens, em que o pobre escravo brasileiro foi à sua revelia envolvido.

A primeira dessas versões, agora intitulada "Le nègre esclave dans le Brésil élevant son âme vers l'Empire Haïtien", foi dada à publicidade, num oferecimento em grandes letras de forma, como "Hommage à LL. MM. L'Empereur Faustin I<sup>er</sup> et à l'Imperatrice d'Haïti".

O soberano, assim distinguido, não era outro que Faustino Soulouque, turbulento e ambicioso militar elevado à presidência do Haiti em 1847, mas que, dois anos depois, se proclamou imperador, com o nome de Faustino I, tendo governado seu país, por mais de uma década, sob o terror e a corrupção (3).

E verdade que Gallès, nessa singular bajoujice, não deixava de invocar também, mas sem qualquer perspectiva histórica, as excelências da antiga colônia francesa, palco, desde sua independência em 1804, das mais furiosas lutas intestinas.

E como não seria razoável, ante o ditirambo que iria perpetrar, qualquer imprecisão em seu poema contra o saber, Gallès começou por amputar-lhe os quatro versos finais para, em segui-

(3) Ch. Dezobry e Th. Bachelet, *op. cit.*



da, enxertar-lhe mais vinte, agora todos de doze sílabas, a denunciar o remendo. Assim, depois de chorar a mãe distante, que enveleceria sem esperança, nem defesa, o escravo punha-se a declamar:

*On dit qu'en d'autres lieux, sous un climat splendide,  
Brille une nation où règne ma couleur...  
Qu'en ce riche pays, la liberté préside  
Sous le nom de Faustin, noble et grand empereur!  
Sur les bords du Jacmel, frères, je vous salue,  
Poètes, laboureurs, légistes ou soldats,  
Vous, hommes éprouvés, enfants de la charrue,  
Vous, calmes dans la paix, vaillants dans les combats.*

E Gallès, nessa veemente e invulgar exaltação do negro, levava o africano escravizado no Brasil a dizer, com orgulho, a seus irmãos de cor, livres em outras plagas:

*Montrez à l'univers ce que peut notre race.*

Mas não podia ser mais ausente da realidade o panorama do atormentado Haiti, que o poeta fez ao nosso escravo imaginar:

*Montrez à l'étranger, vos terres magnifiques,  
Vos ports majestueux, encombrés de vaisseaux,  
L'église, le sénat, vos palais, vos portiques,  
Et les produits du monde arrivant dans vos eaux...  
Montrez votre pays puissant par sa culture,  
L'esclavage, à vos pieds, tombant anéanti,*

E glória suprema, após tantas maravilhas:

*Et le blanc saluant Faustin et Louverture  
Briguera d'être, un jour, citoyen d'Häïti!*

Mas Faustino I, ao lado de quem Gallès, no final de sua exaltação, colocou Louverture, apelido por que ficou conhecido o herói nacional, François Dominique Toussaint (4), foi deposto

(4) Victor Schoelcher, *Vie de Toussaint-L'Ouverture*, Paris, 1889. Ver o capítulo que lhe dedicou German Arciniegas, em sua *Biografía del Caribe*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1964, bem como breve resumo de suas atividades políticas em Donald Marquand Dozer, *América Latina, uma perspectiva histórica*, tradução de Leonel Vallandro, Porto Alegre, Editora Globo, 1966, págs. 190-192. Toussaint-Louverture é figura altamente considerada pelos adeptos de Augusto

em 1859, após insurreição comandada pelo General Fabre Geffrard, que assumiu o governo do país, restabelecendo a república.

Gallès, entretanto, não se deu por achado. Em 1863, numa volubilidade ou, melhor, oportunismo, que, segundo nos parece, tinha sua explicação, conforme veremos no decorrer deste trabalho, fez o choroço escravo do Brasil elevar novamente “son âme vers l'Empire Haïtien”, só que, desta vez, em “Hommage au Général Geffrard — Président de la République d'Haïti”.

E não foram grandes os malabarismos poéticos de que se socorreu. Onde, na composição de 1858, dizia

*Qu'en ce riche pays, la liberté préside  
Sous le nom de Faustin, noble et grand empereur!*

na versão atualizada, de 1863, escreveu

*Qu'en ce riche pays, la liberté préside  
Sous le nom de Geffrard, son grand libérateur!*

E continuava, sem mais alterações, exceto no verso em que trocou a palavra “senát” pelo vocábulo “fauteuil”, até chegar à “chave de ouro” do poema que era, em 1858,

*Et le blanc saluant Faustin et Louverture  
Briquera d'être, un jour, citoyen d'Haïti!*

para, em 1863, passar a ser

*Et le blanc, saluant Geffrard et Louverture,  
Dira: “Voilà les dieux, les sauveurs d'Haïti!”*

Mas por que a musa de Gallès o faria andar por tão estranhos caminhos? Deixamos para mais adiante a provável resposta.

Comte, em virtude de sua heróica luta pela libertação dos escravos e independência do Haiti, encontrando-se seu nome incluído no “Calendário Positivista”, duodécimo mês presidido por Frederico e dedicado à “Política moderna”. Opúsculo publicado no Rio de Janeiro em 1928, sob o título *Glorificação de Toussaint-Louverture*, quando das comemorações da “Festa Positivista de 13 de Maio”, contém interessante estudo sobre aquele personagem, de autoria de Wendell Phillips, orador e abolicionista americano.

## V

### GALLÈS E A GUERRA DO PARAGUAI

Alarmado com as conseqüências que, em seu entender, a guerra do Paraguai ocasionava ao comércio entre a França e os países nela envolvidos, Gallès manifestou suas preocupações em folheto de doze páginas, editado em 1868 na cidade de São Nazário, onde teria exercido ou exercia as funções de vice-cônsul do Uruguai e de cônsul do Haiti. Este trabalho, encimado pelo título *De la guerre entre le Brésil, les États de la Plata & le Paraguay*, acha-se precedido de nota de "l'imprimeur", August Bord, datada de 22 de dezembro de 1867, a qual esclarece que o tempo e o excesso de matéria não tendo permitido aos jornais de Bordéus e de São Nazário a impressão total daquele estudo, "o Sr. Cônsul-Publicista" julgara útil, então, publicar integralmente em brochura a obra que fora inserta, em parte, nas mencionadas folhas.

E, neste escrito, desdobra-se Gallès em considerações altamente favoráveis aos países em luta com o Paraguai, enunciando conceitos, como ocorre em outros trabalhos de sua autoria, nem sempre condizentes com a realidade dos fatos, mas não raro entremeados, como já nos foi dado verificar, de grande argúcia. E, de novo, faz fé pública, em tom oratório, de seu afeto pelo Brasil, cujo solo pisara pela primeira vez no longínquo ano de 1827.

Afirmava, inicialmente, que as cartas que tinha recebido de nosso país e do Prata, assim como a nota diplomática distribuída aos diferentes gabinetes da Europa e comunicada "pelo excelente homem de Estado que o mundo acaba de perder, Sr. Serjo Texéiro de Macédo (sic), embaixador do Brasil, junto à corte das Tulhé-

rias" (1), é que o levavam a emitir sua opinião a respeito do infeliz conflito. Mas se elevava a voz "era na esperança de que suas humildes palavras" chegassem "aos degraus do trono tão dignamente ocupado por D. Pedro II", e de que também fossem ouvidas no Império, "cuja extensão inspirara um dia, em 1828, a D. Pedro I, em discurso na Câmara Legislativa, pitoresco dito "que bem pintava o caráter cavalheiresco do augusto orador". E Gallès reproduzia a imperial frase, com menos erros ortográficos do que seria de esperar: "Este Imperio colossal que fas medo o mundo conhecido!". Mas teve o cuidado de traduzir, para o entendimento de seus compatriotas menos versados na língua de Camões: "Cet Empire colossal qui fait peur au monde connu!"... (2)

E prosseguia: "O observador filósofo lamenta ver, há tanto tempo, enfraquecerem-se as forças vivas deste belo país (nossa segunda pátria) em lutas furiosas. O Brasil, farol da civilização equatorial, este gigante cujas extremidades mergulham no rio Amazonas e nas águas limítrofes do Prata, foi dotado pela Providência dos mais belos produtos agrícolas, diamantíferos, auríferos e metalúrgicos". E passava a indicar, de relance, os produtos característicos das principais regiões brasileiras, terminando por dizer — e aqui deve ter recorrido apenas à sua imaginação — que a pecuária do Império se elevava a cem milhões de cabeças...

Era assim profundamente lamentável, acrescentava, que se encontrasse entravado o escoamento regular de todas essas rique-

(1) Sérgio Teixeira de Macedo, cujo nome Gallès mais uma vez escreve incorretamente, encontrava-se em 1867 na Europa na qualidade de Encarregado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário do Brasil junto à Corte francesa. A nota a que se refere Gallès deve ser a que foi expedida por aquele diplomata, em 12 de junho de 1867, ao Ministro dos Negócios Estrangeiros da França, a propósito da recusa, pelo Brasil, do oferecimento da mediação dos Estados Unidos na guerra do Paraguai. Ver A. L. Garraux, *Bibliographie brésilienne*, Rio de Janeiro, José Olympio Editora, 1962, 2ª ed., pág. 235.

(2) Esta frase, se proferida por D. Pedro I na Assembléa Geral Legislativa, só poderia ter sido no contexto da "Fala do Trono". Mas nem na "Fala" de 1828, nem das que foram enunciadas pelo imperador nos demais anos de seu reinado se encontra locução idêntica à que Gallès menciona. Em sua Proclamação de 13 de novembro de 1823, a propósito da dissolução da Assembléa Constituinte e Legislativa, é que se lê frase semelhante àquela, de cuja tradição oral provavelmente Gallès colheu o conteúdo já deturpado. "Ficai certos", dizia D. Pedro I, "que o vosso imperador a única ambição que tem, é a de adquirir cada vez mais glória, não só para si, mas para todos vós, e para este grande Império, que será respeitado do mundo inteiro".

zas para a França, Inglaterra, Suíça, Bélgica, Alemanha, etc., “num país tão engrandecido por seus nomes ilustres” (3), onde o comércio e a prosperidade territorial passavam, então, por sérias limitações. Triste era, deplorava ainda, numa tirada romântica, “ver esta nobre juventude, feita para entregar-se com paixão às artes, à ciência e às letras, despender seu tempo e dar seu sangue e sua vida para sustentar a luta da *lealdade brasileira* contra a *duplicidade paraguaia*”. E em seu afã de impressionar o leitor, quanto às consequências da guerra sobre a economia brasileira, não titubeava em dizer que as rendas aduaneiras de nosso país haviam sofrido, aproximadamente, uma redução de 29% — o que, diga-se de passagem, estava longe de corresponder à verdade dos fatos — em virtude da “calma prudente” com que se conduzia a exportação européia (4).

Logo a seguir passava Gallès, após ligeira referência à Argentina, a discorrer sobre o Uruguai, a que dedicou a maior parte deste seu trabalho, enaltecendo a agropecuária e as riquezas naturais daquele país, bem como a importância de suas relações comerciais com a França, relações essas que, como no caso do Brasil, a guerra desarticulava.

(3) Em nota ao pé da página, demonstra Gallès manter-se fiel à sua admiração pelos irmãos Andrada, Luís Moutinho de Lima Alvares e Silva, e Sérgio Teixeira de Macedo, como exemplo dos homens ilustres do Brasil, a que acrescenta, agora, Antônio Coelho de Sá e Albuquerque, que ocupou a Pasta dos Estrangeiros em 1861 e 1866. Foi este ministro quem referendou o decreto nº 3.749, de 7 de dezembro de 1866, que abriu os rios Amazonas, Tocantins, Tapajós, Madeira, Negro e São Francisco à navegação dos navios mercantes de todas as nações. Ver A. Tavares de Lyra, “Os Ministros de Estado da Independência à República”, in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, vol. 193, pág. 9.

(4) No período compreendido pelos exercícios financeiros de 1864-65 a 1869-70, em que se situa a guerra do Paraguai, a importação do Brasil, para a qual a Europa continuou, como antes, a contribuir com o maior contingente, ascendeu de 131.800 para 168.300 contos de réis, com pequena queda entre os exercícios de 1866-67 e 1867-68, mas que não atingiu sequer a 3%. E, por sua vez, a receita do imposto de importação, que no exercício de 1864-65 somou 34.478 contos de réis, no exercício de 1869-70 era representada por 52.369 contos de réis. E a maior oscilação negativa, no decorrer dos seis exercícios, foi verificada entre os de 1866-67 e 1867-68, não tendo, porém, chegado a 6%. Ver *Comércio exterior do Brasil*, boletim da Diretoria de Estatística Econômica e Financeira do Tesouro Nacional, nº 1-C. E., Rio de Janeiro, 1937, e *Finanças da União e dos Estados — Período de 1822 a 1913*, publicação da Diretoria do Serviço de Estatística do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, Rio de Janeiro, 1914.

E desse estado de coisas era Bordéus, “sob o ponto de vista de seus vapores transatlânticos”, que mais sofria, afirmava Gallès, aproveitando a ocasião para repisar: “(...) a necessidade de um serviço em dobro começava já a se fazer sentir, segundo nossas previsões, em maio de 1857, quando tivemos a insigne honra de ser chamados para dar nossa opinião prática perante comissão do Corpo Legislativo, onde assinalamos este futuro próximo, com convicção tal, que impeliu a decisão do voto da lei”. E, em nota de rodapé, aduzia: “Ver *todos* os jornais de Paris e dos portos do Império da época. É sabido que o autor não cessou de escrever sobre esta questão, repousando sua pena só depois de haver atingido seu objetivo”.

Mas Gallès dava sua versão à guerra deflagrada por Lopes, depois de apontar os males por ela causados: “(...) todos estes infortúnios, todos estes desgastes da riqueza pública, este derrame de sangue nos Estados brasileiros; todos estes desastres que igualmente se reproduzem na terra heróica que se chama Uruguai, (...) todas estas desgraças, repetimos, que oprimem tanto o Brasil como os Estados do Prata e mesmo o Paraguai, provêm — valha-me Deus! forçoso é dizê-lo — de um simples mal-entendido ou duma questão de amor-próprio ofendido!...” É possível que Gallès pretendesse referir-se, aqui, à recusa do Brasil em aceitar, em junho de 1864, a inadmissível mediação do ditador paraguaio para a solução do conflito existente entre o Império e o Uruguai, fato que veio realmente a concorrer para a luta armada a que Solano Lopes deu início contra o nosso país.

Entretanto, era evidente, a seguir, a confusão de nosso comentarista, o que talvez proviesse de uma imprensa mal informada: “Sem dúvida, a lealdade cavalheiresca do Brasil não procurava a guerra”, dizia ele, “quando propôs ao Paraguai através do honrado governador da província de Mato Grosso, Sr. Couto de Magalhães, que fizesse retirar suas tropas e circunscrevesse seus limites segundo os respectivos direitos; falta grave cometeu o presidente do Paraguai, persistindo em querer apoderar-se da coisa alheia, e grandeza houve por parte do governo brasileiro ao propor esquecer os atos de *selvageria*, de *ferocidade*, cometidos não só contra prisioneiros, como até contra pacatos cidadãos por chefes das províncias paraguaias...” (5).

(5) Couto de Magalhães sucedeu a Augusto Leverger, Barão de Melgaço, na presidência de Mato Grosso, em 2 de fevereiro de 1867 (Barão do Rio Branco, *Efemérides brasileiras*, Rio de Janeiro, 1946, pág. 78). A proposta a que alude Gallès era de todo impossível, após o Tratado da Tríplice Aliança, assinado a 1º de maio de 1866 entre o Brasil, a Argentina e o Uruguai.

Mas dignos de transcrição são os votos que Gallès enuncia para o término da guerra do Paraguai, especialmente em virtude dos auspícios que os acompanham: “Em lugar de (os países em luta) esgotarem seus tesouros, suas riquezas, sua inteligência; em lugar de reduzirem e entravar seu comércio de importação e exportação com a Europa, em particular com Paris e Bordéus, oxalá consigam em breve firmar a paz, que permita o emprego dos homens, do tempo e do dinheiro no estabelecimento de vias de comunicação entre o Chile, a Bolívia, o Peru, o Prata, o Paraguai e o Brasil. Deste modo, as trocas se multiplicarão entre todos estes ricos países, dos quais o Brasil é o mais bem dotado”.

Entretanto, se Gallès menciona, logo depois, o Rio Negro, que afirmava “nascer numa passagem onde as Cordilheiras sofrem uma solução de continuidade”, quando evidentemente queria falar do Amazonas, não deixa ele de redimir-se de seus erros de ordem histórica e geográfica ao sugerir, com singular antevisão: “Ora bem! Que o Chile, a Bolívia, o Peru, a Confederação Argentina, o Uruguai e o Brasil, bem como o Paraguai unam seus esforços de inteligência e de dinheiro, no sentido de executar uma *via carroçável* (o grifo é nosso) a partir daquela passagem que a Providência parece haver marcado para indicar ao homem a lacuna que ele está destinado a preencher”. É lá, concluía ele, que “se encontram o progresso, a razão e a prosperidade, e não na guerra, que, como nos foi dado expor, depauperava e desagrega as nações”.

## VI

### TENTATIVA BIOGRÁFICA

#### 1. Uma pesquisa truncada

Não obstante as pesquisas realizadas, quer pessoalmente, quer através de amigos solícitos, não só no Brasil como particularmente na França, pouco foi possível apurar a respeito da vida de Edouard Gallès, que, apesar de tanto haver perseguido a notoriedade, parece não haver encontrado ninguém que lhe fizesse a biografia.

Estávamos certos, porém, de que em Bordéus, que tudo indica haja sido seu berço natal, não fosse difícil encontrar elementos que lançassem alguma luz sobre sua pessoa, tanto mais que presumíamos, pelas atividades a que se teria dedicado, que ele houvesse pertencido ao quadro da Câmara de Comércio daquela cidade. Mas nem esta fonte nos pôde ser de qualquer valia, pois segundo nos informou o Sr. L. Desgraves, chefe da Biblioteca Municipal de Bordéus, com quem nos correspondemos, as pesquisas tinham-se tornado muito difíceis, porque os arquivos daquela entidade haviam sido destruídos em incêndio provocado por bombardeio alemão, de que a cidade fora vítima em 8 de dezembro de 1940 (1). Contudo, segundo os registros "de l'Etat-Civil", que examinara, certo Edouard Albert Gallay, filho de Henry Gallay, negociante, nascera em Bordéus em 1799. Embora a ortografia diferisse, aquele Edouard Gallay era, em sua opinião, que aceitamos com as devidas reservas, o personagem que nos interessava.

Dessa maneira, é através de sua pouco volumosa, mas dilatada obra escrita, com as referências pessoais dela constantes, que tentaremos captar alguns traços da vida de Edouard Gallès,

(1) Solicitação feita, no mesmo sentido, à "Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux" também não produziu, por falta de elementos, qualquer resultado.



figura singular que, por mais de duas décadas, em reivindicações de caráter burocrático e na disputa de honrarias a que se julgava com direito, tanto atenuou a paciência de diplomatas brasileiros, que fugiram irredutivelmente de avaliar-lhe os méritos. Só um, nesse longo período, o Conselheiro Luís Moutinho de Lima Álvares e Silva, demonstrou haver tido por ele particular apreço, concorrendo, certamente, como veremos, para a sua nomeação de vice-cônsul do Brasil em Bordéus, em princípio de 1837.

Como já tivemos ocasião de observar, ao tratarmos de seu primeiro e mais importante trabalho sobre nosso país, Gallès teria chegado ao Brasil, onde dizia ter permanecido treze meses, no segundo semestre de 1827. E isto porque, ao discorrer sobre Salvador, depois, naturalmente, de haver feito escala no Recife, afirma ele ter passado ali em dezembro daquele ano, quando a capital baiana ainda se encontrava sob os efeitos da crise do xenxém, como ficou conhecida a moeda falsa de cobre, que então circulava. Não disse, porém, quanto se demorou no Recife nem em Salvador, mas ao tratar do Rio de Janeiro esclarece que deixara esta cidade, seguramente na viagem de regresso, no mês de julho, sem referir o ano, o qual só poderia ser o de 1828. Dada a longa travessia que tinha pela frente, em barco a vela, com escalas de novo na Bahia e Pernambuco, não lhe restava realmente muito tempo para chegar à França e publicar seu livro, ainda no mês de dezembro, como o fez. Mas, com certeza, não deixara de aproveitar os lazeres da monótona viagem para adiantar ou completar o estudo que tão grande interesse despertaria em seu país.

Se efetivamente nascido em 1799, Gallès devia estar ao redor de vinte e nove anos, quando andou pelo Brasil, idade que, encarada exclusivamente sob o ponto de vista cronológico, talvez não pudesse conferir-lhe o título de "notre jeune compatriote", com que mais de um dos críticos do *Du Brésil* se referiram à sua pessoa. E o jornal *L'Indicateur*, de Bordéus, ao observar que não tinha dúvida de que o Ministro do Comércio francês não deixaria de dar o devido apreço a obra tão importante, que lhe parecia "indispensável às principais câmaras de comércio do reino", dizia paternal, como vimos no início deste nosso trabalho: "Coragem, Sr. Gallès! É belo, em vossa idade, já ter títulos que vos tornam merecedor do reconhecimento público".

Temos, assim, que recuar, talvez, da hipótese que Edouard Gallès e Edouard Albert Gallay eram a mesma pessoa, nascida em 1799, ou admitir que sua aparência juvenil é que levava alguns dos críticos de seu livro, que o conheceriam pessoalmente, a atribuir-lhe menos idade do que realmente teria. Mas todos eles deixaram transparecer, pelo teor de suas entusiásticas palavras,

que viam em Gallès, que já se dizia “membro de diversas sociedades de instrução”, algo mais do que o sobrecarga comum, cujas funções, sem dúvida de alta responsabilidade, eram de velar, em nome do armador do navio, pelas mercadorias que constituíam o carregamento e promover sua venda, adquirindo as destinadas à viagem de retorno, com as melhores perspectivas de lucro.

Relembremos, a propósito, o que publicava o *Journal du Havre*: “A obra do Sr. Gallès é a de um homem que sabe escrever e a de um comerciante inteligente que muito viu, de olhos abertos”. *L’Indicateur*, de Bordéus, ia mais longe ainda: “Nada escapou aos olhares perscrutadores do autor; e quer ele se detenha em pormenores ínfimos como negociante observador, quer se entregue a sentimentos filosóficos como escritor, notará o leitor muita energia e sensibilidade no estilo, bem como idéias de economia comercial judiciosa e maduramente combinadas”. E o *Kaleidoscope*, também de Bordéus, opinava através da pena de Jacques Arago: “O estilo da obra é compacto, preciso, cheio de calor. O Sr. Gallès pensa como negociante e escreve como publicista”.

É que o autor de *Du Brésil*, como tivemos ocasião de ver, ao analisar o conteúdo deste livro, não se limitava aos assuntos de seu mister, mas estendia-se em apreciações de caráter social e político, nem sempre ponderosas, mas que demonstravam, de qualquer forma, um grau superior de instrução.

Foi o próprio Gallès quem, em seu livro, se identificou como sobrecarga, atividade que, por definição, não seria exercida por conta própria. Aliás, no longo artigo em que sua obra foi examinada, o *Journal du Havre* não deixa qualquer dúvida sobre a situação de dependência profissional do autor, quando ao referir-se a ele diz: “*Employé comme subrécargue, il a, du souvent être en contact avec les usages du pays dont il parle*” (O grifo é nosso).

*Du Brésil* foi dedicado por Gallès, como já vimos, em longo e serviçal panegírico, a Balguerie Junior, que começa com as seguintes palavras, numa reverência a toda a sua linhagem: “O nome Balguerie lembra tantas virtudes e tal é a sua fama que chega a ser distinguido pela confiança diplomática de monarcas do outro hemisfério, parecendo à França industrial e política que este nome deve andar à frente de tudo quanto diga respeito ao comércio, às ciências e à administração”.

Na verdade, o patronímico Balguerie encontra-se intimamente ligado não só à história do comércio marítimo da França, como ao seu desenvolvimento econômico. Pierre Balguerie Stuttenberg, nascido em Bordéus no ano de 1779, descendia de abastado negociante, que tinha perdido quase toda a sua fortuna na revolução de São Domingos, e foi, por sua vez, industrial e homem de comércio de largos vãos. Firmada a paz na Europa, após a queda

de Napoleão, Pierre Balguerie Stuttenberg, ampliando extraordinariamente seu campo de atividades, armou os primeiros navios que fizeram reaparecer o pavilhão francês nos portos da China e da Índia. Promoveu grandes obras, como a construção ou acabamento de vários portos da França, entre os quais o de Bordéus, o de Libourne e o de Bergerac. Fundou grandes indústrias e foi diretor da Caixa Econômica e do Banco de Bordéus, conselheiro municipal e membro do Conselho de Comércio. Balguerie Stuttenberg foi nomeado cavaleiro da Legião de Honra por Luís XVIII, mas fazia parte da oposição aos Bourbons, embora houvesse recusado sua eleição à Câmara dos Deputados (2).

É interessante notar que um de seus biógrafos, depois de afirmar que Balguerie Stuttenberg fora um dos armadores mais importantes da Europa, que podia colocar quarenta navios à disposição do rei da Espanha, quando da emancipação de suas colônias da América do Sul, escreve: "Foi a ele que se dirigiu D. Pedro para o equipamento de um exército e o armamento de uma frota destinados à conquista do trono de Portugal" (3). Mas como Balguerie Stuttenberg faleceu a 19 de agosto de 1825, às vésperas do reconhecimento, por parte de Portugal, da independência do Brasil, aquela encomenda não poderia ter sido feita durante sua vida, com a finalidade bélica apontada, pois só anos depois iriam D. Pedro e D. Miguel entrar em luta por causa da ocupação do trono português, o primeiro em defesa dos direitos de sua filha, D. Maria II. É possível que tal encomenda haja tido relação com a própria segurança do novo Império, em face da reação de Portugal e de seus adeptos após a proclamação da independência brasileira, tanto mais que D. Pedro I, ao dar conta da precária situação da armada, em sua fala do trono à Assembléia Constituinte, a 3 de maio de 1823, dizia esperar "seis fragatas de 50 peças prontas de gente, e armamento, e de tudo quanto é necessário para combate", para cuja compra já mandara ordem, sem esclarecer, contudo, a quem.

Exerciam também a atividade de armadores, em Bordéus, mas, naturalmente, sem a projeção de Pierre Balguerie Stuttenberg,

(2) *La grande encyclopedie*, de Berthelot, s.d., e *Biographie universelle ancienne et moderne ou dictionnaire de tous les hommes*, Bruxelles, 1843-1847. E ainda: P. Foncin, "Notice biographique sur Balguerie-Stuttenberg", in *Bulletin n° 2 — Société de Géographie Commerciale de Bordeaux*, Bordéus, 1876; Henry Lambercy, "Les grands négociants bordelais", in *Revue économique de Bordeaux*, Bordéus, 1910; Pierre de Joinville, *L'Armateur Balguerie-Stuttenberg et son oeuvre*, Paris, 1914. Este trabalho indica, à página 328, os navios armados por Balguerie Stuttenberg para o Brasil de 1816 a 1825.

(3) P. Foncin, *op. cit.*, pág. 133.

os seus parentes Jean-Isaac Balguerie (1771-1855) e Jean-Etienne Balguerie, conhecido como Balguerie Junior (1756-1831). Segundo o *Dictionnaire de biographie française*, de Jean Baltean, Balguerie Junior, a quem Gallès dedicou seu livro, seria primo de Balguerie Stuttenberg e de Jean-Isaac Balguerie. Mas já o *Dictionnaire des parlementaires français*, de Adolphe Robert, se refere aos três como irmãos (4). Entretanto, só Jean-Isaac e Jean-Etienne militaram na política, eleitos que foram à Câmara dos Deputados em 1827, tendo feito parte dela até 1830.

Mas não era nenhum destes três Balguerie, mesmo porque um deles já havia falecido, que Antônio Carlos Ribeiro de Andrada apontava, sem citar-lhe o prenome, como vice-cônsul do Brasil em Bordéus, ao participar a Vasconcelos Drummond, em carta de 10 de março de 1828, sua próxima saída daquela cidade, com destino ao Rio de Janeiro, em companhia de seu irmão, Martim Francisco, a fim de deporem em processo contra eles movido na capital do Império (5).

Tratava-se, efetivamente, de Jean-Pierre Adolphe Balguerie, nomeado para aquele posto em 27 de novembro de 1826 pelo cônsul-geral do Brasil em Paris, Gustavo Kieckhoefer, que o mencionava, ao submeter seu ato à consideração do Ministro dos Estrangeiros, Visconde de Inhambupe, como sócio de uma das principais casas de comércio de Bordéus, que já funcionara, há dois anos, como agente comercial do Brasil (6).

Das atividades de Gallès, anteriormente à sua primeira viagem ao Brasil, nada de positivo sabemos. Mas devia tratar-se de homem afeito às lides mercantis, dada a função de que veio investido, que exigia, para o bom êxito do empreendimento comercial, elevado tirocínio tanto na venda das mercadorias trazidas da Europa como na compra dos produtos locais.

Nascido em Bordéus, como supomos, ali deve ter crescido e estudado. Bordéus, tradicionalmente livre-cambista, era a cidade que procurava soerguer-se da decadência a que a reduziram não só a perda, em fins do século XVIII, da maior parte das colônias francesas das Antilhas, principalmente São Domingos, de cujos produtos fora entreposto, como as guerras marítimas da Revolução do Primeiro Império. E a suspensão do tráfico negreiro, que enriquecera muitos armadores bordeleses, concorreu também para

(4) Informações prestadas pelo Sr. J. Gentil da Silva, do "Centre de Recherches Historiques", de Paris.

(5) *Anais da Biblioteca Nacional*, volume XIII, já citado.

(6) Arquivo Histórico do Itamarati, "Consulado Geral em França — 1826-1832" — 260/2/1 — Ofícios de 5 de outubro e 30 de novembro de 1826; 2 de janeiro, 18 de fevereiro e 9 de março de 1827.

o enfraquecimento da economia do porto que chegara a ser, pelo movimento de sua importação e exportação, o mais importante da França (7).

Mas para um jovem de poucas posses, disposto a vencer na vida, como nos aventuramos a supor que fosse Gallès, era a carreira do comércio que talvez se apresentasse como mais promissora. E acerca de seu aprendizado, nesse caminho, arriscamos mesmo a uma hipótese, que talvez não seja descabida.

Já tivemos ocasião de discorrer, neste trabalho, sobre Henri Fonfrède, conterrâneo de Gallès, que a ele mais de uma vez se referiu como seu mestre. Mas antes de ser o combativo publicista de que tratamos, Henri Fonfrède alimentara a pretensão de seguir a carreira de advogado. Chegou a fazer os primeiros estudos em Paris, mas viu-se compelido, por motivo de saúde, a renunciar a esse projeto, regressando à sua cidade natal. Em Bordéus empregou-se numa casa de comércio, cuja correspondência dirigiu por muito tempo, até que se associou a seu tio Armand Ducos e fundou a firma Fonfrède & A. Ducos. E só em 1820, quando contava trinta e dois anos de idade, é que iria seguir a carreira de jornalista, em que se destacou por sua oposição a Carlos X (8).

Ora, Armand Ducos era tio de Théodore Ducos, que estava destinado a importante carreira política, mais feliz do que fora a de Jean-François Ducos, um dos girondinos executados em outubro de 1793, seu tio também. Nascido em Bordéus, em 1801, regulando, pois, sua idade com a de Gallès, Théodore Ducos, já citado neste trabalho, foi um dos deputados da Gironda que assinaram, em 1836, interessante documento de que o autor de *Du Brésil* se valeu, como veremos, para fundamentar mais de uma petição dirigida, no decorrer dos anos, ao imperador D. Pedro II.

É ainda com Théodore Ducos, mas já então ministro da marinha, que Gallès manteria correspondência por volta de 1853, sobre a criação da primeira linha de navegação a vapor, subvencionada pelo governo francês, entre Bordéus e o Brasil.

Assim, não será, fora de propósito imaginar que Gallès tivesse iniciado seu aprendizado comercial na firma constituída por Fonfrède & A. Ducos. Do contato direto com ambos os sócios desta casa é que teriam resultado: primeiro, o respeito de Gallès à memória de Henri Fonfrède, que não haveria sido apenas o patrão, que lhe encaminhara os passos no mundo dos negócios, mas também o homem de espírito que influíra em sua for-

(7) André Loisy, *Le rôle économique du port de Bordeaux*, Paris-Bordéus, 1922, pág. 31, e Henri Sée, *Histoire économique de la France*, Paris, 1948, 1º vol., págs. 327 e seguintes.

(8) Fermin Didot Frères, *op. cit.*

mação intelectual; segundo, a convivência que parece haver existido entre ele e Théodore Ducos, a qual proviria do tempo em que Gallès fora empregado da firma de que partilhara o tio do futuro ministro.

Mas se em 1828 Gallès era “o jovem sobrecarga”, que viera ao Brasil, certamente em navio armado pela casa comercial de Jean-Etienne Balguerie, conhecido como Balguerie Junior — donde a louvaminheira dedicatória de seu livro —, anos depois já o encontramos em situação independente, gerindo suas próprias atividades. É o que se conclui do documento a que já fizemos referência, em que ele apoiava petições dirigidas, em diversas épocas, a D. Pedro II.

Releva observar que nos inteiramos do teor de tal documento através de cópia de que Gallès se serviu para instruir, em 1861, um de seus requerimentos ao imperador brasileiro, cópia essa autenticada no vice-consulado do Brasil em Bordéus, a 23 de novembro do mesmo ano, pelo agente comercial, J. M. Vieira, que apunha sua assinatura, ao lado do competente carimbo, sob a frase: “Vue pour copie conforme à l’original qui nous a été présenté” (9). E o documento, cujo original Gallès deve ter conservado em seu poder para dele fazer uso tantas vezes quantas entendesse, dizia:

“Os abaixo-assinados declaram a quem interessar que o Sr. Edouard Gallès, negociante exportador de Bordéus, é (desde 1828 a esta data) autor de diversos escritos sobre a estatística, o comércio e as alfândegas do Brasil, que têm necessária e diretamente contribuído para o crescimento das relações mercantis da França com este Império, fazendo ele jus à solicitação que dirige nesta data a Sua Majestade”.

E o mesmo documento, depois de datado de 22 de abril de 1836, era assinado por Théodore Ducos, Hervé, Roue e Wuttemberg, “deputados da Gironda”. Logo a seguir vinha a declaração, que também traduzimos:

(9) Esta cópia, que teria sido destacada daquele requerimento, fomos encontrá-la, por mero acaso, dentro do opúsculo de Gallès, *Considérations générales sur le commerce de la France avec l’Empire du Brésil, les États de la Plata et la République d’Haïti*, com dedicatória do autor a D. Pedro II, existente na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, sob o registro nº V-271-2,2, nº 4. Este opúsculo, naturalmente, teria acompanhado, também, o mesmo requerimento para fundamentar o que Gallès solicitava. Daquela cópia autenticada pelo vice-consulado do Brasil em Bordéus foi-nos fornecida uma fotocópia pela Biblioteca Nacional, graças à gentileza de seu então diretor, o saudoso homem de letras, Eugênio Gomes.

“Nós, Ministro Plenipotenciário e Enviado Extraordinário de Sua Majestade o Imperador do Brasil à França, declaramos, em homenagem à verdade, haver lido diversos escritos do Sr. E. Gallès sobre o comércio da França com o Brasil, que (em nossa opinião) devem ter contribuído para o crescimento das relações mercantis da França com o Império Brasileiro”.

Esta declaração estava subscrita apenas por “Moutinho”, que outro não era senão o Conselheiro Luís Moutinho Lima Álvares e Silva, que se encontrava, então, à frente da Legação do Brasil em Paris (10).

Mas o que desejava Gallès? Não conseguimos apurá-lo com precisão. Talvez uma comenda, ou título honorífico, pretensão, entre outras, com que mais tarde se dirigirá reiteradamente ao imperador brasileiro — sinal de que seu primeiro pedido, se realmente foi este, feito em 1836, durante a menoridade de D. Pedro II, não havia sido deferido. E nem podia ser, pois que à Regência, nos termos do artigo 19, item 4º, da lei de 14 de junho de 1831, era vedado “conceder Títulos, Honras, Ordens Militares e Distinções”.

## 2. Gallès vice-cônsul do Brasil em Bordéus

É em março de 1837 que deparamos com Gallès nomeado vice-cônsul do Brasil em Bordéus, como se vê do ofício, datado de 15 daquele mês, dirigido ao Ministro dos Negócios Estrangeiros, Adolfo de Aguiar Pantoja, por Antônio José Lisboa, Cônsul-Geral de nosso país em Paris, mas que, nessa data, respondia pela Legação, na ausência do Conselheiro Moutinho, de licença na Itália, para tratamento de saúde.

E nesse seu ofício de 15 de março de 1837, depois de dar conhecimento da remessa para o Rio de Janeiro dos “Mapas Gerais de Importação e Exportação dos portos do Brasil com os da França e vice-versa”, Antônio José Lisboa expunha: “Como V. Ex<sup>a</sup>. verá os mapas estão incompletos por não poder obter senão de 3 vice-consulados os que eles estão obrigados a mandar no fim de cada semestre. De Bordeaux, único porto que além dos de Marseille, Havre e Cete importou e exportou alguma coisa, nada me foi mandado apesar dos continuados avisos que fiz ao Vice-Cônsul respectivo, o que deu principalmente motivo à demora desta remessa. Devo porém notar que não se deve imputar esta falta ao Sr. Gallès, novo Vice-Cônsul de Bordeaux, mas sim ao

(10) Ver nota 29. II.

Sr. Balguerie ultimamente demitido, que serviu até meados de dezembro”.

E Antônio José Lisboa informava ainda, no mesmo officio, que tinha recebido participação de Gallès de haver saído de Bordéus para o Rio de Janeiro o navio “Canadá”, de 600 toneladas, sob o comando do capitão Kick, suspeito de levar a bordo objetos de contrabando, “havendo-se negado às diligências legais que o mesmo Vice-Cônsul zelosamente empregou para manifestar a carga do dito navio”. Entretanto, como Gallès o notificara de que já dera conhecimento do ocorrido diretamente ao Ministério dos Estrangeiros, entendia que nada mais tinha a dizer sobre o assunto (11). Com efeito, em relatório dirigido ao titular daquela Pasta, a 8 de março de 1837, que tivemos em mãos, expunha Gallès minuciosamente a falta de acatamento do capitão Kick às normas da legislação consular brasileira, bem como as medidas que contra ele tomara, inclusive junto às autoridades francesas. E a esse relatório foi aposto, no Rio, o seguinte despacho, que demonstra a consideração dispensada à denúncia feita: “Participe-se aos Srs. Ministros da Justiça e da Fazenda, para as necessárias providências, e acuse-se o recebimento” (12).

É de se notar que a nomeação dos vice-cônsules do Brasil, de competência dos cônsules a que iriam ficar subordinados, era, então, feita inicialmente em caráter interino, tornando-se efetiva após assenso do ministro diplomático e aprovação imperial (13).

No caso de Gallès, tudo nos leva a crer que sua nomeação fora, de qualquer modo, apadrinhada pelo chefe de nossa Legação em Paris, Conselheiro Luís Moutinho de Lima Álvares e Silva, que conhecia seus trabalhos escritos e atestara, como vimos, que eles deviam “ter contribuído para o crescimento das relações mercantis da França com o Império Brasileiro”.

E, nessa hipótese, Gallès só fazia crescer em seu conceito, pois em adendo a officio endereçado a Montezuma, Ministro dos Negócios Estrangeiros, Moutinho dizia em 3 de novembro de

(11) Arquivo Histórico do Itamarati, “Legação Imperial em França — Offícios — 1837-1838” — 225/1/6.

(12) Arquivo Histórico do Itamarati, “Consulado em Bordéus — Despachos 1824-1899” — Pasta 241-1-7. Neste despacho há palavras abreviadas, que reproduzimos por extenso, para maior clareza.

(13) Regimento dado aos cônsules brasileiros em países estrangeiros pelo Decreto A, de 14 de abril de 1834.



1837: "Na ocasião de fechar este officio recebo o Memorial Bordelais de 31 de outubro que me apresso a transmitir a V. Ex<sup>a</sup>. por causa do excelente artigo sobre o Brasil que nele escreveu Mr. Gallès. Eu havia antecedentemente procurado estimular o zelo dos vice-cônsules nacionais pela maneira constante do officio incluso, por cópia, que lhe foi comunicado, e é para desejar que outros imitem o vice-cônsul de Bordeaux que já não é a 1<sup>a</sup> vez que merece ser recomendado ao governo" (14).

O officio dirigido aos "vice-cônsules nacionais", a que Moutinho faz referência, prendia-se ao fato de um dos últimos números do *Journal du Havre* conter artigo redigido de maneira ofensiva ao governo brasileiro, a propósito dos direitos de tonelada cobrados nos portos do Império. Como não era a primeira vez que aquela folha inseria ataques semelhantes, que ficaram sem contestação, Moutinho pedia ao Cônsul Geral em Paris que recomendasse não só ao vice-cônsul do Havre, mas aos demais que lhe eram subordinados, que, quando necessário, procurassem responder — no que prestariam relevante serviço ao Brasil — aos artigos publicados nas folhas locais, encaminhando-os, se não pudessem fazê-lo, em virtude de suas occupações, à Legação por intermédio do Consulado Geral.

Mas se Gallès oferecera boa prova de haver compreendido o espírito da recomendação ministerial, maior manifestação de apreço não poderia dar-lhe Moutinho do que a carta que lhe escreveu, de próprio punho, a 5 de novembro de 1837, cujo teor nos parece relevante reproduzir integralmente, em sua ortografia original:

"Sr. Ed. Gallès

Apresso-me a accusar a recepção de sua carta de 1 do corrente, bem como do Memorial Bordelais de 31 de outubro. O artigo de V. S. está excellente; os principios que V. S. defende servem a todos os Países, e o Memorial será lido com igual interesse tanto no Brasil como em França. Pela nossa parte agradeço a V. S. aquella interessante publicação, que chegou mto. (em) tempo para q. eu a communicasse ao Governo Imperial pelo Paquete que deve sahir sextafeira. Pretendo mandar dizer ao Ministro dos Negocios Estrangeiros que não é esta a 1<sup>a</sup> vez que V. S. se faz merecedor de ser recommendado ao Governo. Desejarei que V. S. continue a dar-me occasiões de fazer-lhe a justiça q. merece.

(14) Arquivo Histórico do Itamarati, "Legação Imperial em França — Officios — 1837-1838" — 225/1/6.

Relativamente ao navio Fama eu já mandei dizer a V. S. que não pretendia mais escrever por elle visto não ir directamente ao Rio de Janeiro.

Disponha de mim, e creia q. sou  
seu am<sup>o</sup> e obr<sup>o</sup> Creado  
Mouzinho" (15).

E depois do fecho nada pragmático da carta, atendendo-se à distância hierárquica que separava o ministro plenipotenciário do vice-cônsul, Mouzinho acrescentava um "P.S.", em que pedia outro exemplar do *Memorial Bordelais*, em virtude de ter enviado o que recebera para o Rio de Janeiro (16). E ele, aliás, ao dirigir-se a Gallès já havia cumprido a promessa que lhe fizera, porquanto não só encaminhara o tão elogiado artigo ao Ministro dos Negócios Estrangeiros, como recomendara seu autor ao Governo.

Mas, afinal, quais seriam os "princípios" defendidos nesse artigo, que, segundo a opinião do experimentado diplomata brasileiro (17), podiam servir "a todos os países"?

É o que passaremos a ver. Não obstante o título que seu autor lhe deu — "Quelles seraient les conséquences, pour le commerce français et brésilien, de l'introduction d'un gouvernement républicain dans cet empire" — as reflexões desenvolvidas neste trabalho são mais de carácter político do que comercial.

E Gallès, como bom conservador que demonstrará ser pelos anos a fora, começa por dizer: "À medida que a sociedade humana marcha em direção do progresso, e que a civilização penetra e se inocula tanto no Velho como no Novo Mundo, o observador vê, com temor, as tendências de certa fração das gerações atuais para

(15) Arquivo Histórico do Itamarati, "Consulado em Bordéus — Despachos 1824-1899" — 241-1-7.

(16) Note-se que aquela carta foi escrita em português, sinal de que o seu destinatário conhecia a língua, como tantas vezes afirmou.

(17) Mouzinho, como official maior do Ministério dos Estrangeiros, foi quem secretariou, com grande eficiência, os trabalhos dos plenipotenciários britânicos e brasileiros, em que se incluía o titular daquela Pasta, Luís José de Carvalho e Melo, para o reconhecimento pelo governo português da independência do Brasil. Nos interessantes apontamentos que escreveu, não deixou de manifestar sua mágoa pela obscuridade em que sua colaboração era mantida, sobretudo por seu superior hierárquico. (*Arquivo diplomático da Independência*, Rio de Janeiro, 1925, vol. VI, págs. 73 e seguintes.) Ver, a propósito, o perfil que dele traçou Pandiá Calógeras, em "A política exterior do Império", vol. II, pág. 265, do tomo especial da *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, 1928.

as idéias de uma liberdade ilimitada que se reveste do nome sedutor de *instituições republicanas*'. E na América do Sul, o Brasil — "farol da civilização equatorial" — embora rodeado de pequenos estados republicanos, era o único que se mantivera inacessível às seduções da intriga interna e externa.

Se era verdade, continuava ele, que, quando da abdicação de D. Pedro I, em abril de 1831, "algumas cabeças vulcanizadas quiseram tirar proveito da tormenta que agitava a capital do Rio de Janeiro, para dar curso a suas idéias inovadoras", o gênio do Brasil, por outro lado, voltara seus olhos para a França de Julho e a república foi repudiada pelo bom senso público; a ordem dominou a confusão e o Império manteve-se dotado "da mais notável, da mais democrática das constituições contemporâneas".

E querendo referir-se às insurreições que ficaram conhecidas em nossa história com os nomes de "Cabanagem" e "Revolução Farrroupilha" ou "Guerra dos Farrapos", Gallès dizia que forçoso era reconhecer, contudo, que desde algum tempo "as províncias do Pará e do Rio Grande do Sul pareciam agitadas pelo pensamento de se livrarem da dominação imperial, a fim de se erigirem em repúblicas federativas". E embora o governo tivesse investido com energia contra os revolucionários e a ordem se encontrasse restabelecida no Norte (18), a fermentação que ainda existia no Rio Grande não deixava "de inquietar os amigos da Monarquia, os brasileiros devotados a seu país". Ocorria, ainda, que sendo a província do Rio Grande a mais meridional do império brasileiro, donde seu maior afastamento do centro governamental, mais perigosa se torrava a exaltação política de seus habitantes, que poderia vir a contaminar, sobretudo, os estudantes das escolas paulistas.

Quanto mais se examinava a marcha progressiva da prosperidade do Brasil, depois que fazia parte das nações governadas monarquicamente, prosseguia Gallès, maior era a surpresa de vê-lo assediado por "idéias de discórdias e de inovações anti-sociais".

Em seu entender, o comércio do Rio Grande era o mais crescente, o mais ativo de quase todos os portos do Império, pois a província fornecia, em abundância, as riquezas de sua agricultura, como centeio, cevada, trigo, arroz, vinho, mandioca, cabendo notar que três quartos de seus produtos industriais, de origem animal, eram vendidos — do que os sul-rio-grandenses pareciam esquecer-se — no Rio de Janeiro, onde eram adquiridos pelos europeus, que não teriam interesse em ir comprá-los na província sulina, uma vez que, além de dificuldades de ordem marítima, não encontrariam, ali, colocação para os seus próprios carregamentos.

(18) A rigor, a ordem só foi restabelecida em 1840.

Desse modo, argumentava, mesmo que se pusessem de lado os motivos de falta de segurança governamental que apresentaria uma república de tão medíocre importância, a natureza física, a posição topográfica dos lugares e o fraco escoadouro dos produtos europeus se oporiam basicamente ao equilíbrio das trocas; as encomendas não poderiam deixar de encaminhar-se, então, para Montevideu ou Buenos Aires, que, transformadas possivelmente em entreposto da nova república, lhe fariam suportar os efeitos de uma concorrência tal, que ela não tardaria a ver-se tributária obediente de suas poderosas vizinhas e rivais. . . Daí, fatal seria a decadência imediata dos recursos dos proprietários rio-grandenses, com a inevitável redução das receitas aduaneiras, o que valia dizer, enfraquecimento do tesouro público.

Mas se dos prejuízos do produtor, continuava Gallès, se passasse a analisar os prejuízos do consumidor, verificar-se-ia que os artigos franceses teriam no mínimo seu preço majorado de 50%, pelo simples fato de que a pretendida separação política obrigaria a fazer transitar pelo Prata as mercadorias destinadas ao Rio Grande, as quais não poderiam furtar-se às despesas de desembarque, comissões, seguros, armazenagem, direitos de trânsito e de reexportação. Conseqüentemente, o comércio francês viria a ter suas transações fortemente reduzidas, pois quanto mais elevado fosse o custo das mercadorias, menor seria naturalmente a sua procura. E como o Rio Grande recebia ao redor de dois milhões de francos de produtos agrícolas e manufaturados franceses, este movimento talvez sofresse uma redução de um milhão ou de um milhão e meio de francos.

Avaliados, portanto, os interesses materiais em jogo, conhecido o que cada um poderia perder na mudança que ameaçava a província brasileira, restava examinar, dizia o articulista, os interesses morais e políticos das partes envolvidas. Mas, antes de tudo, queria esclarecer que não era “antagonista sistemático dos princípios do republicanismo”; que, ao contrário, mais de uma vez seu coração batera pela glória das repúblicas de Roma e da Grécia: que até mesmo seus modestos escritos muitas vezes se ressentiam das primeiras impressões da juventude.

“Sim, bravos e leais rio-grandenses!”, exclamava Gallès, “como vós, sonhamos com a possibilidade de ver os povos tratar de seus interesses em praça pública e nomear seus magistrados com a unanimidade dos votos da soberania nacional; como vós, sentimo-nos seduzidos pelo mágico prestígio do forum e da onipotência popular. . . Mas quando perseguíamos essa quimera, quando nela mergulhávamos nosso espírito, nossa razão, não tínhamos estudado ainda os costumes, as condições, nem a história geral dos povos;

não tínhamos comentado Montesquieu, nem nos aprofundado no exame dos princípios da economia e da organização humanas; não nos tínhamos chocado ainda com os homens e as coisas; não tínhamos ainda percorrido e observado Paris, Londres, Portugal, Espanha e parte das Américas; enfim, ainda não tínhamos visto!...

Lembrava que "o célebre Fox" (19) já havia dito que um povo só estaria amadurecido e em condições de viver sob um governo republicano, quando houvesse "chegado ao apogeu das virtudes cívicas e da boa fé". E ele, Gallès, achava que não havia nação contemporânea que reunisse essas condições essenciais a toda base de existência republicana. As leis de Licurgo, reconhecia, eram admiráveis, sublimes, sem dúvida, mas que se citasse um país, uma cidade, onde pudessem "ser postos em execução os dogmas do sábio espartano!". E, em sua opinião, o que fazia com que o Brasil fosse um grande império, rico e forte, era "a maravilhosa junção de suas dezenove províncias" (20), que lhe proporcionavam todos os produtos da zona tórrida. O Pará, o Maranhão, Pernambuco, a Bahia forneciam suas madeiras, seus excelentes algodões; o Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo concorriam com o seu açúcar, seu café, seu ouro e suas pedras preciosas. Já o Sul se destacava pelos seus produtos de origem animal, tais como, couros, chifres, sebo, crina e outros.

"Separai essas belas províncias, este admirável conjunto de riquezas nacionais, para fazer pequenos estados distintos", ponderava Gallès, "e inevitável será que este império colossal, dividido em diversos cantões insignificantes, venha a ter reduzida sua importância política e comercial". E, nesse caso, retalhado o território, que não ofereceria à Europa mais que mercados parciais, de mais difícil acesso, uma vez que os centros de grande consumo desapareceriam por efeito do fracionamento, a França perderia boa parte dos 27 milhões de francos que exportava anualmente para o Brasil, e os 100 navios mercantes que traficavam entre os

(19) Charles Jacques Fox, homem de estado inglês, nascido em 1749 e falecido em 1806. Grande orador, defendeu a causa das colônias americanas, opondo-se a toda a violência, quando a guerra eclodiu. Assinou em 1783, como ministro dos Negócios Estrangeiros, o tratado de paz entre a América e o seu país. "Em sua carreira política, Fox sustentou quase sempre a causa da humanidade, tendo apoiado a moção de Wilberforce para a supressão do tráfico negroiro". (Ch. Dezobry e Th. Bachelet, *op. cit.*)

(20) Na verdade, as províncias, então, eram apenas 18. E de se notar que a província do Amazonas foi criada em 1850 com os territórios da antiga capitania de São José do Rio Negro, e que em 1853 foi destacada da província de São Paulo a comarca de Curitiba, para constituir a província do Paraná.

dois países se reduziriam na mesma proporção. Mas o que era, sobretudo, de alta gravidade, com profundas implicações, é que os povos contariam com uma monarquia a menos e uma república a mais.

E o Brasil, o próprio Brasil, vaticinava o articulista, “esta terra sagrada da liberdade, destinada a tornar-se o entreposto geral da América Meridional, e a exercer ali, conseqüentemente, a influência de sua superioridade mercantil, marítima e política, perderia, assim, num só dia, sua vida, sua preponderância, sua nacionalidade”.

Que o Rio Grande pensasse, pois, seriamente no assunto, concluía Gallès; as opiniões que se manifestavam por uma separação política não constituíam somente uma questão de vida ou de morte para a Província; nem apenas uma sentença sem apelo pronunciada contra a mãe comum, exposta assim à anarquia; mas continham, sim, uma questão de interesse também das nações e dos gabinetes europeus, que, reconhecendo a dinastia de D. Pedro II, não estariam dispostos, de modo algum, a tratar com um governo sem consistência nem condições de viabilidade, “que não corresponderia à expressão real da maioria do povo brasileiro”.

Como se vê, não era sem fundamento o apreço de Moutinho por Gallès, que, numa época de tão sérias dissensões internas e conflito de opiniões em nosso país, defendia-lhe, com tal calor, sua unidade nacional.

### 3. Transes comerciais

Só em 1838 encontramos Gallès novamente mencionado em nossa correspondência diplomática, numa comunicação que anunciava, talvez, o prelúdio de sua derrocada. É que em ofício de 31 de maio daquele ano, Juvêncio Maciel da Rocha, Cônsul Geral em Paris, fazia ciente o titular da Pasta dos Estrangeiros de que concedera, contando com a aprovação superior, uma licença que lhe pedira o vice-cônsul de Bordéus, “para fazer uma viagem ao Brasil a fim de acautelar e prevenir a ruína total de sua fortuna comprometida nos últimos acontecimentos da Bahia” (21). Tratava-se da Sabinada, a revolução separatista liderada por Francisco Sabino Álvares da Rocha Vieira, que tivera início em setembro de 1837 para ser sufocada em março de 1838, após sangrentas lutas em que foram envolvidos os bens não só de nacionais como de estrangeiros. Aliás, até o Cônsul francês na Bahia se viu implicado no

(21) Arquivo Histórico do Itamarati, “Consulado Geral em França — 1833-1858” — 260/2/2.

movimento, que apoiava, pois em sua casa é que Sabino foi preso, após a vitória das forças legais (22).

Não sabemos se Gallès realizou essa viagem ao Brasil, nem até onde seus prejuízos na Bahia teriam concorrido para o colapso de seus negócios na França, numa completa desmoralização, como dá conta o ofício de 2 de março de 1839 dirigido ao Ministro dos Estrangeiros por Juvêncio Maciel da Rocha: "De acordo com o Ex.<sup>mo</sup> Ministro do Brasil nesta corte tenho a honra de oferecer a V. Ex.<sup>a</sup> a nomeação inclusa de Bento José Vieira, negociante português estabelecido e acreditado na praça de Bordeaux para o lugar de Vice-Cônsul do Brasil na mesma cidade e seu distrito por se achar preso o atual Edouard Gallès a requerimento de alguns de seus credores, em consequência do falimento que sofreu ultimamente sem contudo se achar incurso em crime por este desastroso acontecimento, sendo todavia a dita prisão desairosa ao decoro de um funcionário público do Brasil; a fim de que V. Ex.<sup>a</sup>, à vista do exposto, se sirva de resolver como julgar conveniente". Informava ainda Maciel da Rocha que acabara de officiar a Gallès determinando-lhe a entrega do consulado ao agente comercial, Charles Daubinchar, que habitualmente o substituíra em seus impedimentos (23).

É de se notar que, nesta altura, a Legação do Brasil em Paris não era mais chefiada por Luís Moutinho de Lima Álvares e Silva, mas sim por José de Araújo Ribeiro, futuro Visconde do Rio Grande.

Mas o assunto iria tomar rumos inesperados, como veremos, criando grave problema para as autoridades diplomáticas brasileiras, em virtude da persistência de Gallès em não aceitar sua destituição do cargo que ocupava. Tentou ele, inicialmente, amenizar a situação, comunicando ao Cônsul Geral do Brasil em Paris que a Câmara do Conselho de Bordéus tinha decidido não haver criminalidade em seu procedimento comercial (24). Isto era verdade, só que seus credores não tardaram em recorrer daquela decisão para o Tribunal de Justiça.

E tal fato é que levava Juvêncio Maciel da Rocha a voltar à presença do titular da Pasta dos Estrangeiros, por ofício de 30 de abril de 1839, onde dizia que se vira obrigado a "tomar medi-

(22) "Ofício do Chefe de Polícia Martins sobre a prisão dos rebeldes", in *A revolução de 7 de novembro de 1837 (Sabinada)*, Publicações do Arquivo do Estado da Bahia, vol. II, Bahia, Cia. Editora e Gráfica, 1938, págs. 102 e 103.

(23) Arquivo Histórico do Itamarati, "Consulado Geral em França — 1833-1858" — 260/2/2.

(24) *Id.*, *ibid.* Ofício de 26 de março de 1839 do Cônsul Geral em Paris ao Ministro dos Negócios Estrangeiros.

das extraordinárias para evitar que uma sentença condenatória de infâmia caísse em um funcionário público brasileiro”. Por conseguinte, resolvera nomear Bento José Vieira como vice-cônsul interino em Bordéus, como havia proposto ao Ministério a 2 de março, sendo de notar-se que o referido indivíduo acabara de confirmar o bom conceito que gozava na praça com a sua recente naturalização de cidadão francês. E aprovada como fora aquela nomeação pelo ministro titular da Legação em Paris, já haviam sido tomadas as necessárias providências junto ao governo de Luís Filipe para o reconhecimento do novo agente consular do Brasil.

Mas eis que sério impasse surge. E Maciel da Rocha expunha: “Havendo expedido ordem a Monsieur Daubinchar para entregar os arquivos do Consulado e apresentando-se para os receber o novo provido, como me oficiou em 26 do corrente, no dia aprazado pelo mesmo Daubinchar, disse-lhe este que por ordem de Monsieur Gallès lhos havia remetido à prisão onde ele ainda se achava e onde deveria ir recebê-los o que feito teve em resposta do dito Gallès que não lhos entregava, pois que nem o Ministro do Brasil nem o Cônsul Geral tinham autoridade de o suspender, tornando-se indispensável o recurso a meios judiciais”. Daí desejar ver confirmada, “quanto antes”, concluía Maciel da Rocha, a nomeação de Bento José Vieira, “para se ultimar essa questão de um modo airoso para o Brasil” (25).

É interessante observar que em ofício de 2 de maio de 1839, dois dias depois, portanto, do que fora escrito para o Rio por Juvêncio Maciel da Rocha, o chefe da Legação do Brasil em Paris, José de Araújo Ribeiro, dirigia-se também ao Ministro dos Estrangeiros, informando-o de que “a instâncias” do Cônsul Geral participava que não pudera deixar de aprovar a deliberação por ele tomada de suspender “a Mr. Gallès Vis-Cônsul do Brasil em Bordéus que se acha metido em uma cadeia por presunções de uma bancarrota fraudulenta” (26). E nenhuma referência fazia à nomeação, com que teria concordado, de Bento José Vieira, quando, aliás, já existia um agente comercial designado para responder pelo expediente do vice-consulado, no impedimento de seu titular.

É que essa nomeação, mesmo que não se leve em conta o fato de ainda não haver culpa formada sobre o procedimento de Gallès, fora, sem dúvida, precipitada, contrariando o disposto no artigo 14, do Regimento Consular, que estabelecia: “Não estando

(25) Arquivo Histórico do Itamarati, “Consulado Geral em França — 1833-1858” — 260/2/2.

(26) Arquivo Histórico do Itamarati, “Legação Imperial em França — Offícios — 1839-1842” — 225/1/7.



qualquer Vice-Cônsul confirmado por S. M. I., e não correspondendo à confiança do respectivo Cônsul, este o poderá demitir, precedendo o beneplácito do Ministro. Mas, se a sua nomeação já se achar revestida da Imperial Aprovação, limitar-se-á o Cônsul a dar imediatamente conta ao Governo para ulterior decisão”.

Como se vê, no caso de Gallès, cuja nomeação estaria “revestida da Imperial aprovação”, ao Cônsul Geral competia apenas propor a sua substituição, sem nomear com todas as formalidades, inclusive as de praxe junto ao governo francês, outra pessoa para o seu lugar.

Mas a 9 de junho de 1839, de novo se dirige Juvêncio Maciel da Rocha ao Ministro dos Negócios Estrangeiros, comunicando-lhe que fora necessário que o Procurador Régio notificasse Gallès para fazer entrega do vice-consulado ao “Agente Comercial Bento José Vieira”, o que ele atendera em parte, “entregando apenas os selos mas não os arquivos”.

É evidente que Maciel da Rocha se apercebera de seu açodamento em nomear como vice-cônsul Bento José Vieira, pois aqui menciona-o somente como “Agente Comercial”, posição subalterna idêntica à que ocupava Mr. Daubinchar, anteriormente designado para responder pelo expediente da repartição, na ausência do respectivo titular.

E o Cônsul Geral continuava em seu relatório: “Ele (Gallès) acaba de me officiar participando-me achar-se solto, depois de julgada sua inocência, e pede-me que o reinstale em suas funções. Respondi-lhe que não podia aderir (sic) ao seu pedido por se achar este negócio afeto ao Governo Imperial; e que o Consulado continuaria a ser regido pelo mesmo Agente Comercial até ulterior deliberação do mesmo Governo, instando novamente pela entrega completa dos Arquivos do Consulado, ameaçando-o de dar parte para essa Corte e de me dirigir de novo a este Governo, para o obrigar à dita entrega o que participei ao Agente Comercial remetendo-lhe por cópia o que me pareceu mais urgente para o exercício de suas funções consulares. Tal é a desagradável situação deste negócio, para o qual não deixou de haver contribuído a restrição do § 14 do Regimento Consular com o qual argumenta Mons. Gallès para coonestar sua obstinação em desobedecer as ordens que lhe tenho dado sobre a entrega do Consulado não me reconhecendo autoridade mesmo para o suspender”.

E Maciel da Rocha insistia pela urgente nomeação de Bento José Vieira, uma vez que Gallès, “por sua notável inconsideração e má fé”, poderia “continuar a comprometer o decoro e os interesses do Brasil, por meios de mal concebidos artigos nos jornais”, como fora o caso de um que escrevera, em que “de seu motu pró-

prio fazia esperar aos Franceses prejudicados na revolta da Bahia, que o Governo Imperial os indenizaria”.

Mas havia mais: o indigitado vice-cônsul costumava apresentar-se “não só em passeio, como em atos públicos, com uma fita encarnada”, que aos franceses dizia ser uma Ordem Brasileira e aos brasileiros e portugueses, a Legião de Honra, “não tendo título algum para usar de nenhuma delas” (27).

Gallès, entretanto, não permanecera calado. E em ofício de 22 de junho de 1839, endereçado ao Ministro dos Negócios Estrangeiros, refere-se à carta que lhe teria escrito em 8 do mesmo mês, que não conseguimos localizar, onde expusera todos os antecedentes do caso. Naquela carta já tivera ocasião de esclarecer, afirmava, que, vítima da malquerença de adversários, que haviam tentado incriminar de fraudulenta sua suspensão de pagamentos, essa manobra fora frustrada pela decisão unânime a seu favor da Câmara do Conselho, de acordo, aliás, com o que declarara a propósito o Tribunal do Comércio.

Na mesma carta, em que teria afirmado, como discorre no referido ofício, que o litígio estava encerrado, Gallès comentara também a maneira como haviam agido, nas circunstâncias, não só o Cônsul Geral do Brasil em Paris, como o ministro titular da Legação, que, surdos aos seus argumentos em face do disposto na lei de 14 de abril de 1834, o tinham suspenso de suas funções, antes de estar apurado se merecia o insulto de que fora objeto. Em vão alegara — queixava-se ele — que era o único vice-cônsul na França que “tinha servido o Governo Imperial de modo todo especial, dando ao consulado de Bordéus um caráter de administração que jamais havia tido”, para não dizer de seus escritos sobre o país que representava, que mais de uma vez lhe valeram elogios de ministros não só da França, como do Brasil; em vão pedira que se aguardasse o desfecho da questão e que não o suspendessem antes da decisão da Câmara do Conselho, a fim de não dar argumentos a seus adversários; em vão invocara o decreto imperial de 14 de abril de 1834, que não autorizava o Cônsul Geral a substituí-lo, nem mesmo a suspendê-lo, uma vez que sua nomeação emanava “do Soberano e não da autoridade consular”.

Não concebia, assim, o motivo que levara o Cônsul Geral ou o Ministro a agirem com uma precipitação tão avessa às normas diplomáticas, quando colegas seus, representantes da “Prússia, do Saxe, de Buenos Aires, dos Países Baixos, da Espanha, etc.”, tendo sofrido os mesmos dissabores mercantis não haviam sido incomodados pelos respectivos cônsules gerais. Temia-se, é o que afir-

(27) Arquivo Histórico do Itamarati, “Consulado Geral em França — 1833-1858” — 260/2/2.

mavam, que os seus adversários conseguissem contra ele um mandado de prisão.

Mas acabara por ser suspenso, não obstante suas razões. E substituído logo por um homem “cuja incapacidade é proverbial, por um homem cujo menor vício é a ignorância”. E Gallès, nestes termos, faz então séria denúncia contra o seu substituto, acusando-o de uma tentativa de fraude a bordo do navio “Le Rapide”, saído de Bordéus em 28 de dezembro de 1838, de convivência com o respectivo capitão, Rucapel. Este fato obrigara-o a uma viagem a Sauillac, a doze léguas de Bordéus, tendo ele impedido a consumação do delito com a ameaça feita àquele capitão de denunciar não só ao Ministério dos Estrangeiros, como à Alfândega do Rio de Janeiro, o carregamento oculto que ele conduzia de cumplicidade com o Sr. Bento. Para comprovar-se o que afirmava, insistia Gallès, era bastante fazer examinar, na Alfândega do Rio de Janeiro, o manifesto de “Le Rapide”, onde se encontraria um suplemento de 200 caixas de vinho e de diversos volumes de mercadorias secas, que ele acrescentara depois de feita a expedição à Chancelaria, correspondendo este suplemento precisamente à fraude de Bento que, aliás, já sofrera, há anos, transtornos comerciais idênticos aos seus, não tendo, ainda, terminado de pagar o devido aos credores.

E Gallès não poupa aquele que lhe ocupara o posto: “Há uma diferença entre este cavalheiro e eu; é que há doze anos meu comércio, minha indústria, meus escritos, minhas viagens, meus trabalhos têm sido consagrados todos ao Brasil, e este pobre velho, tão *ignorante* quanto *ignorado*, jamais alguma coisa fez pelo Brasil, a não ser uma tentativa de fraudar o tesouro Imperial, além de repetir com os homens de Portugal que têm a mesma falta de educação e de saber: ‘Os portugueses devem governar sempre o Brasil, que não é e nunca será mais do que uma colônia insubmissa’.”

E a este longo officio, que encerra com a súplica de ser mantido no exercício de suas funções, assegurando que sua pena e seu devotamento continuariam, “como no passado, a ser consagrados à glória e à prosperidade do Brasil”, sua segunda pátria, Gallès acrescenta algumas considerações mais, a propósito de seus escritos sobre nosso país. E dizia juntar artigo que tinha publicado em 1835, a convite de vários franceses e brasileiros, que lhe pediram sua opinião a respeito da lei que proibia a entrada na França das madeiras do Brasil. Chamado, então, à presença do Ministro do Comércio, Duchâtel, a quem novas observações tivera ocasião de fazer, aquela autoridade prometera-lhe o reexame do assunto, “e, com efeito, algum tempo depois esta lei foi melhorada

no interesse das duas nações”. Acabara, ademais, de ser nomeado vice-cônsul do Uruguai em Bordéus, mas só entraria no exercício daquele cargo com autorização do destinatário de seu ofício. E, concluindo, informava que havia perdido 30.000 francos nos recentes acontecimentos da Bahia; assim, se o Governo Imperial o privasse de seu modesto cargo de vice-cônsul, esperava, pelo menos, ser indenizado do prejuízo que tivera naquela insurreição (28).

Mas o tempo passava e o Cônsul Geral do Brasil em Paris sentia-se de mãos atadas, em face da obstinação de Gallès. Dirigira-se ao chefe da Legação, mas este respondera-lhe que nada podia fazer enquanto o governo não desse resposta ao que já lhe comunicara sobre o assunto. Daí voltar Juvêncio Maciel da Rocha à presença do Ministro dos Negócios Estrangeiros, por ofício de 6 de setembro de 1839, onde encarecia a necessidade de ser aprovada a nomeação, que há muito propusera, do agente comercial, Bento José Vieira, para o cargo de vice-cônsul do Brasil em Bordéus, “a fim de cessarem ali quanto antes as desagradáveis consequências da restrição do parágrafo 14 do Título 2º do Regimento Consular”.

E, para reforçar suas razões, juntava cópia do ofício que recentemente lhe endereçara o mesmo Bento José Vieira, em que dava conta da situação em que se encontrava Gallès, que se recusara a fornecer-lhe os documentos necessários ao preenchimento de mapa exigido pelo Consulado Geral, alegando, aliás, que o enviara diretamente àquela repartição.

“Mr. Gallès”, dizia Bento José Vieira, “apesar de todas as suas diligências, foi ontem condenado pelo Tribunal de Polícia Correccional a treze meses de prisão, (e) a todas as despesas. O Procurador Régio quis valer-lhe mas as culpas são graves. Ele só pôde conceder-lhe retirar-se dos debates, tendo Mr. Gallès implorado a clemência do Tribunal a esse fim alegando a febre que o devorava naquele instante, procedida, diz ele, de pancadas que lhe tinha dado na véspera um de seus credores, e das acusações violentas que lhe estão fazendo”.

E era talvez com satisfação, dadas as incompatibilidades que deviam existir entre ele e Gallès, que Bento José Vieira carregava nas tintas: “As partes contrárias fizeram-me citar para assistir aos debates, e responder às questões, que me seriam fei-

(28) Arquivo Histórico do Itamarati, “Consulado em Bordéus — Ofícios 1837-1895” — 240/4/1. É de se notar que nos documentos constantes dos cinco volumes das *Publicações do Arquivo do Estado da Bahia*, dedicados a *A revolução de 7 de novembro de 1837 (Sabinada)* há apenas referências esporádicas aos danos causados a imóveis de propriedade de pessoas diversas, sem menção especial a prejuízos outros sofridos especialmente por estrangeiros.

tas sobre a maneira por que se faz o comércio no Brasil, ou se era tal qual ele alegava; de sorte que fui testemunha da causa mais vergonhosa que na minha vida tenho visto". Encerrada a audiência, continuava ele, um dos juizes entendera que seria justo prevenir o Ministro do Brasil "de ser mais que tempo de mandar pela intervenção do Prefeito retirar as Armas Nacionais da porta de Mr. Gallès, que as desonrava como um condenado a pena infamante".

Mas não era só. Tanto o Tribunal do Comércio de Bordéus, como "os Cônsules de todas as Nações", tendo visto o despejo com que Gallès se apresentara numa recepção oficial com a farda de Cônsul Geral e com o hábito de Cristo, e como quisessem "evitar naquela ocasião um escândalo", dirigiram-se a ele, Bento José Vieira, com o pedido de denunciar ao Cônsul Geral em Paris ou ao Ministro Plenipotenciário que a nação brasileira estava "sofrendo com a representação de Mr. Gallès de uma maneira atroz". Prometera atender a tal pedido depois do julgamento do acusado, tanto mais que ele andaria exibindo uma carta do Cônsul Geral ou do chefe da Legação em Paris, que ainda o consideraria como vice-cônsul, por estar suspenso de suas funções apenas por oito meses.

Finalmente, Bento José Vieira juntava recorte do jornal *L'Indicateur*, de 31 de agosto de 1839, com o texto: "Le Tribunal correctionnel, après deux jours d'audience, a condamné par défaut, à 13 mois d'empresonnement, le sieur Edouard Gallès, comme prévenu de simple faillite" (29).

Entretanto, antes do recebimento destas notícias, com tão categóricas informações sobre Gallès, já o Ministério dos Estrangeiros o havia destituído do posto que detinha, confirmando a nomeação de seu sucessor, Bento José Vieira, segundo comunicação feita ao Consulado Geral em Paris a 26 de julho de 1839, mas que só em fins de setembro chegou a seu destino (30). E é a 28 deste mês que José de Araújo Ribeiro se dirige, por sua vez, ao titular da Pasta dos Estrangeiros, cientificando-o de ocorrência que confirmava o que denunciara Bento José Vieira: "Entre as muitas razões", escrevia o chefe da Legação em Paris, "pelas quais Mr. Gallès, ex-Vis-cônsul do Brasil em Bordéus, se tem tornado o objeto de censura pública naquela cidade, se refere que esse homem sem pejo algum se apresentava condecorado com o hábito de Cristo, que, segundo todos sabiam, nunca lhe havia sido concedido, e que usava da farda de Cônsul Geral

(29) Arquivo Histórico do Itamarati, "Consulado Geral em França — 1833-1858" — 260/2/2.

(30) *Id.*, *ibid.*

em vez da de simples Vice-Cônsul que lhe competia pelo nosso regimento consular. Estes fatos chegaram a atrair a atenção da Justiça, e há poucos dias que os jornais públicos deram notícia de um processo que se prosseguia com aqueles fundamentos contra o dito Mr. Gallès”.

E, sobre o assunto, o próprio Ministro dos Negócios Estrangeiros da França, Marechal Duque da Dalmácia, acabara de dirigir nota ao representante diplomático do Brasil em Paris concebida nos seguintes termos: “Dans une procédure qui s'instruit à Bordeaux contre le Sr. Gallès, ex-Vice-Consul du Brésil, il est nécessaire de faire constater, 1<sup>o</sup> quel est le costume des Consuls et vice consuls Brésiliens; 2<sup>o</sup> si le Sr. Gallès a été nommé Chevalier de l'Ordre du Christ, ou de tout autre ordre du Brésil. Mr. le Procureur du Roi à Bordeaux venant de m'écrire à ce sujet, je vous serai très obligé, Monsieur le Chevalier, de vouloir bien me mettre à portée de lui répondre”.

Daí a resposta que lhe fora dada em 28 de setembro de 1839, onde se informava: 1<sup>o</sup>, que de acordo com as instruções consulares do Brasil, os Cônsules eram autorizados a usar o uniforme de Capitão-de-mar-e-guerra e os Vice-Cônsules, o de Capitão-tenente da Marinha Imperial; os primeiros cargos correspondiam ao posto de Coronel, e os segundos, ao de Capitão, sendo que as dragonas que diferenciavam estes postos eram idênticas às usadas na França nas mesmas categorias; 2<sup>o</sup>, que Gallès havia sido nomeado para o lugar de vice-cônsul em Bordéus, quando o Brasil era governado por uma Regência, cuja lei constitutiva proibia expressamente a concessão de condecorações de qualquer natureza, desconhecendo-se que ele houvesse antes da menoridade do Imperador prestado qualquer serviço ao Brasil que justificasse a concessão de tal mercê (31).

Tudo se voltava, pois, contra Gallès, que, nesta altura, já estaria cumprindo a pena a que havia sido condenado, em virtude de sua falência, que não fora, entretanto, de acordo com a legislação francesa da época, considerada fraudulenta (32). Se no caso de bancarrota simples, como foi o seu, a pena poderia chegar a dois anos de prisão, na hipótese de bancarrota fraudulenta a punição prevista na lei era de trabalhos forçados (33). Várias eram as circunstâncias estabelecidas no Código de Comércio fran-

(31) Arquivo Histórico do Itamarati, “Legação Imperial em França — Offícios — 1839-1842” — 225/1/7.

(32) *Code de Commerce Français*, livro terceiro, “Des Faillites et Banqueroutes”, Lei de 28 de maio de 1838, promulgada em 8 de junho do mesmo ano.

(33) *Code Penal Français*, com o texto resultante da Lei de 28 de abril de 1832, art. 402.

cês que levavam à decretação de “banqueroute simple”, entre elas a falta dos livros obrigatórios de escrituração mercantil, ou o incompleto ou defeituoso registro das operações, sem intuito de fraude. Irregularidades dessa natureza é que teriam levado Gallès à falência, em sua modalidade menos gravosa, como ele, mais tarde, virá a declarar.

#### 4. Uma reintegração impossível

E mais de três lustros se passaram. E de novo surgirá Gallès, após tão longo período, na correspondência diplomática brasileira, com uma insistência que se estenderá através dos anos. E alimentado de pretensões que chegam a alcançar os limites do absurdo.

A primeira referência que a ele encontramos, depois de 1839, é no despacho de 29 de maio de 1856, que José Maria da Silva Paranhos, então Ministro dos Negócios Estrangeiros, dirige a José Marques Lisboa, chefe da Legação do Brasil em Paris desde 1851, comunicando-lhe que “o súdito francês M. E. Gallès, negociante em Bordéus, e outrora vice-cônsul do Brasil naquela cidade”, lhe escrevera em 16 de fevereiro, para expor que “tendo sido obrigado a renunciar àquele seu cargo em conseqüência de perdas consideráveis, que o fizeram suspender os seus pagamentos”, e que achando-se “novamente à testa de seus negócios e reabilitado na administração de seus bens”, em virtude de recente sentença da Cour Imperiale ou Tribunal de 2ª Instância daquela cidade, desejava reassumir suas antigas funções consulares.

E o futuro Visconde do Rio Branco solicitava informações a respeito do juízo que Marques Lisboa fazia de Gallès e do pedido apresentado, que poderia ser atendido, de acordo com o Cônsul Geral em Paris, logo ou quando houvesse oportunidade, se o pretendente o merecesse (34).

Mas, para mal dos pecados de Gallès, o Cônsul Geral em Paris não era outro senão Juvêncio Maciel da Rocha que, naquele posto, tão eficientemente atuara para exonerá-lo do cargo em que agora pretendia ser reintegrado. E por determinação de José Marques Lisboa é ele quem fornece as informações para a resposta ao despacho da Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros, acerca da pretensão do antigo vice-cônsul em Bordéus. E, ao fazê-lo, rememora todos os incidentes do caso, inclusive a recusa de Gallès em entregar os selos e o arquivo do vice-consulado,

(34) Arquivo Histórico do Itamarati, “Minutas de despachos para a Legação em Paris — 1858-1858” — 227-1-7.

que, não obstante a intervenção das autoridades judiciais francezas, acabara por ser recebido incompleto pelo novo vice-cônsul, Bento José Vieira, que fora confirmado neste cargo por beneplácito imperial de 8 de julho de 1839.

E em face do que expunha é que lhe parecia penoso destituir-se um funcionário que servia “há 17 anos com honra”, para reintegrar-se um indivíduo que fora competentemente dispensado, na forma do regimento consular, “e não por sua renúncia”, como dera a entender. Era certo, acrescentava Maciel da Rocha, que Gallès havia ultimamente obtido a sua reabilitação como negociante e que tinha “publicado alguns artigos em jornais a respeito do Brasil, Montevidéu e outros países da América”, mas que, em seu conceito, estavam “bem longe” de ser serviços relevantes prestados ao Império, para valerem a seu autor a mercê que requeria (35).

E, como não poderia deixar de ser, esse também foi o pensamento do Governo. E José Marques Lisboa, informado a respeito, apressava-se a manifestar, em ofício dirigido a José Maria da Silva Paranhos, o quanto lhe fora agradável a decisão imperial em indeferir a pretensão de Gallès, por ver-se então habilitado a subtrair-se às suas “incessantes importunações” (36).

Bem enganado estava o chefe da Legação do Brasil em Paris e mal supunha o trabalho que Gallès ainda iria dar-lhe. Não nos parece mesmo que tenha havido maior trégua em suas “importunações”, embora seja de janeiro de 1862 a carta confidencial que nesse espaço de seis anos encontramos, em que o Ministro dos Negócios Estrangeiros, Conselheiro Magalhães Taques, escrevia ao Ministro Plenipotenciário em Paris: “Um certo Edouard Gallès, residente em Bordéus, que já por vezes tem-se dirigido a este Ministério, mandou-me ultimamente, para ser presente a S. M. o Imperador com a súplica inclusa por cópia, um folheto de que é autor com o título de *Considérations générales sur le commerce de la France avec l'Empire du Brésil, les États de la Plata et la République de Haiti*.

Tratava-se, em sua opinião, de “um escrito destituído de mérito”, que nenhum apreço merecia, dadas “as inexatidões e extravagâncias” que em poucas páginas continha em relação ao Brasil, que não carecia “de elogios de envolta com tantos dislates”. Não obstante, entendia o seu autor — continuava o Ministro — que “o nosso Augusto Soberano deve-lhe uma recompensa

(35) Arquivo Histórico do Itamarati, “Legação Imperial em França — 1856” — 225/1/6, Ofício de 20 de julho de 1856.

(36) *Id.*, *ibid.*, Ofício de 3 de novembro de 1856.



de seus trabalhos nada menos que um título de nobreza, além do diploma que (lhe) falta de um Hábito de Cristo que diz ter recebido em 1831 das próprias mãos do Imperador o Senhor D. Pedro I". E Magalhães Taques encarregava o chefe da Delegação brasileira em Paris de dizer "ao Sr. Gallès", se por ele fosse procurado, que o Governo Imperial não podia "tomar em consideração a sua súplica" (37).

E através da cópia anexada àquela confidencial, e ali citada, que tomamos conhecimento dos termos em que Gallès expressava suas extravagantes pretensões, constantes de longa missiva dirigida a D. Pedro II a 25 de novembro de 1861.

Começa ele por oferecer ao Imperador o trabalho que acabava de apresentar ao "Congrès Scientifique de France", que, como diz, impressionara vivamente os seiscentos membros que a ele compareceram de todas as partes da Europa, os quais, emocionados, tinham votado, "por unanimidade, a impressão de sua memória". Pensava, assim, haver feito ato de boa política, aproveitando-se da circunstância solene daquele congresso, para, com sua palavra, "flagelar os escritores que à custa da mentira ou do erro", lançavam, por vezes, a malquerença sobre o "imenso, rico e magnífico Império" do Brasil.

Mas se a esse esforço que, em seu entender, acabava de realizar pela prosperidade de nosso país fosse acrescentado o testemunho assinado por Moutinho, um dos antigos ministros brasileiros, que, já em 1836, proclamara haverem suas publicações contribuído para o engrandecimento do comércio do Brasil; se em conta fosse levada também sua incessante luta para a instalação da linha de navegação a vapor que ligava, agora, a França a esta nação, compreenderia naturalmente Sua Majestade, o Imperador, a franqueza que ele tinha em dizer que se julgava com direito a uma recompensa honorífica do governo brasileiro.

O Congresso Científico de França, prosseguia Gallès, em seu estranho devaneio, havia feito tudo que lhe estava ao alcance para distingui-lo, ao votar a impressão de seu trabalho, uma vez que não dispunha de títulos ou insígnias com que certamente o teria honrado. Mas gratas eram as palavras que lhe dirigira, na ocasião, o decano daquele aréopago: "O Congresso honra e glorifica vossos trabalhos pelo voto que acaba de vos tributar; compete agora aos Governos a que de tão longa data dedicais vosso labor dar-vos as provas de encorajamento e recompensa de que dispõem e que tão bem merecis. Se tivéssemos podido, saudaria-

(37) Arquivo Histórico do Itamarati, "Minutas de despachos para a Legação em Paris — 1859/1865" — 226/4/13 e Caixa Forte, "Legação Paris — Despachos — 1853-1867" — 421/3/16.

mos em vós o Barão ou o Visconde Gallès, mas no próximo ano; quando voltaremos a ver-nos em idêntica solenidade, não desesperamos de constatar que certo Potentado, em pagamento da dívida de seu país, terá preenchido esta lacuna”.

E depois da figuração deste discurso inconcebível, Gallès dizia acreditar que “um título nobiliário adquirido por 30 anos de labores e de devotamento constituiria uma digna recompensa”, destinada a dar à sua pena nova energia e à sua pessoa e palavras mais autoridade, porquanto tal título seria fruto do reconhecimento e não do favor. Seus excelentes e velhos amigos, como Moutinho, Amorim, da Rocha, Teixeira de Macedo, Magalhães, Torres, Bento da Silva e outros talvez não se aborrecessem de ver no frontão de seu “chateau” (38), cujos produtos vinícolas eram conhecidos por muitos deles, o brasão brasileiro, quando na fachada de seu estabelecimento já brilhavam as armas consulares do Prata (Uruguai), que, não dispondo de títulos nobiliários, havia, há muito, recompensado seus trabalhos com um título semidiplomático.

Era de se notar ainda, prosseguia, que em 1831, alguns dias antes da abdicação de D. Pedro I, “de ilustre memória”, ele havia recebido de suas mãos, no Palácio de São Cristóvão, a Cruz de Cristo, a título de estímulo por sua primeira publicação sobre o Brasil, em 1828. Entretanto, os acontecimentos que se sucederam, alguns dias depois, não lhe permitiram regularizar sua situação no que dizia respeito a essa mercê, mas o certo é que ele estava de posse da Cruz e de “une tête de feuille”, que constatavam a materialidade do fato, embora não pudesse legalmente usar aquela condecoração ao lado das que devia “à munificência de diversos governos”.

Solicitava, assim, que lhe fosse enviado, como um ato de justiça, o diploma de 1831 ou que outro fosse emitido em recompensa de seus trabalhos, passados e recentes, resultado que eram de longo e incessante devotamento (39).

Já vimos a recepção que teve este estranho arrazoado de Gallès e o conceito que fez de seu estudo, *Considérations générales sur le commerce de la France avec l'Empire du Brésil, les États*

(38) “Castelo”, em sua tradução literal, não implica necessariamente a idéia de uma habitação senhorial, remontando aos tempos do feudalismo. A maioria dos “chateaux” na França não são mais do que moradias campestres, dizia em 1878 L. Simonin, “espécie de vilas de aparência freqüentemente rústica, cujo proprietário cuida em pessoa de seu vinhedo e preside patriarcalmente à sua vindima”. (*Les grands ports de commerce de la France*, Paris, 1878, pág. 92.)

(39) No Arquivo Nacional não encontramos qualquer referência a essa condecoração.

*de la Plata et la République de Haiti*, o titular da Pasta dos Estrangeiros. Mas ignorava o infatigável suplicante as instruções que haviam sido dadas a respeito de sua petição, desde janeiro de 1862, ao chefe da Legação do Brasil em Paris. E na ausência de uma resposta direta, como esperava, parece haver escrito novamente ao Imperador brasileiro, tendo sua carta, desta vez, sido encaminhada ao Ministro dos Negócios do Império, José Ildelfonso de Souza Ramos, que, em despacho de 15 de abril do mesmo ano, expunha ao Ministro Plenipotenciário em Paris: "E. Gallès, vice-cônsul da República do Uruguai em St. Nazaire, perto de Bordéus, dirigiu a Sua Majestade o Imperador uma súplica em que pede um testemunho de gratidão pelos serviços que desde 30 anos diz ter prestado ao Brasil com os seus escritos. Para se resolver acerca desta pretensão, convém que V. Ex.<sup>a</sup> procedendo às necessárias indagações informe circunstanciadamente sobre os fundamentos dela e a conveniência de ser atendida" (40).

E José Marques Lisboa apressou-se, em resposta, a comunicar ao Ministro do Império que o Ministro dos Negócios Estrangeiros, com quem mantivera a correspondência de que juntava cópia, já tinha indeferido semelhante pretensão de Gallès, cumprindo-lhe simplesmente acrescentar que a opinião que sobre aquele indivíduo então formulara não havia experimentado a menor alteração (41).

Tal informe levou o titular do Império a participar simplesmente a Gallès que o assunto já fora resolvido por seu colega dos Negócios Estrangeiros, devendo ele dirigir-se a respeito à Legação do Brasil em Paris.

É o que se conclui, em face da carta que a 21 de agosto de 1862 Gallès escreve a José Marques Lisboa, onde dizia que o Ministro do Império o informara de que ele tinha uma comunicação a fazer-lhe a propósito de seu pedido da Cruz de Cristo. Solicitava, portanto, uma cópia dos termos do despacho do Ministro dos Negócios Estrangeiros, a fim de saber, "como publicista", quais deveriam ser, daí em diante, sua "atitude e seu devotamento em relação ao Brasil..." Segundo alguns amigos lhe escreviam do Rio, observava, "notamment l'excellent, très mémoratif et très reconnaissant Mr. Serjo Teixeira de Macêdo", o governo brasileiro parecia estar mais hesitante do que agradecido a respeito de uma pessoa. Mas tanto pior se o Brasil, que tinha necessidade de que penas devotadas o fizessem conhecido de modo favorável na França, preferia ficar para sempre seu devedor moral... Mas não era tudo, lamentava-se Gallès. Eis

(40) Ver nota 44.

(41) Ver nota 44.

que um jornal do Rio de Janeiro tentara denegrir seu último trabalho (*Considérations générales sur le commerce de la France avec l'Empire du Brésil, les États de la Plata et la République de Haiti*), o que provocara a reação de folha francesa, como se via pelo artigo que juntava à sua carta (42).

E, de fato, lá encontramos um recorte de jornal, sem indicação do nome do periódico, nem da data da publicação. Não se tratava de artigo assinado, mas, pelo estilo e considerações, difícil não é concluir quem era seu autor, que, “com um sentimento de penível desgosto”, dizia saber da existência de um jornal no Rio de Janeiro que havia tido “a triste e inqualificável coragem de procurar diminuir, flagelar obra de um francês destinada à glória e à prosperidade do Brasil, sob o ridículo e lamentável pretexto” de que o escritor se tinha entregue à fantasia romântica, ao declarar que, no interior do país, havia recebido, há vinte e cinco anos, a hospitalidade primitiva que se traduzia na lavagem de pés em bacias de prata e no alimento constituído de bananas e pedaços de macaco assado. Não se desconhecia, porém, que essa obra, onde eram “apreciados os interesses internacionais da França e do Brasil”, tratava das mais graves questões, “sob o ponto de vista econômico, financeiro, marítimo, político-comercial e de administração judiciária”. E tão belo — dizia o artigo — era o quadro que o autor daquele estudo descrevera, em largos traços, do império americano, que havia de predispor o europeu à imigração, “que constituía o futuro e a salvação do Brasil”. Não se admirava, pois, concluía o pseudo-articulista, que trabalho de tal quilate pudesse escapar à compreensão de pessoas menos esclarecidas, como seria o crítico do jornal brasileiro.

Mas o Ministro Plenipotenciário em Paris é que não se deixava impressionar por estas tiradas, evidentemente da lavra de Gallès. E em carta que lhe dirigiu a 12 de agosto de 1862, acusando a que recebera, cheia de reticências e insinuações, não esconde sua irritação. E em termos cortantes faz-lhe conhecer que o Governo Imperial não podia outorgar-lhe, segundo correspondência transmitida pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros, nem a Cruz de Cristo, nem o título nobiliário que solicitara (43). E, ao mesmo tempo, José Marques Lisboa, em officio confidencial, de 21 de agosto, põe o titular daquela Pasta, que era então o Marquês de Abrantes, a par de tudo quanto ocorrera, transmitindo-lhe cópia não só do expediente trocado com Gallès, como com o Ministro do Império. E carregava nas cores, cantando vitória: “A enfa-tuação e audácia com que este homem se me dirigiu a 9 deste

(42) Ver nota 44.

(43) Ver nota 44.

mês, provocando o desprezo com que, respondendo-lhe, fi-lo emudecer, de sobejo justificam o juízo tão uniforme quão pouco lisonjeiro que dele então formamos" (44).

Não era, entretanto, a primeira vez que Marques Lisboa se enganava a respeito de Gallès. E já em 13 de setembro seguinte voltava à presença do Ministro dos Negócios Estrangeiros, por meio de novo ofício confidencial, onde dizia: "Em aditamento ao que a V. Ex.<sup>a</sup> tive a honra de escrever em 21 de agosto próximo passado, direi que Mr. Gallès ruminou um mês a resposta que ontem deu à carta que naquela época lhe escrevi; mas, modificando completamente o estilo arrojado de sua primitiva missiva, limitou-se agora a pedir-me houvesse de encaminhar ao Sr. Ministro do Império uma carta que, aberta, para esse efeito mandou-me; devolvi-lha alegando não ter sido por intermédio desta Legação Imperial que ele anteriormente correspondeu-se com S. Ex.<sup>a</sup>. E para que o Marquês de Abrantes tivesse "miúdo conhecimento do incidente" de que lhe estava dando conta, juntava cópia não só da correspondência que trocara com Gallès, como da própria carta que este dirigira ao Ministro do Império cujo encaminhamento solicitara, mas que lhe fora devolvida (45).

Naquela carta, ao dizer-se ciente do que o governo brasileiro resolvera a respeito de seu pedido, afirmava Gallès juntar uma circular impressa de 30 de (?) de 1855, que respondia a tudo e a todos, quanto à sua situação como negociante, "sem deixar qualquer sopro de vida à malquerença ou à calúnia". Além disso, os documentos oficiais ("Extrait de l'arrêt de la Cour Impériale et déclaration du Tribunal de Commerce"), legalizados pelas autoridades brasileiras e que também haviam sido anteriormente enviados, excluía qualquer dúvida sobre sua pessoa. E, como publicista, nada mais tinha a fazer do que juntar também cópia do atestado subscrito pelo antigo Ministro do Brasil em Paris, "le très savant Commandeur Mouttinho", que já em 1836 proclamava quanto seus trabalhos haviam contribuído para o aumento das relações entre a França e o Brasil.

Mas, desde então, continuava ele, jamais deixara de escrever sobre este país, tendo decisivamente concorrido com sua opinião perante o corpo legislativo da França, como davam conta os jornais de Paris, para a instalação da linha de navegação a

(44) Arquivo Histórico do Itamarati, "Legação Imperial do Brasil — Reservados — 1861-1862" — 225/4/12. Pelas cópias anexadas a este ofício é que nos identificamos do teor dos documentos a que se referem as notas 40, 41, 42 e 43.

(45) Arquivo Histórico do Itamarati, "Legação Imperial do Brasil — Reservados — 1861-1862" — 225/4/12.

vapor entre as duas nações. E lembrava, mais uma vez, sua atuação junto ao Congresso Científico de França, realizado em 1861, onde produzira sua última publicação sobre o Brasil, "qui m'a volu", escrevia ele, ampliando o campo das honras recebidas, "un vote d'impression, aux frais de la savante assemblée, un vote de remerciemens de toutes les Chambres de Commerce de France, couronné par une médaille d'honneur que m'a décerné la ville de Marseille".

Mas o governo brasileiro, com a recusa que lhe deu — concluía Gallès — estava no limite de seus direitos e ele nenhuma observação tinha a fazer-lhe. E não deixaria mesmo de empregar sua "humilde influência junto à imprensa", para impedir que os jornais na França publicassem qualquer crítica ou reflexão sobre a inexplicável decisão do governo brasileiro, como aliás, um deles já fizera, sem seu conhecimento, a respeito de uma folha do Rio que tinha maldosamente procurado depreciar sua última produção sobre o Brasil e o Prata.

E de notar-se que o ofício confidencial de 13 de setembro de 1862, que José Marques Lisboa endereçou ao Ministro dos Negócios Estrangeiros, pondo-o a par, como vimos, das cartas que trocara com Gallès, deve ter ficado retido alguns dias na Legação, pois seu signatário acrescentou-lhe, com data de 19 do mesmo mês, um P.S., em que dizia: "Nova correspondência acabo de ter com o enfadonho Gallès. Na resposta que lhe dei fechei-lhe a porta para o futuro". E dessa correspondência também juntava cópia.

Vem, em primeiro lugar, carta de 15 de setembro, a ele dirigida, em que Gallès afirmava ter deixado de juntar à exposição que enviara ao Ministro do Império o artigo do jornal francês, que "em Tarbes tinha flagelado a folha do Rio", que tão pouca consideração dispensara ao seu último trabalho sobre o Brasil e o Prata. Como se tratava de peça repassada "de espírito e finura", de que remetiera exemplares a todos os seus amigos no Rio, inclusive "o excelente Sérgio Teixeira de Macedo", muito gostaria de também submetê-la às meditações do Ministro do Império. Assim, se Marques Lisboa ainda estivesse de posse do exemplar que anteriormente lhe enviara muito grato ficaria se se dignasse encaminhá-lo àquela alta autoridade, ou se o devolvesse para tal fim.

A transcrição desta carta seguia-se a de que, apenas três dias depois, Gallès voltou a escrever ao chefe da Legação em Paris, em que não só novamente lhe solicitava a devolução do artigo a que se referia em sua anterior missiva, como lhe comunicava que acabara de receber dum jornalista de Marselha o pe-

dido de algumas notas, para “comparar” o procedimento daquela cidade, que lhe outorgara uma medalha de ouro, com a atitude do governo brasileiro para com sua pessoa. Sua resposta ao jornalista, esclarecia, fora feita nos termos da carta de que juntava cópia.

E Gallès, nessa pretensa correspondência, evidentemente uma pequena comédia por ele engendrada, mostrava-se altamente generoso, solicitando ao compreensivo jornalista que guardasse “silêncio absoluto sobre a enormidade” de que, com efeito, o seu compatriota tinha a queixar-se. Se era certo, sentenciava, que “o vulgo se aborrece quando o ofendem, o homem probo envolve-se no manto da dignidade e lamenta mais do que recrimina a fragilidade humana”. Isso não o impedia, porém, de considerar “o Brasil como um jovem indolente pouco acostumado ao contato da civilização, mas possuindo um caráter profundamente *leal e franco*”. Tanto assim que, embora repelisse seu legítimo crédito, “como antiga dívida que se prefere antes esquecer do que pagar”, o Brasil ainda não havia tido a franqueza de dizer que nada devia. Essa tardança em ver reconhecidos seus méritos — admittia Gallès — talvez decorresse das agruras comerciais por que passara, há quarto de século, das quais legalmente se restabeleceira, conforme já tivera oportunidade de comprovar, pois do contrário nada ousaria pedir a D. Pedro II. Mas era provável, não desesperava, que o Brasil, num impulso de honestidade familiar a seus hábitos, viesse a saldar sua dívida sem novo pedido do credor, pois a última reclamação que a propósito fizera constituía a “derradeira intimação moral” que lhe dirigira.

E num adendo a esse arrazoado, ao enumerar ao seu hipotético destinatário, segundo presumimos, as honorarias que já recebera de outros governos, dizia Gallès “ter ouvido muitas vezes falar contra o governo brasileiro por haver dado condecorações imerecidas a botiqueiros, ou a pessoas sem importância”. Era justo, pois, que o jornalista falasse e outros gritassem contra uma recusa que feria pessoa tantas vezes merecedora da honraria que pleiteara...

Mas o chefe da Legação do Brasil em Paris perdia positivamente a paciência. Daí a carta que a 19 de setembro de 1862 escreveu a Gallès, com a qual pensava, como confiou ao Ministro dos Negócios Estrangeiros, ter-lhe fechado “a porta para o futuro”. Começava por dizer-lhe, numa intencional demonstração de desprezo pelas visíveis patranhas por ele articuladas: “. . . o artigo a respeito do qual me falais não me chegou às mãos (pelo menos não guardo lembrança alguma dele), ou se o recebi deve provavelmente ter-se extraviado no manuseio de minha volumosa cor-

respondência de cada dia. Em todo o caso, é-me de todo impossível devolvê-lo como desejais". E para cortar o mal pela raiz: "Mas para poupar-me, caro Senhor, a repetição de tais aborrecimentos, é favor não me fazerdes mais, no futuro, confidente de vossos assuntos, pois aqueles, cuja gestão me é confiada, não me deixam senão pouco lazeres que eu consagro de preferência, como achareis sem dúvida natural, à minha família e aos meus amigos".

E era exatamente a 19 de setembro que o Marquês de Abrantes também escrevia do Rio a José Marques Lisboa, acusando o recebimento de sua confidencial de 21 de agosto, que lhe expusera "as inqualificáveis pretensões", com que por vezes Gallès havia "querido ocupar a atenção do Governo Imperial". "Aprovo inteiramente", dizia o Ministro dos Negócios Estrangeiros, "os termos da resposta que V. Ex<sup>a</sup> deu àquele indivíduo, e não deixarei de comunicar a referida Confidencial e os documentos que ela cobre ao Sr. Ministro do Império que, achando-se ao fato de semelhantes pretensões, ficará assim prevenido da natureza dos meios com que o Sr. Gallès procura fazê-los prevalecer" (46).

É possível que Gallès, em face da imutável atitude do governo brasileiro a seu respeito, resolvesse conformar-se com a sua sorte e desistir, afinal, das honorarias de que se julgava credor. Mas novo fato viria, dentro de pouco, tumultuar-lhe, mais uma vez, as idéias. É que falecera em Bordéus, a 31 de julho de 1863, Bento José Vieira, que em 1839 o substituíra em penosas circunstâncias, como vimos, no cargo de vice-cônsul do Brasil naquela cidade.

E Juvêncio Maciel da Rocha, que continuava a ser também, nesse longo período, Cônsul Geral em Paris, ao comunicar a ocorrência ao Ministro dos Negócios Estrangeiros, informava que havia lavrado a nomeação, para aquele lugar, do agente comercial João Batista Ernesto Vieira, sobrinho do falecido, que desde 1857, no impedimento do titular, ocupava o mesmo posto. Essa nomeação, conforme esclarecia, tivera a concordância do chefe da Legação em Paris, esperando-se que o agraciado obtivesse, também, a aprovação do Governo Imperial (47).

E, realmente, José Marques Lisboa dirigia-se, por sua vez, ao Marquês de Abrantes, cientificando-o de que autorizara o preenchimento por João Batista Vieira do cargo antes ocupado por Bento José Vieira, que morrerá rico, pois seu sobrinho era um

(46) Arquivo Histórico do Itamarati, "Legação do Brasil em Paris — Despachos — Minutas 1859 a 1865" — 226/4/13.

(47) Arquivo Histórico do Itamarati, "Consulado Paris — Offícios — 1859-1862" — 260/2/3. Ofício de 3 de agosto de 1863.



dos três herdeiros entre os quais se dividia “a considerável fortuna do falecido vice-cônsul” (48).

Mas se Bento José Vieira desaparecera do número dos vivos a 31 de julho de 1863, já a 6 de agosto Edouard Gallès se dirigia ao Ministro dos Negócios Estrangeiros, com a edição melhorada e aumentada de suas antigas queixas, a fim de pleitear sua “reintegração” no vice-consulado que ele administrara, “durante vários anos, com honra, dignidade, e, talvez, com alguma inteligência, não isenta de energia”. E lembrava, a propósito, o caso ocorrido em 1837, em que teve de empregar “a força armada e as autoridades francesas”, para deter o capitão americano Kick, comandante do navio “Canadá”, que pretendia subtrair-se à autoridade consular brasileira, conforme relatório que deveria encontrar-se nos arquivos do Ministério, no Rio de Janeiro.

Reveses financeiros haviam-no obrigado, porém, a suspender seus pagamentos comerciais, o que o levara — em sua versão — “a resignar temporariamente” às funções de vice-cônsul do Brasil em Bordéus, até o fim de sua liquidação. Mas acontece, explicava, que “le Sieur Bento”, aproveitando-se do ocorrido, conseguira ser designado, em caráter provisório, para aquele cargo, que utilizou para se fazer nomear síndico da liquidação. E isto sob o pretexto de que suas funções consulares ajudariam a pronta solução do caso, pois “que meus interesses”, escrevia Gallès, “e uma parte de meus capitais se encontravam divididos em diversas regiões do Brasil”. Mas, como síndico, Bento não fizera outra coisa senão criar-lhe dificuldades, iludindo “com falsos relatórios os credores e o Tribunal de Comércio”, para, com o prolongamento do litígio, obter sua nomeação definitiva no posto de vice-cônsul.

Mas a verdade veio à tona e “as torpitudes de Bento foram reconhecidas”, porquanto seu próprio co-síndico protestara contra sua irregular atuação. E numa assembléa geral dos credores, presidida por um Juiz do Tribunal do Comércio, “o dito Bento foi cassado e destituído” de suas funções falimentares. A 11 de fevereiro de 1846, a Corte Imperial, acrescentava Gallès, homologava o acordo amigável com seus credores, com “a rara e respeitável maioria” de 79 assinaturas a seu favor no total de 82, naturalmente porque a falta que podia ser-lhe atribuída era a de negligência, decorrente da inobservância “de formalidades prescritas pelos artigos 8, 9 e 10 do Código Comercial”, infração esta reprimida pela lei, mas que de forma alguma atingia a probidade do infrator.

(48) Arquivo Histórico do Itamarati, “Legação Imperial em França — 1863” — 225/2/8. Ofício de 22 de agosto de 1863.

E tais fatos, insistia Gallès, eram absolutamente verídicos, pois encontravam-se “religiosamente consignados” no documento autêntico que juntava à sua carta, com as assinaturas originais, devidamente legalizadas pelas autoridades bordelenses, dos síndicos nomeados pelo Tribunal de Comércio para encerrar sua liquidação.

E como ele dá a entender, em outro trecho da mesma carta, esse documento, datado de 10 de maio de 1856, que lhe foi devolvido, como veremos, pela autoridade brasileira, incluiria, também, a sentença da Corte Imperial de Bordéus que, em fins de 1855, o tinha reposto à testa de seus negócios e reabilitado na administração de seus bens, após cumpridas as condições do acordo amigável com seus credores. Mas junto àquela carta encontramos circular impressa, expedida em janeiro de 1856 por Gallès, que transcreve extrato dos jornais *Memorial Bordelais* e *La Gironde*, de 25 e 26 de dezembro de 1855, os quais ao noticiarem a decisão da Corte Imperial de Bordéus se congratulavam com ele “pelos termos honrosos dessa sentença e pela nova situação que ela lhe criava”.

Mas se grandes tinham sido seus dissabores, maiores eram as homenagens com que suas atividades haviam sido distinguidas, tanto na França, como no estrangeiro, segundo passava a enumerar, à sua moda.

Em 1855 a “Ville de S. Sauveur”, em recompensa de suas publicações a favor dos Pireneus, tinha mandado afixar seu nome, “en lettres d’or, sur marbre”, no frontão de um de seus monumentos públicos, e quatro anos mais tarde dezesseis municipalidades da mesma região votavam, por unanimidade, medalha de ouro em sua honra; em 1853 e 1856 era convidado para fazer parte da Academia Belga e do Instituto Histórico de França; ainda em 1856, fora honrado com uma carta de Napoleão III, a propósito de diversas publicações importantes de sua autoria; no ano seguinte, seria reintegrado “par l’un des états de la Plata” nas funções consulares que havia ocupado antes de suas dificuldades financeiras; em junho do mesmo ano de 1857 tivera “l’insigne gloire” de ser convidado pelo Poder Legislativo de sua pátria para opinar sobre a grande questão dos navios transatlânticos, destinados a unir os interesses comerciais do Brasil e da França; em 1858 recebia uma condecoração da América Central (Haiti) no grau de cavaleiro de segunda classe; de 1861 era o trabalho que apresentara ao Congresso Científico de França, sobre o Brasil, o Prata e o Haiti, o qual lhe granjeou agradecimentos de todas as câmaras de comércio de seu país, especialmente da de Marselha, que servira de intermediária da homenagem que lhe prestou

aquela cidade, com a concessão de “une médaille d'honneur grand module, portant l'inscription de sa reconnaissance et de sa sympathie”; nesse mesmo ano de 1861 o Ministro do Comércio aplaudira seus trabalhos, através de carta oficial e pública.

Mas não era só. A 15 de julho de 1863, rematava Gallès, o chefe de estado do Haiti escrevera-lhe “carta autógrafa” em que afirmava haver tido a intenção de nomeá-lo ministro plenipotenciário, em recompensa de suas publicações a respeito de seu país. Para exame do assunto reuniu-se o Conselho de Ministros, que concluiu, porém, não permitir a constituição do Haiti confiar-se a estrangeiro o posto de embaixador ou de ministro daquela alta envergadura. E Gallès remocava: “Eis o que pretendeu fazer por mim um país, a favor do qual minha pena não produziu nem a décima-sexta parte do que fez pelo Brasil!”

Se ele, pois, solicitava sua reintegração em seu “modesto vice-consulado do Brasil”, não era para satisfazer “la petite vanité” de desempenhar funções consulares, que estas já as exercia em nome de outro país, mas sim pelas recordações dos treze anos de sua juventude, que passara no Brasil, sua segunda pátria.

Fora informado pelo Cônsul Geral em Paris, continuava Gallès, de que já existia um candidato para o lugar deixado por Bento José Vieira, mas não ignorava que tal cargo só poderia ser ocupado, em caráter definitivo, após a aprovação do Imperador ou do Ministro dos Estrangeiros. Mas fosse qual fosse o candidato, permitia-se dizer que se o governo brasileiro recorresse “a um simples negociante” disporia apenas de um ser mecânico habilitado a visar passaportes e manifestos, ao invés de um homem que à sua experiência de armador aliava o conhecimento do Brasil e de seu idioma, capaz de desempenhar, conforme as circunstâncias, não apenas o papel de vice-cônsul, mas o de publicista também.

Uma última consideração tinha a fazer, insistia Gallès, era que, “em questão de honorabilidade e de suscetibilidade moral”, a França era tão rigorosa quanto o Brasil. Ora, não se ignorava que, antes de conceder o *exequatur* para serem exercidas, na França, funções consulares, o seu Ministro dos Negócios Estrangeiros fazia proceder a rigorosa e severa investigação sobre a moralidade do cônsul proposto. Assim, no seu caso, se a investigação não demonstrasse a perfeita honorabilidade de sua pessoa, o imperador dos franceses não daria o necessário *exequatur* para o desempenho do pretendido cargo (49).

(49) Arquivo Histórico do Itamarati, “Diversos no exterior — Correspondência particular recebida — 1863-1871” — 315/1/37.

Expedida esta carta, ocorreu naturalmente a Gallès que o governo brasileiro se veria num impasse se pretendesse fazer jus aos seus “direitos” e, ao mesmo tempo, atender a outro candidato. Voltava, pois, na mesma data, com nova missiva dirigida ao Ministro dos Estrangeiros, onde oferecia a solução. Muito simples. Bastava criar em Bordéus o cargo de cônsul, mantendo-se o já existente de vice-cônsul, o que, aliás, em seu entender, não era novidade, porquanto “quase todas as potências de alguma importância” haviam procedido dessa forma. E muito compenetrado condicionava: “Fica bem entendido que, nessa hipótese, se não me for atribuído o título superior de cônsul, não aceitarei o vice-consulado, pois na posição social a que minha pena me guindou, na esfera elevada a que me quis conduzir o Império do Haiti, não me conviria um lugar subalterno, ao passo que um simples negociante de algodão, de vinho, ou de cacau não deve ter aspirações maiores do que a sua modesta condição”. E depois deste rompante de grandeza pedia apenas, em *post-scriptum*, que lhe fosse devolvido, oportunamente, o documento oficial, que acompanhara sua carta da mesma data (50).

Mas ao contrário do que Gallès, em sua obsessão, certamente esperava, foi confirmada por D. Pedro II a nomeação de João Batista Ernesto Vieira para o cargo de vice-cônsul do Brasil em Bordéus, sem maiores cogitações. E ao seu dispor ficou, na Legação do Brasil em Paris, devolvido pelo titular da Pasta dos Estrangeiros, o documento que havia acompanhado sua correspondência com aquela autoridade e cujo retorno solicitara (51).

Teria terminado aqui a singular pendência entre Gallès e as autoridades diplomáticas brasileiras? É possível, pois não encontramos evidência do contrário. Mas em 1869 mais uma vez se verifica a vacância do posto que ele exatamente há trinta anos ocupara. E certamente poderoso deve ter sido o motivo para que ele tivesse deixado de aproveitar a ocasião para insistir, de novo, em suas antigas reivindicações, sobretudo nas circunstâncias em que aquele lugar ficara vago — o que se dera, conforme Juvêncio Maciel da Rocha comunicava ao Barão de Cotegipe, então Ministro dos Negócios Estrangeiros, em virtude de seu titular, João Batista Ernesto Vieira, haver partido da França “por causa do mau estado dos seus negócios e ter sido declarado falido pelo Tribunal do Comércio daquela cidade de Bordeaux”... (52).

(50) *Id.*, *ibid.*

(51) Arquivo Histórico do Itamarati, “Legação Imperial em França — 1863” — 225/2/8, Ofício de 8 de outubro de 1863.

(52) Arquivo Histórico do Itamarati, “Consulado Paris — 1859-1882” — 260/2/3, Ofício de 23 de abril de 1869. Ao mesmo tempo em

## 5. Viagens e novos postos consulares

Das viagens feitas ao Brasil por Gallès não temos maiores notícias além das que ele deu em seus escritos. Sabemos que na primeira delas, de acordo com suas informações, permaneceu treze meses em nosso país, detendo-se nos principais portos de então, que eram, na ordem de escalas da embarcação em que viajara, o Recife, Salvador e Rio de Janeiro. Sobre o que ele viu principalmente nessas cidades e o que concluiu de suas observações já discorreremos na primeira parte deste trabalho.

Mais quatro viagens, pelo menos, teria ele realizado ao Brasil até 1857, ano em que escreveu sua *Mémoire adressé au Conseil d'Etat sur la question transatlantique*. É que ao demonstrar nessa exposição que, por navio a vapor, a viagem entre Bordéus e a primeira escala brasileira (Recife) seria efetuada em vinte dias, lembrava, como vimos, que em sua segunda visita a nosso país a travessia levava 78 dias, enquanto que ao regressar à França, por ocasião de sua quinta vinda ao Brasil, o tempo gasto fora de 94 dias. Tal demora, mesmo tratando-se de barcos a vela, só poderia ter decorrido de causas anormais, que ele deixou de esclarecer.

Ao justificar as razões por que defendia a criação de uma linha de navegação a vapor entre a França e o Brasil, invocava Gallès a experiência que dizia possuir para tratar do assunto, angariada em seus “quinze anos de viagens, labores e estudos”, durante treze dos quais teria, em “repetidas peregrinações e excursões”, transitado do Amazonas ao Rio Grande do Sul. Daí suas andanças pelas florestas brasileiras, que não seriam inspiradas por simples espírito de aventura, uma vez que costumava voltar ao Rio de Janeiro, dessas incursões pelo interior do país, com qualquer coisa, segundo suas próprias palavras, “comme une centaine de mille francs en poudre d'or, en vieux débris d'argent et pierres précieuses” . . .

Além de conhecer, conforme dizia, por tê-los “visitado, estudado e habitado”, todos os países que a linha de navegação a vapor Bordéus—Brasil iria servir, em que se incluiriam, por conseguinte, Portugal, Argentina e Uruguai, e, ainda, Goréia, no Senegal francês, Gallès já estivera na Espanha e na Inglaterra, quando andou também pela Escócia, em viagem a que se refere

que comunicava a vacância do cargo de vice-cônsul do Brasil em Bordéus, Juvêncio Maciel da Rocha submetia a nomeação de Alphonse Cahuzac, “negociante francês, bem estabelecido e acreditado na Praça”, o qual permaneceu naquele posto até fevereiro de 1879, quando pediu sua demissão e foi substituído pelo “proprietário e banqueiro”, Gustave Piganeau.

em seu artigo publicado em *L'Indicateur*, de Bordéus, de 16 de fevereiro de 1856. E mais de uma vez nos deu a impressão, em seus trabalhos, de haver estado no Haiti e nas colônias francesas do mar das Antilhas.

Percorreu Gallès ainda a Alemanha, onde se encontrava em 1858, por ocasião, aliás, de festiva ocorrência — o casamento do Príncipe de Leiningen com a Princesa Marie de Bade — fato que seu engenho poético não deixaria de celebrar, como adiante veremos. A Holanda também não lhe era desconhecida, pois teve ocasião de dizer que suas planícies, cujos pastos eram tão exaltados pelos viajantes, pareciam simples campos em comparação às que ele havia admirado nas cercanias de Montevidéu. E deve ter palmilhado a França, ou, pelo menos, conhecido seus principais portos, como o Havre, Nantes e Marselha, em decorrência de suas próprias atividades, parecendo haver morado não só em Bordéus e São Nazário, como em Paris.

Não obstante a extensão de seus negócios, que se teriam ramificado no Brasil, donde os prejuízos que, segundo sua informação, chegou a sofrer com a Sabinada, na Bahia, Gallès parece não haver tido condições de ombrear-se com os grandes negociantes de Bordéus, entre os quais se contavam os mais importantes armadores da Gironda. Sobrecarga em 1828, como vimos, numa posição de dependência portanto, não poderia já em 1836, quando o encontramos pela primeira vez mencionado como “negociante exportador de Bordéus” — numa economia local decadente — dispor de capitais que lhe permitissem alçar-se a grandes empreendimentos.

Mas, pequeno ou médio comerciante, cujo ramo principal seria o dos vinhos, Gallès deve ter visto seu prestígio sensivelmente aumentado com a nomeação de vice-cônsul do Brasil, que lhe permitia imunidades especiais e ostentar a farda de Capitão-tenente da Marinha brasileira.

Esse prestígio, entretanto, reforçado possivelmente pela sua atuação na imprensa, em prol da intensificação das relações comerciais entre a França e o país que representava, parece não se haver refletido em suas transações comerciais. E com os maus negócios sobreveio a falência, e com a falência, a desmoralização. Demitido do cargo de vice-cônsul do Brasil, que ocupara por pouco mais de dois anos, e condenado, em agosto de 1839, a treze meses de prisão, só em fins de 1840 ele se veria livre para reconstituir sua vida, no que incluía sua reintegração naquele posto. Mas se em 1846 consegue ver homologado um acordo amigável com seus credores, somente em 1855 será, como nos foi dado expor, reabilitado na administração de seus bens.

Truncada a carreira comercial de Gallès por tão longo espaço de tempo, contudo já em 1861 parece ele gozar de situação próspera, ao dizer em carta de 25 de novembro do mesmo ano, dirigida a D. Pedro II, numa daquelas suas arremetidas delirantes, que os diplomatas seus amigos, de quem já transcrevemos os nomes, não se aborreceriam de ver no frontão de seu "*chateau*, cujos produtos vinícolas eram conhecidos por muitos deles, o brasão brasileiro", porquanto seu estabelecimento já ostentava as armas consulares do Prata, que por não dispor de títulos nobiliários havia, há muito, recompensado seus trabalhos com um título semidiplomático. E em "P.S." nessa mesma carta, que confirmava sua reintegração na vida mercantil, dizia desaprovar o tratado de comércio entre o Brasil e a França, notadamente sobre a questão dos vinhos franceses, que o afetava pessoalmente, pois a produção de sua propriedade era remetida para Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, "às casas Tisset Decosterd, Lehercy et Estiennes" (53).

Se na carta a que acabamos de referir-nos, escrita em 1861, afirmava Gallès ostentar seu estabelecimento "as armas do Prata", sem mais esclarecimentos, já em 1858, numa de suas publicações, se dizia "Vice-cônsul de la République de l'Uruguay", sem mencionar, porém, o local em que desempenhava essa missão, que vinha a ser, afinal, a cidade de São Nazário.

Ora, país ao qual Gallès desde alguns anos dedicava suas atenções, mas sem o ardor e a constância com que o fazia, de longa data, em relação ao Brasil, era o Uruguai. E a seu respeito escreveu extenso artigo no jornal *L'Indicateur*, de Bordéus, de 28 de junho de 1853, onde exaltava, em termos altamente encomiásticos, as qualidades de seu povo, apontando as perspectivas que o progresso do Estado platino oferecia para a intensificação de suas relações comerciais com a França. E três anos depois, no decorrer da campanha que fez pelo mesmo jornal, sobre a necessidade da criação de uma linha de navegação a vapor entre a França e o Brasil, ressaltava, também, a importância das linhas auxiliares que se prolongariam até a Argentina e o Uruguai, linhas essas que tiveram seu advento, como vimos, com a lei sancionada em 1857 por Napoleão III.

É de supor, pois, que o interesse de Gallès pelo desenvolvimento do comércio entre seu país e a república do Prata, interesse que ele não deixaria de valorizar, dado o feliz desfecho do debatido problema da navegação transatlântica a vapor, é que lhe teria valido sua nomeação para o cargo de vice-cônsul, solicitado, sem dúvida, ao governo uruguai, em termos fáceis de imaginar...

(53) Ver nota 22, III.

Aliás, segundo suas afirmações em carta endereçada ao Ministro dos Negócios Estrangeiros do Brasil, a 6 de agosto de 1863, sobre a qual já discorremos, tratar-se-ia, na verdade, de retorno a posto em que ele representara também aquele país antes dos entraves que tolheram suas atividades mercantis.

É naquela missiva, ainda, que Gallès escrevia, no afã de valorizar sua pessoa, que havia recebido "carta autógrafa" do chefe de estado do Haiti, que tencionara, em recompensa de suas publicações a respeito da república antilhana, nomeá-lo ministro plenipotenciário, o que não fora possível por impedimento constitucional. Desse fato dera notícia, aliás, *Le Journal de Bordeaux*, de 3 de agosto do mesmo ano, conforme recorte que Gallès incluía em sua carta ao ministro brasileiro.

Governava o Haiti, em 1863, o general Geffrard, que cinco anos antes depusera o já nosso conhecido imperador Faustino I, criador de uma estranha nobreza, cujos titulares eram distinguidos pelos "bizarros nomes de Trou-Bonbon, Duque da Limonada, Conde Número Dois, etc.", tendo sido o próprio Geffrard agraciado com o título menos rebarbativo de Duque de Tabora (54). Se em 1858 era em homenagem ao imperador Faustino I e sua consorte que Gallès reeditava, com as devidas adaptações, seu primitivo poema, "Pensées d'un nègre, esclave, civilisé dans le Brésil", em 1863 é ao general Geffrard que ele dirige os lamentos do inocente escravo brasileiro, deslumbrado com a fantasiosa situação de liberdade e fartura da antiga colônia francesa.

É de se notar, além disso, que o Haiti já fora objeto de especiais louvores no trabalho que Gallès teria apresentado em 1861 ao Congresso Científico de França, em que ressaltara a importância do incremento das relações mercantis de seu país com o Brasil, os estados do Prata e aquela república, que não era mais, dizia ele, "o veio de outrora onde nosso comércio ia extrair os tesouros imensos que vinham vivificar a metrópole".

Se Geffrard não pudera, em 1863, nomear ministro plenipotenciário, como pretendia ou fora solicitado, aquele que de maneira tão enfática tratara de sua pátria e do homem que lhe dirigia os destinos, nada o impediria de nomeá-lo cônsul do Haiti na França, como parece haver feito, pois é com esse título, entre outros, que Gallès sublinha seu nome em trabalho publicado anos mais tarde (55).

(54) *Larousse du XX<sup>e</sup> Siècle*, publicado sob a direção de Paul Augé, Paris, 6 volumes.

(55) *De la guerre entre le Brésil, les Etats de la Plata & le Paraguay*, Bordéus, 1868.



## 6. Lisonja em prosa e verso

É em seu primeiro estudo sobre o Brasil que Gallès revela um dos traços marcantes de sua personalidade — a lisonja, que manejará em prosa e verso, através dos anos, com extraordinária desenvoltura.

Foi em extensa e laudativa dedicatória que ofereceu, como vimos, seu *Du Brésil* a Balguerie Junior, membro de importante e tradicional família de Bordéus, a que estaria possivelmente ligado por laços de emprego. E tão ostensivos foram seus louvores, que um dos críticos de seu trabalho não deixou de reprová-los, acentuando que certos elogios, por muito merecidos que fossem, não deveriam ser enunciados, a fim de não ferir a modéstia daqueles a quem se destinavam.

Foi ainda em *Du Brésil* que Gallès, após fazer crítica velada ao sistema colonial de sua pátria, impeditivo do desenvolvimento de seu comércio com o nosso país, dirigiu enfático apelo a seus compatriotas, em tom declamatório, para chegar a barretada de grande estilo: “Oh! franceses, oh! concidadãos! . . . Seja qual for a região do globo em que vos encontreis, acreditai-me, sabeis sacrificar sempre a causa individual pela causa comum! Quando se tratar de glória, de prosperidade, de indústria, pensai que são elas que formam a pedra triangular sobre a qual se constroem o poder dos estados, a supremacia das nações; (. . .) lembrai-vos de que é com a ajuda da virtude cívica de seus filhos e a firmeza de seus conselheiros que a nossa bela França (. . .) vai empunhar com mão segura a balança do mundo político para pesar em sua sabedoria o destino dos povos da Europa que a contemplam. Qualquer que seja a classe, qualquer que seja o lugar por vós ocupado na sociedade, fazei chegar vossas opiniões aos degraus do trono, onde serão acolhidas por um rei sábio e constitucional, que, satisfeito com o brilho de sua coroa, não pede ao Céu outra felicidade que a glória e o bem-estar de seus súditos”.

E isto era dito por Gallès em dezembro de 1828, quando Carlos X, senhor de tais virtudes, não estava longe de ser destronado para dar lugar à “Monarchie de Juillet”, sob o cetro de Luís Filipe, “le roi citoyen”. E é interessante observar que era exatamente em Bordéus que Henri Fonfrède fazia intensa oposição ao governo deposto, combatendo aguerridamente pela imprensa as medidas absolutistas do sucessor de Luís XVIII.

Mas passam-se os anos. Luís Filipe, em meio às mais antagônicas correntes políticas, que iam de um persistente reacionarismo a um extremado republicanismo, governa como pode e

enquanto pode. E vai escapando, com extraordinária fortuna, aos repetidos atentados contra a sua vida. Em abril de 1846, ao regressar de um passeio a Fontainebleau, é visado por velho guarda-florestal, que, porém, não consegue atingi-lo com o disparo de seu fuzil.

Não sabemos se foi nesta ocasião que o estro poético de Gallès despertou, a serviço de sua incorrigível mania congratulatória. Mas a primeira poesia que lhe conhecemos são as “Stances dédiées au Roi sur l’attentat de Fontainebleau”, que então escreveu, onde manifesta sua perplexidade ante a fracassada tentativa contra o soberano imaculado,

*Digne envoyé du Ciel, bouclier de nos lois!*

E perguntava o poeta:

*Qu’a donc fait ce Bourbon, sur ce trône funeste,  
Qui croula sous le poids du fier Napoléon?*

E a resposta não era muito lisonjeira ao antecessor de Luís Filipe, antes celebrado em prosa pelo mesmo louvador de agora:

*Il imposa la paix, la paix, voilà son crime;  
Le bonheur de l’État fut son ambition;  
Citoyen! . . . il sauva la France d’un abîme,  
Quand le Sénat le fit chef de la nation.*

E nesse diapasão prosseguia Gallès, até chegar ao clímax de seu fervor:

*Ouvrez, temples sacrés, vos choeurs, vos basiliques,  
Et faites entonner l’hymne à la Liberté;  
Car la religion doit offrir ses cantiques  
A ce roi que Dieu voue à l’immortalité.*

Mas Gallès não era bom profeta e nem seus apelos líricos, em prosa e verso, provaram ser de bom agouro. Antes de dois anos, tal como acontecera a Carlos X, Luís Filipe seria apeado do trono, para ser sucedido por um Bonaparte, que inaugurava na França a II República, que não chegaria a completar um lustro. E dadas as opiniões políticas de nosso poeta de circunstância, manifestadas, sobretudo, no artigo que, como vimos, tanto impressionara Moutinho, não será demais imaginar que, quando da revolução de 1848, ele teria sido um dos eleitores de Bordéus que confiaram a Molé, antigo presidente do conselho de ministros de Luís Filipe,

o mandato de deputado à Assembléia Constituinte, onde iria lutar contra as doutrinas republicanas (56).

Parece que a musa de Gallès manteve-se adormecida por alguns anos, para só despertar em 1852, como intérprete dos pensamentos "d'un nègre, esclave, civilisé dans le Brésil", que nas edições de 1858 e 1863 foram convenientemente amoldados, num preito de admiração à *magnificência* de Faustino I e do general Geffrard, governantes do Haiti.

Mas foi em 1858 que ele andou pela Alemanha, onde teve oportunidade de assistir a casamento real que havia de inspirar-lhe os versos que *La Gazette du Progrès* incluiu em sua edição de 7 de outubro daquele ano, precedidos do seguinte comentário, subscrito simplesmente por Gardey: "Um de nossos publicistas amados da capital, Sr. E. Gallès, atravessando recentemente a Alemanha, encontrou-se em Carlsruhe no momento do enlace matrimonial de Suas Altezas o Príncipe de Leiningen com a Princesa Marie de Bade. O espirituoso Vice-Cônsul, havendo tido a honra de assistir a parte das festas que se realizaram na Corte, compôs as estâncias que nos foram comunicadas e que temos a satisfação de oferecer a nossos leitores. Por elas se verá que se o Sr. Gallès deixa por um momento a pena do economista para empunhar o pincel do poeta, tão brilhante é com uma como é com o outro".

Já conhecemos suficiente o nosso autor, para avaliar quem teria enviado ao jornal provinciano, parece que ainda virgens de publicação, os versos em homenagem aos imperiais nubentes. Mas a musa de Gallès não era, felizmente, de grande fôlego, pois aqui, em sete quadras apenas, de versos dodecassílabos, deu por cumprida a sua missão. É interessante observar que, depois de saudar o nobre par, com os auspícios condizentes com a festiva solenidade, em que se encontravam representadas as grandes nações da Europa, Gallès saía-se com a inesperada advertência:

*Le peuple, messeigneurs, c'est le miroir fidèle  
Qui montre aux potentats l'austère vérité:  
Il les aime ou les craint. . . Il n'est jamais rebelle  
Quand sur le sceptre il lit: ". . . Honneur et liberté".*

No ano seguinte, isto é, em 1859, novo himeneu de alta hierarquia, em que "le fils, aimé, du Roi de la finance", fazia de casta donzela "dame avec blason". Tratava-se do casamento do Barão Gustave de Rothschild com Mlle Anspach, que Gallès

(56) Ch. Dezobry et Th. Bachelet, *op. cit.*

houve por bem exaltar com seus “Pensées Poétiques” — um epitalâmio bem à altura de “l'illustre banquier, vénéré, par la France”...

Infausto acontecimento iria, porém, levar Gallès a tanger dolentemente sua lira em 1864, numa oferenda “A S. A. le Prince regnant Charles III, de Monaco, à l'occasion du décès de sa noble épouse née (en Belgique) Comtesse de Mérode”. E esta manifestação de pesar não deixou de tocar a sensibilidade do lastimoso viúvo, pois Gallès aos títulos com que guarnecia seu nome, na última produção poética de sua autoria, que conhecemos, publicada em 1867, veio a juntar mais um: “Chevalier de l'Ordre de Charles III”!

E a última produção literária, a que acima nos referimos, não era nada mais nada menos que uma “Ode à Sa Majesté Alexandre II, Empereur de Toutes les Russies”, inspirada no atentado que o Czar sofrera em Paris, a 6 de junho de 1867, por ocasião da famosa “Exposição Universal de França”, que iria “mostrar tudo que em arte, ciência, comércio, indústria, haviam produzido o esforço e o gênio do homem” (57). Seus visitantes eram representados pelo que havia de mais nobre na realeza européia, entre eles o imperador da Rússia. Voltava Alexandre II de grande revista militar realizada no Hipódromo de Longchamp, quando, ao atravessar o Bosque de Bolonha, um jovem patriota polonês, dos muitos que enxameavam Paris, atirou contra ele, atingindo, entretanto, apenas o cavalo da carruagem, que também conduzia Napoleão III.

E Gallès, defensor pertinaz da ordem constituída, revoltado com o acontecimento insólito, rotulava o criminoso, em sua exploração poética:

*... c'est un assassin d'une odieuse espèce  
Qui veut briser, dit-il, le joug des Polonais...*

E depois de assegurar, com suas imprecações de estilo contra o atentado sanguinário, que

*Russie et France sont et resteront amies*

Gallès clamava afinal:

*Gouverne sagement, grand Prince de la terre,  
Les peuples aimeront et ton sceptre et tes lois,  
A l'Univers ému, fais voir ton caractère,  
Pardonne, comme Auguste, aux ennemis des rois!*

(57) Paul Guériot, *op. cit.*, 2º vol., pág. 110.

Mas diante dos acontecimentos de 1870, Gallès, que três anos antes tão enfaticamente reafirmava sua profissão de fé monárquica, nesse invocar de perdão para “os inimigos dos reis”, deveria ter sentido desmoronar seu mundo mais uma vez, com a queda de Napoleão III e o advento da República, que agora vinha para ficar . . .

## CONCLUSÃO

Homem viajado como foi, principalmente para a sua época, Gallès demonstrou ter, sobretudo, rara capacidade de comunicação ou de intromissão. Já em seu livro de 1828, sobre o Brasil, salientava as relações que se vira obrigado a estabelecer, em decorrência de seu cargo, com as notabilidades do país. E diante dos elementos que conseguiu colher, que não poderiam derivar de passageira observação pessoal, não duvidamos de que ele tivesse efetivamente entrado em contato direto com as autoridades brasileiras de mais difícil acesso, a quem ele, naturalmente, não deixaria de apregoar a sua qualidade de "membre de plusieurs sociétés d'instruction" . . .

Manteve Gallès, sem dúvida, como deu notícia pública, relações epistolares — que poderiam ser, é certo, meramente burocráticas — com mais de um ministro da França, a propósito do incremento das relações comerciais entre seu país e o Brasil, com a criação, principalmente, da linha de navegação a vapor pela qual há muito se empenhava. E de sua obstinação, quando perseguia um assunto, não há melhor prova do que a correspondência com que durante tão longo espaço de tempo levou as autoridades diplomáticas brasileiras a ocupar-se, com crescente irritação, de sua pessoa.

Se até certo ponto se possa compreender seu desejo de voltar, após reabilitado na gestão de seus negócios, ao posto de vice-cônsul do Brasil em Bordéus, de que fora demitido em tão graves circunstâncias, suas reiteradas pretensões a um título nobiliário, apoiadas em disparatados argumentos, com o discurso de seus méritos e honrarias, em que a inverdade, não raro, bóia à tona, levam quase a duvidar de seu equilíbrio mental.

De seus escritos, em grande parte a respeito do Brasil, sua "segunda pátria", como reiteradamente o chamou, faria Gallès farta distribuição entre pessoas e instituições de destaque, de quem lhe seria grato — e ele jogava evidentemente com essa possibilidade — receber uma palavra de louvor ou de consideração. E assim que medalha de bronze concedida pela Câmara de Comércio de

Marselha, após a remessa de dois opúsculos de sua autoria, com o pedido de "une marque de satisfaction" (1), foi por ele elevada às culminâncias de homenagem prestada pela própria cidade.

Mas na altura em que Gallès se desgatava em suas insensatas tentativas junto ao governo brasileiro para a obtenção de honrarias impossíveis, publicava ele seus artigos sobre o estabelecimento da linha de navegação a vapor entre a França e o nosso país, num teor em absoluto contraste com os termos de suas cartas. E, talvez sem o saber, colocava-se entre os sansimonistas da fase prática, ao discorrer, com tanto empenho, sobre o que representaria aquele serviço marítimo — fonte de riqueza, de trabalho, de indústria, segundo suas palavras — para a economia de Bordéus, berço natal de Olinde Rodrigues e dos irmãos Peréire, seus contemporâneos, ilustres discípulos de Saint-Simon.

E se em 1828 Gallès já previa os resultados que poderia uma fiação de algodão produzir em São Paulo, recomendando esse investimento aos capitalistas seus compatriotas, em 1867 seria ele um dos poucos, mesmo entre os brasileiros, que julgariam possível a construção de uma "via carroçável" que unisse os países da América do Sul. E esta contraditória figura, em quem parecia incoercível a tendência para a homenagem indiscriminada aos detentores do poder, para o elogio exagerado, se não descabido, a personagens de relevo, quer pelo nascimento, quer pela posição, era a mesma pessoa que tão vivamente atacou a escravatura no Brasil.

Mas sua admiração pelo nosso país, em que incluía os diplomatas que o representavam, dos quais lembrava com especial estima Sérgio Teixeira de Macedo e Luís Moutinho de Lima Álvares e Silva, que lhe dera provas de verdadeiro apreço, é que não sofria solução de continuidade através dos anos, mesmo quando via constantemente repudiadas suas pretensões junto ao governo brasileiro. E poderia este agir de outra maneira, especialmente em 1856, quando Gallès, reintegrado na administração de seus negócios, pleiteava, no momento, apenas sua renomeação para o posto de vice-cônsul do Brasil em Bordéus? Parece-nos que não, pois em

(1) Carta de 5 de fevereiro de 1862, dirigida por Gallès à Câmara de Comércio de Marselha, que lhe respondeu nos seguintes termos: "La Chambre de Commerce a reçu l'exemplaire, richement relié, de vos publications sur le commerce de la France avec l'Empire du Brésil, la Plata et Haiti et sur les questions transatlantiques, dont vous avez bien voulu lui faire hommage le 5 de ce mois. Elle vous remercie bien vivement de cet envoi, et s'empresse de vous adresser en échange une de ses grandes médailles, qu'elle vous prie de considérer comme une marque de satisfaction sympathique pour vos excellents travaux".

Paris continuava o Cônsul Geral, Juvêncio Maciel da Rocha, seu antigo superior hierárquico, para lembrar as circunstâncias em que se deu a sua demissão daquele cargo, bem como os entraves que ele criou para a entrega do vice-consulado ao seu sucessor.

Força é reconhecer que os artigos que exatamente em 1856 Gallès vinha publicando em *L'Indicateur*, sobre a criação do serviço de navegação a vapor entre a França e o Brasil, não causavam — se lidos — maior impressão aos nossos representantes diplomáticos em Paris, os quais, diga-se de passagem, não davam mostra, pela correspondência que nos foi dado compulsar, de muito interesse pelo assunto. Mas o certo é que o bom conceito, que esses artigos poderiam granjear-lhe, haveria de diminuir, fatalmente, à proporção que ele aumentava o vulto de suas pretensões, como um título de nobreza, estendendo-se em razões verdadeiramente pueris.

É sobretudo a partir de 1862, com seu trabalho *Considérations générales sur le commerce de la France avec l'Empire du Brésil, les États de la Plata et la République d'Haiti*, que Gallès pretende impressionar o governo brasileiro, quando coisas muito mais interessantes e com maior repercussão havia escrito sobre nosso país, como seu primeiro livro, de 1828, e os artigos publicados em 1853 e 1856 na imprensa de Bordéus, além de sua *Mémoire au Conseil d'Etat*, a propósito da linha de navegação a vapor, que veio a inaugurar-se em 1860.

É verdade que Gallès escreveu muitos “dislates”, para usar-se a expressão do Conselheiro Taques, sobre o Brasil, mas sempre no bom sentido, excedendo-se na ufanía com que procurava enaltecer a terra de que se sentia como cidadão. Mas tais dislates seriam bem perdoáveis, quando tão comuns e intensos eram, então, os ataques ao Brasil através da imprensa francesa, de cujo rebate o governo imperial encarregara Charles Reybaud, autor de livro altamente favorável ao nosso país (2), que não deixou de reconhecer-lhe o mérito com apreciável recompensa pecuniária (3).

E tão violenta chegou a ser a campanha desenvolvida contra nós por altura de 1862, campanha essa movida pelos interesses que se debatiam no Prata, que José Marques Lisboa, chefe da Legação do Brasil em Paris, foi autorizado pelo Marquês de Abrantes a celebrar um ajuste com o mesmo Charles Reybaud, mediante a despesa anual de vinte mil francos, para defender o Império dos

(2) *Le Brésil*, Paris, Guillaumin et Cie., 1856.

(3) Arquivo Histórico do Itamarati, “Legação Imperial em França — Offícios Confidenciais e Reservados — 1854-1858” — 225-4-10. Ofício de 14 de julho de 1856.



ataques que lhe eram feitos, quando seriam propostos, dizia o Ministro dos Negócios Estrangeiros, "à consideração de S. M. o Imperador, para serem agraciados, os nomes daqueles escritores que se tornarem dignos dessa honra pela sua ilustração e pelos seus serviços à causa do nosso país" (4).

É evidente que o nome de Gallès não poderia, pela leitura isolada do mediocre trabalho que afirmava haver apresentado ao "Congrès Scientifique", ser incluído entre os dos escritores que teriam sido agraciados pelo governo brasileiro, dentro do plano dirigido por Charles Reybaud, a quem José Marques Lisboa considerava "o mais prestante, hábil e zeloso colaborador da Legação Imperial", na imprensa francesa (5).

Devemos confessar que Gallès não se revelou exatamente a figura que esperávamos, após havermos travado conhecimento com ele através do livro publicado depois de sua primeira viagem a nosso país. Mas se examinados seus trabalhos em conjunto, se menos desassisadas fossem muitas das afirmações de suas cartas numa incessante mania de grandeza, talvez não deixasse de merecer o hábito ou comenda por que tanto empenho fazia, levando-se em conta, principalmente, que, a exemplo de seu pai, o imperador D. Pedro II não era de se fazer rogar muito para a concessão de tais mercês.

Seja como for, condecorado ou não, Gallès, apesar de sua fértil imaginação, de sua coragem de afirmar, de sua ausência de autocritica — falhas de que não se eximem personagens de muito maior importância do que ele — não pode ser ignorado na história das relações comerciais entre a França e o Brasil, relações cujo desenvolvimento foi, talvez, a preocupação maior de sua existência. E, como estrangeiro, precisava realmente ter muita fé em nosso país para em 1861 dizer a seu respeito: "braços apenas é que lhe faltam; com braços eu predigo para o Brasil o maior, o mais rico, o mais próspero futuro dos povos da terra"!

(4) Arquivo Histórico do Itamarati, Caixa Forte — Paris — Despachos — 1853-1867" — 421-3-16. Ofício confidencial de 7 de julho de 1862.

(5) Arquivo Histórico do Itamarati, "Legação Imperial em França — Offícios Reservados — 1859-1860" — 225-4-11. Ofício de 7 de dezembro de 1859.

BIBLIOGRAFIA DE  
EDOUARD GALLES,

Segundo o CATALOGUE GÉNÉRAL DES LIVRES IMPRIMÉS,  
DA BIBLIOTECA NACIONAL DE PARIS

1. *Du Brésil ou Observations Générales sur le commerce et les douanes de ce pays, suivies d'un tarif de droits d'entrée sur les marchandises françaises*, Paris, Renard, 1828, in 8°, 92 pág.
2. "Stances dédiées au Roi, sur l'attentat de Fontainebleau", Impr. de Vinchon, 1846, in 4°, 4 pág.
3. "Pensées d'un nègre, esclave, civilisé dans le Brésil", Paris, Wittersheim, 1852, in fol., 1 pág.
4. *Considérations Générales sur la Question d'Orient, impossibilité morale, matérielle et légale de la guerre*, Bordéus, Ragot, 1853, 21 pág.
5. *Quarante jours dans les Pyrénées*, Bordéus, G. Gounouilhon, 1855, in 8°, 21 pág.
6. *Mémoire adressé au Conseil d'Etat sur la question transatlantique*, Bordéus, A. Courdet, 1857, in 4°, 12 pág.
7. "Le nègre esclave dans le Brésil élevant son âme vers l'Empire Haitien — Hommage à LL.MM. L'Empereur Faustin Ier et à l'Imperatrice d'Haiti", Paris, Dubuisson, 1858, in fol., 3 pág.
8. "Aux deux princes époux", Paris, Dubuisson, 1858, in fol., 3 pág.
9. "Pensées poétiques à l'occasion du mariage de M. le Baron Gustave de Rothschild avec Mlle Anspach", 1859, in fol., 3 pág.
10. *Considérations générales sur le commerce de la France avec l'Empire du Brésil, les Etats de la Plata et la République d'Haiti, présentées au Congrès Scientifique de France dans la séance du 26 septembre 1861*, Bordéus, Gounouilhon, 1861, in 8°, 24 pág.
11. "Le nègre esclave dans le Brésil élevant son âme vers l'Empire Haitien — Hommage au Général Geffrard, président de la République d'Haiti", Bordéus, 1863, in fol., 5 pág.
12. "A S.A. le Prince regnant Charles III, de Monaco, à l'occasion du décès de sa noble épouse née (en Belgique) Comtesse de Mérode", Bordéus, Lavertujon, 1864, in 4°, 2 pág.
13. *Garibaldi en présence de Sa Sainteté le Pape Pie IX*, Bordéus, A. Bord, 1867, in 8°, 15 pág.

14. "Ode à Sa Majesté Alexandre II, Empereur de toutes les Russies. Attentat contre le Czar, 6 juin, 1867", Bordéus, E. Bisset, 1867, in 4°, 4 págs.
15. *De la guerre entre le Brésil, les États de la Plata et le Paraguay, conséquences envers notre commerce de Bordeaux et de France*, Bordéus, A. Bord, 1868, in 8°, 12 págs.
16. *Quelques mots sur le bal du Ministère de la Marine*, Paris, Wittersheim, s.d., in fol., 4 págs.
17. "The Times and the French people" — *Insultes de la presse anglaise à la France*, Paris, s.d., in fol.

## BIBLIOGRAFIA GERAL

- ABRANCHES, Dunshee de — *Expansão econômica e comércio exterior do Brasil*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1915.
- AGASSIZ, Luís (e Elisabeth Cary AGASSIZ) — *Viagem ao Brasil — 1865-1866*, tradução de Edgar Süssekind de Mendonça, São Paulo. Cia. Editora Nacional, 1938.
- ALVES, Antônio de Castro — *Obra completa, organização, fixação do texto, cronologia, notas e estudo crítico por Eugênio Gomes*, Rio de Janeiro, Editora José Aguilar Ltda., 1960.
- ANDRADA, Antônio Carlos Ribeiro de — *O Ministro da Independência (Martim Francisco Ribeiro de Andrada)*, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.
- Annales du commerce extérieur — Documents sur le commerce extérieur*, Ministère de l'Agriculture et du Commerce, 3<sup>e</sup> série, fevereiro de 1850 a dezembro de 1868.
- ANTHOUARD, Baron D' (Albert François Hedefonse d'Anthouard) — *Le Progrès Brésilien — la participation de la France*, Paris, 1911.
- ARAGO, Jacques — *Promenade autour du monde*, Paris, Leblanc Imprimeur, s.d.  
— *Voyage autour du monde*, Bruxelas, Société Typographique Belge, 1840.
- ARCINIEGAS, German — *Biografía del Caribe*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1964.
- ARMITAGE, John — *História do Brasil*, 3<sup>a</sup> ed. brasileira, com anotações de Eugênio Egas e Garcia Júnior, Rio de Janeiro, Edit. Zélio Valverde, 1943.
- ARNAUD, René — *La Deuxième République et le Second Empire*, texto revisto em 1939, Paris, Hachette, 1948.
- Arquivo diplomático da Independência*, 6 vols., Rio de Janeiro, Lith. Typ. Fluminense, 1922-1923.
- AUBRY, Octave — *Le Second Empire*, Paris, Libr. Arthème Fayard, 1938.
- AUGIER, Charles (e Angel MARVAUD) — *La politique douanière de la France, dans ses rapports avec celle des autres États*, Paris. Félix Alcan, 1911.
- AVELLAR, Hélio de Alcântara — *História administrativa e econômica do Brasil*, Rio de Janeiro, Fename, 1970.
- BACHELET, Th. (e Ch. DEZOBRY) — Ver DEZOBRY, Ch.
- BARBANCE, C. — *Histoire de la compagnie générale transatlantique*, Paris, 1955.

- BARROS, J. M. F. Pereira de** — *Considerações sobre a situação financeira do Brasil acompanhada da indicação dos meios de ocorrer ao deficit do Tesouro*, Rio de Janeiro, 1867.
- BASTOS, A. C. Tavares** — *Cartas do solitário*, 3ª edição, São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1938.
- BEAUCHAMP, Alphonse de** — *Histoire du Brésil, depuis sa découverte en 1500 jusqu'en 1810*, 3 vols., Paris, Libr. d'Alexis Eymery, 1815.
- BAUMELLE, Anglievel la** — *De l'Empire du Brésil considéré sous ses rapports politiques et commerciaux*, Paris, 1823.
- BERGER, Paulo** — *Bibliografia do Rio de Janeiro de viajantes e autores estrangeiros — 1531-1900*, Rio de Janeiro, Livraria São José Ltda., 1964.
- BEVILACQUA, Achilles** — *Código Comercial Brasileiro*, 3ª ed., Rio de Janeiro, 1935.
- Biographie universelle ancienne et moderne ou Dictionnaire de tous les hommes**, Bruxelas, 1843-1847.
- BONAVIDES, Paulo (e R. A. Amaral VIEIRA)** — *Textos políticos da História do Brasil*, Fortaleza, Impr. Universitária da Universidade Federal do Ceará, 1973.
- BÖSCHE, Eduardo Teodoro** — *Quadros alternados (Impressões do Brasil de D. Pedro I)*, tradução de Vicente de Sousa Queirós, São Paulo, Casa Garraux, 1929.
- BOUÇAS, Valentim** — *História da dívida externa da União (1ª parte, 1824-1937)*, Rio de Janeiro, Jornal do Comércio, 1947.
- BOUGAINVILLE, Baron** — *Journal de la Navigation autour du Globe*, 1º vol., Paris, Arthur Bertrand, 1837.
- BOUSQUET, Casimir (e Tony SAPET)** — *Étude sur la navigation, le commerce et l'industrie de Marseille, pendant la période quinquennale de 1850 à 1854*, 2 vols., Marselha, Camoin et Dutertre, 1858.
- BULHÕES, Augusto de** — *Ministros da Fazenda do Brasil — 1808-1954*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1955.
- BURLAMAQUI, Armando** — *O problema dos transportes marítimos*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1917.
- CALDCLEUGH, Alexander** — *Travels in South America during the years 1819-20-21*, 2 vols., Londres, John Murray, 1825.
- CALÓGERAS, João Pandiá** — "A política exterior do Império", tomo especial da *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, II, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1928.
- *As minas do Brasil e sua legislação*, tomo 3º, 2ª ed., refundida, atualizada e dirigida por Djalma Guimarães, São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1938.
- *Formação histórica do Brasil*, 5ª ed., São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1957.
- CARMO, J. A. Pinto do** — *Ministros da Fazenda — 1822-1930*, Rio de Janeiro, Pongetti, 1944.
- "Cartas Andradinas", *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. XIII.
- CARVALHO, Alfredo** — *Biblioteca exótico-brasileira*, 3 vols., Rio de Janeiro, Ed. Paulo Pongetti & Cia., 1929-1930.
- CARVALLO, Hypolyte** — *Études sur le Brésil au point de vue de l'émigration et du commerce français*, Paris, Garnier Frères, 1858.

- CASTELNAU, Francis — *Expedição às regiões centrais da América do Sul*, trad. de Olivério M. de Oliveira Pinto, 2 vols., São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1949.
- Catálogo da exposição de História do Brasil*, organizado pela Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, em dezembro de 1881.
- CAVALCANTI, Amaro — *Elementos de finanças*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1896.
- CHARLÉTY, Sébastien — *Histoire du Saint-Simonisme*, Paris, Paul Hartman Editeur, 1931.
- CHARLIAT, P. — *Trois siècles d'économie maritime française*, Paris, Librairie des Sciences Politiques et Sociales, 1931.
- CHASSELOUP-Laubat (Conde de) — *Rapport fait au nom de la commission chargé d'examiner le projet de loi ayant pour objet d'autoriser le ministre des finances à concéder l'exploitation de trois grandes lignes de correspondance, au moyen de paquebots à vapeur, entre la France et l'Amérique*, Paris, Jurisprudence Générale Dalloz, 1857.
- CHEBUEL, A. — *Dictionnaire historique des institutions, moeurs et coutumes de la France*, 2 vols., Paris, 1855.
- COLIN, Ambroise — *La navigation commerciale au XIX siècle*, Paris, 1901.
- Comércio exterior do Brasil* — boletim nº 1-C.E., Diretoria de Estatística Econômica e Financeira do Tesouro Nacional, Rio de Janeiro, 1937.
- COQUELIN, Charles — "Du commerce extérieur de la France", in *Revue des Deux Mondes*, Paris, março de 1846.
- COSTA, Emília Viotti da — *Da senzala à colônia*, São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1966.
- COSTA, João Cruz — *Contribuição à história das idéias no Brasil*, São Paulo, José Olympio Editora, 1956.
- COUTINHO, J. J. da Cunha Azeredo — "Ensaio econômico sobre o comércio de Portugal e suas colônias", in *Obras econômicas de J. J. da Cunha de Azeredo Coutinho (1794-1804)*, apresentação de Sérgio Buarque de Holanda, São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1966.
- DALLOZ — *Jurisprudence générale — Lois annotées*, 3ª parte, Paris, 1848.
- *Jurisprudence générale — Recueil périodique et critique de Jurisprudence, de Legislation et de Doctrine*, 4ª parte, Paris, 1857.
- DANSETTE, Adrien — *Deuxième République et Second Empire*, Paris, Arthème Fayard, 1943.
- DAUTRY, Jean — *Histoire de la révolution de 1848 en France*, Paris, Éditions Hier et Aujourd'hui, 1948.
- DAVID, Adrien — "Navigation transatlantique à vapeur", in *Courrier du Brésil*, nº 2, Rio de Janeiro, setembro de 1854.
- DEANE, Phyllis — *A revolução industrial*, tradução de Meton Porto Gadelha, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1969.
- DEBRET, Jean Baptiste — *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*, 2 tomos, trad. e notas de Sérgio Milliet, São Paulo, Livr. Martins Editora, 1949.
- Demonstração da renda das alfândegas do Império desde 1808 até 1885-1886*, Rio de Janeiro, Tipografia da Alfândega, 1889.

- DENIS, Ferdinand** — Ver **TAUNAY, Hyppolyte**.  
 — *Résumé de l'Histoire du Brésil, suivi du résumé de l'Histoire de la Guyane*, Paris, Lacombe et Durey, 1825.  
 — *Brazil*, Paris, Firmin Didot Frères Editeurs, 1837.
- DEVEZA, Guilherme** — "Um precursor do comércio francês no Brasil", in *Revista de História*, São Paulo, n.ºs 11 e 12, de 1952. n.º 13, de 1953; n.º 20, de 1954, e n.ºs 21 e 22, de 1955.  
 — "Política tributária no período Imperial", in *História da Civilização Brasileira*, sob a direção de Sérgio Buarque de Holanda e Pedro Moacyr Campos, tomo II, 4.º vol., São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1971.  
 — "França-Brasil", *ibid.*
- DEZOBRY, Ch. (e Th. BACHELET)** — *Dictionnaire général de biographie et d'histoire*, 10.ª ed., Paris, 1888.
- Dicionário marítimo brasileiro*, organizado por uma comissão nomeada pelo Governo Imperial sob a direção do Barão de Angra, Rio de Janeiro, 1877.
- Dictionnaire de biographie française*, publicado sob a direção de J. Baltean, M. Barroux e M. Prevost, Paris, 1941-1948.
- Dictionnaire de l'économie politique*, publicado sob a direção de Coquelin et Guillaumin, 2 vols., Paris, 1852.
- Dictionnaire des parlementaires français*, publicado sob a direção de Adolphe Robert, Edgard Bourlouton e Gaston Cougny, Paris, 1891.
- Dictionnaire universel théorique et pratique du commerce et de la navigation*, Paris, Guillaumin & Cie., 1859.
- DIDOT FRÈRES, Fermin** — *Nouvelle biographie générale depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours*, Paris, 1858.
- Documentos relativos ao comércio dos novos Estados da América, comunicados pela Secretaria principal do comércio de França às principais câmaras do comércio do Reino, vertidos em língua vulgar*, Lisboa, Impressão Régia, 1826.
- DOZER, Donald Marquand** — *América Latina, uma perspectiva histórica*, trad. de Leonel Vallandro, Porto Alegre, Edít. Globo, 1966.
- DUBRETON, J. Lucas** — *La restauration de la Monarchie de Juillet*, Paris, Hachette, 1949.  
 — *Louis-Philippe*, Paris, Arthème Fayard, 1938.
- DUNHAM, Arthur Louis** — *The Industrial Revolution in France — 1815-1848*, Nova York, Exposition Press, 1955.
- DUPONTÉS, Ph. Chemin** — "Progrès et état présent de la navigation à vapeur en Angleterre, en France et aux États-Unis", in *Revue des Deux Mondes*, setembro de 1838, pág. 686.
- ESCHWEGE, W. L. von** — *Pluto Brasiliensis*, trad. de Domicio de Figueiredo Murta, 2 vols., São Paulo, Cia. Edít. Nacional, 1948.
- Extraits des procès-verbaux, lettres et memoires de la Chambre de Commerce de Bordeaux* — 2.ª série, 2.º vol., Bordéus, 1851.
- FARIA, Maria Alice de Oliveira** — *Brasileiros no Instituto Histórico de Paris*, São Paulo, Conselho Estadual de Cultura, 1970.
- FARIÑA, F.** — *Historia de la Navegacion*, Madrid, 1950.
- FERRERA, Francisco Ignacio** — *Dicionário geográfico das minas do Brasil*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1885.

- FERRERA, Waldemar Martins** — "O centenário do Código Comercial", in *Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Minas Gerais*, de outubro de 1950.
- Finanças da União e dos Estados (1822 a 1913)** — Diretoria do Serviço de Estatística, do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, Rio de Janeiro, Tip. Min. Agricultura, 1914.
- FONCIN, P.** — "Notice biographique sur Balguerie-Stuttenberg", in *Bulletin n° 2 — Société de Géographie Commerciale de Bordeaux*, Bordéus, 1877.
- FONFRÈRE, Henri** — "Du système prohibitif", *Publications de l'Association pour la Liberté des échanges*, Paris, Guillaumin, Bordéus, Chammas, s.d.
- FRANCO, Afonso Arinos de Melo** — *História do Banco do Brasil (Primeira fase — 1808-1835)*, São Paulo, Instituto de Economia da Associação Comercial, 1947.
- FREYCINET, Louis de** — *Voyage autour du monde... pendant les années 1817, 1818, 1819 et 1820*, Paris, Pilet Aine, Imprimeur-Librairie, 1827.
- FREYRE, Gilberto** — *Um engenheiro francês no Brasil*, Rio de Janeiro, José Olympio Editora, 1940.
- *Inglêses no Brasil*, Rio de Janeiro, José Olympio Editora, 1948.
- *Sobrados e Mucambos*, 3 vols., Rio de Janeiro, José Olympio Editora, 1951.
- *Nordeste*, 2ª ed., Rio de Janeiro, José Olympio Editora, 1951.
- GABAGLIA, Júlio de Barros Raja** — "As ciências jurídicas e sociais no Brasil", in *Livro do Centenário (1500-1900)*, III vol., Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1902.
- GAIN, André** — *De la Lorraine au Brésil*, Nancy, 1930.
- GARDNER, George** — *Viagens no Brasil principalmente nas províncias do norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841*, trad. de Albertino Pinheiro, São Paulo, Cia. Edit. Nacional, 1942.
- GARRAUX, A. L.** — *Bibliographie brésilienne*, 2ª ed., Rio de Janeiro, José Olympio Editora, 1962.
- GIDE, Charles (e Charles RIST)** — *História das doutrinas econômicas*, trad. de Eduardo Salgueiro, Lisboa, Editorial Inquérito, s.d.
- GODECHOT, Jacques** — *Histoire de l'Atlantique*, Paris, Bordas, 1947.
- GORCE, Pierre de la** — *Histoire du Second Empire*, 12ª ed., 7 vols., Paris, Plon, 1912.
- GOULART, Maurício** — *Escravidão no Brasil*, São Paulo, Livraria Martins Editora, 1949.
- GRAHAM, Maria** — *Journal of a voyage to Brazil, and residence there, during part of the years 1821, 1822, 1823*, Londres, Longman, Hurst, 1824.
- GRAHAM, Richard** — *Britain & the onset of modernization in Brazil — 1850-1914*, Cambridge, The University Press, 1968.
- GUÉRIOT, Paul** — *Napoléon III*, 2 vols., Paris, Payot, 1933.
- GUIMARÃES, Argeu** — *Dicionário Bibliográfico brasileiro de diplomacia, política externa e direito internacional*, Rio de Janeiro, edição do autor, 1938.
- GUSMÃO, Helvécio Carlos da Silva** — "Ligeiras notas sobre o Código Criminal de 1830", in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo especial consagrado ao 1º Congresso de História Nacional, Parte IV, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1916.



- HAIGHT, Frank Arnold** — *A history of french commercial policies*, Nova York, Macmillan Co., 1941.
- HENDERSON, James** — *A History of the Brazil; comprising its geography, commerce, colonization, aboriginal inhabitants*, Londres, Longman, Hurst, 1821.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de** — "Fiação e tecelagem em São Paulo na era colonial", in *Digesto Econômico*, novembro de 1947.
- "A mais antiga fábrica de tecidos em São Paulo", in *Digesto Econômico*, abril de 1948.
- "Fiação doméstica em São Paulo", in *Digesto Econômico*, outubro de 1948.
- HOMEM, Francisco de Sales Torres** — "Comércio do Brasil", in *Nitheroy, Revista Brasileira*, tomo primeiro, nº 2, Paris, Dauvin et Fontaine, 1836.
- JOINVILLE, Pierre de** — *L'Armateur Balguerie-Stuttenberg et son oeuvre*, Paris, Champion, 1914.
- KNOWLES, L. C. A.** — *O desenvolvimento econômico durante o século XIX*, tradução portuguesa de Fernando Marta, Coimbra Editora, Ltda., 1947.
- KOSTER, Henry** — *Viagens ao Nordeste do Brasil*, tradução e notas de Luís da Câmara Cascudo, São Paulo, Cia. Edit. Nacional, 1942.
- LAFFONT, Robert** — *Les grandes routes maritimes*, Paris, Editions Robert Laffont, 1970.
- La grande encyclopédie — Inventaire raisonné des sciences, des lettres et des arts**, organizada por Berthelot e outros, Paris, Société Anonyme de La Grande Encyclopédie, s.d.
- LAMBERCY, Henry** — "Les grands négociants bordelais", in *Revue économique de Bordeaux*, série 2, vol. 20, Bordéus, 1910.
- LAVOLLÉE, Charles** — "Les paquebots transatlantiques", in *Revue des Deux Mondes*, tomo primeiro, janeiro, fevereiro, março, 1853, págs. 708 a 736.
- LEITÃO, C. de Melo** — *Visitantes do Primeiro Império*, São Paulo, Cia. Edit. Nacional, 1934.
- LEITHOLD, Theodor von** — *Minha excursão ao Brasil ou viagem de Berlim ao Rio de Janeiro e volta*, Berlim, 1820, tradução e anotação de Joaquim de Sousa Leão Filho, in *O Rio de Janeiro visto por dois prussianos*, São Paulo, Cia. Edit. Nacional, 1966.
- LIMA, Manuel de Oliveira** — *Dom João VI no Brasil*, 2ª edição, 3 vols., Rio de Janeiro, José Olympio Edit., 1945.
- LISBOA, José da Silva** (Visconde de Cairu) — *Princípios de direito mercantil e leis de marinha para uso da mocidade portuguesa destinada ao comércio*, tratado VI, Lisboa, Imprensa Régia, 1819.
- LARBONNE, E.** — *La navigation maritime — marines de guerre et de commerce — navigation de plaisance*, Paris, Librairies-Imprimeries Reunies, s.d.
- LOISY, André** — *Le rôle économique du port de Bordeaux*, Publication de l'Institut d'Étude et de Documentation Économiques et Sociales, Paris, 1922.

- LOON, Hendrik Van — *Histoire de la navigation — La conquête des mers*, Paris, 1935.
- LOTURE, Robert de — *La navigation à travers les âges*, Paris, Payot, 1952.
- LUCCOCK, John — *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*, Londres, 1820, tradução de Milton da Silva Rodrigues, São Paulo, Livr. Martins, 1942.
- LYRA, A. Tavares de — "Os Ministros de Estado da Independência à República", in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, vol. 193, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1948.
- MALVEZIN, Theophile — *Histoire du commerce de Bordeaux depuis les origines jusqu'à nos jours*, 4 vols., Bordéus, 1892.
- MANCHESTER, Alan K. — *British preëminence in Brazil*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 1933.
- MARROCOS, Luís Joaquim dos Santos — "Cartas", separata do vol. LVI dos *Anais da Biblioteca Nacional*, Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do Ministério da Educação e Saúde, 1939.
- MARTIN, Germain — "Histoire économique et financière de la France", in Gabriel Hanotaux, *Histoire de la nation française*, tomo 10, Paris, Plon, 1927.
- MARTIUS, C. F. Phil von — Ver SPIX, John Bapt. von.
- MARVAUD, Angel — Ver AUGIER, Charles.
- MATHISON, Gilbert Farquhar — *Narrative of a visit to Brazil, Chile, Peru, and the Sandwich Islands during the years 1821 and 1822*, Londres, Charles Knight, 1825.
- MATOS, Padre Manuel Maria de Albuquerque Melo — "Gongo-Soco e Socorro", in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo especial dedicado ao 1º Congresso de História Nacional, parte III, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1916.
- MAWE, John — *Viagens ao interior do Brasil principalmente aos distritos do ouro e dos diamantes*, Londres, 1812, tradução de Solena Benévices Viana, introdução e notas de Clado Ribeiro de Lessa, Rio de Janeiro, Zélio Valverde, 1944.
- MAXIMILIANO, Príncipe de Wied Neuwied — *Viagem ao Brasil*, tradução de Edgard Süsskind de Mendonça e Flávio Poppe de Figueiredo, refundida e anotada por Olivério Pinto, São Paulo, Cia. Edit. Nacional, 1940.
- MELO, Alfredo Pinto Vieira de — "O Poder Judiciário no Brasil (1532-1871)", in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo especial dedicado ao 1º Congresso de História Nacional, parte IV, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1916.
- "Memória estatística do Império do Brasil oferecida ao Marquês de Caravelas", autor anônimo, 1829, in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo 58, vol. 91, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1895.
- MOLLAT, Michel — *Les origines de la navigation à vapeur*, trabalhos preparados sob a direção de Michel Mollat, Paris, Presses Universitaires de France, 1970.
- NOEL, Octave — *Histoire du commerce extérieur de la France depuis la révolution*, Paris, 1879.

- Obra política de José Bonifácio**, introdução histórica de José Antônio Soares de Sousa, direção do Deputado José Bonifácio Lafayette de Andrada e organização de Octaviano Nogueira, 2 vols., Brasília, Centro Gráfico do Senado Federal, 1973.
- OLIVEIRA**, José Manoel Cardoso de — *Atos diplomáticos do Brasil*, Rio de Janeiro, 1912.
- PARIDANT**, Ladislas — *Des lignes de navigation à vapeur entre l'Europe et le Brésil*, Liège, Impr. Desoer, 1855.
- PEREIRA**, Virgílio de Sá — "Os Códigos Criminal, de Processo e Comercial. Formação de nosso direito civil. A reforma judiciária de 1871", in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo especial dedicado ao 1º Congresso de História Nacional, parte IV, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1916.
- PÉRIGOT**, Charles — *Histoire du commerce français*, Paris, Eugène Weil et Georges Maurice, Editeurs, 1884.
- PINTO**, Alfredo Moreira — *Apontamentos para o dicionário geográfico do Brasil*, Rio de Janeiro, 1896.
- PINTO**, Antônio Perreira — *Apontamentos para o direito internacional ou coleção completa dos tratados celebrados pelo Brasil com diferentes nações estrangeiras, acompanhada de uma noticia histórica e documentada sobre as convenções mais importantes*, 4 vols., Rio de Janeiro, F. L. Pinto & Cia. e Tipografia Nacional, 1864-1869.
- PIRES**, Antônio Olinto dos Santos — "A mineração — riquezas minerais", in *Livro do Centenário — 1500-1900*, III vol., Rio de Janeiro, 1902.
- PRADO JÚNIOR**, Caio — *História econômica do Brasil*, São Paulo, Edit. Brasiliense Ltda., 1945.  
— *Formação do Brasil contemporâneo*, São Paulo, Livraria Martins Editora, 1942.
- PROUDHON**, Pierre-Joseph — *Manuel du spéculateur à la Bourse*, 5ª ed., Paris, Garnier Frères, 1857.
- Publicações do Arquivo do Estado da Bahia, A Revolução de 7 de Novembro de 1837 (Sabina)**, 5 vols., Bahia, 1937 a 1948.
- Publications de l'Association pour la Liberté des échanges**, Paris, Guillaumin, e Bordéus, Chammas, s.d.
- RAMPAL**, G. Clerc — *Les navires*, Paris, Hachette, 1922.
- RANGEL**, Alberto — *Trasanteontem*, São Paulo, Livr. Martins Edit., 1943.  
— *Textos e pretextos*, Tours, França, 1926.
- RANGO**, Ludwig von — *Diário de minha viagem até o Rio de Janeiro no Brasil e volta nos anos de 1819 e 1820*, Leipzig, 1821, tradução e anotação de Joaquim de Sousa Leão Filho, in *O Rio de Janeiro visto por dois prussianos*, São Paulo, Cia. Edit. Nacional, 1966.
- Relatório da Comissão encarregada pelo Governo Imperial por avisos do 1º de outubro e 28 de dezembro de 1864 de proceder a um inquérito sobre as causas principais e accidentais da crise do mês de setembro de 1864**, Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1865.
- Relatórios do Ministério dos Negócios da Fazenda apresentados à Assembléa Geral Legislativa**, Rio de Janeiro, 1830 a 1870.
- Relatórios do Ministério dos Negócios Estrangeiros apresentados à Assembléa Geral Legislativa**, Rio de Janeiro, 1831 a 1870.

- REYBAUD, Charles — *Le Brésil*, Paris, Guillaumin et Cie., 1856.
- RIBEIRO, José de Araújo (Visconde do Rio Grande) — *Breve exposição sobre o comércio e navegação entre o Brasil e a França*, manuscrito registrado sob o número I-32,13,16, na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.
- RIO BRANCO (Barão do) — *Efemérides brasileiras*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1948.
- RIOS Filho, Adolfo Moraes de los — *O Rio de Janeiro Imperial*, Rio de Janeiro, Edit. A Noite, 1946.
- RIPPY, J. Fred — *Latin America, a modern history*, Ann Arbor, The University of Michigan Press, 1958.
- RIST, Charles — Ver GIDE, Charles.
- ROBERTSON, William Spence — *France and Latin-American Independence*, Baltimore, The Johns Hopkins Press, 1939.
- RODRIGUES, José Honório — *Teoria da história do Brasil*, São Paulo, Instituto Progresso Editorial, 1949.
- ROUGIER, J. C. Paul — *La liberté commerciale, les douanes et les traités de commerce*, Paris, Guillaumin, s.d.
- ROUSIERS, Paul de — *Les grands ports de France — leur rôle économique*, Paris, Libr. Armand Colin, 1909.
- ROUSSEAU, Pierre — *Histoire des techniques*, Paris, F. Brouty, J. Fayard et Cie., 1956.
- ROUSSIN, Albin René (Baron) — *Le pilote du Brésil ou description des côtes de l'Amérique Méridionale*, Paris, Imprimerie Royale, 1828.
- RUGENDAS, João Maurício — *Viagem pitoresca através do Brasil*, 4ª ed., trad. de Sérgio Milliet, São Paulo, Livr. Martins Editora, 1949.
- SÁ, José Barbosa de — "Relação das povoações do Cuyabá e Mato grosso de seus principios até os presentes tempos", in *Anais da Biblioteca Nacional*, nº 23, Rio de Janeiro, 1901.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de — *Aperçu d'un voyage dans l'intérieur du Brésil, la Province Cisplatine et les Missions dites du Paraguay*, Paris, 1823.
- *Viagem à Provincia de São Paulo*, 2ª ed., trad. e prefácio de Rubens Borba de Moraes, São Paulo, Livr. Martins Editora, 1945.
- *Viagem ás nascentes do Rio São Francisco e pela Provincia de Goiás*, 2 vols., trad. e notas de Clado Ribeiro de Lessa, São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1944.
- SAINT-MAURICE, Rondet — *Les intérêts maritimes français dans l'Amérique Latine*, Paris, Payot, 1920.
- SALVADOR, Edouard — *La marine marchande à voiles & à vapeur et la marine militaire*, 2ª ed., Paris, Amyot, 1875.
- SAPET, Tony — Ver BOUSQUET, Casimir.
- SAY, Horace — *Histoire des relations commerciales entre la France et le Brésil, et considérations générales sur les monnaies, les changes, les banques et le commerce extérieur*, Paris, Guillaumin, 1839.
- SAYERS, Raymond S. — *O negro na literatura brasileira*, tradução e nota de Antônio Houaiss, Rio de Janeiro, edições *O Cruzeiro*, 1958.

- SCHLICHTHORST, C. — *O Rio de Janeiro como é — 1824-1886*, trad. de Emmy Dodt e Gustavo Barroso, Rio de Janeiro, Edit. Getúlio Costa, s.d.
- SCHÖELCHER, Victor — *Vie de Toussaint-L'Ouverture*, Paris, 1889.
- SÉE, Henri — *Histoire économique de la France*, 2 vols., Paris, Armand Colin, 1949 e 1951.
- SILVA, Ignacio Accioli de Cerqueira — *Memórias históricas e políticas da Província da Bahia*, anotadas pelo Dr. Braz do Amaral, vol. VI, Bahia, Imprensa Oficial do Estado, 1933.
- SILVA, José Bonifácio de Andrada e — *O Patriarca da Independência*, São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1939.
- "Representação à Assembléa Geral Constituinte e Legislativa do Império sobre a escravatura", in José Bonifácio de Andrada e Silva, *O Patriarca da Independência*, São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1939.
- SIMONIN, L. — *Les grands ports de commerce de la France*, Paris, Hachette, 1878.
- SIMONSEN, Roberto C. — *História econômica do Brasil — 1500-1880*, 2 vols., São Paulo, Cia. Edit. Nacional, 1937.
- SOUSA, Octavio Tarquinio de — *Evaristo da Veiga*, São Paulo, Cia. Edit. Nacional, 1939.
- SPIX, Joh. Bapt. von (e C. F. Phil von MARTIUS) — *Travels in Brasil in the years 1817-1820 undertaken by command of His Majesty the King of Bavaria*, tradução inglesa de H. E. Lloyd, 2 vols., Londres, Longman, Hurst, Rees, etc., 1824.
- STEIN, Stanley J. — *Grandeza e decadência do café*, trad. de Edgar Magalhães, São Paulo, Editora Brasiliense, 1961.
- TAUNAY, Hyppolyte (e Ferdinand DENIS) — *Le Brésil ou histoire, moeurs, usages et coutumes des habitants de ce Royaume*, 6 vols., Paris, Neveu, 1822.
- TOLLENARE, L. F. de — *Notas dominicais tomadas durante uma residência em Portugal e no Brasil nos anos de 1816, 1817 e 1818*, trad. de Alfredo de Carvalho, Recife, 1905.
- VARNHAGEN, F. A. de (Visconde do Porto Seguro) — *História Geral do Brasil*, 3ª ed., 5 tomos, São Paulo, Cia. Melhoramentos, 1948.
- VIANNA, Hélio — *História diplomática do Brasil*, Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército Editora, 1958.
- VIANA Filho, Luis — *A Sabinada*, Rio de Janeiro, José Olympio Editora, 1938.
- *O negro na Bahia*, Rio de Janeiro, José Olympio Editora, 1946.
- VIEIRA, R. A. Amaral — Ver BONAVIDES, Paulo.
- WALSH, Rev. R. — *Notices of Brasil in 1828 and 1829*, 2 vols., Londres, Westley and Davis, 1830.



Composto e impresso em 1976, no transcorrer do  
Cinqüentenário das atividades da  
EMPRESA GRÁFICA DA REVISTA DOS TRIBUNAIS S.A.  
Rua Conde de Sarzedas, 38 — Tel. 33-4181/2/3 (PBX)  
01512 — São Paulo, SP, Brasil

*para*

COMPANHIA EDITORA NACIONAL  
Rua dos Gusmões, 639  
01212 — São Paulo, SP, Brasil

**MBL CENTRAL**