

O PROVEITO DA TERRA: A AGROMANUFATURA AÇUCAREIRA NA CAPITANIA REAL DA PARAÍBA (1585-1630)¹

Regina Célia Gonçalves²

A implantação da economia colonial na Capitania da Paraíba, em especial no que diz respeito à agromanufatura açucareira, deve ser compreendida como um movimento que se encontra diretamente vinculado aos interesses sediados na Capitania de Pernambuco, onde, não por acaso, conforme chama atenção a historiadora Irene Fernandes³, se encontravam os agentes que controlavam o movimento comercial. Segundo a mesma historiadora, esta economia teria tido, desde as origens, seu desenvolvimento marcado por uma posição dependente e complementar em relação à Capitania vizinha. Na verdade, nos parece que, mais que uma posição de dependência e de complementaridade, o desenvolvimento da agromanufatura açucareira e do negócio do cativo de índios na Paraíba respondia às necessidades de expansão da mesma estrutura e dos mesmos grupos já instalados em Pernambuco e em Itamaracá. É bom frisar que esta última capitania também conheceu, a partir da relativa pacificação dos Potiguara no final do século XVI, um período de expansão das suas atividades econômicas. Compreendemos, portanto, o território da Capitania da Paraíba como um prolongamento, como um espaço de expansão da economia colonial, a partir de Olinda, cujos tentáculos estendiam-se para o norte, para as áreas de fronteira, em busca de novas terras e mão-de-obra que iam sendo sistematicamente incorporadas à lógica do capital mercantil. É esta lógica que explica tal incorporação - num duplo movimento que inclui povoamento branco e organização da produção para obtenção do proveito - dos territórios das Capitanias do Norte recém-conquistadas. Este movimento iniciou-se numa conjuntura internacional que, como demonstra Ferlini⁴, era extremamente favorável aos negócios do açúcar. No longo período

¹ Essa comunicação sintetiza algumas conclusões apresentadas no capítulo III da nossa tese de doutorado, intitulada *Guerras e Açúcares: Política e Economia na Capitania da Paraíba (1585-1630)*, e defendida junto ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade de São Paulo, 2004. Trabalho apresentado no Simpósio Temático "Análises e Reflexões sobre a América Portuguesa", durante o XII Encontro Estadual de História da ANPUH-PB, realizado no Campus da Universidade Federal de Campina Grande, em Cajazeiras (PB), entre 23 e 28 de julho de 2006.

² Professora do Departamento de História e do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Paraíba. Doutora em História Econômica pela Universidade de São Paulo.

³ Irene Rodrigues Fernandes. "A Economia Paraibana na Fase do Isolamento Relativo (1585-1930)". In: Irene Rodrigues Fernandes e Laura Helena Baracuh Amorim. **Atividades Produtivas na Paraíba**. João Pessoa, Universitária/UFPB, 1999 (Coleção História Temática da Paraíba, v. 2) (p.24).

⁴ Vera Lúcia Amaral Ferlini. **Terra, Trabalho e Poder**. O Mundo dos Engenhos no Nordeste Colonial. São Paulo, Brasiliense, 1988 (p.60-62). Sobre o tema, é obrigatório, ainda, consultar o trabalho fundamental de Stuart Schwartz, **Segredos Internos**. Engenhos e Escravos na Economia Colonial. São Paulo, Companhia das Letras, 1999, em que, dirigindo seu foco sobre a especificidade da Capitania da Bahia, faz uma profunda análise da sociedade colonial a partir do desenvolvimento da agromanufatura açucareira, apresentando dados estatísticos importantes e apontando pistas para a realização de outras pesquisas vinculadas à história econômica do período.

que se estendeu entre 1550 e 1620, ocorreu uma forte tendência de ascensão dos preços do açúcar no mercado internacional, o que beneficiou bastante o incremento da produção na América Portuguesa, especialmente nas Capitanias do Norte onde as fronteiras estavam se expandindo.

A partir dos anos oitenta do século XVI, período em que se processa a conquista do rio Paraíba e a sua posterior ocupação - com gentes e canaviais - pela sociedade colonial, os preços do açúcar atingiam um patamar duas vezes superior aos praticados trinta anos antes. A partir de então, e até o final da segunda década do século seguinte, os preços continuariam a subir, embora num ritmo mais lento, até parecerem alcançar certa estabilidade em torno do mesmo patamar do final do século XVI. Por volta de 1610, a fase de crescimento da economia açucareira teria se encerrado, seguindo-se, a partir daí, uma fase de estabilização que se estenderia até 1629. A quarta década do século, correspondendo à fase da ocupação holandesa, veria o início do declínio da atividade no Brasil.

Evaldo Cabral de Mello⁵ identifica uma crise do açúcar brasileiro ainda na fase anterior ao domínio holandês, mais especificamente remontando aos anos dez do século XVII. O que os demais autores consideraram como sendo uma fase de estabilização, para ele esconde uma crise, tanto no setor produtivo quanto no comercial, caracterizada pelo endividamento crescente dos senhores de engenho e lavradores, devido à compra a crédito de mão-de-obra africana, agravada pelas altas taxas de mortalidade e de fuga de escravos; devido ao incremento do corso entre 1618 e 1619 e, também, a partir de 1621, devido à queda do preço do açúcar no mercado internacional. O problema, segundo o autor, assumiria magnitude tal, que não pode ser explicado simplesmente pela situação local, mas se insere no quadro da grande recessão européia do século XVII. No caso específico do império luso-espanhol, o fim da “Trégua dos 12 Anos” com as Províncias Unidas (1609-1621) e a criação da W.I.C. - Companhia das Índias Ocidentais – agravaram ainda mais a situação, com a perda constante de barcos carregados de açúcar e a diminuição do comércio no Atlântico, devido às precárias condições de segurança. Na colônia, por sua vez, a falta de navios para o transporte da produção resultou num crescimento significativo de estoques nos armazéns. Aliou-se a tudo isso, ainda, *“a retração dos capitais de judeus portugueses residentes na Holanda, capitais que eram aplicados ilegalmente no comércio e na navegação do açúcar por intermédio de testas de ferro residentes em Lisboa, Porto ou Viana”*.⁶ Com o seu olhar voltado especificamente para a situação da economia açucareira nas Capitanias do Norte,

⁵ In: **Rubro Veio**. O Imaginário da Restauração Pernambucana. Rio de Janeiro, Topbooks, 1997 (p.87-91).

⁶ **Ibidem**. (p.91).

Mello deixa de perceber que, nas demais áreas da colônia - a exemplo da Capitania do Rio de Janeiro⁷ -, os negócios do açúcar continuavam a ser extremamente vantajosos.

É nessa direção que aponta Ferlini⁸ ao considerar que, na primeira metade do século XVII, ocorreu “*a cristalização do antigo sistema colonial*”, com o açúcar mantendo a sua posição de principal produto da economia do Brasil. Consolidava-se a sua supremacia, bem como dos fatores que eram necessários ao seu desenvolvimento, notadamente o escravismo. Ao contrário de Mello, considera que a tendência secular de alterações dos preços, observada a partir de 1619-1622, e, em seguida, a sua queda geral, entre 1622-1634, que pode ser explicada essencialmente pela conjuntura das guerras européias e pelo incremento da produção global do Brasil, só se faria sentir no setor produtivo depois dos anos cinquenta do século XVII.

Por sua vez, Schwartz⁹, ao discutir a evolução no número de engenhos em todo o Brasil, no período 1570-1629, propõe uma periodização tripartite em que o primeiro período - 1570-1585 - caracterizado por um crescimento extremamente rápido, pode ser explicado pelo preço do açúcar em franca ascensão na Europa. Esse era um estímulo constante à expansão, na mesma medida em que capitais eram disponibilizados para a produção e comércio, devido à adoção de uma política de incentivos por parte da Coroa. Os demais períodos são assim definidos: 1585-1612, caracterizado por um crescimento menos rápido nas principais capitanias produtoras, e 1612-1620, quando ocorre uma nova aceleração, provavelmente explicada pela “*inovação tecnológica ocorrida com a introdução ou difusão da moenda de três tambores verticais entre 1608-1612*”.

Ora, foi exatamente no primeiro desses períodos que a guerra contra os Potiguara do Paraíba e do Rio Grande tornou-se o objetivo primordial da sociedade colonial nas capitanias do Norte. Tratava-se de, aproveitando uma conjuntura extremamente favorável do ponto de vista global e intensamente desfavorável do ponto de vista local, incorporar as novas e férteis terras ao circuito mercantil, ao mesmo tempo em que se garantia a segurança do já conquistado e se promoviam as possibilidades de ascensão social para aqueles que se viam dela tolhidos em Pernambuco. Notadamente os filhos mais jovens ou bastardos dos senhores de terra, os mercadores em busca de novas oportunidades de negócios (cativo de índios, pau-brasil e empréstimos para a empresa da conquista e da colonização) e a ampla camada de brancos e mestiços despossuídos ou aventureiros que estavam em busca de seu lugar ao sol. Assim, não só a conquista da Paraíba, mas também o início da instalação da agromanufatura açucareira em seu território, ocorreram justamente nesse período em que cresciam as condições favoráveis para o incremento da produtividade

⁷ Cf. Schwartz. **Op.cit.** (148).

⁸ Vera Lúcia Amaral Ferlini. **Op.cit.** (p.63).

⁹ Stuart Schwartz. **Op.cit.** (p.148-149)

açucareira nas Capitanias do Norte. Tais fatores eram a disponibilidade de capital, a expansão das terras cultivadas, o aperfeiçoamento da capacidade administrativa, uma produtividade maior da força-de-trabalho e, desde o início do século XVII, a introdução de melhoramentos técnicos, que também aumentaram a produção global¹⁰.

A história dos fatores e condições que levaram à adoção do cultivo e do beneficiamento da cana-de-açúcar, como o principal setor econômico da colonização portuguesa na América, já foi suficientemente analisada em diferentes obras, de diferentes autores, ao longo do tempo. Dessas análises, ressalta-se, nos estudos mais recentes¹¹, a importância não apenas da experiência que os portugueses haviam acumulado nas ilhas Atlânticas desde o século XV, mas também das inúmeras articulações que seus mercadores tinham com as casas comerciais responsáveis pela distribuição do produto no mercado europeu e, principalmente, com os banqueiros genoveses e flamengos que lhes garantiam o crédito necessário para o fomento da produção nas colônias. Acresce-se a isto, no caso da América, a imensa disponibilidade de terras adequadas ao cultivo, o que permitia uma produção em larga escala. Diante da associação entre a experiência já acumulada, e bem sucedida, e as perspectivas que se abriam para o bom proveito das novas áreas que estavam sendo conquistadas ao longo do século XVI, a Coroa portuguesa não hesitou em decretar medidas extremamente favoráveis ao estímulo da produção açucareira. Sendo assim, o primeiro Governador Geral do Brasil, Tomé de Souza, foi portador de um Regimento em que se determinava, entre outras coisas, que se facilitasse a instalação dos engenhos, mas também que se cuidasse da distribuição de terras destinadas especificamente ao cultivo da cana, de forma a atrair colonos com menores cabedais - o que era a garantia do povoamento e, por outro lado, manter o abastecimento permanente de matéria-prima para fazer as fábricas moerem. Ferlini¹² chama, ainda, a atenção para uma série de outras medidas que, adotadas pela Coroa, caracterizaram a proteção oficial para a agromanufatura açucareira no período que medeia 1550-1600, a saber: permissão para a utilização da mão-de-obra indígena, isenções tributárias, franquias de transporte, além de uma política de flexibilização de preços.

Não é de se estranhar, portanto, que, em conjuntura tão favorável, a poderosa e rica aristocracia açucareira de Pernambuco, bem como os grandes comerciantes ali instalados, fizessem todos os esforços para derrotar os Potiguara e os franceses, promover, ao mesmo tempo, o despovoamento indígena e o povoamento branco, dividir a terra e organizar a produção para extrair “proveito”. Todas etapas necessárias e concomitantes, para que o

¹⁰ Cf. Stuart Schwartz. **Op.cit.** (p.36).

¹¹ Referimo-nos especificamente aos trabalhos de Ferlini e Schwartz.

¹² Para a adequada compreensão desse período, torna-se indispensável a leitura da obra **Terra, Trabalho e Poder**, de Vera Lúcia Amaral Ferlini, especialmente o Capítulo II “*Conjunturas Coloniais e Economia Açucareira*” (p.60-101).

objetivo fosse atingido. Por um lado, é no bojo dessa conjuntura que temos que compreender a instalação da agromanufatura açucareira na Paraíba. Por outro lado, conformando o segundo fator indispensável para elucidar o processo, é necessário compreendê-lo como área de expansão, como já foi dito, das iniciativas e capitais sediados em Pernambuco. Do ponto de vista militar e administrativo, a Capitania Real da Paraíba se constituía como uma unidade diretamente subordinada ao poder real e ao seu representante na colônia, no caso o governador-geral do Estado do Brasil. Seus governantes recebiam, ao mesmo tempo, os títulos de governador e capitão-mor. No entanto, no que diz respeito às vinculações econômicas e políticas, observou-se a transposição, para o novo território, de ramos das famílias já instaladas em Pernambuco ou de indivíduos que, vivendo ali sem muita perspectiva de enriquecimento, buscavam uma oportunidade na fronteira da ocupação. De fato, percebe-se a associação entre os novos senhores locais e as famílias de senhores de engenho e os grupos mercantis estabelecidos em Pernambuco, com o objetivo comum de obter o proveito e o enriquecimento, ocupando o novo território para o capital mercantil¹³.

Recuperar a história da implantação da economia açucareira nas várzeas dos rios de açúcar da Paraíba, nas primeiras décadas da conquista e da colonização, não é tarefa fácil. Trata-se de matéria em aberto, uma vez que as fontes disponíveis são esparsas e rarefeitas e, em sua totalidade, nos oferecem informações vagas e extremamente fragmentadas. Como alerta Lins¹⁴, nesse aspecto, e apesar das pequenas discrepâncias e omissões presentes na documentação, a situação só sofre uma mudança a partir dos anos trinta do século XVII, que correspondem ao período da ocupação holandesa. Devido à relativa abundância de fontes, a maior parte dos estudos concernentes ao tema refere-se a essa época, quando a agromanufatura açucareira já havia atingido a plenitude de seu surto inicial de desenvolvimento, estabilizando-se com cerca de 18 a 20 engenhos em funcionamento. No entanto, para o período inicial, tendo em vista o desaparecimento dos Livros da Fazenda da Parayba, bem como dos Livros da Câmara da Felipéia de Nossa Senhora das Neves, as principais fontes passam a ser os relatos e as crônicas dos contemporâneos, com especial destaque para o **Sumário das Armadas**, Frei Vicente do Salvador, Ambrósio Fernandes Brandão, Diogo de Campos Moreno, Padre Fernão Guerreiro e Frei Manuel da Ilha, além das pistas que podem ser encontradas em documentos como o Livro do Tombo do Mosteiro de São Bento da Parayba e a documentação avulsa da Capitania da Paraíba do Arquivo Histórico Ultramarino de Portugal.

¹³ Cf. Ferlini. **Ibidem** (p.156).

¹⁴ Guilherme Gomes da Silveira D'Ávila Lins. **Páginas de História da Paraíba**. João Pessoa, Empório dos Livros, 1999 (p.20-21).

Desses testemunhos, é possível estabelecer que os primeiros engenhos começaram a ser construídos nas ribeiras dos afluentes da margem direita do rio Paraíba, em especial o rio Tibiri, entre 1587 e 1588. O primeiro deles, o Engenho D'El Rei, mais tarde conhecido como Engenho do Tibiri de Baixo, teve sua construção ordenada por Martim Leitão, em nome do rei, no início de 1587, devendo ter começado a moer no ano seguinte. A partir de então, a proliferação dos canaviais e das fábricas sucedeu-se regularmente pelas várzeas de solos férteis da bacia hidrográfica do Paraíba, em seu baixo curso¹⁵. Segundo Lins, *“a proliferação inicial dos engenhos da Capitania da Paraíba a partir do engenho d'el rei em 1587 (...) foi bastante rápida para o seu tempo e as fábricas de açúcar que a seguir vieram se espalhar na várzea do rio Paraíba foram surgindo geralmente no sentido do interior de tal modo que somente o engenho das Barreiras localizou-se mais perto da cidade da Felipéia de Nossa Senhora das Neves do que o engenho d'el rei”*.¹⁶

Para esse autor, portanto, essa proliferação foi nitidamente florescente, tendo, em torno de 1617, atingido uma área que se estendia por cerca de 54 ou 60 km ao longo do rio Paraíba, sertão adentro. No limite desse território, já nas proximidades da Copaoba, localizava-se o último engenho, o Itapuá, que ainda ocuparia essa mesma posição em 1639. Ou seja, já em 1617 o desenvolvimento da agromanufatura açucareira havia atingido a fronteira ocidental das melhores áreas para o seu desenvolvimento. Segundo Frei Vicente do Salvador, por volta de 1624, a várzea do Paraíba já estava toda povoada de canas-de-açúcar e de engenhos. Paralelamente a esse processo, as várzeas dos outros rios também estavam sendo ocupadas. É possível perceber que, se o crescimento foi, de início, florescente, a partir de meados da década de dez do século XVII, o número de engenhos estabilizou-se em torno de 18 a 20 unidades.

A partir desses dados, ou de partes deles, a historiografia paraibana, em geral, passou a destacar a importância da produção da capitania no cenário da colônia, apontando para a existência desse processo de florescimento contínuo, em especial no período 1587-1618, quando, em cerca de trinta anos, a capitania viu a instalação de vinte engenhos.

¹⁵ Para uma descrição completa das áreas aproveitáveis para a cana-de-açúcar na Zona da Mata da Paraíba, consultar: Gilberto Osório de Andrade. **O Rio Paraíba do Norte**. João Pessoa, SEC-PB/Universitária/UFPB, 1997 (fac-similar 1957), em especial o Capítulo II - *O Quadro Natural do Curso Inferior* (p.67-80), e José Américo de Almeida. **A Paraíba e Seus Problemas**. João Pessoa, A União, 1980, (p.51-111). Como ocorreu em toda a região canavieira, na medida em que as várzeas dos rios foram sendo completamente ocupadas pela atividade, esta se expandiu, buscando as áreas menos férteis dos tabuleiros que, originalmente, eram utilizadas apenas para as culturas de subsistência, notadamente a mandioca. Esse processo atingiu o seu auge nos anos setenta do século XX, com o Programa do Alcool, o PROALCOOL, que transformou de vez a paisagem agrária dos estados do Nordeste, aprofundando o processo de concentração fundiária e liberando trabalhadores destituídos da propriedade e da posse da terra. Para o estudo do caso da Paraíba, consultar Emília Moreira e Ivan Targino. **Capítulos de Geografia Agrária da Paraíba**. João Pessoa, Universitária/UFPB, 2003.

¹⁶ Guilherme Gomes da Silveira D'Avila Lins. **Op.cit.**(p52).

Em certidão passada em favor de Manoel Fernandez do Amaral, contador da Fazenda na Paraíba, datada de 20 de outubro, o capitão-mor afirma que chegou à capitania em 1616¹⁷. Portanto, é possível inferir que, naquele ano, havia quinze engenhos instalados, já que os outros cinco o foram durante seu governo. Se tomados isoladamente, a leitura dos depoimentos dos contemporâneos e também de outros documentos faz parecer que a Capitania da Paraíba desenvolveu-se rapidamente e obteve lugar de destaque no contexto do domínio português na América nas primeiras décadas do século XVII. A mesma apreciação sobre as potencialidades da capitania aparece, alguns anos depois, nos **Diálogos das Grandezas do Brasil** (1617). A propósito de discussão acerca das riquezas das diferentes capitanias, Alviano, depois de tratarem do Rio Grande, pede informações sobre a Paraíba, *“porque já a vi gabar de muito boa e fértil, e juntamente me afirmaram que custara muito dinheiro à fazenda de sua Majestade, e aos moradores de Pernambuco não pequeno trabalho e despesa, a sua conquista e povoação”*. Ao que um Brandônio entusiasmado responde:

“A Paraíba, por fertilíssima e lavrar muitos açúcares nos engenhos, em que se fazem, que no seu distrito estão situados não poucos em número, ocupa o terceiro lugar em grandeza e riqueza das demais capitanias deste Estado; porque, tirada a capitania de Pernambuco, que com muita razão tem o primeiro lugar de todas, e logo a da Bahia, a quem se dá o segundo lugar, posto que seja cabeça de toda a província do Brasil (...), logo esta capitania da Paraíba ocupa o terceiro lugar; porque dá ela rendimento à fazenda de Sua Majestade nos dízimos, que se pagam da colheita de suas novidades de açúcar, gado, mandioca, e, mais legumes, em cada ano, passante de doze mil cruzados; e estes afora o que lhe montam nas alfândegas do Reino os açúcares que nelas entram levados nesta capitania que são em muita quantidade”.¹⁸

Mais adiante, o mesmo Brandônio afirma:

*“e somente neste espaço de terra [as Capitanias de Pernambuco, Itamaracá e Paraíba], sem adjutório de nação estrangeira, nem de outra parte, lavram e tiram os portugueses das entranhas dela, à custa de seu trabalho e indústria, tanto açúcar que basta para carregar todos os anos, cento e trinta ou cento e quarenta naus, de que muitas delas são de grandíssimo porte.
(...) nestas naus que carregam nas três capitanias da parte do Norte que tenho dito, sem tratar das demais do Sul, devem de ir passando de quinhentas mil arrobas de açúcares, dos quais quero que sejam cem mil arrobas de açúcar, a que chamam panelas.”*¹⁹

Algumas décadas depois, Barlaeus²⁰, o historiador oficial do governo de Maurício de Nassau, transcrevendo documento de lavra do próprio conde, avaliou a safra anual das

¹⁷ Neste trabalho os documentos são mencionados conforme aparecem no **Catálogo do Projeto Resgate** - Documentos Avulsos da Capitania da Paraíba. O documento a que nos referimos acima tem a seguinte identificação: AHU_ACL_CU_014, Cx.1, D.17.

¹⁸ Ambrósio Fernandes Brandão. **Diálogos das Grandezas do Brasil**. Recife, Imprensa Universitária, 1962 (p.43-44).

¹⁹ **Ibidem** (p.119-120).

²⁰ Gaspar Barlaeus. **História dos Feitos Recentemente Praticados Durante Oito Anos no Brasil**. Tradução de Cláudio Brandão. Recife, Prefeitura da Cidade do Recife/SEC/Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1980 (p.331).

quatro capitanias, à época da ocupação holandesa no início da década de trinta, em um milhão de arrobas, às quais se deviam acrescentar trezentas mil de açúcar panela, de qualidade inferior, que era isento de tributação. Ou seja, cerca de quinze anos depois do depoimento de Ambrósio Fernandes Brandão, chegava-se a uma estimativa de que a produção de açúcar na região havia duplicado. As potencialidades das Capitanias do Norte pareciam aumentar a olhos vistos.

Câmara Cascudo, por sua vez, também com base em documentação de procedência holandesa, reafirma o desempenho da Capitania da Paraíba nesse quadro mais geral pois, durante o governo de Maurício de Nassau (1637-1642), ela apresentava uma arrecadação anual de dízimos - 54.000 florins - quase três vezes maior que a de Itamaracá e Goiana²¹ que, juntas, atingiam apenas 19.000 florins. Dos vinte engenhos instalados na Paraíba, dezoito estavam moendo nessa época, enquanto, em Itamaracá, apenas quatorze o faziam, e nove estavam de fogo morto²².

No entanto, parece-nos que seja necessário relativizar tais afirmações a partir da comparação entre os dados da Capitania da Paraíba e os das demais capitanias do Estado do Brasil no período, em especial no que diz respeito ao número de unidades produtivas e sua capacidade de produção. A Capitania da Paraíba, até a ocupação holandesa, manteve, em relação ao número total de engenhos instalados nas Capitanias do Norte, um percentual situado entre 9% e 14%, com exceção dos dados apresentados, em 1612, por Diogo de Campos Moreno, em que este número baixa para 7%. É bom destacar também que, no que diz respeito à composição dos dados dessas Capitanias, a Paraíba só terá um número de engenhos maior do que Itamaracá durante o período holandês, mas desde os anos vinte superava esta capitania no que se referia aos que, de fato, estavam moendo. Pernambuco sempre foi, em números absolutos, o eixo central da produção açucareira da área, o que é explicado pelo número, em geral entre 9 e 10 vezes maior, de engenhos que possuía em relação às outras.

Segundo a periodização proposta por Schwartz, a fase *“entre meados da década de 1580 e 1612 apresentou um crescimento menos rápido nas principais capitanias produtoras de açúcar, apesar de o Rio de Janeiro, até então não figurando entre elas, começar a surgir como produtor desse artigo”*.²³

Esse, como já vimos, também foi o caso da Capitania da Paraíba que, em 1585, estava sendo conquistada e, em 1612, já contava com 12 engenhos que moíam, além de outros em

²¹ Na verdade, a Freguesia de Goiana fazia parte da Capitania de Itamaracá e era a área mais rica e produtiva da mesma, daí o destaque que o autor lhe dá.

²² Cf. Luís da Câmara Cascudo. **Geografia do Brasil Holandês**. Rio de Janeiro, José Olympio, 1956, (Coleção Documentos Brasileiros), (p.43).

²³ Schwartz. **Op.cit.** (p.148-149).

construção. Esse crescimento ainda prosseguiria até se atingir o número de 20 unidades produtivas instaladas e funcionando, em 1618. A partir daí, observamos a estabilização, para não falar em estagnação. Baseado em relato de Pedro Cadena, Schwartz²⁴ afirma que a inovação tecnológica ocorrida com a instalação e a difusão da moenda de três tambores verticais, por volta de 1608-1612, fez-se particularmente notável em capitanias como a Paraíba, onde o número de engenhos dobrou para 24 em 1629. Na verdade, em nenhum dos outros documentos conhecidos é mencionado ou possível identificar esse número de engenhos. Pedro Cadena de Vilhasanti foi o senhor do Engenho São João Batista e um dos mais importantes sesmeiros da capitania, mas em meados da década de 1620 já se encontrava em Salvador, ocupando o cargo de provedor mor da Fazenda da Bahia, enquanto o engenho havia passado às mãos de seu irmão mais novo, Jerônimo Cadena Vilhasanti. Evaldo Cabral de Mello avança a hipótese de que, para evitar a medida do confisco, em 1637,

“decorrente do fato de estar ausente do Brasil holandês, ele e Jerônimo fizeram crer ao governo do Recife que a propriedade pertencia inteiramente a este último, o qual eventualmente poderia possuir uma grande parte da propriedade, de acordo com o sistema de parceria familiar que foi razoavelmente comum no Nordeste açucareiro ‘ante bellum’, sobretudo entre famílias de origem cristã-nova, como parece ter sido o caso dos Cadena”.²⁵

O fato é que os Cadena constituem mais um exemplo das estratégias usadas pela elite local para se atermem ao poder antes da e durante a ocupação holandesa. Nas duas primeiras décadas do século XVII, os encontramos ocupando os cargos mais importantes da Capitania da Paraíba. Embora não tenha chegado a assumir, Pedro foi nomeado, nos anos vinte, governador e capitão-mor. Nessa mesma década, foi para a Bahia, ocupando o cargo de provedor e lá permaneceu, fiel à Coroa Ibérica, durante todo o período holandês. Enquanto isso, na Paraíba, Jerônimo manteve-se à frente dos negócios e, provavelmente, foi dos que não fugiram para o Arraial do Bom Jesus depois da capitulação frente aos holandeses, com o quais deve ter colaborado até a eclosão da insurreição, em 1645. Em 1639, como já foi dito, Van der Dussen e Elias Herckmans o apontam como bem sucedido senhor do São João Batista, engenho d’água dos mais produtivos da capitania, com a previsão de moer cerca de 157 tarefas na safra de 1640, das quais cinquenta eram de partido da fazenda e as demais de outros cinco lavradores, dentre os quais um cidadão holandês. Quando a “guerra da liberdade divina” eclodiu, o encontramos nomeado para compor a junta de três governadores responsáveis pela defesa da capitania. Os outros dois eram Lopo Curado Garro, cunhado de André Vidal de Negreiros, e Francisco Camello de

²⁴ *Ibidem.* (p.149).

²⁵ Evaldo Cabral de Mello. *Op.cit.* (nota 38, p.393).

Valcassar, neto de um dos expedicionários da conquista da Paraíba e marido de uma das sobrinhas de Duarte Gomes da Silveira, o mais poderoso homem da terra por essa época. A vinculação dos Cadena com as estruturas do poder local ainda se estenderia pelo período *post bellum*, quando um dos netos de Jerônimo se casa com a filha de João Fernandes Vieira, dos mais importantes líderes da insurreição e que, imediatamente após a vitória, viria a ser governador da Paraíba e, depois, de Angola.

Evaldo Cabral de Mello²⁶ informa que, em 1654, em Pernambuco, havia 85 engenhos moendo. Não temos, para esta data, correspondente à rendição holandesa e ao fim da “guerra da restauração”, dados sobre a Paraíba. Irene Fernandes apresenta, para 1663, a informação de que nesta capitania havia apenas 9 engenhos, ou seja, cerca de 10,5% do número de engenhos que moíam em Pernambuco e cerca de 50% do número de engenhos que havia antes da guerra. A destruição do parque açucareiro, provocada pela guerra, foi proporcionalmente semelhante em ambas as capitanias; embora, em valores absolutos, a produção de Pernambuco continuasse a ser muito mais expressiva que as demais Capitanias do Norte.

No dizer de Ferlini²⁷, o engenho, isto é, a unidade manufatureira –, uma vez que, com o passar do tempo, a palavra passou a designar toda a propriedade, incluindo terras e lavouras –, era o coração da produção açucareira e dava sentido à organização econômica do litoral nordestino. Tratava-se de uma verdadeira fábrica, organizada a partir do princípio da cooperação, o que caracteriza a *“manufatura orgânica, na medida em que o açúcar resultava de manipulações em série e de processos interligados”*²⁸, sob o controle do capital mercantil, de acordo com as necessidades de acumulação da época moderna. Capital, tecnologia e mão-de-obra eram os insumos indispensáveis para a execução de operações extremamente complexas.

Durante o século XVII, a água era a principal força motriz utilizada na produção do açúcar. Os engenhos desse tipo eram em geral maiores, mais velozes no sistema da moagem e, portanto, produtores de uma maior quantidade de açúcar. No entanto, a sua instalação requeria investimentos muito vultosos, o que só os tornava lucrativos em conjunturas favoráveis como foi o caso da primeira metade do século XVII. Localizados, normalmente, no litoral, o mais próximo possível dos rios, tendiam a ser os mais antigos e também os mais aristocráticos. Eram conhecidos como engenhos reais porque eram os “reis dos engenhos”, e não por serem de propriedade da Coroa. Na Paraíba, dos vinte engenhos que pudemos

²⁶ *Ibidem* (p.453).

²⁷ Consultar especialmente o Capítulo II - “Trabalho e Engenho”. *Op.cit.* (p.102-155).

²⁸ *Ibidem* (p.105).

identificar até 1639, treze eram movidos a água, estando instalados na várzea do Paraíba (doze) e às margens do Camaratuba (um).

No entanto, ao lado dos engenhos d'água, desde o século XVI já existiam também os movidos por tração animal (bois e, eventualmente, cavalos), também conhecidos como trapiches, que eram mais lentos e tinham uma menor capacidade produtiva. Normalmente localizados no interior, mais distantes da costa ou dos portos de embarque, estes engenhos eram menos capitalizados e tinham um custo operacional mais elevado devido às despesas com o transporte da produção até os passos, os armazéns de estocagem junto aos embarcadouros.

Ressalte-se, ainda, a importância da disponibilidade, não apenas da mão-de-obra, mas também das lenhas e da água para aqueles engenhos que a utilizavam como força motriz. No que respeita às formas de moagem, as fontes²⁹ são unânimes ao afirmarem que, desde suas origens, a primeira grande inovação técnica nos engenhos só viria a ocorrer na primeira década do século XVII, com a invenção do sistema de moendas de entrosas (engenho de palitos), que podia ser movido por água, bois, cavalos ou escravos e que era constituído por três cilindros verticais, revestidos de metal. O engenho de palitos tornou-se o tipo de moenda mais comum até o século XIX, quando foi introduzida a máquina a vapor. Até a sua invenção, a forma dominante foi o engenho de dois tambores horizontais, construídos em madeira, que se estragava facilmente e não tinha uma produtividade muito alta.

Nas Capitanias do Norte predominavam os engenhos de médio porte, sendo que, no caso da Capitania da Paraíba, eles constituíam um percentual extremamente relevante, pois nada menos que 76,4% dos engenhos moentes classificavam-se entre aqueles que moíam de 3.000 a 6.000 arrobas. Há de contar ainda que, certamente, esse volume de produção estava relacionado também à quantidade e à qualidade das canas a serem moídas.

Na Paraíba, em comparação com o Estado do Brasil, nos primeiros trinta anos da ocupação, a produção situou-se, da mesma forma que em relação ao número de unidades instaladas, abaixo dos 10%. No entanto, em comparação com as Capitanias do Norte, o caso é diferente, pois o percentual passa dos 14,7% em 1623 para 28% em 1639, depois da primeira fase da guerra contra os holandeses, a resistência que paralisou a produção açucareira de Pernambuco entre 1630 e 1635, ocupados que estavam os senhores de engenho e as autoridades, em impedirem que os invasores ocupassem as propriedades e controlassem a produção. Enquanto pôde resistir, a estratégia de Mathias de Albuquerque e

²⁹ Cf. Frei Vicente do Salvador. **História do Brasil**. 1500-1627. Belo Horizonte, Itatiaia; São Paulo, Edusp, 1982; Ambrósio Fernandes Brandão. **Op.cit.**, além de estudos mais recentes, dentre os quais se destacam, Alice P. Canabrava. "João Antonio Andreoni e sua Obra". In: A.J.Antonil. **Cultura e Opulência no Brasil**. 2ª ed. São Paulo, Nacional, s/d (p.83-105), e Ruy Gama. **Engenho e Tecnologia**. São Paulo, Duas Cidades, 1983.

de seus homens - aquartelados no Arraial do Bom Jesus - foi a de isolar os holandeses em Recife, tentando evitar, a qualquer custo, seus avanços pelas várzeas de açúcar. Por sua vez, a conquista da Paraíba só veio a ocorrer quatro anos depois, em dezembro de 1634 (os termos da capitulação só foram firmados em janeiro de 1635), quando o sistema defensivo centralizado na Fortaleza de Cabedelo ruiu e as forças holandesas puderam ocupar a Felipéia e a várzea do Paraíba, praticamente sem resistência. Embora alguns senhores tivessem abandonado suas propriedades, destruindo o que fosse possível e escondendo os cobres dos engenhos, antes de juntarem-se às forças de Mathias de Albuquerque, a maior parte das unidades produtivas, incluindo os canaviais, foi poupada, o que permitiu que a recuperação da produção ocorresse de forma mais rápida. Comparando os dados de 1639 com os de 1623, percebe-se que o número dos engenhos que moíam, variou pouco (de 17 para 18), enquanto a proporção da produção estimada em relação às Capitâneas do Norte saltou de 14,7% para 28%. No entanto consideramos que se tratava, neste caso, de uma situação excepcional, tendo em vista os problemas provocados pela ocupação holandesa.

No que diz respeito à produção açucareira da Capitania da Paraíba no período anterior à ocupação holandesa, como já dissemos, a insuficiência dos dados é enorme, uma vez que a documentação praticamente desapareceu. A única exceção, desprezando-se as informações gerais que aparecem nas fontes que já mencionamos, nos foi revelada pelos documentos disponibilizados pelo Projeto Resgate. Trata-se do traslado dos registros que existiam nos Livros dos Despachos das Saídas dos Navios da Alfândega da Paraíba, dos açúcares dos engenhos São Salvador do Mundo e Nossa Senhora da Ajuda (na verdade, o mesmo engenho), de propriedade de Duarte Gomes da Silveira, embarcados no Porto da Paraíba entre 1606 e 1614³⁰. A documentação apresenta dados que nos permitem compor uma série para os anos 1606-1614 sobre a exportação de açúcar de um dos mais antigos e maiores engenhos da Paraíba, o primeiro a ser construído à margem esquerda do rio e de propriedade de um dos mais (senão o mais) poderosos e ricos homens da capitania até pelo menos os anos quarenta do século XVII. Mas não apenas isso, também é possível inferir de sua análise quais os tipos de açúcares que eram exportados, em que épocas do ano eram embarcados, de que tipo e quais eram as embarcações, quem eram os mestres delas e quais os portos de destino do produto.

No ano de 1606, o Engenho São Salvador do Mundo, que passaria a se chamar Nossa Senhora da Ajuda no ano seguinte, teve sua produção embarcada para Lisboa, em três carregamentos que totalizaram 1.658,5 arrobas de açúcares (branco, mascavado e panela)³¹ e retames em 105 caixas. Ao longo do período 1607-1614, o Nossa Senhora da

³⁰ AHU_ACL_CU_014, Cx.1,D.7.

³¹ O panela era um açúcar muito grosseiro, com alto teor de melado e que, embora não fosse muito exportado nesse período, viria a se tornar, na segunda metade do século, “a matéria prima das indústrias de refinação da Europa Setentrional”. Cf.

Ajuda embarcou 16.283,5 arrobas em 1.067 caixas e 10 feixes, ou seja, cerca de 2.000 arrobas por ano. Embora a documentação não deixe claro, podemos considerar que tais açúcares correspondiam à parte do senhor do engenho depois de realizada a moagem das tarefas de cana de todos os partidos. Em 1640, de acordo com Van der Dussen, este engenho tinha a moer 113 tarefas de cinco lavradores, dentre os quais Paulo de Almeida, que era proprietário de um dos passos de açúcar da várzea do Paraíba, o que nos permite calcular que estaria produzindo mais de 6.000 arrobas de açúcar macho e panela. Em 1635, Servaes Carpentier, diretor holandês da capitania, informava que o mesmo engenho era dos maiores e moía muito. Informação que também fora emitida, em 1617, por Ambrósio Fernandes Brandão, quando citou, embora sem mencionar o nome, Duarte Gomes da Silveira como o exemplo de fortuna que a Paraíba poderia produzir³².

Quanto ao tipo de açúcar que era embarcado, há uma predominância, em todos os anos, conforme os dados dos despachos do Nossa Senhora da Ajuda, do açúcar mascavado em relação ao branco e ao panela. Interessante perceber que, em 1612, a exportação total de 1.995 arrobas foi, pela primeira e única vez no período coberto pelos dados, predominantemente de açúcar panela (1.000 arrobas). Entretanto, no geral, os retames e os açúcares panela, que eram os produtos não-taxados, correspondiam a cerca de 1/3 dos embarques realizados pelo engenho.

Esses documentos iluminam, ainda, outros aspectos da realidade sobre os quais não tínhamos nenhum dado mais preciso. Um deles diz respeito ao destino do açúcar produzido na Paraíba. Sabe-se que, desde meados do século XVI, a produção do Brasil começou a chegar de forma mais significativa no mercado europeu, especialmente em Lisboa, e, em menor grau, no Porto, além de Viana do Castelo e Póvoa do Varzim. Já no final daquele século, a maior parte da produção destinava-se aos portos do norte da Europa, com domínio de Amsterdam, isso depois de 1577, quando as tropas espanholas saquearam Antuérpia. A partir de então, e até a proibição dos Habsburgo, no início do século XVII, de que embarcações provenientes dos Países Baixos navegassem para suas colônias, foram os comerciantes holandeses que controlaram o transporte do açúcar produzido no Brasil. Cerca de 2/3 do volume total do produto era transportado por seus navios para os portos europeus³³. Essa ativa comunidade mercantil tinha suas ramificações no Brasil, em especial na Bahia e em Pernambuco, os centros econômicos da colônia. Segundo Schwartz, tais comerciantes forneciam “as instalações para o embarque das mercadorias, a organização

Schwartz. **Op.cit.** p.145-146). Por sua vez, os retames eram os açúcares “batidos”, de cotação inferior, produzidos a partir do reprocessamento dos meles, que eram recolhidos enquanto escorriam, durante o primeiro processo de purga. Cf. Vera Lúcia Amaral Ferlini. **A Civilização do Açúcar**. Séculos XVI a XVIII. São Paulo, Brasiliense, 1998 (p.41). Nenhum dos dois pagava o dízimo.

³² Ambrósio Fernandes Brandão. **Op.cit.** (p.137).

³³ Cf. Pierre Chaunu e Engel Sluiter apud Schwartz. **Op.cit.** (p.145).

*da comercialização e concediam crédito para o estabelecimento e operação dos engenhos. Contudo, nem todos os senhores de engenho escolhiam tratar com os comerciantes locais, preferindo remeter o açúcar por conta própria”.*³⁴

Em que pesem suas relações familiares em Pernambuco, parece ter sido este último o caso de Duarte Gomes da Silveira, pelo menos no período a que se referem os dados que temos. Entre 1606 e 1614, seus açúcares foram embarcados diretamente para Portugal, em especial para Lisboa (46 dos 65 embarques realizados no período), Porto (5 embarques) e Viana do Castelo (14). Este último era um porto menor, mas de onde provinha a maior parte dos conquistadores de Pernambuco e, por extensão, da Paraíba, e onde continuavam a ter ramificações familiares e, certamente, contatos comerciais.

No que diz respeito ao tipo de embarcação utilizada nesse comércio, a preferência dos portugueses era por caravelas pequenas, de cerca de 80 a 120 toneladas, que possuíam pouco ou nenhum armamento e tripulação reduzida, mas que eram resistentes e não demoravam muito tempo nos portos para serem carregadas ou descarregadas. No caso da Paraíba, havia muita facilidade de embarque dos açúcares. Em primeiro lugar porque a maior parte dos engenhos estava instalada nas várzeas do principal rio, e este comportava a navegação de barcos de porte razoável. O segundo fator que facilitava o escoamento da produção da várzea do Paraíba, era a existência dos “passos” de açúcar nas suas margens, tanto a direita quanto a esquerda. Não há muitas notícias acerca do passo localizado na banda norte do rio, a não ser o fato de que ele pertencia a Paulo de Almeida, lavrador de canas do engenho Nossa Senhora da Ajuda. O outro passo, localizado cerca de 18 km acima da Felipéia de Nossa Senhora das Neves, aonde chegavam apenas caravelões menores, capazes de transportar cerca de 100 caixas de açúcar, ou seja, aproximadamente 20 toneladas, pertencia a Manoel de Almeida, irmão de Paulo, que era lavrador de canas do engenho Tibiri-Santa Catarina, onde moía 25 tarefas. Além desses dois passos particulares, cujos senhores deveriam ser mestres de balança juramentados³⁵, Elias Herckmans faz alusão a um outro, já extinto na época em que escreveu seu relatório, que pertencera à Fazenda Real e que se localizava nas imediações do rio Tibiri³⁶, provavelmente nas proximidades do Engenho D’el Rey, antes de o mesmo ser vendido a particulares, em data ignorada. Ainda nesse relatório de 1639, Herckmans comunicava que um novo passo estava sendo construído no varadouro das naus, o que significava que a balança deveria ficar às vistas dos funcionários da Companhia das Índias Ocidentais e junto do porto de embarque e desembarque das mercadorias, de forma que vendedores e compradores pudessem

³⁴ *Ibidem* (p.145).

³⁵ Cf. Servaes Carpentier. “Relatório sobre a Paraíba” (1635). In: José Antonio Gonsalves de Mello (ed.). **Fontes para a História do Brasil Holandês**. 2. A Administração da Conquista. Recife, MinC/fundação pró-Memória, 1985 (p.50), que contém uma descrição detalhada da função e da organização dos passos nas Capitânicas do Norte.

³⁶ Elias Herckmans. “Descrição Geral da Capitania da Paraíba”. In: José Antonio Gonsalves de Mello (ed.). **Op.cit.** (p.73).

acompanhar o procedimento de pesagem das mesmas. Os passos eram armazéns, construídos no litoral ou às margens dos rios³⁷, onde se recolhiam o açúcar e o pau-brasil produzidos na área, para serem pesados, marcados e estocados antes do seu embarque para a Europa. Segundo Machado³⁸, os seus proprietários exerciam função semelhante à de guardas-mores, tendo, inclusive, as faculdades de vigiar os embarcadouros existentes nos rios e apreender cargas clandestinas, ou seja, as que estavam sendo transportadas sem terem passado pela balança dos armazéns. No entanto, mesmo apesar dos esforços dos proprietários dos passos, escapava, por terra, sem pagar os tributos, muito açúcar para Pernambuco.

Algumas das embarcações utilizadas por Duarte Gomes da Silveira para transportar os açúcares de seu engenho chegavam a fazer até duas viagens por ano à Paraíba, como foi o caso, em 1609, da caravela Nossa Senhora da Conceição, em 1611, das caravelas São João e Nossa Senhora da Ajuda, e em 1614, mais uma vez, da Nossa Senhora da Conceição e da Nossa Senhora da Ajuda, além da Nossa Senhora de Nazaré. Em todas essas ocasiões, o destino da produção era Lisboa. Ao analisar a lista das embarcações presentes na Paraíba, observamos a recorrência anual da maior parte dos barcos, tanto das caravelas quanto dos patachos, o que parece indicar a permanência das relações comerciais com os mesmos armadores e/ou negociantes de açúcar. A frequência com que as embarcações se dirigiam à Paraíba para realizarem o transporte de mercadorias, tornar-se-ia, na segunda metade do século XVII, um constante ponto de discussão entre as autoridades locais, a Câmara Municipal e os senhores de engenhos³⁹. No entanto, ao longo das três primeiras décadas do século, essa não parece ter sido uma questão polêmica. Embora as anotações dos despachos de açúcares dos engenhos de Duarte Gomes da Silveira indiquem que o seu destino eram os portos do reino, não podemos afirmar que as embarcações não passassem, antes ou depois, pelo Recife. Infelizmente, por não termos dados mais precisos na documentação, só nos é possível supor que a produção da Paraíba fosse suficiente para carregar totalmente os barcos que aportavam no varadouro das naus, na Felipéia. No entanto, por ocasião da sua visita à capitania, em 1612, o Sargento-Mor do Estado do Brasil, Diogo de Campo Moreno, registrava que *“carregãose no porto desta capitania vinte e dous navios de assucar, que tudo se costumava carregar por*

³⁷ De acordo com José Antonio Gonsalves de Mello, com base em fontes de procedência holandesa, havia uma normatização no que dizia respeito à construção desses armazéns, pois os mesmos deveriam medir, no mínimo, 44 m de comprimento por 15m de largura e manter uma coxia para serviço dos carros de bois. In: **Op.Cit.** (p.40)

³⁸ Maximiano Lopes Machado. **História da Província da Paraíba**. v.1. João Pessoa, Universitária/UFPB, 1977 (edição fac-similar 1912),(p.137).

³⁹ Sobre essa disputa, consultar o artigo de Wilson Seixas. “O Problema das Exportações da Paraíba Durante o Período Colonial”. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano**. nº 17. João Pessoa, IHGP, 1969 (p.31-53), em que o autor apresenta as demandas dos diversos grupos quanto à necessidade/ oportunidade de abrir o porto da Paraíba para o comércio direto com o Reino ou mantê-lo fechado, desviando o embarque de mercadorias produzidas na terra, especialmente o açúcar, para o porto do Recife.

*Pernambuco*⁴⁰ e concluía que a falta de comunicação direta com o Reino era o motivo pelo qual a mesma não crescia mais rapidamente. Cinco anos mais tarde, Ambrósio Fernandes Brandão informava que *“é capaz a capitania [da Paraíba] de lançar de si todos os anos vinte naus carregadas de açúcares”*⁴¹ e também repetia a mesma queixa. O fato é que, no porto da Paraíba, nas duas primeiras décadas do século, com destino ou não para Pernambuco, atracavam cerca de 20 ou 22 embarcações/ano. Com relação ao ano de 1629, Chaunu⁴² identificou 154 barcos freqüentando os portos das Capitânicas do Norte, desses, 120 iam diretamente a Pernambuco, 4 para Itamaracá e 30 para a Paraíba. Esse aumento do número de embarcações dirigindo-se à capitania deve ter ocorrido já no início da década, quando a capacidade instalada para a produção de açúcar, em número de unidades produtivas, havia chegado ao seu pico, com cerca de 20 ou 21 engenhos em funcionamento. Segundo Mello, tal aumento teria derivado provavelmente das sugestões de Moreno para que se favorecesse a navegação direta para o Reino das capitânicas da Paraíba e do Rio Grande, pois, até então, os únicos portos do Estado do Brasil que usufruíam essa situação, eram os considerados grandes, como o da Bahia e o de Pernambuco (Recife), enquanto os portos menores exerciam um papel subsidiário.

A situação passou por mudanças a partir do momento em que as forças holandesas capturaram Olinda e conquistaram Pernambuco, em 1630. Daí em diante, esses portos menores, dentre eles o da Paraíba, passaram a comunicar-se diretamente com o Reino, pois número expressivo de comerciantes de Olinda, que não fugiram para a Bahia, acabou por transferir-se para Itamaracá e Paraíba, para dar continuidade aos seus negócios, apesar da distância e do alto custo do transporte terrestre. Isso foi possível porque, apesar de ter conquistado Pernambuco, na prática, os holandeses passaram a controlar apenas o porto, e não as áreas onde os engenhos estavam instalados. Dessa forma, ainda em 1633, a várzea do Capibaribe continuou a produzir, e esse açúcar, como afirma Mello, a partir de documentação de origem holandesa, *“foi despachado para a Paraíba, ou por terra, ou inicialmente por terra e, a partir de Goiana, por rio e mar. O açúcar da capitania de Itamaracá também recorreu ao percurso flúvio-marítimo: pequenos barcos desciam ao rio Goiana e costeavam o litoral até Cabedelo”*⁴³.

No entanto, não devemos superestimar a importância desses pequenos portos, mesmo ao tratarmos dos anos 1630-1634, quando a ocupação holandesa das Capitânicas do Norte ainda não havia se consolidado devido à guerra de resistência que os locais lhe opunham. De fato, ainda de acordo com Mello, apenas 36 embarcações freqüentavam o litoral do

⁴⁰ Diogo de Campos Moreno. *Livro que Dá Razão ao Estado do Brasil*. Recife, Arquivo Estadual de Pernambuco, 1955 (p.70).

⁴¹ Ambrósio Fernandes Brandão. *Op.cit.* (p.49).

⁴² Apud Evaldo Cabral de Mello. *Op.cit.* (p.95-96).

⁴³ *Ibidem* (p.97).

Nordeste nesse período, o que evidencia, sem dúvida alguma, uma “*contração violenta da navegação e do comércio*” nestas capitanias. Sendo assim, podemos considerar que, mesmo em conjunturas tão excepcionais quanto essa, o porto da Paraíba nunca teve um movimento expressivo, pois o pólo econômico regional, sem dúvida, sempre foi Pernambuco - e, em termos comerciais, o porto do Recife. E essa afirmação vale tanto para o período anterior à guerra holandesa quanto para o da ocupação e o da pós-restauração.

Enfim, depois de procedermos à análise dos dados disponíveis nas fontes consultadas, somos levados a concluir, como Seixas⁴⁴, que, na verdade, a capitania da Paraíba não teve, no período anterior ao domínio holandês, e nem viria a ter depois, o surto de florescimento, de desenvolvimento econômico que foi identificado pelos historiadores paraibanos. Embora a qualidade do seu açúcar e seus índices de produtividade, decorrentes da ocupação tardia das várzeas do rio Paraíba, fossem significativos, a sua produção era e permaneceu sendo relativamente pequena em relação à de Pernambuco, e menor ainda em relação à do Estado do Brasil como um todo.

Por outro lado, é indispensável, para essa análise, não perder de vista que, através das redes clientelares, o grupo de moradores que se instalou na Paraíba após os primeiros anos da conquista e que controlava as esferas macro do poder local, mantinha-se vinculado à nobreza da terra de Pernambuco, num processo de reprodução que só seria interrompido alguns anos depois. Ao “engrandecerem” os negócios de Pernambuco, portanto, estavam engrandecendo seus próprios negócios. Seu compromisso com o rápido enriquecimento era pessoal, porque este significava o acesso a uma vida senhorial. Na verdade, as Capitanias do Norte, do ponto de vista de tais elites constituíam um único espaço de extração do “proveito”. Fosse através da participação nas campanhas militares, com o objetivo de cativar índios, da obtenção das terras de sesmarias para a lavoura da cana e a instalação dos engenhos, ou da ocupação de cargos e ofícios na estrutura burocrática local, de forma a garantir a manutenção de seus privilégios, essa camada senhorial concebia a capitania como veículo para o seu próprio enriquecimento. Essa mentalidade senhorial era, por seu turno, perfeitamente compreensível e integrada às práticas políticas da época, em que a produção de súditos leais à Coroa dependia da concessão dessas mercês e privilégios.

Por outro lado, a sociedade colonial não era imune aos conflitos, muito pelo contrário. Talvez a coesão observada entre os portugueses possa ser lida como resultante da pressão que a sociedade indígena exercia sobre eles. O inimigo comum, descendo a Copaoba rumo ao litoral, escondendo-se nos matos pronto para os assaltos, ou reduzido às missões, à espera da ocasião para a revolta, como ocorreu no episódio do desembarque das tropas holandesas na baía da Traição em 1625, funcionava, na verdade, como o elemento de

⁴⁴ Wilson Seixas. “O problema das exportações da Paraíba durante o Período Colônia”. In: **RIHGP**, n.17, 1969 (p.44).

coesão que impediu, até o domínio holandês, que as elites coloniais percebessem que elas próprias tinham divisões internas. Divisões essas que, vistas em retrospectiva, só se expressariam claramente a partir dos anos trinta. Mais uma vez os atores mudariam, mas a essência da sociedade colonial nesse período - o conflito e a guerra, associados à luta pela obtenção do “proveito” - permaneceria a mesma.