

O PIAUÍ NA ROTA DO COMÉRCIO INTERNACIONAL: a presença dos comerciantes ingleses no Piauí oitocentista

Junia Motta Antonaccio Napoleão do Rego*

Resumo: o objetivo deste artigo é explicar de que forma comerciantes ingleses, estabelecidos em Parnaíba (PI), porto exportador e importador, articularam a integração da economia do Piauí a partir do século XVIII; e explicar como a economia do Piauí se articulava, por intermédio desses comerciantes, notadamente a Casa Inglesa, ao mercado nacional e à economia internacional.

Palavras-chave: Comércio. Comerciantes. Ingleses.

Abstract: The purpose of Thaís article is to explain how English merchants, established in Parnaíba, export. and import port, articulated the integration of Piauí from the eighteen century; explain how the economy of Piauí was articulated by these traders, notable the Casa Inglesa, at national and international trade.

Keywords: trade, merchants, englisemen

1 Introdução

Gilberto Freyre (2000), em sua obra “Ingleses no Brasil”, traça um panorama do comércio realizado entre a Inglaterra e o Brasil, demonstrando o predomínio econômico¹ e cultural dos britânicos, desde os primeiros dias de D. João VI, acentuando-se de 1835 a 1912, quando a influência inglesa começou a declinar vagarosamente, vencida pela expansão comercial norte-americana e alemã.

Ao discorrer sobre este assunto, Freyre (2000) informa que, a princípio, o comércio britânico dominou as praças do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, mas aos poucos conquistou todo o mercado brasileiro, deixando pouco espaço para os artigos franceses e americanos. Freyre acrescenta que, ao tempo da chegada de D. João VI, os negociantes britânicos transacionavam com artigos caracteristicamente ingleses: artigos de ferro, aço, cobre, bronze, vidro, couro, chá, cerveja, relógios, munição, pregos, pedras de amolar, foices, folhas de flandres, tintas, papel, genebra, ladrilho, chapéus de sol, carvão, selas, arreios, baetas, lãs, bacalhau, móveis, pianos e até tintura para barbas ou suíças; além de mesas, cadeiras, óculos, binóculos, martelos, alfinetes, agulhas, barômetros, utensílios de jardim e de lavoura; artigos - salienta Freyre - mais de natureza masculina do que feminina, também pelo seu porte e peso.

Por sua vez, Volpi (2007) registrou que o grande produto da Inglaterra era o tecido de algodão; prova

disso são os anúncios de jornais brasileiros da primeira metade do século XIX, pesquisados por Freyre, que demonstram que os ingleses eram os donos dos melhores armazéns de fazendas nas principais cidades da colônia, e depois do Império. Freyre (2000) registrou a diversidade das fazendas comercializadas, bem como de suas cores: era o irlandês de algodão, baetões de cores e escarlates, baetas (tecido felpudo feito de lã ou algodão) estreitas e largas também de cores, panos azuis ordinários e extrafinos. Quanto à cartela de cores, esclareceu Freyre que os ingleses davam preferência às cores sóbrias - azuis, pretas, cinzentas e brancas -, raramente alguma cor mais viva. Na análise de Freyre, a Inglaterra expulsou do mercado brasileiro os arcaicos tecidos orientais de cores rutilantes (cores vivas e brilhantes), vermelhos, amarelos, azuis-claros - mais ao gosto da gente luso-americana. Nas palavras de Freyre (2000, p. 159): “Tudo isso foi ficando plebeu, matuto ou fora de moda.” Ainda discorrendo sobre o comércio inglês, ele acrescenta que era:

Raro, desde 1808, o brigue inglês que chegasse a porto brasileiro de importância - o Rio de Janeiro, a Bahia, Pernambuco - sem seus fardos, não só de louça inglesa, de vidro, de pano, de cobre, de ferro, como de ferragem inglesa, em parte considerável destinada às casas, às residências, às cozinhas (FREYRE, 2000, p. 159).

Com a introdução dos produtos ingleses, grandes modificações se operaram no Brasil. Essa situação é descrita por Volpi (2007, p. 39):

A face do consumo no Brasil foi transformada. As ruas ficaram repletas de produtos como algodão estampado, panos largos, louças e ferragens de Birmingham, que, sem a necessidade de passar por Portugal, aqui chegavam a preços baixos.

Freyre já havia assinalado a importância desse comércio para o processo de modernização do Brasil:

É quase impossível ao brasileiro ouvir falar em máquina, em motor, em ferramenta, em estrada de ferro, em rebocador, em draga, em cabo submarino, em telégrafo, em artigos de aço e de ferro, em brinquedo mecânico, em cadeira de mola, em louça doméstica, em bicicleta, em paim, em aparelho sanitário, em navio de guerra, em vapor, em lancha, em fogão a gás ou a carvão, sem pensar em ingleses. Os ingleses estão ligados como nenhum outro povo aos começos de modernização das condições materiais de vida do brasileiro: das condições de produção, habitação, transporte, recreação, comunicação, iluminação, alimentação e repouso entre nós (FREYRE, 2000, p.159).

O comércio analisado por Freyre e Volpi não se dava em mão única. O Brasil, por sua vez, exportava para os britânicos ouro, diamantes, pedras preciosas, açúcar, algodão, peles, fumo, aguardente, pau-brasil e, mais tarde, borracha e café. Para dar uma ideia da influência da economia inglesa, Freyre aponta algumas das iniciativas do capital britânico que ficaram célebres no Brasil:

As companhias de mineração em Minas Gerais, como a de Gongo Soco, o calçado Clark, os tecidos Coats, em São Paulo, e Carioca, no Rio, a Fundição de Harrington & Starr e a Bowmann, no Recife (onde também se guarda a tradição dos De Mornay), as velhas firmas Stevenson e Duder, da Bahia, especializadas em negócios de cacau e óleo de baleia, Boxwell, em Pernambuco, especializada em algodão, Clark, no Piauí e Maranhão, especializado em cera de carnaúba com o fervor de um pioneiro lúcido, Wilson e Cory com seus depósitos de carvão, seus estaleiros e seus rebocados célebres no Brasil inteiro, o British Bank, o London and Brazilian, o River Plate, o Hotel Bennett, a Casa Inglesa de Mrs. Brack, do Recife, Proudfoot & Comp., do Rio Grande do Sul, a Casa Inglesa do Ceará, fundada pelo irlandês Willian Wara [...] (FREYRE, 2000, p. 83).

Além de um número significativo de comerciantes de sucesso que se estabeleceu no Brasil, outro dado que merece atenção neste trabalho é aquele que se refere aos portos ingleses que lideram o comércio; no caso, o porto a considerar é o da cidade de Liverpool.

Durante a primeira metade do século XIX, a Inglaterra foi a potência industrial e comercial dominante do mundo. A cidade de Liverpool foi o centro distribuidor da indústria do país. O progresso de Liverpool é explicado por Muir (apud PENNINGTON, 2009, p. 52):

É numa confluência de grandes movimentos que se encontram explicações para o estuendo desenvolvimento de Liverpool no período de 1760 a 1835. A invenção da maquinaria têxtil; o uso do

carvão para a fundição de ferro, a aplicação do vapor às máquinas, a concentração da grande indústria inglesa num raio de uns 200 km em volta do rio Mersey; a abertura dos mercados da Índia e América Espanhola; o vasto e rápido crescimento da América do Norte; a concentração de seu comércio no porto de Nova Iorque; a abertura à Inglaterra, como nunca antes, por estradas, canais e mais canais, ferrovias: estes são os segredos do majestoso progresso de Liverpool.

Os navios a vapor que chegavam e partiam de Liverpool atravessavam o Atlântico, fazendo escalas em Santos, Salvador, Recife, Belém, Manaus e Iquitos (no Peru), trazendo, como narra Pennington (2009, p. 52):

Toda sorte de mercadorias como lastro: objetos de ferro fundido, cimento, tijolos, até pedras para construção; insumos para a caça e a pesca, bebidas e alimentos e toda sorte de novidades que pudessem arregimentar compradores. Voltavam com a cobiçada borracha, principalmente, mas também com castanha-do-pará, óleos essenciais como, por exemplo, o pau-rosa, a andiroba, fibras como a piaçava, peles de animais.

Além das mercadorias assinaladas acima, a Inglaterra foi a grande compradora de toda a cotonicultura brasileira no decorrer do século XIX (TAKEYA, 1994), principalmente após o fim do ciclo do ouro. O professor Manchester (apud FREYRE, 2000) lembra que Liverpool chegou, com efeito, a absorver grande parte do algodão da Bahia e do Ceará, e a Grã-Bretanha inteira, $\frac{3}{4}$ do algodão exportado por Pernambuco.

2 Comerciantes ingleses no Piauí

O comércio de algodão do Brasil com Liverpool não se deu somente com a Bahia, o Ceará e o Maranhão,² deu-se também com o Porto de Parnaíba através dos comerciantes ingleses lá estabelecidos, conforme será visto.

Em princípios do século XIX, a pecuária, embora estivesse em crise, persistia como a principal fonte de riqueza do Piauí, porém, por volta de 1815, o cultivo de algodão - que desde o início do século XVIII vinha sendo feito no Piauí, cuja produção era utilizada na fabricação de tecidos grosseiros³ - tomou impulso e começou a adquirir caráter comercial, cotado no mercado internacional. O interesse do mercado europeu pelo algodão se deu quando a Guerra da Independência americana (1775-1783) provocou a queda dramática da produção de algodão dos Estados Unidos. No Piauí, houve, então, o interesse pelo algodão, em razão da alta extraordinária do preço, devido à excessiva procura desse produto pelas fábricas inglesas (SANTANA, 1964).

A produção do algodão, mesmo usando essas técnicas primárias, foi incentivada pela crescente

demanda comercial, o que é atestado por fontes de informação datadas de 1790. Elas registram a fundação, em Parnaíba, de uma Alfândega do Algodão e de uma Inspeção de Algodão, "simples entreposto de ensacamento e verificação do produto" (REGO, 2010, p. 168).

Os portos de exportação da carne das charqueadas e couros atraíram o escoamento da produção do algodão pela mesma via de transporte do gado, sendo que as exportações regulares do algodão fizeram sua presença em 1815 com a marca de 30.000 quilos de algodão em rama. Em 1846, no Piauí, o volume da exportação desse produto chegou a provocar sua alta de preço. Os agricultores da região da Vila do Poti, União e São Gonçalo responderam a essa alta com mais produção, o que motivou a construção de barcos em Teresina, em grande parte para seu transporte. Apesar de todo esse aparato comercial e do interesse crescente dos agricultores em aumentar a produção do algodão, cujo cultivo exigia pouco capital, as técnicas de plantio, de colheita e de tratamento do produto eram rudimentares. No regime de plantação em terreno de derrubada de floresta, em que pouco se providenciava a adubação do solo, as colheitas tendiam, em geral, a declinar após três anos de consecutiva exploração do terreno.

Em termos econômicos, os lucros obtidos pelo comércio de exportação não eram capitalizados sob forma de investimentos em geral, pois os exportadores os absorviam na importação de apreciados bens europeus (SANTANA, 1964). Dessa maneira, o comércio tornou-se vulnerável e exposto a fatores instáveis, como uma queda na colheita ou uma alteração no mercado externo. Prova disto foi a crise de 1872, motivada pela má colheita do algodão, que levou muitas casas comerciais à falência (SANTANA, 1964). No caso da oscilação do mercado externo, a volta da concorrência da produção americana no mercado europeu foi agravada pela evasão dos escravos para o sul, portanto, pela diminuição da chegada do algodão aos portos e pelo declínio da demanda pelo mercado europeu.

O comércio do algodão do Nordeste levou à instalação de casas comerciais estrangeiras no Ceará,⁴ no Maranhão e no Piauí, mais especificamente em Parnaíba. A instalação de casas comerciais inglesas e francesas serviu para estreitar a articulação da região ao comércio internacional. Essa expansão agroexportadora teve como base a produção algodoeira e, em segundo lugar, o couro.

A expansão comercial significava para os interesses comerciais ingleses e franceses a possibilidade de atuarem tanto no ramo da exportação de matérias-primas (algodão e couro) para a Europa como no ramo da importação de manufaturados (TAKEYA, 1994), a exemplo do algodão: exportado para a Inglaterra, cujas atividades têxteis produziam tecidos sofisticados, voltava a Parnaíba via importação dos comerciantes estrangeiros. A cadeia comercial, baseada, a princípio, no consórcio algodão-couro, estendeu-se progressivamente durante a década de 1970 dentro dos limites das províncias do Nordeste e, depois, para fora delas (TAKEYA, 1995).

Para demonstrar a importância do comércio inglês de tecidos, mais uma vez recorre-se à Denise Takeya, que, ao escrever sobre o comércio da província do Ceará, registra as palavras do cônsul francês em Pernambuco. Analisando a situação do comércio francês frente à concorrência inglesa no tocante a tecidos, ele dizia em 1883: Os tecidos de algodão (cotons écrus, madrapolans, indiennes, coutils, drap's) têm uma grande venda nesta província porque estes artigos são usados pela população do campo e são de proveniência inglesa. Todo pequeno negociante do interior possui na sua loja algumas centenas de peças de "indiennes" ou de "madrapolans" e todo pequeno fazendeiro que vem vender seu açúcar ou seu algodão leva algumas peças de algodão cru, de "madrapolans" ou "indiennes" (TAKEYA, 1995, p. 120).

Takeya (1995) aponta que as atividades comerciais de algumas casas comerciais estrangeiras que atuavam no Brasil estavam baseadas em uma estrutura matriz-filial. As casas comerciais assim estruturadas atuavam em dois mercados-polo simultaneamente: o nacional e o internacional. Para Takeya a existência dessa estrutura (intercâmbio matriz - no Exterior - e filial - no Brasil) garantia, para esses comerciantes, uma posição privilegiada frente aos demais.

3 A Casa Inglesa

A Casa Inglesa tem sua origem na R. Singlehurts & Co, de Liverpool, Inglaterra. Localizada no Pará, Ceará, e Parnaíba, não conseguimos estabelecer uma relação mais direta entre elas.⁵

Escrevendo sobre a origem da Casa Inglesa, do Ceará, Takeya (1994, p.115) indicou que:

Remonta a 1811, quando o irlandês William Wara chegou ao Ceará, criando em 1835 uma filial da R. Singlehurst & Co, de Liverpool. A filial ficou popularmente conhecida como Casa Inglesa e sobreviveria, por todo o século XIX, como principal distribuidora das mercadorias vindas da Inglaterra, além de compradora dos produtos cearenses para o mercado europeu. A Singlehurst & Co era proprietária da Red Cross Line of Mail Steamers, uma das duas companhias de

navegação a vapor que estabeleceram as primeiras linhas regulares ligando o Ceará à Europa, na década de 1870.

Conforme Raimundo Girão (apud REGO, 2010, p. 170), no comércio cearense, a Casa Inglesa se notabilizou “pela sua prestança e longevidade” [...], continuando a tradição da escuna *Mayflower*, pela qual, em dias ainda remotos, os cearenses receberam de Liverpool ‘chitas, louças, meias de seda e paninhos.’”

Em Parnaíba, a Casa Inglesa instalou-se em 15 de março de 1849, com razão social Andrew Miller & Cia, à qual sucederam-se várias outras, como Singlehurst e Brocklehurts, Singlehurst Nicholson e Co (NUNES, 2007), depois Singlehurst e Co. Ao longo do Império, alterações havidas nas tarifas alfandegárias tornaram-nas menos favoráveis aos ingleses, o que levou Paul Robert Singlehurst & Co. a venderem suas cotas ao sócio minoritário em Parnaíba, James Frederick Clark, em 1º de janeiro de 1900.

Se não é possível estabelecer uma ligação mais direta entre a Casa Inglesa de Parnaíba e as demais, também não é possível pensar em seu sucesso comercial e do comércio parnaibano sem estabelecer uma articulação mais ampla com o comércio das demais províncias do Norte e do Nordeste e suas ligações com o exterior, no caso: Amazonas, Pará, Ceará, Maranhão e Piauí com a Inglaterra, a França e a América do Norte. Essa articulação deslanchou e se fortaleceu em 1866, ano em que um vapor da Booth Line partiu pela primeira vez de Liverpool para o Porto do Pará. A partir daí, o fluxo de comércio regular entre esses portos ficou estabelecido (PENNINGTON, 2009, p. 159).

A grande vantagem comercial da Casa Inglesa tanto do Ceará e do Pará como de Parnaíba, era que, além de contar com a estrutura matriz-filial, contavam com uma companhia de navegação a vapor (TAKEYA, 1994); “a Red Cross Line, a mesma companhia de navegação que fazia o serviço direto de Liverpool com Manaus, a partir de 1877, de propriedade da Singlehurst, Broklehurts e Cia.” (REGO, 2010, p. 171).

4 Singlehurst e Clark: “respectable merchants” em Parnaíba

Em 1810, com a Corte portuguesa exilada no Rio de Janeiro, a Inglaterra obteve o *status* de nação mais favorecida no comércio com o reino. Com a abertura dos portos, começou uma crescente onda de imigrantes ingleses para o

Brasil,⁶ de diversas profissões: cientistas,⁷ viajantes,⁸ artesãos, missionários, comerciantes⁹ e, como distingue Freyre (2000, p. 77), “respectable merchants”.

Os *respectable merchants* e não apenas *tradesmen* (comerciantes) seriam os ingleses que se arriscaram “a vir residir com as famílias nas cidades ou nos ermos de um país tão diferente da Inglaterra como o Brasil colonial”. Eles despertaram a confiança nos brasileiros como homens de negócios, “sólidos” e “pontuais”, como apontou Freyre (2000, p. 163), e comercializavam produtos que inspiravam “confiança”, por serem “mais modernos” (PENNINGTON, 2009, p. 92).

Entre os negociantes que chegaram ao Brasil e aqui ficaram, alguns casaram-se com moças ricas da terra e constituíram família. Freyre cita os Dodsworth, Thom, Grey, Street, Boxwell, Studart, Cox, Ayres, Taylor, Lynch, Brotherhood, Ellis, Comber e os Clark (FREYRE, 2000) - família estabelecida em Parnaíba. Podem ser citados outros ingleses que antecederam os Clark em Parnaíba: Andrew Miller, Robert Brocklehurst e Paul Robert Singlehurst,¹⁰ da Singlehurst, Broklehurts e Cia., proprietários da Red Cross Line [...] e proprietários da Casa Inglesa, que residia em Parnaíba com a mulher e cinco filhos ingleses. Paul Robert Singlehurst era conhecido em Parnaíba como “Paul Inglês” [...] ou “velho Paul Inglês” (REGO, 2010, p. 172).

Instalando-se em Parnaíba, Robert Brocklehurst deu preferência à compra de um sobrado (FREYRE, 2000), o de número 25, na Rua Grande, apesar da disponibilidade de terrenos ou lotes, que poderia adquirir para construir seu estabelecimento comercial. O sobrado comprado devia satisfazer a expectativa ou a mentalidade do comerciante inglês que buscava instalações adequadas ao material que comerciava. Como um grossista, necessitava de um prédio grande, com armazéns e depósito que se adaptassem à estocagem de mercadorias pesadas. Além de buscar uma boa localização, caso da Rua Grande, o sobrado ficava nas proximidades do rio Parnaíba, do porto Salgado, da alfândega e do consulado inglês.¹¹

O inglês James Frederick Clark nasceu em Keswick, no condado de Cumberland, Inglaterra, no dia 14 de março de 1855 e faleceu em Parnaíba, no dia 2 de setembro de 1928. Aos 14 anos de idade, deixou sua pátria para trabalhar como aprendiz¹² na Casa Inglesa de Parnaíba. Chegou à Parnaíba, desembarcando do navio *Enterprise*, da Red Cross Line, no Porto do Ceará. Em 27 de maio de 1889, ele deu início à comercialização regular da cera de carnaúba,¹³ exportando-a para praças europeias e norte-americanas e transformando-a no principal produto de exportação da região. Paralelamente,

ele próprio e seus familiares também auferiram grandes lucros.

A Casa Inglesa de Parnaíba foi comprada por James Frederick Clark em 1900, quando se tornou único proprietário também dos imóveis que a sediavam: o sobrado da Rua Grande (atual Getúlio Vargas), compreendendo o estabelecimento comercial e mais os grandes armazéns e dique seco existente no Porto das Barcas - espaço hoje integrado à área cultural e de lazer ali instalada.

A Casa Inglesa começou seus negócios em Parnaíba tendo como base o envio para a Inglaterra de algodão e couros e recebendo as mercadorias mencionadas por Freyre (2000) como produtos tipicamente ingleses. O Diário da Casa, datado de fevereiro de 1875, registra, como seria de se esperar, uma grande variedade de tecidos: madapolão, chita larga, morim, algodãozinho, musseline, marroquim, bretanha, cambraia, riscado xadrez e brim liso, entre outros, além de linhas em novelo; artigos masculinos, como chapéu do Chile, camisas e meias de homem; objetos em ferro, como facas e garfos, vergalhões, barras, painéis e bacias e, ainda, ferros de engomar, tesouras, canivetes, facas de charquear, barras de pregos, tintas e brochas.

Com o passar do tempo, as mercadorias comercializadas foram se modificando. Nunes (2006) lembra Parnaíba no início do século XX, quando as lojas ofertavam produtos europeus vindos principalmente de Liverpool e Amsterdã: eram sedas, casimiras, linhos, perfumes, espelhos, chapéus, sapatos, relógios de parede, cristais, porcelanas, bebidas que atendiam aos consumidores de Parnaíba e das cidades vizinhas (REGO, 2010, p. 173).

Coube à Casa Inglesa introduzir no Piauí, em 1915, os produtos do petróleo, caso do carbureto, do querosene Jacaré e da gasolina, a máquina de costura, o primeiro automóvel e o primeiro motor a *diesel*, dentre outras inovações que sinalizavam as mudanças de hábitos e costumes, bem como a modernização da cidade.

Importa ressaltar algumas colocações de Marc Theophile sobre a importância que o comércio realizado entre Parnaíba e o mercado estrangeiro exercia sobre o cotidiano de Parnaíba. Era através dessas embarcações que o luxo e os costumes refinados chegavam ao Piauí:

Durante o tempo em que os navios da Europa entravam em Amaração, a população da pequena vila e a de Parnaíba usavam o linho escocês, o perfume francês, o cimento em barricas vindo da Bélgica, de onde também viria o arame farpado e o prego recozido usado - este último, na construção dos currais para o aprisionamento de peixes; o ferro e os instrumentos de trabalho vinham da Alemanha ou da Inglaterra, machados,

facões, enxadas etc.; as louças eram alemãs, francesas, inglesas e até japonesas; as mulheres usavam sedas francesas, sombrinhas da moda e tudo quanto lhes era dado a consumir (JACOB apud REGO, 2010, p. 174).

Ocorreu, como se nota, um aburguesamento da elite piauiense, que, além de adquirir instrumentos de trabalho e desenvolver hábitos vindos das grandes metrópoles estrangeiras, passou a consumir utensílios domésticos que trouxeram facilidade e *glamour* ao dia a dia

5 Conclusão

O litoral do Piauí, mais precisamente o delta do rio Parnaíba, já era um ponto de atração comercial. O período de desenvolvimento econômico do Piauí se deu quando os criadores de gado das regiões mais longínquas do litoral mudaram a via de escoamento das reses pelos caminhos terrestres, penosa e onerosa para adotar a via fluvial pelo rio Parnaíba; foi o início da trajetória do sertão ao mar, abrangendo, além dos portos brasileiros, outros mais distantes, através da comercialização dos produtos da atividade pastoril.

A estrutura do comércio de exportação fundada pelas charqueadas permitiu a comercialização de outros produtos oriundos da agricultura e da atividade extrativista que passaram a ser requisitados no mercado internacional, mais precisamente para a indústria europeia em plena revolução.

A intensidade da exportação levou à instalação de comerciantes ingleses e suas famílias, criando uma camada social economicamente situada no topo da sociedade.

Para compreender a atuação e a integração dos comerciantes estrangeiros ao mercado internacional, recorreu-se à leitura de Gilberto Freyre (2000) e Denise Monteiro Takeya (1995). Ambos publicaram trabalhos que tratam das relações comerciais internacionais e explicam a forma de atuação dos comerciantes estrangeiros no Brasil ●

Notas:

(1) Volpi (apud REGO, 2010, p. 164) “apontou os tratados firmados em 1810 e 1827, que confirmam a posição privilegiada dos ingleses no ‘livre’ comércio brasileiro.”

(2) “Responsável por 75% das exportações de algodão, o Maranhão despontou como o maior produtor brasileiro.” (REGO, 2010, p. 167).

(3) “Escrevendo sobre esse tema, Brandão [...] observou que surgiu, nesta época, um novo sistema agrícola, tendo por base o consórcio algodão-gado.” (REGO, 2010, p. 168).

(4) Denise Monteiro Takeya (1994) estuda as casas de comércio francesas instaladas no Ceará.

(5) “No âmbito dessa pesquisa, não foi possível conseguir responder várias perguntas a respeito das *Casas Inglesas* do Pará, Ceará e Maranhão: - Seriam todas propriedades da Singlehurst e Brockehurst? Seriam todas filiais da matriz inglesa? Seriam unidas por alguma sociedade? Quem as administrava: no Ceará, Girão menciona Wara; em Parnaíba Andrew Miller – eles seriam proprietários, socioproprietários ou apenas administradores?” (REGO, 2010, p. 170).

(6) “Séculos antes da abertura dos portos, o Brasil já era visitado por estrangeiros, inclusive ingleses: *sea dogs*, piratas e aventureiros. Lopes (2007, p. 14) define o termo *sea dog* ou “cão do mar” como o grupo de corsários protestantes que serviram à rainha Elizabeth I da Inglaterra, nas suas disputas com a Espanha. Estavam voltados para o lucro fácil por meio de pilhagem sistemática.” (REGO, 2010, p. 171).

(7) “A exemplo do mineralogista John Mawe.” (REGO, 2010, p. 171).

(8) “A exemplo de Henry Koster, que chegou a Pernambuco em 1809, foi o primeiro inglês a percorrer e a descrever o sertão nordestino.” (REGO, 2010, p. 171).

(9) “Na primeira onda de ingleses a desembarcar no Rio de Janeiro veio o comerciante de tecidos John Lucccock.” (REGO, 2010, p. 171).

(10) “Não se sabe em que ano Paul Robert Singlehurst chegou a Parnaíba, mas sabe-se que outros membros da família Singlehurst circulavam pelo Ceará. Para esta pesquisa, conseguiu-se localizar, no arquivo público do Ceará, entre os títulos de residência de estrangeiros, datado de agosto de 1842, o título de José Singlehurst, inglês, natural de Liverpool, com idade de 30 anos, casado, profissão de comerciante, que, vindo para o mesmo fim, chegou a Fortaleza no dia 27 de julho de 1842, do porto de Liverpool. Infelizmente, não é possível esclarecer que parentesco e que relação comercial ele mantinha com Paul Robert. José, certamente Joseph, é descrito no documento como sendo alto, branco, de cabelos castanhos, olhos azuis, nariz alto, rosto oval e bastante barba.” (REGO, 2010, p. 172).

(11) “É interessante comparar a escolha de Broklehurst com as informações de Freyre (2000, p.172-173), assim pode-se constatar a coincidência das escolhas por parte dos comerciantes ingleses no Rio de Janeiro e outras cidades, de imóveis com as mesmas características.” (REGO, 2010, p. 172).

(12) “Na Inglaterra, um comerciante normalmente começava sua carreira como aprendiz, aprendendo e trabalhando com um mestre, sendo, após alguns anos, libertado dele. Esse foi o caso de James Frederick Clark.” (REGO, 2010, p. 173).

(13) “O navio utilizado no carregamento da primeira remessa comercial da cera de carnaúba foi o Grangense, e a arroba da cera em 1900 valia doze mil réis.” (REGO, 2010, p. 173).

Referências

FREYRE, G. *Ingleses no Brasil*: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil. 3. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.

NUNES, O. *Pesquisa para a história do Piauí*: lutas partidárias e a situação da Província. Teresina: Fundapi, 2007. v. IV.

PENNINGTON, D. *Manaus e Liverpool*: uma ponte marítima centenária – anos finais do Império – meados do século XX. Manaus: EDUA/Uninorte, 2009.

REGO, J. M. A. N. *Dos sertões aos mares*: história do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1700-1950). 2010. 290 f. Tese (Doutorado em História) - Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ, 2010.

SANTANA, R. N. M. *Evolução histórica da economia piauiense*. Teresina: Cultura, 1964.

TAKEYA, Denise Monteiro. O capital mercantil estrangeiro no Brasil do século XIX: a atuação da Casa Boris Freres no Ceará. *Revista de Ciências Sociais*, Fortaleza, v. XXV, n. 1-2, 1994.

TAKEYA, Denise Monteiro. *Europa, França e Ceará*: origens do capital estrangeiro no Brasil. Natal: EDUFRN, 1995.

VOLPI, Alexandre. *A história do consumo no Brasil*: do mercantilismo à era do foco no cliente. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

* Professora do Departamento de Ciências Sociais/UFPI. Doutora em História Social pela Universidade Federal Fluminense.