

Termina essa parte, enumerando os produtos tintoriais: “cocho-nilha”, anil, urzela, garança, etc., além de referir-se a produtos como o salitre, a pólvora, sabão, etc.

Na terceira e última parte, “Aspectos gerais e movimentos de conjunto”, destina dois capítulos à moeda, nêles estudando os metais preciosos da África e Brasil, que trariam tão profundas conseqüências menos para a economia portuguesa, do que para a economia européia, particularmente, da Inglaterra.

A seguir, procura o autor acompanhar os planos de comércio ordenados pela política. Nesse sentido, a posição estatal perante a economia colonial, na sua orientação, flutua muitas vêzes entre o proteccionismo e o simples intervencionismo.

Finalmente, o prof. Mauro nos dá um esforço de compreensão da conjuntura geral que sofre o império, analisando os fatores geográficos, as estruturas econômicas e a economia e a sociedade. Encarece, concluindo, as condições geográficas e náuticas favoráveis à economia atlântica portuguesa, no período estudado.

Trata-se de uma época em que os portugueses já conheciam as melhores rotas marítimas, os pontos de escala e a melhor utilização dos ventos. A sua navegação não deixara de ser penosa, mas muito evoluiu na articulação do vasto império ultramarino.

Nesse sentido, o Brasil, a nosso ver, tem excepcional importância, particularmente através das relações de todo o tipo, estabelecidas através do pôrto do Salvador.

O sincronismo das viagens do Brasil com a **Carreira da Índia**, podia ter sido melhor ressaltado pelo autor para mostrar, inclusive, o comércio intercolonial.

Concluindo, ainda, aponta a significação da entrada dos produtos tropicais no comércio português, como, também, as atividades econômicas que o próprio Atlântico oferece em proporções notavelmente superiores ao Índico.

Confronta, a seguir, os contrastes entre os impérios coloniais português e espanhol, na sua política e na sua economia.

Reconhece um tipo especial associativo na Companhia Geral do Comércio do Brasil, pelas suas finalidades e preocupações militares, incomparavelmente de menor projeção que as manifestações econômicas ocorridas em outros sistemas coloniais. A seu ver, a economia portuguesa logrou uma solidez grande, através do Atlântico, no século XVII, em meio à estagnação de grande parte da Europa meridional.

Completam o volumoso tomo vários gráficos, quadros estatísticos, cartas, etc. Índices de nomes, lugares e pessoas, completa bibliografia temática e regional, além de minuciosa indicação das fontes valorizam o exaustivo estudo.

**JOSÉ ROBERTO DO AMARAL LAPA**

\*

GILLE (Bertrand). — **Les forges françaises en 1772**. Paris. S. E. V. P. E. N. École Pratique des Hautes Études. Centre de Re-

cherches historiques. VIe section. Coleção "Affaires et gens d'affaires".

Geralmente ignora-se que o Antigo Regime utilizou-se da Estatística de maneira bastante precisa. Muitos inquéritos industriais, bem minuciosos, foram organizados. Este livro é a publicação duma pesquisa efetuada em 1772, a pedido do Abade Terray, sobre a indústria siderúrgica. Ela nos fornece indicações muito precisas sobre todas as empresas metalúrgicas da França. Situação, produção, nome dos proprietários e das modalidades da exploração, são exatamente indicados. Temos, pois, aí uma amostragem da indústria metalúrgica no fim do reinado de Luís XV que nos desperta um grande interesse. Se todos os dados dessa pesquisa, dispersa através da França, não podem ser encontrados, possuímos entretanto, resposta para um grande número de regiões das mais interessantes a esse respeito. Esse documento prestará grandes serviços a todos aqueles que se interessam pela história econômica e mesmo pela história local.

E. S. P.

\*

GOULART (José Alídio). — **Tropas e tropeiros na formação do Brasil**, ed. Conquista, Rio de Janeiro, 1961, 268 págs.

Em ampla pesquisa documental e bibliográfica o autor coligiu circunstanciadas informações que jaziam na correspondência oficial, em assentamentos contábeis de fazendeiros de antanho, em relatos de viajantes estrangeiros e nas obras de escritores que, tratando do tema, não tiveram, todavia, as ambições deste livro, como foi o caso de Pandiá Calógeras, Hugo de Carvalho Ramos, Alfredo Ellis Júnior, Hélio Vianna, Afonso Arinos e outros mais.

E', assim, válido este trabalho, sobretudo pela sistemática do assunto.

Servindo, no espaço de séculos, às grandes economias cíclicas, como, também, à circulação interna da riqueza de subsistência, as tropas acabaram por constituir um organismo econômico ancilar na medida das requisições de transporte, principalmente dos centros mineradores, que representavam grande poder aquisitivo, e em épocas mais recentes, da cafeicultura sulina (Rio e São Paulo).

Não obstante, sentimos que na viação brasileira do período colonial, os cargueiros, como indústria comercial de transportes, ainda que diretamente ligados, no seu aparecimento, ao ciclo da mineração, sucederiam por si, isto é, independentes aos grandes ciclos, mas condicionados simplesmente ao comércio regional (Sul, Leste e Centro-Oeste) e à articulação entre os centros produtores e consumidores.

A integração da campanha sulina ao complexo econômico colonial se fez através do Rio Grande do Sul, particularmente, pois lá se localizou, desde logo, o maior centro criador e reprodutor de gado muar. As tentativas que, posteriormente, tiveram lugar em ou-