

AS ROTAS DO ESTANHO

O estanho desempenhou na Idade do Bronze o mesmo papel que o carvão e o ferro em nossos dias. Era indispensável na fabricação do bronze, metal com que os homens de então manufacturavam armas, objetos e instrumentos de que tinham necessidade.

A proveniência do metal empregado na fundição do bronze na bacia mediterrânea, constitui, ainda hoje, um dos problemas mais intricados da História Antiga. No caso do Egito, por exemplo, certos historiadores chegam até a citar o tráfego de caravanas de estanho, proveniente do Sudão Central. Mas a maioria dos autores gregos e romanos era partidária da vinda do estanho da região de Tartesso, pois eles já localizavam a região produtora desse metal no litoral atlântico da Europa. Foi nessa época que se começou a falar em ilhas longínquas como fornecedoras de estanho. Heródoto já se referira — apesar de duvidar — à existência das Cassitérides, grupo de ilhas situadas no Oceano, ao largo da ponta noroeste da Europa. Pensamos mesmo que essa idéa apareceu quando os geógrafos começaram a ter conhecimento das Ilhas Britânicas.

Como as viagens marítimas à região do estanho partissem da Ibéria — ponto intermediário dessa antiqüíssima rota comercial entre o Mediterrâneo e o Atlântico — compreende-se perfeitamente o papel exercido por Tartesso: o de verdadeiro monopolizador desse comércio.

Estrabão dizia haver dez ilhas produtoras de estanho, situadas uma após outras na direção dos **Artabres** (Galiza), na mesma latitude que a Inglaterra, pois a Geografia da Antiguidade prolongava tanto o cabo Land's End que ele ficava na altura da ponta noroeste da Ibéria. Estrabão nos descreve também os pacíficos insulares com as suas longas vestes pretas até aos pés. Os autores antigos e modernos concordam em situar as jazidas de estanho no Ocidente, mas há entre si grande divergência na localização precisa das Cassitérides.

Segundo Avieno (95-115), os tartéssios faziam regularmente o tráfego do estanho com a Bretanha, deixando aos naturais da região o transporte através da Mancha. Isso é uma prova de que o comércio era muito antigo e de que não foram os fenícios os descobridores da rota do estanho, como querem alguns autores. Como sabemos, Avieno descreve uma situação bem posterior à indicação do profeta Ezequiel, quando este refere ao estanho de Társis, que era importado regularmente por Tiro. Esse comércio, tão regular em época assim recuada, deixa entrever alguns séculos para o seu estabelecimento e a fun-

dação de Gades foi feita, sem dúvida alguma, para aproveitar-se desse tráfego.

Os tartessos possuíam grandes barcos — os navios de Társis — com os quais faziam essas longas navegações em direção à *Oestrymnis* e às ilhas vizinhas, que na Antiguidade constituíram um vasto entreposto do chumbo e do estanho oriundo da Inglaterra. Devemos notar que o comércio de estanho se concentrou de tal maneira em Tartesso, que essa cidade passou, na Antiguidade, pelo sítio das jazidas do metal.

É interessante notarmos também que o estanho da Cornualha era objeto dum comércio intenso com a Escandinávia e, naquela região, os navegantes nórdicos deviam-se encontrar com os tartéssios, provindo talvez desse contacto, a introdução do âmbar no Mediterrâneo desde 2.000 a. C.

(...) O primeiro traço da circulação terrestre do estanho através da Península aparece em Avieno, quando este trata das distâncias entre Tartesso e as costas oeste e sul da Ibéria. Mas, infelizmente não possuímos as distâncias exatas, porque ele as dá em jornadas de marcha em vez de estádios ou milhas.

Na rota marítima, antes de atingir as Cassitérides, os navegantes poderiam ter encontrado outras jazidas de estanho, pois a Espanha era também uma região produtora desse minério — mas em pequena escala — principalmente a Galiza (Finisterra) e as Astúrias (entre o Porto e Oviedo), como o atestam Diodoro e Plínio. Outras jazidas estavam ainda mais próximas de Tartesso, na região de Salamanca e Granada, com comunicações pelas rotas fluviais do Guadiana e do Guadalquivir.

As rotas de transumância atual, da Estremadura ao Guadiana, Tejo e Alagon, até Salamanca e Burgos, foram, talvez, as antigas rotas de transumância e do estanho através da Península, em direção a Tartesso.

Sabemos também que durante dez ou doze séculos pelo Oceano, por intermédio de Tartesso e, depois, pelo da sua sucessora, Gades, os Mediterrâneos receberam o estanho das Cassitérides. Mas, já no tempo de Augusto, esse tráfego era unicamente terrestre, tendo Gades perdido seu monopólio devido à queda de Cartago. Gades manteve essa posição privilegiada até somente o início do Império Romano, porque a Gália não estava ainda inteiramente pacificada. Mais tarde surge a rota ístmica entre Boulogne e Marselha, mas na qual o estanho vai pouco a pouco perdendo a importância, devido ao abandono progressivo da metalurgia do bronze, há muito substituída pela do ferro.

Por outro lado, sabemos que a riqueza de Tartesso não se cifrava exclusivamente no monopólio comercial do estanho. A agricultura, a pecuária e a pesca eram bem desenvolvidas. Mas a riqueza natural mais importante era a prata, de que Tartesso possuía ricas minas na Sierra Morena e na região de Cartagena. O cobre também era abundante na Andaluzia, na Galiza e o ouro, na Lusitânia. Uma prova da sua riqueza em prata temos na afirmação de Aristóteles de que, em Tartesso, até âncoras foram fundidas com esse metal.

(**Tartesso e a rota do estanho**, em "Estudos Ibero-Atlânticos". págs. 28-33.)

*

SÃO PAULO EM 1 872

Depois de consultar estatísticas e vários livros, chegamos à conclusão de que pelo ano de 1 872 começou a transformação de São Paulo. Mas, queremos desde já tornar claro que, sem certos fatos anteriores, absolutamente não se teria dado esse progresso, e que essa mudança não pode ser marcada em um dia certo, nem mesmo em determinado ano. É o resultado conjugado de vários fatores políticos, econômicos e sociais.

Queremos fazer um retrospecto da fisionomia da cidade. Para isso transportemo-nos ao mapa de São Paulo, à **Plan'História de São Paulo**, de Afonso A. de Freitas. Por ela vemos quanto São Paulo era pequeno e faremos também uma idéia precisa do loteamento das chácaras que a cercavam.

São Paulo mudou pouco de 1 820 a 1 870. E, ainda em 1 820, muito pouco diferia da cidade colonial de 1 810. A população urbana condensava-se entre os rios Tamanduateí e Anhangabaú. No campo do Bexiga, que abrangia todo o espaço entre as ruas Consolação e Santo Amaro, hoje cortado de ruas e coberto de casario, caçavam-se perdizes, veados e até escravos fugidos. Em torno da cidade havia um círculo de latifúndios baldios que se transformaram nos atuais bairros dos Campos Elísios, Bom Retiro, Vila Buarque, Rua Conselheiro Furtado, Avenida Brigadeiro Luís Antonio, Rua Barão de Iguape, Pedroso e adjacências, pelo aumento sem cessar do preço dos terrenos.

Sobre São Paulo de 1 860 temos o depoimento valiosíssimo de Emílio Zaluar, citado por Spencer Vampre (*). A cidade era triste, monótona e desanimada — observa Zaluar — e tornava-se ainda mais com as férias dos acadêmicos, porque os estudantes, durante a sua residência nas famosas "repú-

(*) Ao tempo em que o autor elaborou o presente trabalho (1 936), a obra de Zaluar não era encontrada senão na edição original, bastante rara, de 1 863. Daí ter lançado mão duma citação indireta, através do livro de Spencer Vampre sobre a Faculdade de Direito de São Paulo. Só em 1 943 apareceria uma nova edição da **Peregrinação pela Província de São**