

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS E LETRAS

BOLETIM 115 — HISTÓRIA DA CIVILIZAÇÃO BRASILEIRA N.º 11

ALFREDO ELLIS JUNIOR
MYRIAM ELLIS

"A ECONOMIA PAULISTA NO SÉCULO XVIII"



SÃO PAULO — BRASIL
1950

UNIVERSIDADE DE S. PAULO
Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras

Reitor da Universidade de São Paulo:

PROF. DR. LUCIANO GUALBERTO

Diretor da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras:

PROF. DR. EURIPIDES SIMÕES DE PAULA

Cadeira de História da Civilização Brasileira

Catedrático:

PROF. DR. ALFREDO ELLIS JÚNIOR

1.º assistente:

LIC. MAFALDA P. ZEMELLA

Assistenté extra-numerário:

LIC. MYRIAM ELLIS

Os Boletins da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, são editados pelos Departamentos das suas diversas secções.

Toda correspondência deverá ser dirigida para o Departamento respectivo da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras — Caixa Postal, 8105, São Paulo, Brasil.

The Boletins "da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo" are edited by the different departments of the Faculty.

All correspondence should be addressed to the Department concerned, Caixa Postal, 8105, São Paulo, Brasil.

A ECONOMIA PAULISTA

PROF. ALFREDO ELLIS JUNIOR

A ECONOMIA PAULISTA

NO SÉCULO XVIII

O CICLO DO MUAR

O CICLO DO AÇÚCAR



SÃO PAULO

— 1950 —

I PARTE

PRELIMINARES

A História de um capítulo qualquer, de um povo qualquer ou de um acontecimento qualquer não deve se resumir a' uma descrição mais ou menos minuciosa dos fatos ocorridos que constituem esse fenômeno do passado, então focalizado. Isso, que não passaria de mera reportagem, reduziria a História a uma situação inferior com um objetivo muito simplista, de méro repositório das recordações e de curiosidades. História não pode baixar de nível a êsse ponto, recorrendo à memória do estudante para o engavetamento mais ou menos ordenado de detalhes sôbre nomes, datas, alvarás, decretos, batalhas, etc.

História não é isso que se limita a simples Cronologia, a' qual, embora devendo ser esclarecida, não pode açambarcar tudo e se confundir com aquela ciência, que é antes um conjunto de ramos científicos. A Cronologia é ùnicamente parte do estudo da História, a qual se forma da união de vários departamentos do saber humano, disciplinados pelo espírito crítico, que, para isso, precisa mobilizar o raciocínio, o bom senso e a imaginação.

Só assim podem ser erguidas as reconstituições do passado com as suas causas, bem diagnosticadas e com as suas consequências bem interligadas, com as suas repercussões bem sincronizadas e encadeadas com os fatos principais, que devem ser analisados. Então poder-se-ia' dizer: embora Cronologia seja ùnicamente parte da História, não é identificável à História. Faltaria para quem só cuidasse da parte cronológica da História, tôdas as causas e as consequências, se se quisesse rea-

lizar uma completa e verdadeira reconstituição do passado. Desgraçadamente a História do Brasil, em seus milhares de capítulos, não tem sido estudada senão em seu aspecto cronológico, ficando em lamentável falta o nosso passado encarado nas suas causas e nas suas consequências. Desta forma, as páginas da nossa evolução pregressa não têm sido fiel e completamente reconstituídas. Falta um seguro diagnóstico das causas desses sucessos, que tem sido unicamente descritos sob o ponto de vista cronológico e apresentados mais ou menos minuciosamente em suas ramificações, às vezes desimportantes. Não têm sido aplicados nesses fatos os ensinamentos dos vários departamentos do saber humano, nem as repercussões da evolução histórica de outros povos, de modo a permitir as interpretações explicativas e as críticas desses eventos, que assim permanecem apenas constatados, mas não motivados e não embasados em causas, mais ou menos sólidas. Com isso, falta também um seguro e agudo golpe de vista sobre as consequências decorrentes desses sucessos, discriminando-as, analisando-as, etc., de forma a correlatá-las com outros acontecimentos.

Sim porque não há acontecimento algum que não seja causado por qualquer fator, este da mais variada proveniência. Tudo na vida coletiva dos agregados humanos, ou na individual dos componentes desses agregados, terá, por força, as suas causas. E' certo que, às vezes é difícil encontrar essas causas, pois elas se ocultam e nem sempre se apresentam à mostra.

Analisá-las, discriminá-las, depois de desvendá-las, de mencioná-las e de criticá-las e mistér do historiador, que para isso deve empregar o raciocínio e, de certa maneira, a imaginação.

Mas com algum trabalho intelectual essas causas devem aparecer.

Com isso, as páginas do passado brasileiro figuram como se estivessem no ar e sem uma base sustentadora e explicativa.

A mesma deficiência se poderá encontrar no tocante às consequências decorrentes dos fatos assinalados. Há fatos que causam muitas consequências. Esses devem ser bem esmeri-

lhados. Há outros fatos causadores de menor efeito e finalmente ainda há eventos dos quais nada resulta. Estes não devem preocupar, isto é, com estes não devemos gastar energia, pois são fenômenos que não se assinalaram com resultados importantes, ou que não causaram efeito.

Como eu disse acima, infelizmente os que têm cuidado do passado brasileiro não têm tido os olhos voltados para essas idéias, embora elas sejam de lógica esmagadora e dotadas de tal evidência que se fazem irrespondíveis.

Resumindo tudo, o Brasil ainda que tenha tido excelentes cronistas expositores de seu passado, não conhece completos historiadores-interpretadores de seus capítulos históricos.

Por que? E' que o conceito de História, de acôrdo com as idéias supra, só agora é assim concebido. Isso exige uma cultura muito extensa para ser aplicada nos problemas históricos os ensinamentos oriundos de vários ramos científicos. Além dessa cultura muito vasta, ainda que pouco profunda, a interpretação da História pelos métodos científicos, que não a deixam de resumir em simples exposição descritiva, exige muito esforço de raciocínio e de observação. Eu tentei aplicar esse sistema crítico ao passado paulista e apenas tentei, porque me faltam os recursos de cultura mais ampla como seria mistér. Só a História de S. Paulo e as suas ligações com o passado de outros grupos humanos absorvem tôda a minha atividade intelectual, pois, por mais que me esforce em dilatá-la. Outros, mais dotados de predicados intelectuais, poderão fazer trabalho mais completo e mais amplo que o meu.

Contento-me com a função de ter sido um primeiro abridor de picada.

Não tenho a pretensão de haver acertado sempre. E' possível e mesmo provável que eu tenha exagerado as minhas interpretações, ainda que eu tenha agido sempre de boa fé.

Eu não quero pensar que tenha acertado sempre.

Às vezes o erro da super estimação de certos fatores tem me conduzido a caminhos menos certos.

Corrijam-me! Contradigam-me! Argumentem em contrário às minhas idéias, algumas das quais reconheço, são muito avançadas e causam não poucas revoluções!

Assim, respeito muito as opiniões alheias! Sou profundamente liberal no concernente às minhas idéias, às minhas convicções, ao meu modo de interpretar os acontecimentos da nossa vida de povo.

Não imponho delineamentos, bitolas, etc. à cerebração de ninguém! E' justamente por isso que concebo tése como uma afirmação que se pretende provar. Assim, eu reuno em torno de uma asserção que erijo uma série de argumentos bebidos nos recursos que o meu pobre engenho me faculta. Procuro então argumentar com lógica e clareza, de modo a convencer o auditório, os leitores ou o corpo discente. Admito tôda e qualquer objeção e contradição mesmo, às minhas idéias e concepções. Aprecio até que as façam! Abrem, com isso, possibilidades para que eu melhor defenda os pontos mais frageis das minhas teorias, e, além disso há uma evidenciação de personalidade, uma das máximas e indispensáveis virtudes para quem precisa ser historiador de fato e não mero repetidor do que outros já escreveram.

Uma só coisa eu exijo e nisso sou absolutamente intransigente: é que haja sinceridade na contradição e perfeita honestidade na argumentação.

*

* *

Eu penso que todos os acontecimentos históricos não estão ao sabor da livre vontade humana, pois que esta só existe na aparência e sim determinada por duas espécies de fatôres, que se conjugam engrenados e, se completam em reações recíprocas, interligados. Esses dois fatôres, nas suas ações, reações, repercussões, etc., tudo explicam e tudo satisfazem. São esses fatôres:

- a) *o oriundo do meio interno*
- b) *o oriundo do meio externo.*

Como o próprio nome está indicando, meio interno é o que nós todos possuímos na nossa configuração física, moral, fisiológica, psíquica, etc., herdada dos nossos antepassados, segundo os ensinamentos da heredologia e da genética ou os adquiridos.

E' claríssimo que êsse meio interno não depende da nossa vontade. Quando recebemos, por hereditariedade, as linhas da nossa constituição interna não somos consultados e as nossas escolhas não são obedecidas. Fossem, quem não haveria de querer possuir a beleza de um Antinous, a perfeição de uma Venus de Milo, o ardor combativo de um Aquiles, a finura esperta de um Ulisses, a inteligência de um Ruy Barbosa, etc. Quem não quereria ser um super normal?

Assim, agimos na nossa trajetória pela vida, acionados por essas forças internas que nos foram impostas por circunstâncias que são, com meridiana evidência, alheias à nossa acorrentada vontade.

Da mesma maneira que o meio interno, o meio externo já está previamente definido na sua própria designação. Meio externo é tudo que envolve o homem, compreendendo o meio natural ou geográfico e o meio artificial ou social.

O meio geográfico que, por força, envolve o homem, o subordina ao clima, ao solo, à nutrição, etc.

O meio social é criado pelo próprio homem, mas o escraviza às suas imposições, etc.

Tudo isso independe da vontade humana, que tem que obedecer às correções estranhas, em completa e evidente ablação da própria vontade.

Quanto mais primitivo e rudimentar é o grupo humano focalizado, mais êle depende do meio geográfico que o escraviza e o acorrenta às suas forças, mas também mais livre êle se acha das obediências a um meio social, que nessas associações primitivas e rudimentares é sempre proporcional ao seu estado de atraso em civilização.

O inverso também é verdadeiro e a mais simples observação nos confirma o postulado de que quanto mais evoluído é o grupo humano na escala da civilização, mais êle se subtrai das forças geográficas ou naturais, mas proporcionalmente mais êle se acorrenta às forças sociais ou artificiais do ambiente que o envolve. Assim um grupo humano selvagem ou primitivo não dispõe de meios que o habilitem a fugir das forças naturais e a se defender das intempéries naturais. Por outro lado, quanto mais civilizado e avançado fôr o grupo humano, mais êle dispõe de meios que o subtraíam das forças geográficas, ou que o defendam das intempéries.

Êsses fatores, o oriundo do meio interno e o oriundo do meio externo, são os modos de ação da *causa mater*, que, a meu ver, é a base de tôdas as atividades humanas, quer as individuais como as coletivas.

De fato, todos nós agimos no sentido egoísta de procurar o próprio bem, para isso buscando o lucro de qualquer espécie, seja o material seja o espiritual. Tudo visa egoisticamente o bem próprio, direta ou indiretamente. Póde êsse objetivo estar mais ou menos escondido, disfarçado ou oculto. Competirá ao observador desobstruir o caminho da verdade.

Os grupos humanos, ou antes o homem agindo coletivamente também almeja o mesmo objetivo. E' sempre o progresso, ou o lucro a grande finalidade da vida humana.

Mesmo os grupos bárbaros ou selvagens não escapam disso, naturalmente dentro das suas rudes mentalidades e dos seus primitivos estágios em civilização. Uma observação bem acurada evidência o fato utilitário dessas gentes ainda nos primeiros degraus da evolução vital.

Ora o lucro material, ou o progresso só podem ser obtidos pela Economia. Observe-se a vida dos povos; examine-se a vida individual e a conclusão terá de ser a mesma: a Economia é a causa mater de tôdas as ações humanas. Poderá ela estar enroupada em vestes que lhe modifiquem a aparência, mas o bom observador, despindo as roupagens enganadoras dos disfarces, mais ou menos desfiguradores da verdade, a encontrará

resplandesciente em sua nudez. Mesmo os mais sublimes e estranhos dos idealismos, que parecem colocar os indivíduos apaixonados no irreal, têm a sua base na economia.

*
* *

A História de um povo não é Bíblia de civismo. História é uma ciência, ou antes, um conjunto de ensinamentos científicos. As suas conclusões devem ser rígidas, austeras e frias. Enquanto que o civismo é sempre apaixonado, panegirista, etc., fazendo de cada capítulo do passado uma série de ditirambos endeusadores dos seus figurões.

A História honesta de cada povo precisa imperiosamente estar ao abrigo do deletério contato com as louvaminhas encomiásticas da Bíblia de civismo, que deforma adulterando as personalidades e os capítulos do passado de cada povo, tornando-as horrendas caricaturas aos olhos da verdade.

Esse espírito mefítico e absolutamente sem base na razão, imbue de tal maneira a nossa literatura sobre o passado, de modo que toda a noção exata sobre a vida da nossa terra se torna impossível. O pieguismo do brasileiro e o romantismo do século XIX deram a esse espírito desvirtuador da verdade uma tal amplitude, que o passado da nossa gente se faz monstruosamente irreconhecível.

No Brasil, de fato, desde a famosa carta de Vaz de Caminha e das páginas de Rocha Pitta, que um ranço adocicado despurifica a verdade.

Mas foi o século XIX que deu a esse espírito as proporções de verdadeiro descalabro. Nesse cadinho do *meufanismo* forjou-se o muito pouco inteligente de que tudo que é brasileiro, é melhor, mais perfeito e mais razoável do que o restante. Por que? Não o dizem!

Além do mal enorme acarretado á verdade, a confusão, a mistura entre a História e o civismo patriótico são profundamente desinteligentes e contraproducentes. Geralmente o estudante, ao galgar o curso superior, sofre a amarga desilusão, tomando uma ducha gelada, que a verdade causa nos entusiasmos patrióticos, com que o enveneraram na sua formação intelectual, nos ensinamentos primário e ginasial, o saturando de noções falsas, de idéias errôneas e muito mentirosas, de “tabus” atrasadíssimos, etc., tudo imbuído do tal espírito de *meufanismo*, que adultera a verdade, etc. (V. Luiz Amaral; “*Outro Brasil*”).

O estudante assim chocado e abalado nos mais profundos alicerces da sua formação intelectual se transforma em um céptico e descrente de tudo que diz respeito ao seu país, à sua gente. Ele é um desiludido! Ele é um desencantado!

Acontece com ele o mesmo que succedeu à criança, que por fim descobre como é falso o mito do “papá Noel”, ou o da “cegonha...”.

Então ela pensa como viveu enganada! Ela então raciocina incoercivelmente: Pois se tudo no Brasil é melhor, então por que estamos algo atrasados em face de outros povos, que como lhe disseram, não eram tão favorecidos por Deus?

Como não se desiludir diante dêsse raciocínio?

De Pangloss êsse estudante se transforma em Cassandra, ou em Jeremias!

Daí o folk-lore de *Amélia a mulher de verdade*, “Miserê”, “Não dianta fazer nada”, “P’ra que trabaia?”, tudo a respirar miseria, conformismo, madraçaria, etc.

Não, a mentira não compensa!

E’ um mal enorme êsse que corrompeu tôda a minha geração e como *tiririca* enraizada se perpetua a envenenar as camadas sucessivas de jovens que se formam. O mal está nesse espírito do *meufanismo* que saturou todos os que, escrevendo sobre o nosso passado, foram guindados ao nível de historiadores. Essa designação tem sido muito malbaratada.

Qualquer repetidor do que outrém descreveu, sem raciocínio, é chamado de *historiador*.

Tem se visto coisas verdadeiramente inconcebíveis em matéria de malbarateamento dêsse apelativo. Basta escrever qualquer coisa sôbre o passado, embora não abordando pesquisa nenhuma para ser erguido ao nível de *historiador*. Até quem nunca publicou coisa alguma, é *inconscientemente* chamado de *historiador*.

Como êsses repetidores formam legiões, vão entronizando o êrro, repetindo-o e com isso formando “tabus” que não passam de mentiras. Assim, por exemplo, repete-se que: o Bandeirismo paulista dilatou as fronteiras da pátria. Nada mais grosseiro! Então no seiscentismo, não havia pátria brasileira! Repete-se que o Bandeirismo utilizou a corrente descendendo Tietê. Entretanto o Tietê que corre para o Oeste, não é caminho do Guayrá a Sudoeste e menos ainda do Tape e do Uruguai, que estão ao Sul!

Daí temos que a verdade deve ser restabelecida, com uma honesta revisão nos livros e compêndios didáticos ginasiais, por quem tenha competência e não seja unicamente um inconsciente repetidor das cousas já impressas, ou um simples vendedor de livros.

Eu não quero dizer que a crítica histórica deve ser rigidamente pessimista e absolutamente imparcial.

O historiador pôde e deve tomar partido em um problema do passado e defender a tese que tiver erigido. Êle, para isso, precisa com império se dedicar ao que quer provar. Mas um mero expositor não defende tese alguma. Êle limita-se a descrever uma situação. Naturalmente êsse expositor deve ser imparcial; êle nada critica; êle não defende. A êle não interessa modificar o que expõe. Daí a sua frieza! O crítico, interpretador da história, o verdadeiro historiador, entretanto não está na mesma postura!

Êle tem um princípio a defender, em tôrno do que êle reúne argumentos que lhe são favoráveis. Mas para defender uma tese, ou um princípio qualquer, é preciso que o seu elaborador esteja previamente convencido da sua veracidade. Assim, convencido da verdade de sua tese, êle deve buscar todos os

elementos para a estabelecer como verdade científica. Isso não deve ser conseguido com frieza e sim com dedicação.

Desta maneira é diversa a situação do simples expositor que tem precisão visceral de ser imparcial, da do historiador, interpretador dos acontecimentos, o qual não pôde, nem deve ser imparcial.

Uma constante divergência, entretanto, existe entre êsses dois tipos de rebuscadores de coisas do passado: E' a honestidade que deve presidir a todos os trabalhos concernentes às páginas do pretérito.

O historiador, ainda que com calor defenda uma tese e se coloque em antagonismo contra os adeptos de tese oposta, deve entretanto ser honesto ao conservar a sua parcialidade a favor do que sustenta e do que advoga.

O cronista, relatando o fato, expondo uma situação, ou descrevendo um fenômeno, não precisa tomar partido e deve ser imparcial, mas sempre dentro da honestidade.

Um, o historiador pôde ser parcial! Outro, o cronista deve ser imparcial! Ambos, porém, devem ser rigorosamente honestos.

Eu, na minha função de professor, com experiência não pequena, outorgada pelas várias décadas de contínuo labor nêsse mistér, continuo a empregar as duas armas que eu julgo mais eficientes para a consecução do meu objetivo de professor, que é o de transmitir as idéias, os raciocínios, etc., aos alunos. Eu penso que a missão do professor é, por meio de aulas, de palestras, de seminários, de colóquios, de conferências, etc., argumentar, erigido um postabulo, um princípio ou uma tese, no sentido de convencer o corpo discente.

O professor que simplesmente expõe, sem se interessar pela compreensão ou não dos estudantes, não cumpre a sua missão.

Como eu disse acima, para conseguir o meu objetivo concentrado na missão de convencer os alunos, uso sempre duas armas:

a) *repetição*. Repito muito, talvez demasiada e fastidiosamente os meus conceitos. Faço isso premeditadamente para melhor ficarem êstes encrustados na mente do estudante.

b) *clareza*. Procuro sempre argumentar de fôrma a mais clara possível para que o ouvinte acompanhe com facilidade os meus raciocínios.

*
* *

Tôda Economia de um agregado humano consiste em três partes que devem, cada uma delas ser analisadas. São elas:

- a) *Produção*;
- b) *Consumo*;
- c) *Intercâmbio*.

Cada grupo humano só pode viver em civilização, mantendo, ainda que em diminuto gráu, êsses três fatôres de sua Economia. Ôu antes, povo qualquer que êle seja, que não possa evidenciar êsses três fatôres, não pode viver em civilização.

Assim, não se póde conceber grupo humano, politicamente organizado ou não, que não produza e exporte qualquer coisa. Quanto maior forem essas, produção e exportação, naturalmente maior será o gráu de riqueza e portanto de euforia econômica e de civilização dêsse grupo humano.

Como exemplo concreto disso, temos que, o grupo de vicentinos, que, em menos de uma dezena de indivíduos, precedeu Martin Afonso, isto é, que vivia em S. Vicente antes de 1532, tinha uma produção de escravos ameríndios a qual embora pequena e proporcional ao ínfimo número de moradores, era entretanto assaz palpável. Quando o Planalto piratiningano se

povoou, a produção de escravos ameríndios, naturalmente foi aumentando na proporção do número de apresadores e do que havia para apresar.

Também não pôde haver grupo humano civilizado, por mais pobre que seja, que não tenha uma certa capacidade de consumo. Esta pôde ser pequena ou insignificante mesmo, mas está sempre na dependência dos três fatores seguintes:

a) *poder aquisitivo*. Todo grupo humano tem um determinado poder aquisitivo.

b) *nível de vida*. Também não há agregado humano que não disponha de um nível vital qualquer.

c) *número de consumidores de cada grupo*.

Por fim, o último elemento graduador da Economia:

Refiro-me ao *intercâmbio*, realizado entre o grupo humano e o mundo exterior. Esse *intercâmbio* compreende as trocas comerciais realizadas pelo grupo humano focalizado, isto é, o que êle produz e exporta e o que êle necessita para o seu consumo e importa de alhures. Nem tudo que êle produz é consumido "in loco".

E' claro que muita coisa de sua produção é consumida por êle mesmo. Mas o excesso dessa produção é exportado e vendido, com o que é comprado o que é de precisão para o consumo do próprio grupo.

Assim, para concretamente exemplificar, tomemos o grupo humano planaltino, no século XVII.

Êle produzia de tudo que necessitava para o seu consumo imperioso, mas como a sua produção de escravos ameríndios era muito maior do que as suas apoucadas precisões, exportava e vendia para quem dêles precisasse.

Como o Nordeste açucareiro precisava com império de abundante mão de obra, importava da região que a produzia. Daí o intercâmbio que dava ao Planalto uma certa possibilidade de adquirir do mundo exterior o que precisasse, como por exemplo objetos de metal, sedas, chumbo, pólvora sal, objetos

de luxo, etc. O resto para satisfazer o não elevado nível de vida do planaltino era produzido “in loco”. Daí a policultura, a pequena propriedade e o espírito democrático do planaltino dos primeiros séculos.

Mas, êsse intercâmbio, não é tão simples, como à primeira vista pôde parecer. A maior ou menor facilidade dêle depende de muitas circunstâncias. Algumas destas são:

a) a distância entre o local da produção e o do consumo da mercadoria (situação geográfica);

b) a natureza dos territórios ou das zonas atravessadas, facilitando mais ou menos o transporte;

c) os fretes cobrados pelos veículos que efetuam o transporte;

d) a existência ou não de fretes de retôrno, determinados pelo consumo das massas demográficas dos grupos humanos sob exame.

Assim por exemplo, concretizando as idéias supra, temos que:

O Planalto paulista exportava escravos ameríndios apresados nos estabelecimentos jesuíticos, vendendo-os para o Nordeste açucareiro, que deles precisava, pois estava na impossibilidade de importar africanos.

Mas, para a exportação de escravos ameríndios para o Nordeste, era preciso atravessar a Serra do Mar. Esta era de trânsito difficilimo e impossível de ser franqueada à passagem de qualquer mercadoria pesada. Ora o escravo ameríndio, apresado no Planalto, podia se auto transportar e atravessar, com relativa facilidade o tremendo obstáculo que, a ingrata Natureza colocou, isolando a região planaltina do resto do mundo. Assim, o impecilho de ordem orográfica determinava ao Planalto piratiningano uma exportação circunscrita ao escravo ameríndio, que se auto transportava. Nenhum outro gênero de exportação seria possível à região planaltina, previamente condenada pela Natureza, à situação que teve no decorrer da sua

evolução histórica. Haverá melhor exemplo de determinismo mesológico?

Outro exemplo que bem materializa as idéias supras, está no Nordeste açucareiro:

Essa região produzia e exportava açúcar. Uma menor distância da Metrópole consumidora eliminou a concorrência das Capitanias do Sul, menos bafejadas pela Natureza.

A própria euforia da exportação inicial atraiu para a zona nordestina grandes massas demográficas, que se foram localizando nas colônias da parte nordestina do Brasil. Essa massa tinha naturalmente um certo poder de consumo. Daí os fretes de retôrno.

Os navios que iam para a Metrópole levando o açúcar, voltavam cheios de mercadorias importadas, para o consumo das grandes massas demográficas enriquecidas com a produção do açúcar.

Enfim aí ficam êsses exemplos concretos, os quais se repetem em relação ao ouro, ao luar, ao açúcar paulista, ao café. etc., com uma tal constância que nos permitem tirar uma regra geral aplicável a todos os casos similares.

*

* *

Com o exposto, temos que as circunstâncias nas quais se realizam os intercâmbios variam muito, determinando intensa variação na densidade e na forma que caracterizam os diferentes tipos dos intercâmbios de cada região.

Para se restaurar o passado de um grupo humano qualquer, temos que estudar a sua Economia, no seu tríplice aspecto enunciado, porque com o que se apurar muita explicação clareará os casos obscuros e aparentemente misteriosos.

Sim, porque é preciso que fique tudo bem patente, que não basta se descrever uma situação, é preciso que ela seja expli-

cada quando não justificada, depois dela ter sido interpretada e criticada.

Sem uma análise profunda da Economia de cada região, ou de cada agregado humano não se pode conseguir essa interpretação crítica, ou essa série de explicações que justificam e tornam compreensíveis os acontecimentos que a Cronologia nos expõe sem o menor comentário.

Com êsses raciocínios, conclue-se que, na evolução dos povos, a Economia representa a função de *Causa mater*.

Esta repousa sempre na Economia, e na História Brasileira o papel principal da Economia é de tal relevância que a asserção se faz incontestável. O que varia é a forma de como se dá a interferência dela, mas a causa é sempre a mesma. Até as manifestações psicológicas ou sentimentais mais evidentes têm sempre o seu fundamento na Economia. Nem sempre esta aparece com evidência, pois muitas vezes ela se oculta com mistério, nos refólios umbrosos das aparências enganadoras. Compete ao historiador arguto raciocinar profundamente e descobrir o esconderijo onde reside a causa econômica, que como um ponto nevrálgico serve de base para todos os acontecimentos visíveis.

*
* *

As fontes dinamadoras de elementos mais ou menos merecedores de fé para a reconstituição de capítulos do passado são:

- 1) Documentos;
- 2) Ensinaamentos de vários ramos científicos;
- 3) Analogia e razão natural das coisas;
- 4) Lógica tirada da repercussão da evolução histórica de outros povos;

- 5) Toponímia;
- 6) Literatura, Folk-lore, Música, Pintura, Arquitetura, etc.;
- 7) Tradição oral transmitida em famílias;
- 8) Ensinaamentos de autoridades e de mestres reconhecidos;
- 9) Relatos e testemunhos coevos de viajantes, visitantes, etc.

As reconstituições de atos do passado devem ser feitos de acôrdo com essas fontes, que assim formam um conjunto fornecedor de elementos para que, bem pesados, interpretados e criticados, a história possa ser escrita.

E' claro que, para o objetivo que se tem em vista, os documentos formam as fontes primordiais, mas isso não quer dizer que a documentação estabeleça verdade absoluta e incontestável. O documento precisa ser interpretado e dele aproveitado o máximo que possa servir para elucidar um determinado fato. E' por isso que o historiador deve possuir uma cultura ampla, afim de poder interpretar o documento sob vários aspectos.

Essa cultura ampla ainda se faz desejar no historiador, a fim de que êle possa intercalar, combinar, interligar e sincronizar os conhecimentos estabelecidos pelo documento, com outros auridos de outras fontes.

Sendo o documento a fonte principal, isto é, do qual se podem estabelecer as asserções mais seguras, outros elementos para a edificação histórica existem e não podem ser desprezados os seus ensinaamentos.

Cuvier dizia que por um simples osso êle podia restaurar um animal monstruoso das épocas pré-históricas.

Em restauração do passado se dá absolutamente a mesma coisa. Por uma simples peça, por mais secundária e insignificante que aparente, poder-se-á reconstruir um fenômeno, um capítulo ou uma época, ou ainda uma situação.

Militando afincadamente nesse objetivo, a História constantemente recorre a vários ramos científicos. E ainda por isso,

eu repito e insisto, o historiador precisa estar munido de cultura geral muito ampla, a fim de poder ao menos compreender os assuntos de que precisa lançar mão, para atingir com mais felicidade o seu desideratum.

Geralmente, pelo conceito vulgar, História é uma matéria facilíma e acessível a qualquer pessoa, uma espécie de “água com açúcar”, ao alcance do mais rudimentar estágio cultural.

Engano completo! História é uma matéria que exige a maior dedicação e a especialização mais profunda. A função de historiador não está ao alcance de qualquer um. E’ preciso haver a maior dedicação e não pode ser considerado um simples “bico”, o mistér de historiador, que requer certa exclusividade, tal é sua exigência.

Ao ser feita a reconstituição do passado, é preciso que o raciocínio trabalhe muito ao par com o bom senso e a lógica. Além disso se faz mistér que o historiador ponha em ação certa dose de imaginação. Naturalmente, o imaginado não pôde, sem a base sólida de provas seguras, ser tido como verdade. Será, quando muito, simples hipótese, que poderá ou não ser transformada em verdade científica.

Sem certa dose de imaginação, o historiador fica a repetir o estafadamente sabido. Esse repetidor de coisas já sabidas, não é historiador, mas sim um simples *parasita*, muitas vèzes acumulando *cabotinismo* enfatuado.

Outra fonte histórica da qual dimanar não pouca luz é a toponímia.

A toponímia paulista é uma fonte histórica esclarecedora de vastíssimos horizontes concernentes ao passado desta terra.

Entretanto, essa importantíssima e fecundíssima fonte histórica não tem sido explorada pelos que têm estudado o nosso passado.

E’ deveras lamentável essa sensível lacuna, pois tem essa falha acarretado muita sombra na história paulista.

Estudemos a toponímia:

O povoamento da Capitania vicentina se teria feito como nas demais, isto é, bordejando o litoral atlântico. Assim a toponímia litorânea não podia deixar de ser portuguesa, como se poderá verificar, não só da toponímia atlântica vicentina, como a toponímia das capitanias mais ao norte.

De fato, aí se vêm nomes como Santos, São Vicente, Cananéia, São Sebastião, Rio de Janeiro, Vitória, Salvador, Vila Velha, Recife, Olinda, Ilhéus, Pernambuco, Pôrto Calvo, Fortaleza, Natal, Abrolhos, etc. Mas tendo a Capitania vicentina perdido a primeira batalha do açúcar, em favor do afortunado Nordeste, os seus colonizadores foram obrigados a se internar no sertão, para poderem sobreviver ao resultado da competição econômica do açúcar. Indo obrigatoriamente para o interior, êsses colonizadores vicentinos foram constrangidos, no meio do século XVI, a transpôr a Serra do Mar, galgando o Planalto piratiningano. Teria sido essa transposição uma verdadeira façanha, tais eram as condições bravias do grande obstáculo que arestoso e hostil se antepunha formidoloso entre o litoral vicentino e o Planalto piratiningano.

De fato, foi nesse médio quinhentismo que foram fundados Santos André e São Paulo, denunciando isso que só então se dava a invasão do Altiplano. Assim, esta teve lugar no médio quinhentismo devido à primeira batalha do açúcar. Veja-se a absoluta paridade de datas!

Mas para transpôr a Serra do Mar, fatalmente se teria operado uma rigorosíssima seleção. Só os mais providos de força física e de agilidade teriam passado por êsse filtro que foi a Serra do Mar.

Só o elemento masculino teria passado. O elemento feminino, naturalmente menos forte, teria permanecido em São Vicente, teria retornado à Metrópole ou teria passado às capitanias mais acessíveis do afortunado Nordeste.

Eis que com isso, o Planalto teria recebido só elemento masculino português. Êste, na natural precisão do elemento feminino, ligou-se às índias regionais. Daí o mameluco, que foi

indiscutivelmente o grande fator do apresamento! Sem êle, teríamos tido a grande epopéia seiscentista? (1).

(1) Como eu já asseverei em publicações anteriores, a Serra do Mar, com as suas dificuldades de transposição, foi um maravilhoso filtro depurador dos elementos povoadores do Planalto piratiningano. Só os elementos dotados de maior fortaleza física e moral conseguiram varar o magno obstáculo geográfico e se reproduzir em terras paulistas, perpetuando, através das gerações seguintes, as qualidades e virtudes que os fizeram vitoriosos.

Assim depurados, os futuros povoadores eram arrojados e pressionados contra a *muralha do mar*, pela incoercível *vis propulsiva*, decorrida do resultado da primeira batalha do açúcar.

De fato, a perda da competição econômica, que foi a primeira batalha do açúcar, que emigrou das plagas vicentinas para o afortunado Nordeste, na primeira metade dos quinhentos, determinou, como eu já afirmei, o internamento das populações vicentinas. Esse internamento seria uma conseqüência fatal do resultado do prélio do açúcar. Sim, porque, sem essa fonte de riqueza, que fariam os moradores vicentinos? Sem elementos de vida em civilização esses moradores, só então deixaram de *arranhar o litoral* e se descolando das praias vicentinas, animados de magna pressão enfrentaram as arestosidades da Serra. A prova disso está que a fundação de São Paulo foi só em 1554 e a de Santo André em 1553.

Por que só então? Não seria natural que fosse antes?

Não seria de se correlacionar um fenômeno com outro?

Com isso a Serra, assim pressionada, teria agido como filtro e tendo deixado passar os elementos de maior fortaleza, os únicos que teriam enfrentado as arestosidades da Serra, determinou o cruzamento euro-americano, o qual foi muito mais intenso do que geralmente se pensa.

Há quem seja radicalmente contrário aos cruzamentos em geral. Mas se pensarmos bem e observarmos com atenção, chegaremos facilmente às conclusões seguintes:

a) Não existem no seio da civilização atual raças absolutamente puras, pois toda a pureza seria relativa.

b) Quanto mais puras são racialmente os grupos humanos, menos civilizados eles são.

Sim, porque quanto mais civilizados são os homens, mais eles se movimentam, mais estendem o raio da sua atividade, mais eles

sofrem a interferência, a influência, etc., de outros agrupamentos e portanto mais ocasiões êles têm para se misturarem. *Contrariu sensu* quanto mais asselvajado for um grupo humano, mais isolado êle se encontra, por qualquer acidente geográfico, que, para êles, mais se avultam, dadas as suas pequenas possibilidades de transposição.

Lapouge e os da escola do gobinismo são contrários, in totum, à mestiçagem racial, existindo até hoje ardentes defensores dessas idéias avelhantadas, figurando disposições legais nesse sentido entre não poucos povos cultos. Entretanto, é o simples bom senso, e a observação que repelem essas teorias de pureza racial. E' certo que há cruzamentos funestos que não são aconselháveis.

Na nossa hipótese, vemos que os cruzamentos euro-americanos realizados no planalto nos séculos XVI e XVII, dão a demonstração de que há cruzamentos que fogem aos prognósticos sombrios de Lapouge e se enquadram perfeitamente no raciocínio que acima deixei estabelecido.

Os cruzamentos efetuados no planalto paulista, entre as suas grandes evidenciações de elevada eficiência e de afortunado resultado, exibem a evolução histórica do planalto. (*Evolução da Economia Paulista e as suas Causas*; Alfredo Ellis Junior; Série Brasileira, Cia. Editora Nacional), o bandeirismo, a mineração aurífera, a plantação da lavoura de café, a construção da estupenda civilização planaltina, a edificação no Planalto do maior parque industrial da America Latina, etc. Mas, além desses fatos que são, por certo extraordinários, para identificar uma estirpe superior, existem outros índices demonstradores dessa superioridade, os quais se podem consubstanciar nas provas de grande fecundidade dos planaltinos.

O simples fato de uma estirpe ser fecunda, não implicaria em que ela fosse eficiente, mas uma das acusações, partidas dos adeptos de Lapouge e de outros gobinistas, contra as estirpes caldeadas, consiste em dizer serem as mesmas estéreis.

O desmentido mais cabal disso se encontra na análise que se pode proceder na mestiçagem euro-americana.

Os cruzamentos de ibéricos e índios foram, como se disse, de grande prolificidade, e um exame, não só nos trabalhos dos linhagistas como nos documentos de publicação oficial, revelam casos extraordinários, evidenciando da forma mais patente essa virtude, em grande parte fruto do cruzamento eugenésico.

Graças a pesquisas que fiz nas fontes citadas consegui separar os seguintes exemplos de cruzamentos fecundos, os quais, pelo número deles, podem servir de regra;

João Ramalho e Bartyra, filha de Tibiriçá: 8 filhos.

Pedro Dias e Terebé, filha de Tibiriçá: 13 filhos.

Domingos Luiz Grou e uma filha do cacique de Carapicuhya: 7 filhos, 32 netos, 80 bisnetos (conhecidos).

Braz Gonçalves e uma filha do cacique de Virapueiras: 4 filhos, 10 netos, 48 bisnetos (conhecidos).

Pedro Afonso e uma índia tapuia: 4 filhos, 9 netos, 10 bisnetos (conhecidos).

Braz Esteves Leme e uma índia: 14 filhos.

Braz Esteves Leme, o moço, mameluco 1/2 sangue e uma índia: 20 filhos, com 3/4 de sangue.

Manoel Fernandes Ramos com Suzana Dias, mameluca 1/2 sangue, teve: 8 filhos, 35 netos, 94 bisnetos (conhecidos).

Salvador Pires, com Mecia Ussu, mameluca com 3/4 de sangue índio: 7 filhos, 39 netos, 184 bisnetos (conhecidos).

Bartholomeu Bueno da Ribeira, sevilhano, casado com Maria Pires, mameluca, 1/8 de sangue índio, teve: 7 filhos, um dos quais Amador Bueno o aclamado, que se casou com Bernarda Luiz, mameluca, descendente de Tibiriçá, teve: 9 filhos, um dos quais Antonio Bueno que se casou com a paulista de raça mameluca, Maria Amaral S. Payo, tendo 13 filhos.

Diogo Bueno, outro filho do aclamado, casando-se com Maria de Oliveira Leme, também descendente de Tibiriçá, teve 12 filhos, um dos quais, Francisco Bueno da Fonseca, casado com Maria Jorge Velho, teve: 8 filhos, sendo Diogo Bueno da Fonseca um deles, que, casando-se com sua prima Joana Bueno, teve 12 filhos (note-se a consanguinidade); Manoel Xavier Bueno, outro filho de Francisco e irmão de Diogo se casou com sua prima Lucrécia Leme Borges de Cerqueira Bueno, tendo 10 filhos. Domingos Luiz, o carvoeiro, casando com uma mameluca, neta de Tibiriçá, teve dela 7 filhos, dos quais Ignez Camacho foi uma; a qual se casou com dois portugueses sucessivamente (Francisco Teixeira e João da Costa Lima), deles tendo 13 filhos, dos quais João Machado de Lima, casado com a paulista Maria Leme da Silva, teve 11 filhos; e Izabel da Costa, casada com Francisco Sutil de Oliveira, deixou 8 filhos, sendo um deles João Sutil de Oliveira, marido que foi de Maria Ribeiro, tendo sido assassinado com sua mulher, logo depois do casamento, deixando, por isso, apenas 2 filhos sendo Sebastião Sutil de Oliveira um deles o qual deixou de sua mulher 17 filhos.

Maria Sutil, outra filha de Izabel da Costa, casando-se com o mameluco Gaspar Sardinha, dele teve 12 filhos; Ignez da Luz, outra filha de Izabel, casada com o português Domingos da Santa Maria, teve 7 filhos; Paschoa da Costa, ainda outra filha de Izabel, casada com o português Gaspar de Lovera, teve dele 4 filhos apenas, mas um dos seus

filhos, Lourença da Costa, que se casou com a paulista Catharina d'Horta, teve 11.

Dêstes dados se observa, com extraordinária freqüência, que tôdas as vêzes que os mamelucos paulista se ligavam a portugueses de puro sangue, caía a fecundidade, a qual subia muito se, em vez disso, se casavam êles entre si (amixia).

Esse fenômeno é particularmente observável se se estudar a família dos Camargos.

Joseppe de Camargo, sevilhano, se casou com Leonor Domingues, descendente de Tibiriçá, dela tendo 8 filhos, um dos quais Fernão de Camargo, que se casou com Mariana do Prado, paulista, deixou dela 14, sendo um deles Fernão de Camargo Ortiz, que se casou com a paulista Joana Lopes, tendo dela 13 filhos, um dos quais Fernão Lopes de Camargo, que se casou com a 1/2 paulista Maria de Siqueira, tendo dela 11.

Marcelino de Camargo, outro dos 8 filhos de Joseppe, casando-se com sua parenta Messia Ferreira Pimentel, descendente de Tibiriçá e de Pequeroby, dela teve 11 filhos, um dos quais, João de Camargo Pimentel, que por sua vez foi casado com uma parente, Maria Franco de Oliveira, neta de Amador Bueno, e portanto proveniente daqueles dois caciques guaianazes, dela tendo 12 filhos. Francisco de Camargo Pimentel, outro filho de Marcelino, tendo-se casado com a paulista Izabel de Oliveira Cardoso, dela teve 18 filhos, cujo chefe era Marcelino de Camargo.

Mariana de Camargo Pimentel, também filha de Marcelino, casada com Paschoal Delgado Lobo, paulista de ascendência mameluca, teve dele 10 filhos.

Eis a prova magnífica da fecundidade de gente mameluca paulista.

Analisando as obras de Taques e de Silva Leme, consegui achar médias magníficas, a propósito da fecundidade dos cruzamentos de europeus com mamelucos de diversas proporções de sangue índio até 1/8. duas ou três gerações, quasi todos os casamentos no planalto eram entre os mamelucos de diversas porcentagens de sangue, porque a partir de duas ou três gerações, quasi todos os casamentos no planalto eram entre mamelucos de maior ou menor quantidade de sangue índio. Tôda a população era mameluca, com ligeiras excepções, principalmente de algumas famílias, como os Taques, os Lemes, etc., que levaram tempo para entrar na mestiçagem geral. Assim sendo, as médias de fecundidade, para os mamelucos em geral, são as que apurei para o planalto.

As médias dos quadros abaixo não foram tiradas de um material muito abundante, resumindo-se as observações em uma centena de casais aproximadamente, porque não consegui dados mais completos; em todo caso já se poderá fazer uma idéia bem aproximada do que tenha sido a

Daí a língua tupi-guarani falada no Planalto, como nos evidencia Sérgio Buarque de Holanda no seu *Raizes do Brasil*.

Daí a toponímia tupi-guarani, dominando de forma quase absoluta no Planalto, como se pôde facilmente observar pela etimologia das palavras que até hoje designam não só os accidentes geográficos planaltinos, como os nomes ds municípios, que tiveram origem nos aglomerados quinhentistas e seiscentistas, como Parnaíba, Mogi, Jundiá, Atibaia, Itu, Sorocaba, Jacaré, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, etc.

O fato dêsses nomes indígenas serem precedidos de nomes de Santos da religião católica, apenas demonstra a enorme influência das congregações religiosas nessa época apenas recém-saida das trevas medievais. Assim do sincretismo religioso com a influência ameríndia, temos a toponímia paulista dos séculos XVI e XVII, a qual divergindo profundamente do resto do Brasil português, nos escancara um dilatado horizonte sobre as atmosferas psicológicas das várias colônias portuguesas no Novo Mundo.

fecundidade mameluca, e do que foram os resultados do cruzamento entre europeus e índio:

CRUZAMENTOS	Médias de fecundidade
Europeu com índio	8,5
Europeu com mameluco 1/2 sangue.	5,9
Europeu com mameluco 1/4 sangue	6,17
Europeu com mameluco 1/8 sangue	7,16
Europeu com índio e com mame- lucos até 1/8 sangue, em geral	6,82

Vê-se, por aí, o desmentido mais cabal sobre a esterilidade do mestiço.

E' verdade que a tese não deve ser generalizada em relação a todos os casos de cruzamentos, mas ao menos no concernente às mestiçagens entre o ameríndio e o europeu, os resultados foram altamente fecundos.

Mais tarde, no século XVIII, o ouro atraindo de Portugal a avalanche de reinóis, os quais numerosos transbordaram sobre a Paulistânia, sedimentou na nossa terra outra camada de reveladora toponímia. Essa respirando intensa psicologia lusa evidenciou outra situação!

Enquanto isso, no Nordeste, o açúcar, com a euforia econômica, soldava na região o espírito metropolitano português evidenciado pela toponímia.

CAPÍTULO I

DEMOGRAFIA SETECENTISTA

Quando o século XVII entrou na sua última década, isto é, em 1690, a população planaltina da capitania vicentina subia a cerca de 7.000 a 12.000 habitantes entre brancos, índios e mamelucos, compreendendo todos os aglomerados situados no vale do rio Paraíba.

Esse total demográfico de 10.000 habitantes para o Planalto paulista no fim do seiscentismo, não pôde deixar de ser uma mera opinião subjetiva sem sustentáculo em base muito aceitável. De fato, Machado de Oliveira estabeleceu para o meio do século XVII, 3.000 habitantes para o Planalto piratiningano.

Nada, pois, de inverosímil que em meio século, sem haver nesse interim surgido qualquer fenômeno econômico que atraísse a emigração, antes pelo contrário, a população planaltina tenha duplicado. O crescimento dela, na primeira metade do seiscentismo, não vinha obedecendo essas ampliações, pois em 1592 o mesmo Machado de Oliveira assinalava apenas 2.500 habitantes. Ora, se em 50 anos da primeira metade do seiscentismo o crescimento demográfico do Planalto foi mínimo, não havia razão para que nos outros 50 anos de seiscentismo se registrasse um maior aumento. Assim consignado um crescimento como fez o nosso cálculo, não andamos muito longe da verdade. Ainda, na falta de elementos mais diretos, como recenseamento, estatísticas, depoimentos, etc., somos obrigados a

buscar nos elementos indiretos, meios para se concluir alguma coisa em matéria do *quantum* da população planaltina.

De acôrdo com a divisão feita dos onus propiciados pela paz da Holanda e pelo dote da infanta D. Catarina, a capitania vicentina era 25 vêzes menos rica que o conjunto brasileiro. Diante disso, se impõe a conclusão de que a proporção reinante sôbre a população vicentina e a do Brasil todo, deveria ser mais ou menos essa mesma.

Sendo a população tôda do Brasil, segundo o mesmo Machado de Oliveira, em 1690, 184.000 a 300.000 almas, o Planalto paulista teria 7.000 a 12.000 habitantes.

A êsse propósito, confirmando em suas linhas gerais, o raciocínio acima, Símonsens diz na sua História Econômica do Brasil:

“De fato, apesar de serem escassas as informações estatísticas da época, não é demasiado atribuir-se ao Brasil de 1690, uma população livre acima de 100.000 habitantes. Mas as capitâneas paulistas não tinham 15.000 e o Rio de Janeiro mais de 20.000 almas. Cêrca de 70% da população brasileira concentrava-se nas regiões nordestinas. (Acho pouco).

São Paulo, Santo Amaro, Guarulhos, Santos, São Vicente, Mogi das Cruzes, Jacaréi, São José, Taubaté, Guaratinguetá, Araçariguana, Itu, Atibaia, Nazaré, Juqueri, Parnaíba, Sorocaba, Jundiá, Ubatuba, São Sebastião, Itanhaem, Cananéia, Paranaguá, São Francisco, Laguna, Curitiba, eram vilas, povoações, lugares variando de 30 a 500 almas.

Santos e São Vicente, reunidas, teriam 1.500, e Piratininga 3.000 habitantes.

Quantos dêsses Paulistas poderiam se deslocar para o povoamento das regiões em que se minerava?

Pouco mais de um milhar! Ora, para se aquilatar da invasão que sofreram as zonas central e sulina, decorrentes dos descobertos, basta a constatação de que nesse século a população total subiu da casa dos 200.000 para mais de 2.500.000 habitantes e que de menos de 30%, passou o Sul a possuir acima de 50% da população colonial.

Esse surto demográfico, não podia deixar de abater a influência paulista nas Minas Gerais e alterar profundamente o facies da sua evolução, pois que São Paulo também sofreu, conquanto em muito menor escala, a invasão das populações adventícias”.

De tudo quanto ficou asseverado, o Planalto paulista teria uma população entre 7 e 12.000 habitantes.

Aí surge a cruciante questão: Por que essa diminuta população? Sim, porque a função da História não é apenas constatar o fato por mais minuciosamente que isso seja feito.

Isso seria reduzir a História a uma mera reportagem.

A história deve não só constatar o fato, mas também explicá-lo, isto é, reconstituir o fenômeno procurando esclarecê-lo em suas causas e consequências.

Isto posto, se faz para nós obrigatório buscar a causa da população planaltina ser apenas essa que é diminuta em relação a que se alojava no afortunado Nordeste.

A causa de ter o Planalto tão pouca população reside, a meu ver, em não haver na região uma grande fonte de renda. Sim, porque, para que uma população qualquer se concentre em uma região, se faz imperiosa a existência de uma base econômica qualquer. E' preciso que se tenha em mente que para que uma região atraia emigração deve possuir uma riqueza qualquer. Assim, as populações de uma região estão sempre na razão direta da riqueza que essa região explora. Essa riqueza é que se faz base da população regional, outorgando atrativo para a emigração e facultando meios para aumentos demográficos.

Com isso temos que a população nordestina tinha, como base causal, o açúcar e, seguindo esse mesmo raciocínio, o Planalto teve a sua fraqueza proporcionalmente dosada pela sua fraqueza econômica. Aí temos por que o Planalto apresentava no início da mineração do ouro um tão fraco índice demográfico.

Tivesse tido o Planalto paulista uma base econômica maior que a de um simples apresamento, teria fatalmente podido apresentar maiores elementos populacionais.

Com a descoberta do ouro, o nosso Planalto sofreu forte hemorragia, além de notável albuminúria.

E' claro que, com o ouro, as populações paulistas foram atraídas pelas mil promessas em que a mineração do fulvo metal era pródiga e que deveriam exercer uma grande fascinação nas famintas e esfarrapadas gentes do altiplano vicentino. Também é facilmente concebível que foi a nata da população paulista a que emigrou para a região do ouro. Sim, porque só emigrou o forte, o de espírito aventureiro, o ávido de cubiça, o que não se acomodava aos minguados horizontes locais, o que buscava nas terras nunca dantes perlustradas novas cenas empolgantes e novos motivos para satisfazer as ambições. Os que obedecem os modestos e pacíficos delineamentos dos Sanchos, facilmente se acomodam. Estes não emigram.

Daí não se conclui que o Planalto paulista, dessorado pelas Gerais, tenha ficado perpétuamente com sua população inferiorizada. Nada disso! Um indivíduo com traços dominantes de Sancho, poderá ter um genotipo de Quixote e poderá recessivamente procriar descendentes com perfis aquixotados, reproduzindo tipos superiores que em gerações subsequentes teriam formado porcentagens das populações supervenientes.

Seja porém como fôr, a população paulista emigrada para as Gerais foi a primeira a entrar na região do ouro.

Quantos foram? Não dispomos de elementos para precisar o número dos que acorreram ao "rush" do ouro, entrando nas Gerais. Em falta de elementos exatos, com base em documentos, ficamos obrigados a cálculo subjetivos, baseados em elementos indiretos. Assim, eu cheguei à conclusão que, de início, cêrca de 800 paulistas (homens unicamente) entraram nas Gerais, transpondo a Mantiqueira pelo *caminho* velho, ou por Atibaia. Estarei certo? E' claro que eu levanto simples hipótese! Estou mesmo disposto a retificar êsse total, desde que surjam elementos de convicção que me levem a êsse proceder.

*

* *

Sangrada, a população paulista a princípio, logo nas primeiras décadas do setecentismo, começou a crescer para atingir a cifras enormes e inimagináveis na segunda metade do século.

Segundo Machado de Oliveira, a população paulista, em 1777, subia a 116.975 habitantes. Isso quer dizer que em três quartos de século, São Paulo viu a sua população decuplicada, isto é, um aumento de 1.000%. E' espantoso! Por que êsse crescimento formidável? E' imperiosa a existência de uma causa que explique êsse fenômeno. Sim, porque a função da História não se limita apenas a constatar um fato. A História deve reconstituir um dado fenômeno e para isso tem que estudá-lo nas suas causas, como também nas conseqüências que dêle porventura derivem.

Concebendo assim a História, temos que procurar a causa para tão grande aumento. Buscando nesse sentido, encontrei a seguinte explicação, a qual me parece satisfatória:

Os paulistas derrotados na guerra dos Emboabas e expulhados das suas legítimas propriedades nas Gerais pelos reinóis, acobertados pela má fé metropolitana, refluíram ao Planalto e fizeram desta região um empório que foi abastecedor das Gerais. Infelizmente o Planalto não dispunha de recursos para ser um grande entreposto mercantil. Região pobre, pequena, fracamente povoada, pouco ou nada produzindo, embora territorialmente contígua do imenso mercado de consumo que eram as Gerais, com a qual dois ou três caminhos trafegáveis ligavam, não podia tirar muito proveito da sua extraordinária situação. (Ellis, "O ouro e a Paulistânia", Boletim da cadeira de Hist. da Civiliz. Brasil. da F. F. C. L. da Univ. de S. Paulo).

Apesar disso, entretanto, o Planalto lucrou muito com o comércio com as Gerais, fornecendo progressivamente recursos de que dispunha cada vez mais na proporção em que se expandia territorial e demograficamente. São Paulo foi então a verdadeira retaguarda econômica das Gerais. Quem em primeiro

lugar se referiu a isso foi o prof. Taunay em carta a Roberto Simonsen, a qual vem publicada no volume I da *História Econômica do Brasil*.

Mais tarde, com êste excelente ponto de partida, o Boletim 8 da cadeira de História da Civilização da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, perfilhando a idéia a aprofundou, tirando o máximo partido que ela poderia oferecer.

Assim, será fácil explicar o enorme aumento demográfico registrado pelo Planalto, o qual é inigualado em todo o mundo.

Isso nos dá idéia de quão importante seria o movimento comercial entre o Planalto e as Gerais.

No princípio, a região piratiningana forneceria as terras de ouro, as suas poucas disponibilidades em trigo, milho, feijão, batatas, marmelada, laticínios, gado, carnes salgadas, manadas de carneiros, réguas de porcos, lã, algodão, açúcar, tecidos, roupas feitas, couros, etc.

Depois, talvez já no meio do século XVIII, os artigos da exportação paulista foram se restringindo, a ponto de se resumir no açúcar fabricado com os canaviais de Campinas, Mogi Mirim, Itu, Porto Feliz, Piracicaba, etc. Quase que exclusivamente a faina açucareira empolgou a atividade agrícola paulista.

Foi tão grande o crescimento demográfico de São Paulo, que Portugal, sob o consulado de Alexandre de Gusmão, podou o território paulista formando novas capitanias e por fim suprimiu a autonomia da capitania paulista. Mas nada adiantava!

São Paulo era como a hidra cuja cabeça crescia! Ou ainda, São Paulo era como a lendária Phoenix, que renascia das próprias cinzas. Durante o *curto período* de 15 anos, São Paulo esteve privado da sua individualidade. Pois era tão grande a sua "*vis vis propulsiva*" demográfica que Portugal teve que restaurar a sua autonomia suprimida nos tempos do consulado de Alexandre de Gusmão no reinado absolutista de D. João V. Não foi por amor a São Paulo que no governo metropolitano de D. José, Pombal restaurou a capitania paulista. Foi forçado a isso!

CAPÍTULO II

A SERRA DO MAR

Infelizmente, ao se estudar o passado paulista, não tem sido atribuída à Serra do Mar a importantíssima função por êsse arestoso acidente geográfico, exercida na evolução do agregado humano localizado em Piratininga.

O estudo do passado da nossa terra vem sendo feito, como se essa muralha orográfica não existisse. Isto é, estuda-se a formação histórico-psicológica da nossa gente, a sua evolução econômica, etc., como se êsse obstáculo irremovível e de difícil transposição não existisse, ou tivesse influência mínima. Até hoje, a feitura geográfica do nosso *berço esplêndido* tem sido desprezada e a modelação do palco, onde se processou a evolução secular da nossa gente, não tem sido apreciada, apesar da evidência causal da Serra do Mar influindo decisivamente na quase totalidade dos atos do drama da História paulista.

Que a Serra do Mar vem constituindo um formidável e rudíssimo obstáculo, separando São Paulo do litoral, ninguém duvida.

Aí estão vividos e insofismáveis os depoimentos de Anchieta, Fernão Cardim, Cespedes y Xeria, Simão de Vasconcelos, Frei Gaspar e outros, se não bastasse a nossa própria observação, imaginando que como seria de difícil a transposição do fantástico e gigantesco impecilho de natureza irremovível e incoercível nos primeiros séculos.

Vejamos:

Em primeiro lugar, logo na primeira metade dos quinhentos feriu-se surda e anônimamente, sem espetaculosidade, sem ribômbos, etc., a primeira batalha do açúcar.

Da competição econômica, a Capitania vicentina foi derrotada esmagadoramente pelo afortunado Nordeste.

Dêsse acontecimento decisivo, decorreram tôdas grandes diretrizes da História do Brasil. Para o Nordeste, a hegemonia, com todo o acervo de benesses que nós conhecemos e para São Vicente as mais negras misérias, que só agora registramos e até, mesmo, a precisão imperiosa do despovoamento. Houve, com essa derrota, um internamento mais pronunciado, para o sertão.

Aliás no Nordeste não houve penetração no sertão e a colonização se fez só no rebordo litorâneo, justamente em virtude do açúcar. Não fosse êste produto econômico a' reter o povoado junto à orla litorânea, a colonização no Nordeste, na Bahia e alhures se teria espalhado pelo interior.

Seria de se esperar êsse sucesso no Nordeste, ou na Bahia, de uma maneira muito mais acentuada do que em São Vicente, porque nessas regiões não há barreiras, como a Serra do Mar, pelo contrário, há a via líquida do rio de São Francisco e de outros menores que conduzem ao sertão.

Tal, porém, não se deu, a causa evidentemente foi o açúcar. A Capitania vicentina, porém, não tendo o açúcar para reter a sua expansão, determinadamente se internou para o sertão.

Não foi, pois, devido à vontade dos moradores que êstes na Bahia e no Nordeste ficaram *arranhando o litoral como caranguejos*, na expressão de frei Vicente do Salvador, enquanto que, em São Vicente, os povoadores resolutos, galgaram a muralha do mar e penetraram no sertão da Paulistânia.

Foi a força predeterminadora de circunstâncias que não dependeram das suas vontades.

Assim os povoadores do Planalto atravessaram a serra marítima empurrados por uma evidente predeterminação econômica.

Foi a pobreza que levou os vicentinos a “topar” o obstáculo magno da adusta cordilheira. Se eles não se intimidaram ante o “adamastórico” aspecto da azulada e íngreme serra, foi porque não tinham outra tábua de salvação. *Primo vivere deinde philosophare!* A contraprova indiciária disso, é que só em 1553, foi fundado Santo André da Borda e São Paulo, só em 1554. Por que só então? E’ que só nessa metade do quinhentismo avultou a demografia planaltina. E’ que só nesse meado do século, isto é, só depois da primeira batalha do açúcar, é que aumentou o número dos moradores planaltinos. E’ admirável que ainda ninguém tenha correlacionado causa com efeito! Entretanto, isso me parece de clareza meridiana!

E’ que ninguém gosta de empregar a raciocínio e a imaginação! E’ mais trabalhoso e menos simples!

Constrangidos a grimpar pelas arestosidades da Serra, os vicentinos, é evidente, não puderam todos atingir o objetivo.

Muitos ficaram pelo caminho! Outros desanimaram! Outros pereceram na difícil empreitada! Não os ajudava o físico ou o moral.

De fato, só venceram o pareo os mais bem dotados de músculos e de agilidade. A Serra do Mar foi um verdadeiro filtro-seletivo, eliminando os indivíduos menos fortes e de vontade menos robusta.

Com isso, é fácil a conclusão de que o elemento feminino vicentino não fêz parte do *steeple chase* da travessia da serra.

Então, em face disso teríamos que a colonização planaltina seria constituída só do elemento masculino. Diante disso, os povoadores do Planalto se teriam ligado intensamente às mulheres indígenas. Como consequência disso, temos a avalanche de mamelucos, dos quais o Planalto tem estado cheio, como se sabe e que foi o elemento possibilitador do bandeirismo de prea.

Ainda como consequência da existência da Serra do Mar, é o espírito que foi tendo vigência e progressiva evolução no sentido de não refletir muito o Planalto a atmosfera portuguesa.

Mas não foi a única consequência resultante para o grupo humano planaltino o isolamento psicológico, com a falta de con-

tácto com o meio externo e a evolução progressiva do espírito próprio. Outro complexo de conseqüências essas mais materiais, se fizeram notar na modelagem do grupo humano planaltino, decorrente do acidente geográfico, que consiste na Serra do Mar:

Ela, com a sua arestosidade, não só fêz resultar o isolamento psicológico, como acarretou a autarquia genética e a autarquia econômica, (1).

(1) A intensa mestiçagem euro-americana no Planalto piratiningano, foi uma determinação imperativa da Serra do Mar. Esta, com as suas condições hostis oferecidas ao povoador que era arrojado para o interior vicentino por força indômita e irresistível depois do nefasto resultado da primeira batalha do açúcar, só deixou passar os fortes, moral e fisicamente. Estes naturalmente eram homens! O elemento feminino só excepcionalmente teria vencido as arestas da Serra marítima, bem como o desalento que a precária situação se antepunha carrancuda e desilusionadora aos anhelos esperançosos dos que haviam abandonado a longínqua Lusitânia à cata da salvação nos ermos sul-americanos.

Esses elementos humanos filtrados pela Serra marítima, naturalmente eram poucos, pois, como se sabe, a população planaltina nos meados do século XVI, não ia além de uma centena de indivíduos ibéricos, como é fácil se ver de *Informações* de Anchieta.

Ora, essa gente tinha que se reproduzir...

Daí a precisão do elemento femininos. Isso é curial!

Como não havia quase mulheres ibéricas, o recurso foi a *prata da casa*. *Quem não tem cão, caça com gato!*

Daí o grande influxo físico, psíquico e moral do ameríndio na terra de Piratininga.

Sendo apoucado o elemento povoador de Piratininga, a reprodução, quer a legítima, isto é, a que se realiza dentro dos liames matrimoniais, quer a ilegítima, isto é a anônima, consequente das ligações fortúitas poligâmicas e passageiras, ou das permanentes, mas não abençoadas pelo casamento, tinha forçadamente que ser endogâmica, isto é entre indivíduos da mesma origem.

Assim a consanguinidade planaltina foi uma imperiosa e fatalizada consequência da Serra marítima.

Não fosse esse obstáculo, a região piratiningana teria recebido muito mais gente, que não sendo filtrada pela serra marítima, não teria recorrido à mestiçagem intensa com o ameríndio e nem teria sido obrigada a se reproduzir endogamicamente,

De fato, foi a' Serra do Mar que impediu o intercâmbio comercial do Planalto com o exterior. Qualquer trânsito contínuo e sistemático pelas veredas e penedos da Serra, era impossível. Só seria possível a travessia da Serra por parte de mercadorias levíssimas, ou então que se auto transportassem. Disso nasceu não só a autarquia' do Planalto, mas também o bandeirismo de prêa. Sim, porque é preciso que se saiba que o apresamento, com as suas agruras e desconfortos, não foi da livre escôlha do piratiningano.

Este foi obrigado a procurar no apresamento, a única mercadoria que podia exportar.

A Serra de Santos a isso o obrigou!

Só mais tarde, já no fim do século XVIII, a Serra do Mar pôde ser transposta em melhores condições pelo comércio paulista, como veremos em outra parte dêste trabalho.

CAPÍTULO III

S E L E Ç Õ E S

Todo sêr organizado está sujeito ao meio externo, que o envolve, e no qual êle vive. Mas, a medida' que êsse sêr organizado evolue progressivamente e se faz mais complexo, êle se livra do meio geográfico, físico ou natural. Assim, temos que quanto mais o homem se aperfeiçôa e se civiliza, mais êle vai se subtraindo do ambiente natural que o cerca, mas com essa linha evolutiva, também êle vai cada vez mais se influenciando e se fazendo dependente do ambiente social ou artificial que êle mesmo criou, o envolvendo e o cercando na sua marcha vital.

Assim, todo sêr humano ou todo agrupamento de homens está sujeito a dois ambientes externos: o geográfico ou natural e o social ou artificial. O homem ou o agregado humano reagem, ante as pressões ambientais, resultando dessas reações, as evoluções históricas. Dessas reações podem ser resultantes duas diferentes soluções:

- a) *Adaptação*, com modificações diretas ou indiretas, do sêr humano, que reage se acomodando ao meio.
- b) *Inadaptação*, com eliminação dos indivíduos que se não modificar e que, rígidos persistem na primitiva morfologia.

Dessas duas soluções resultam as seleções, que são depurações que afetam os indivíduos ou os grupos de indivíduos os modificando, mais ou menos violentamente, sob o ponto de vista

quantitativo ou qualitativo, físico, fisiológico, moral ou psicológico. etc.

Essas seleções, pois, que depuram os grupos humanos dos indivíduos menos aptos e menos plásticos, podem ser:

- a) Geográficas ou naturais
- b) Sociais ou artificiais.

Entre as seleções geográficas ou naturais, podemos colocar as seleções telúricas, as várias seleções patológicas, psicológicas, fisiológicas, etc.

As seleções sociais são, como se pode observar, com facilidade, as que têm lugar dentro dos organismos sociais, os quais, conforme as respectivas estruturas, são mais ou menos permeáveis, isto é, com mais ou menos rigidez das camadas que se sobrepõem, permitindo mais ou menos facilidades nas subidas ou descidas dos indivíduos por elas. Assim, quanto mais democráticas são as sociedades, mais permeáveis elas são, isto é, permitem que se realizem com certas facilidades pelas suas camadas, as subidas e descidas, constatadas pela crônica. O inverso é facilmente observável, isto é, quanto mais aristocrático ou autocrático fôr o grupo social, mais impermeáveis e intransponíveis são as suas classes ou camadas sobrepostas, as quais de tão rígidas são, às vèzes transformadas em castas.

Para facilitar o estudo, no caso da História paulista, meto-
dizando os assuntos, eu divido as seleções em:

- a) Emigratórias
- b) Imigratórias.

As seleções emigratórias são as que se fazem sentir no lugar originário das migrações. Assim, entre essas, uma das mais importantes é a seleção psicológica. Por essa seleção os recrutados pela emigração serão sempre superiores (Lapouge — *Selections Sociales*, 366). De acôrdo com essa seleção, só emigram os de espírito alevantado, ávidos de horizontes mais largos, os de ânimo aventureiro e sonhador de ideais que não cabem nas estreitas delimitações pátrias; os Quixotes, enfim! Os

mais acanhados de espírito; os mais fracos de ânimo; os Sanchos, enfim. Esses ficam a reproduzir a timidez e a psicologia pacata, na terra de origem, junto aos “saíes das mããs e aos jalecos dos papás”, de quem são *filhinhos* mimados. Com a verdade dessa asserção, concluir-se-ia, com facilidade, que Portugal ficou esvaziado de seus elementos superiores, só lhes sobrando os Sanchos, que não se deixaram morder pelo micróbio da ambição do Novo Mundo. Tal, porém, não se deu. Seria isso uma solução muito simplista! Eis que o genotipo, isto é, o conjunto hereditário em latência, podendo não aparecer, entretanto, pôde ser transmitido e surgir na geração seguinte. Assim, Portugal, embora tivesse ficado privado, na aparência, de elementos superiores, na geração seguinte, esses elementos tiveram existência fenotipicamente, isto é, em aparência, ou em dominância.

A Cronologia do passado ibérico confirma esse raciocínio. Eis que a Metrópole lusa, no fim do século XVI, sofreu um período de precário declínio. Esse precário declínio encontrou o seu termo no médio seiscentismo, quando Portugal teve gente para sacudir o jugo espanhol.

As seleções imigratórias são as que têm lugar nas terras que são procuradas pelos imigrantes.

Se as seleções emigratórias atuaram na psicologia, mais ou menos superior dos que vinham povoar o “Novo Mundo”, as seleções imigratórias atuavam não só na psicologia, mas também no fisiológico, no físico e no moral dos povoadores.

Sim, porque as massas de povoadores, vencidos pelo afortunado Nordeste na primeira batalha do açúcar, precisavam ser super-homens para poder resistir ao desalento, ante a derrota econômica e a determinação de se internar. Os mais desanimados, os de espírito menos forte, não venceram esse difícil páreo do *steeple chase* da vida. (Ellis, “*Raça de Gigantes*”, 1924 e “*Primeiros troncos paulistas e o cruzamento euro-americano*” — Editora Nacional, série Brasileira, 1934).

E’ preciso combinar o clima com a fisiologia do imigrante para se poder compreender bem o comportamento dêste no novo meio.

Talvez decorra dessa combinação enunciada pelo raciocínio acima a seleção mais importante dentre as chamadas imigratórias.

E' ensinamento antigo de Oliveira Vianna que, não se deslocam impunemente massas humanas de uma área geográfica, em cujas condições elas estão adaptadas, para outra que oferece condições exatamente opostas ou diferentes. Dessa deslocação inconsciente muitas conseqüências maléficas imperceptíveis são de se observar. Assim, quando há uma mudança de habitat, sobrevem, quase que insensivelmente, uma diminuição de fecundidade e um aumento de mortalidade. Dêsse comportamento ressalta uma seleção, no processo da qual, são poupados alguns elementos e eliminados outros. (Ripley, "*The Races of Europe*", London, 1900).

E' bem verosímil e facilmente compreensível êsse raciocínio, pois sabemos que o indivíduo é um sêr organizado formado de centenas de aparelhos fisiológicos delicadíssimos e conjugados uns com outros. (Ellis, "*Pedras Lascadas*", S. Paulo, 1927).

Êsses aparelhos estão regulados para funcionar em certas circunstâncias e em determinadas condições. Sob o império dêsses delineamentos externos, os delicadíssimos órgãos humanos funcionam no seu "optimum". Se alterarmos essas condições externas, é claro que o comportamento de cada um dos transplantados tem por força que se modificar. Assim, por exemplo, a circulação sanguínea. Esta, para se efetivar, exige uma certa pressão interna, a qual movimenta o líquido sanguíneo. Mas, para que êste não se extravase, se faz precisa uma pressão externa. Têdo indivíduo, tendo uma pressão interna, tem precisão de uma pressão externa. Alterada esta, é claro que aquela sofre alterações muitas vêzes com distúrbios. Tôdas as funções orgânicas dos transplantados sofrem com essas alterações.

Daí as seleções telúricas em combinação com as fisiológicas!

CAPÍTULO IV

A ECONOMIA PAULISTA SETECENTISTA

Existe na História Econômica do Brasil uma série de mistérios econômicos, que não tendo sido tratados pelos estudiosos do passado do país, têm passado, até hoje, sem despertar a atenção dos curiosos pelos nossos problemas. E' que a história brasileira tem sido concebida, até agora, de fôrma mais descritiva, com prejuizo das partes interpretativa e crítica e sem nenhuma interferência da economia. Ora, eu considero justamente a economia como a base causal de todos os fenômenos que se foram sucedendo em seriação aparente. Não basta estudar, mais ou menos minuciosamente êsses fenômenos nas respectivas exteriorizações registrados pela Cronologia. Ao bom historiador, competiria focalizar o problema e procurar analisar o assunto no sentido de o diagnosticar nas suas causas e nas conseqüências dêle decorrentes. Infelizmente, isso não tem sido feito. Assim, tem se perdido muito esforço, muito trabalho, muita paciência, etc., em procurar elucidar pequenas e desimportantes minúcias, que são antes notadas, sem conseqüências. Enquanto isso, capítulos históricos de grande relevância, com um número grande de conseqüências tem ficado em lamentável penumbra.

Eis, por exemplo, o que tem sucedido com a história econômica das primeiras décadas do oitocentismo. E' um período de quase meio século economicamente vazio, isto é, sem base nenhuma economicamente visível e sem recursos materiais.

Ora, grupo humano nenhum, por menos numeroso que êle possa ser, pode subsistir em civilização sem base econômica. Esta, por menor que seja, tem sempre que existir.

Mas, nas primeiras décadas do oitocentismo, no período inicial da economia brasileira, aparentemente não havia base econômica que sustentasse os eventos que a Cronologia registra. Sim, porque o fim do ouro havia deixado a existência do país, sem alicerces. Como seria possível a subsistência dos agrupamentos brasileiros sem sustentáculos? Estes fatalmente deveriam existir. Não seriam fortes e se fôsem, não teriam havido dificuldades registradas pela quêda cambial. (1)

(1) QUADRO DAS FLUTUAÇÕES CAMBIAIS BRASILEIRAS
SOBRE LONDRES, DE 1812 A 1872

<i>Anos</i>	<i>Câmbio médio</i>	<i>Valôr da Libra</i>
1812.....	74 d	3\$245
1813.....	77,3/4	3\$086
1814.....	85,1/2	2\$817 (Vitória sobre Napoleão)
1815.....	73,3/4	3\$255
1816.....	58,1/4	4\$120 (Brasil reino)
1817.....	64,1/2	3\$720
1818.....	71,9/16	3\$346
1819.....	66	3\$636
1820.....	57	4\$210 (Rev. liberal)
1821.....	51,1/2	4\$660
1822.....	49	4\$897
1823.....	50,3/4	4\$729
1824.....	48,1/4	4\$974
1825.....	51,7/8	4\$626
1826.....	48,1/8	4\$987
1827.....	35,1/4	6\$808
1828.....	31,1/16	7\$595
1829.....	24,5/8	9\$713
1830.....	22,13/16	10\$520
1831.....	25	9\$600
1832.....	35,1/8	6\$421
1833.....	37,3/8	6\$228

<i>Anos</i>	<i>Câmbio médio</i>	<i>Valor da Libra</i>
1834.....	38,3/4	6\$195
1835.....	39,3/16	6\$124
1836.....	38,3/8	6\$254
1837.....	28,1/2	8\$135
1838.....	28	8\$571
1839.....	31,3/16	7\$852
1840.....	30,15/16	7\$757
1841.....	30,1/4	7\$933
1842.....	26,3/4	8\$971
1843.....	25,3/4	9\$320
1844.....	25,1/8	9\$552
1845.....	25,3/8	9\$458
1846.....	26,1/8	8\$930
1847.....	27,15/16	8\$590
1848.....	24,15/16	9\$624
1849.....	25,13/16	9\$297
1850.....	28,11/16	8\$366
1851.....	29,11/16	8\$258
1852.....	27,3/8	8\$767
1853.....	28,11/16	8\$439
1854.....	28,9/16	8\$707
1855.....	27,1/2	8\$727
1856.....	27,1/2	8\$727
1857.....	26,9/16	9\$035
1858.....	25,1/2	9\$411
1859.....	25	9\$600
1860.....	255,3/4	9\$320
1861.....	25,1/2	9\$411
1862.....	25,1/4	9\$504
1863.....	27,3/16	7\$827
1864.....	26,11/16	8\$992
1865.....	24,15/16	9\$624
1866.....	24,3/16	9\$022
1867.....	22,3/8	10\$726 (Guerra do Paraguai e fim do açúcar paulista)
1868.....	16,5/16	14\$169
1869.....	18,3/4	12\$800
1870.....	22	10\$909

Entretanto, ainda ninguém se dera ao trabalho de verificar como o país pôde atravessar o período difícil do fim do ciclo do ouro até o advento do café. De fato, o ouro, em franco declínio no fim do século XVIII e o café só em 1840 começando a pesar

<i>Anos</i>	<i>Câmbio médio</i>	<i>Valor da Libra</i>
1871.....	23,31/32	10\$013
1872.....	24,15/16	9\$624

Verifica-se dêsse quadro que, na época da morte do ouro, o câmbio caiu de 85 que era em 1814, com a libra esterlina valendo 2\$817 réis, para 51,1/2 que passou a ser em 1821, com a libra esterlina valendo o dôbro daquela quantia.

Assim, com o fim do ouro, a economia brasileira sofreu grande abalo, só se firmando em 1840, com o advento do café, o que deu estabilidade política e social ao edificio brasileiro.

Com isso, ressalta que a falta de séria base econômica fêz o Brasil atravessar um período tempestuoso no 1.º Império e na Regência.

Mas, por outro lado, vê-se que, se houve queda cambial, em virtude do fim do ouro, essa queda não foi tão violenta.

É que, então, havia alguma coisa a atenuar a queda, a qual, se não fôsem os motivos econômicos que amaciaram o descalabro cambial, êste teria caído a taxas ainda mais ínfimas com que o valor da libra esterlina ouro teria subido a cifras muito mais elevadas.

Essa alguma coisa a atenuar a queda cambial e a fazer menos violenta, drástica e vertical a alta libra, tinha impêriosamente que existir. A razão natural das coisas, a lógica mais rudimentar, o raciocínio o mais simples, a mais singela interpretação crítica dessa fase do passado brasileiro, etc., estão nos mostrando que, um fenômeno econômico qualquer teve lugar nesse período histórico, causando as aparências registradas pela Cronologia.

Ao historiador, verdadeiramente digno dessa designação, compete empregar todos os recursos no sentido de evidenciar as causas econômicas que determinaram as linhas visíveis do passado.

Eu, procurando me enquadrar nessa forma de conceber o estudo da História, concentrei minha mente no sentido de verificar essas causas. Assim não me foi difícil concluir que o determinante das consequências assinaladas teriam sido os pequenos ciclos econômicos, entre os quais o do açúcar paulista.

econômicamente, deixaram um vácuo de meio século. Ninguém ainda compreendeu que essa situação deveria ter projetado consequências e que êsse período não teria sido tão vazio economicamente. Seria preciso encher êsse vácuo e dar uma explicação causal para êsses fenômenos. Todos se têm conformado em nada saber da proveniência dos magros recursos financeiros dessa primeira metade do oitocentismo. Assim êsse período importantíssimo da vida nacional ficou na densa e escura penumbra. Em falta de melhores informes, o período foi pèssimamente estudado. As causas foram mal interpretadas! Os diagnósticos foram errados! As explicações baralhadas!

Entretanto, tudo nos diz que, entre o ouro e o café, deveria ter havido um pequeno ciclo econômico, ou vários pequenos ciclos econômicos. Deixando êsse ponto assentado, continuemos às pesquisas, para localizar e melhor detalhar êsses pequenos ciclos econômicos. Dentre tôdas as repartições brasileiras, notamos duas em desusadas progressões demográficas e econômicas, se destacando dentre as demais.

São elas: São Pedro do Rio Grande do Sul e São Paulo.

Por certo as demais partes brasileiras caminhavam para frente, existindo em quase tôdas excelentes índices de aumento, mas as duas províncias citadas se destacavam nítidamente nas estatísticas, revelando que havia alguma coisa a causar essa euforia que se manifestava não só nas estatísticas, mas também nos acontecimentos políticos registrados pela Cronologia e pelos curiosos do passado brasileiro.

Localizados os ciclos econômicos, o resto foi relativamente fácil, pois não só os relatos dos cronologistas nos foram de grande auxílio, como também o raciocínio e a lógica nos abriram horizontes novos. Graças a isso conseguimos isolar dois ciclos econômicos, um deles no Rio Grande do Sul, o do “muar”; outro em São Paulo, o do açúcar paulista.

Procurei estudar êsses dois ciclos econômicos. Analisei-os de acôrdo com a minha concepção da história, isto é, tentei re-

constituir os fenômenos econômicos, as relacionando com os acontecimentos políticos e sociais, mas só fazendo depois de haver esclarecido as causas e raciocinado sobre as consequências decorrentes desses fenômenos. Foi agindo assim que, em primeiro lugar, situei o ciclo do luar no tempo de 1724 a 1870, isto é, com uma duração de século e meio. A seguir localizei geograficamente o ciclo do luar, não só no Rio Grande do Sul, como na Cisplatina, em Entre Rios, em Corrientes, em Buenos Aires e nas Missões. Depois tentei avaliar o volume e o valor desse ciclo do luar. Para isso me foi de inestimável valia um trabalho sobre as feiras de Sorocaba, de Abreu Medeiros, não falando do precioso subsídio fornecido pelo insigne mestre Prof. Taunay, através de seu monumental trabalho: *A História do Café no Brasil*.

Realizado esse desideratum, eu fiz trabalhar o meu raciocínio, evocativo, relacionando as conclusões tiradas da restauração desse capítulo econômico, com os eventos políticos.

Assim, por exemplo, verifiquei que o território riograndense, em 1738, tinha adquirido uma alta graduação de importância demográfica, social, etc., consequência da euforia econômica, causada pelo ciclo do luar, o qual já ia avançado. Com isso, o Rio Grande do Sul, que já tinha auferido muito ouro, com a venda de milhares de muare que iam realizar o necessário intercâmbio das opulentíssimas regiões do ouro, foi desligado da Capitania paulista.

Esse teria sido um exemplo da decisiva influência dos acontecimentos econômicos nos sucessos políticos. Infelizmente, essa relação de causa e efeito não tem sido observada pelos escritores e evocadores do passado.

Outra influência manifesta do ciclo do luar nos capítulos políticos é a política brasileira no Prata, a qual, por vezes, assume cores de evidente imperialismo. Penso que não pode mais restar a mínima dúvida sobre a causa econômica determinante dessa política. Infelizmente, os nossos evocadores do

passado, nesse extremo sulino, hipnotizados pelos acontecimentos visíveis, perdem-se nas minúcias dos fatos, muitas vezes desimportantes e sem a mínima projeção, não cuidam da alavanca básica, causadora de todos os eventos políticos, sociais, demográficos, etc.

Em relação ao açúcar paulista não observei método diverso. Primo loco, situei-o no tempo, concluindo que o pequeno ciclo do açúcar paulista teve lugar de 1760, mais ou menos, a 1860, isto é, com um século de duração. Depois avalei as proporções, o rendimento, etc. dêsse ciclo econômico. Estudei as suas causas determinadoras e possibilitadoras e a seguir correlacionei as conseqüências decorrentes da situação econômica criada por êsse pequeno ciclo do açúcar paulista com os eventos políticos, até então inexplicados, mas apenas expostos descriptivamente. Eis, por exemplo, a restauração da Capitania de São Paulo, em 1765, a qual, de fato, havia sido suprimida em 1750.

A causa dessa restauração deve ser procurada no pequeno ciclo do açúcar. De fato, quando a produção do açúcar paulista já ia avançada, com a auferição, por parte da região, de certa dose de importância econômica, Portugal verificou que São Paulo não era mais aquela terra despovoadada, que nada rendia para o sempre ávido fisco-reinól dos tempos de Gomes Freire de Andrada, o negregado Bobadela. A população paulista havia crescido assombrosamente, chegando a mais de 110.000 habitantes.

Êsse crescimento formidável só poderia ser causado por um motivo econômico. Compete ao historiador, digno dessa qualificação, raciocinar com lógica, sôbre o assunto e procurar as causas dos fenômenos visíveis e constatados pelos documentos. Unicamente descrever os fatos não é função do historiador, mas sim de cronista.

O historiador deve usar o cérebro para raciocinar e não unicamente como gaveta guardadora de minúcias, muitas vezes

desimportantes e sem conseqüências. Ora, o único motivo econômico que poderia ter causado êsse espantoso crescimento é o resumido no pequeno ciclo do açúcar paulista, registrado pelos documentos, etc.

Só êle poderia ter feito com que se concentrasse na região produtora do açúcar paulista um tão grande contingente demográfico, o qual crescia de fora para dentro, com gente atraída pela euforia econômica, que além disso agia no sentido de aumentar qualitativamente a população paulista.

CAPÍTULO V

O CICLO DO MUAR

O ciclo do muar nasceu com o ouro, na madrugada do século XVIII e depois de uma vigência de mais de século e meio, morreu em 1870, mais ou menos, com o advento da ferrovia, (1). Durante esse período de tempo longuíssimo, que empresta ao ciclo do muar, o segundo lugar dentre as grandes épocas econômicas brasileiras, só cedendo em duração ao açúcar nordestino, tiveram lugar as quadras econômicas do ouro, a da Baixada fluminense, a do açúcar paulista e finalmente a do café, de cujo início, durante meio século, o seu comércio foi realizado pelo muar. De fato, logo que o ouro foi o chamariz

(1) Passava por Sorocaba, isto é, pelas suas afamadas feiras um número formidável e inimaginável de muares atestando a importância fora do comum desse ciclo que esteve desligado como subsidiário aos ciclos do ouro, durante o setecentismo e ao do café, durante o oitocentismo. O ciclo do muar nasceu com a feitura da estrada do Rio Grande do Sul a São Paulo em 1729 e terminou em 1875, mais ou menos com o advento da ferrovia. A estatística abaixo registra o número provável de muares que passaram por Sorocaba, segundo Abreu Medeiros, no seu livro sobre as feiras de Sorocaba.

RESUMO ESTATÍSTICO

Em 1724, 1725 e 1726 provavelmente passaram 1.000 cavalos por ano.

Em 1731 a 1750 provavelmente passaram mais de 2.000 muares por ano.

rutilante, que, atraindo para as Gerais, as grandes massas emigradas de Portugal, do Nordeste e da Paulistânia, o muar foi chamado a desempenhar importantíssima função, suprimindo de transportes a economia brasileira, durante um longo século, não só para as Gerais, mas ainda para Goiaz, Mato Grosso e para a Bahia. *Sem o muar não teria sido possível o ciclo do ouro.* E' facilíma! essa conclusão, pois não se pode conceber a mineração sem consumo de produtos que exigiam transporte.

As regiões auríferas exigiam, pelo intercâmbio de que eram objeto, grandes massas transportadas através de distâncias imensas.

Sem êsses transportes, como satisfazer as precisões dos grandes e opulentíssimos núcleos demográficos situados a enormes distâncias nas regiões goianas ou matogrossenses?

E' por depender visceralmente do muar que se pode afirmar que, o ciclo do ouro estava para o muar, assim como o ciclo do açúcar nordestino estava para o escravo ameríndio, isto é, para o ciclo do apresamento.

Depois, com o fim do ouro, o açúcar paulista precisava transportar, não só sua produção, mas ainda o que ela importava de alhures. Foi o muar o transportador. Sem o muar

De 1750 a 1780 provávelmente passaram mais de 5.000 muares por ano.

De 1780 a 1800 provávelmente passaram mais de 10.000 muares por ano.

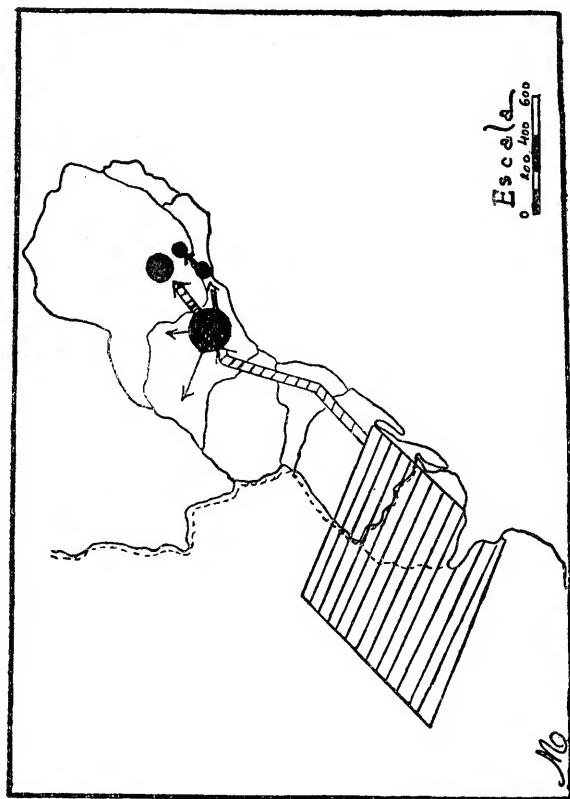
De 1800 a 1826 provávelmente passaram mais de 20.000 muares por ano.

De 1826 a 1845 provávelmente passaram mais de 30.000 muares por ano.

De 1845 a 1855 provávelmente passaram mais de 50.000 muares por ano.

De 1855 a 1860 provávelmente passaram mais de 100.000 muares por ano.

De 1875 a 1900 provávelmente passaram mais de 20.000; 15.000; 10.000 e 5.000.



Relação entre o Açúcar e o Mar

não teria sido possível a vida econômica no Planalto, de 1750 a 1850. Era o mar que transportava todo o abastecimento das Gerais pelos “caminho novo” e pelo “velho”, bem como pelo de Jaguari-Atibaia e todo o comércio de Goiás e de Mato Grosso, além do próprio Planalto.

O mesmo se poderá dizer da Baixada Fluminense, que abastecia, principalmente de açúcar, a zona do ouro, a princípio e depois do declínio e fim dele, a zona do rio Paraíba e o Prata, com as colônias hispano-americanas de Buenos Aires, Montevideu, Paraguai, etc.

Era ainda o mar, o elemento insubstituível não só para carregar as sacas de café para a exportação, mas a importação acarretada pelas vendas. Todas as mercadorias consumidas pelo nível de vida das populações mineiras deviam ser transportadas do litoral pelo mar. (Ellis, “O ouro e a Paulistânia”, Bol. n.º 8 da cadeira de Hist. da Civiliz. Bras. da F. F. C. L. da U. S. P.).

O emprego do mar nesse intercâmbio, só teve termo com o advento da ferrovia, que, aos poucos, eliminou o velho transportador, o qual resistiu mesmo à rodovia, como a *União e Indústria*, que empregava o cavalo, mais rápido do que o mar.

Assim, em 1875, mais ou menos, a ferrovia, se estendendo por todos os quadrantes, eliminava o caro e o enferrujado mar. Sim, caro porque o transporte pelo mar ficava 35 ou 40 vezes mais caro que o ferroviário atual. Assim, para que o preço de um produto não ficasse muito onerado, seria imperioso que a distância do transporte não fosse grande, pois ela era decisiva em qualquer concorrência.

Assim, o objetivo econômico do intercâmbio deveria ser diminuído o mais possível e mesmo suprimido, se possível. Sim, porque se esse transporte, caríssimo, quanto mais longo ele fosse, mais onerava a mercadoria a ser consumida, o interesse econômico seria fazer com que esse onus fosse o menor possível. De fato, o preço do transporte estava sempre na razão direta de distância. Quanto mais longa esta fosse, maior seria o total e, portanto, o preço das toneladas-quilômetros.

O econômico seria diminuir a quilometragem, assim diminuindo o custo da mercadoria. Isso seria conseguido aproximando os locais da produção e do consumo.

Naturalmente, esse fenômeno de origem, grandeza, declínio e fim do ciclo do muar, teve causas e projetou conseqüências. E' o que vamos ver.

*
* * *

Como vimos no princípio dêste trabalho, todo fenômeno tem que ser estudado, nas suas causas, nas suas conseqüências, analisado e dissecado nos seus fatos constituidores que formam as suas características.

As causas determinantes do ciclo do muar estão encerradas na equação que estabeleci, em tese, para ser aplicada em cada hipótese.

Assim :

$$P = E + M + C + \text{transporte} + \text{consumo}.$$

O último termo desta equação, o consumo, determinava a necessidade imperativa da sua produção. Esta existente, seria preciso a transportar e isso só poderia ser feito pelo muar. Se não houvesse o muar-transportador, não poderia ter havido as Gerais, com a sua população de várias centenas de milhares de consumidores, dotados de não pequeno poder aquisitivo.

O que seria a Baixada Fluminense, o açúcar paulista ou o café do vale do Paraíba ou do Oeste paulista, se não fosse o muar? O mais interessante disso tudo é que ainda ninguém aprofundou isso! Os estudos do passado brasileiro não têm tido olhos para isso! Examinam apenas a parte superficial da crônica política e abandonam as causas profundas de evidente função causal.

De fato, não há em história acontecimento algum que não tenha uma causa qualquer, mais ou menos oculta.

E' possível que não se conheçam as causas de muitos acontecimentos apresentados pela Crônica. E' imperioso as descobrir.

As causas estão às vêzes encasuladas no meio externo, que rodeia os protagonistas do acontecimento, ou no meio interno, que os imbue, isto é, no ambiente exterior, que eu chamo de "ecológico" ou no ambiente interior dos "indivíduos", que é formado pelo conjunto, mais ou menos vincado de atributos herdados dos antepassados desses indivíduos figurantes do drama da história.

Fora dessas origens causais, só se podem encontrar os motivos casuais, mas estes não são nunca sistematizados em seqüências previsíveis, mas são fatos esporádicos que não se repetem e que só por exceção são registrados.

O bom historiador, que não se limita unicamente a usar a memória e a repetir conceitos alheios, deve mobilizar todos os seus recursos de acuidade de visão e os engrenando com o raciocínio próprio com base na lógica, diagnosticar essas causas, que, por vêzes, aparecem mascaradas, ou não aparecem totalmente.

Assim, dando uma forma mais concreta à tese acima, temos que estudar os ambiente referidos, isto é, o externo e o interno.

Muitas vêzes, vamos encontrar a causa de um fenômeno histórico no ambiente externo ou ecológico, o qual, como sabemos, pode ser geográfico ou social.

Aplicando, pois, a tese à hipótese do *muar*, temos que a causa determinante da produção deste, deve ser o *consumo*, isto é, parte do ambiente econômico e portanto social.

Os demais termos da equação supra, não são determinantes, como o consumo, mas são simplesmente possibilitadores.

Assim, o termo *E*, isto é, ecologia, necessitava ser favorável, de certa maneira, possibilitando a criação do gado *muar*.

Só nas regiões do Baixo Paraná e do Prata, poder-se-iam encontrar descampados próprios, em grandes extensões planas, para aí ser localizada a grande produção de muares, imperativamente requerida pela economia brasileira.

Não existe na América do Sul outra região geográfica própria para a criação de *muars* como essa. Vejamos:

As demais planícies sul-americanas, não apresentavam as características ideais para a criação do muar. Assim, a planície amazônica, que poderia servir, deve ser eliminada do nosso julgamento, pois, além de ser demasiada quente e úmida para a criação de muar, é arbórea e não herbácea, como seria mister que fôsse. A planície nordestina, além de não ser perfeitamente plana é mal coberta de rala, mas contínua e arestosa vegetação da *catinga*, em vez de apresentar uma superfície despida inteiramente, como seria o ideal para a criação do muar.

Além desse quadro geográfico favorável, mas não ideal para a criação do muar, havia a circunstância econômica de não haver “consumo” para o produto. De fato, o açúcar nordestino, que imperou no Brasil nos dois primeiros séculos, produzido no litoral, não exigiu o muar, pois, não requeria transportes. Assim, as planícies do Nordeste, bem como as do Baixo e Médio rio de São Francisco, não foram utilizadas com a criação de *gado muar*. O consumo não exigia! Elas foram utilizadas com a criação do *gado bovino*, exigido pelo consumo nordestino, na alimentação das grandes massas demográficas, e no fabrico do açúcar.

Quando surgiu o ciclo do ouro, já no setecentismo, as planícies do rio de São Francisco só estavam habilitadas à produção de *bovinos*, e o Baixo rio Paraná, com relativa facilidade, desbancou a região do rio de São Francisco, apesar da distância. (Esta não importava quase, pois, a mercadoria se auto transportava).

Pode-se dizer, pois, que com o advento do ouro exigindo o transportes terrestre, houve *consumo* para a mercadoria muar. Esta tinha que ser produzida. Feriu-se, então, o que eu chamo *primeira batalha do muar*, entre o médio São Francisco e o Baixo Paraná. Aquea região foi derrotada e ficou relegada à criação de *gado bovino* e está, a vencedora do prêmio econômico, ficando sendo a região de muar. De fato, a criação de imensos rebanhos de gado se fazia nos descampados platinos, ou do

Baixo Paraná, ou ainda do Uruguai, isso constituindo a fonte de renda das não pequenas populações hispano-americanas dessas regiões, proporcionando-lhe poder aquisitivo, nível de vida, etc. Sem o muar, isto é, sem que essa mercadoria fôsse produzida, vendida e consumida, não haveria nenhum núcleo de colonização hispano-americana, no Baixo Paraná, no Prata ou no Uruguai. Isso quer dizer que se não fôsse o ouro brasileiro, não teríamos tido o Vice-reinado do Prata, com Buenos Aires, Uruguai, Entre Rios, Corrientes, Paraguai, etc. Foi a venda do muar que constituiu a grande fonte de renda para essa imensa região.

Essa renda do muar, a qual já se vinha efetivando no Baixo Paraná, desde a metade do quinhentismo, para as regiões da mineração da prata dos Andes nas colônias hispano-americanas, permitia a fixação no território do que hoje é a Argentina e é o Uruguai, dos incipientes núcleos de população, que, depois, com o desenvolvimento do *ciclo do muar*, graças ao ouro brasileiro, formaram o Vice-reinado do Prata.

A afirmação poderá parecer audaciosa, mas a evidência é tão patente que, ninguém de boa fé, pode contestá-la.

Sim, porque todo e qualquer ente humano, para viver, tem que possuir uma fonte de renda qualquer maior ou menor, que lhe permita um poder aquisitivo e um nível de vida maior ou menor. Se essa fonte de renda se avoluma, também as consequências visíveis e aparentes aumentam proporcionalmente de vulto.

A não ser o muar, qual poderia ter sido o fator da vida em civilização dos núcleos coloniais hispano-americanos do Vice-Reinado do Prata? Eis a férrea evidência do meu raciocínio e da minha conclusão.

Mesmo antes do grande ciclo do ouro brasileiro, o muar platino já era fonte de renda segura para os núcleos coloniais do Baixo Paraná, pois, a mineração andina da prata, exigia transportes, principalmente para o abastecimento das dezenas de núcleos coloniais hispano-americanos que viviam da extração

do argênteo metal. A mineração andina teria proporcionado o apogeu do ciclo do muar platino, antes do advento do ouro brasileiro.

Aconteceu que, quando as minas hispano-americanas declinaram, o ciclo do muar platino, devendo desaparecer com elas, encontrou outra fonte de consumo no ciclo do ouro brasileiro, que foi para a economia platina, então em declínio, uma injeção de sangue novo ou uma transfusão sanguínea.

O ouro foi, no Brasil, o primeiro consumidor forçado do muar sulino.

Depois, com o fim do ouro, o açúcar planaltino, a Baixada Fluminense e depois de tudo isso o café, foram os grandes alimentadores do grande ciclo econômico do muar. Sem o consumo imperativo desses produtos, o ciclo do muar não teria havido.

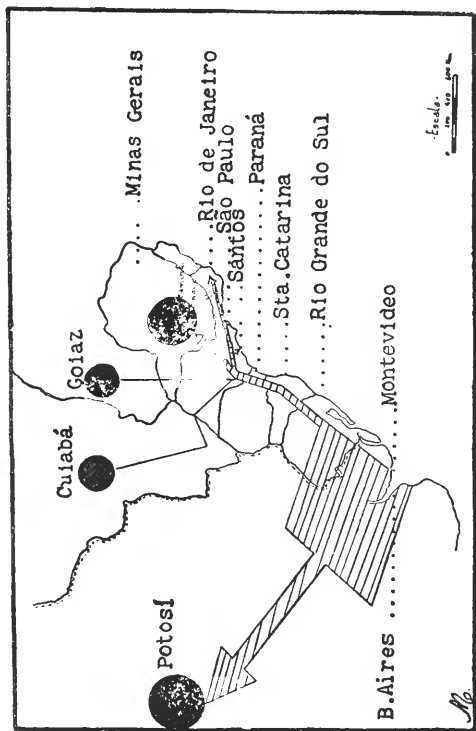
Até o terceiro quartel do século XIX, o ciclo do muar teve grande vigência, pois, o consumo obrigatório para o transporte das mercadorias intercambiadas, determinava a produção.

Talvez a estrada do Rio Grande a São Paulo tenha sido a rota de maior importância, na História do Brasil, pois que, sem ela, não teria havido o Vice Reinado do Prata, o ciclo do ouro, não teria havido o do açúcar paulista, o do café e nem a unidade nacional teria sido levada a cabo.

*

* *

O termo *M*, isto é, mão de obra, para a produção do muar, não teria sido grande, pois a atividade pastoril não requer grande número de indivíduos. Sabe-se que o pastoreio não exige muita mão de obra. A imigração vinda da Espanha e a mestiçagem com o índio regional, fizeram a população, que se agauchou na vida pastoril determinada pelo melo físico e pelo cavalo. O negro ou a importação do africano não foram necessários.



Esquema da Produção, do Transporte e do Consumo do Miar no século XVIII. Relação entre o Miar, a prata de Potosí, o ouro das Gerais, Goiás e Cuiabá.

O pastoreio e a criação do muar também não exigiam grandes capitais, em relação ao grande volume inicial requerido por qualquer ramo de agricultura. Os próprios mineradores, interessados no fornecimento de muares, teriam iniciado o empate dos parques capitais aos criadores, que, depois, graças ao fluxo contínuo de tropas para as regiões auríferas, ter-se-iam apurados no concernente aos capitais.

Quanto ao transporte, outro termo da equação, que possibilita a produção, seria fácil uma vez que o produto se auto transportava e para demandar a região do seu emprêgo e do seu consumo, não necessitava de outra coisa senão tomar o caminho de São Paulo.

Em 1729, foi completada a feitura do caminho ligador das regiões da produção e do consumo.

*

* *

O pastoreio, a criação do muar, com o intercâmbio do mesmo para as regiões do ouro, do açúcar da Baixada Fluminense, do açúcar paulista e do café, até 1875, mais ou menos, já tem sido descrito nas suas minúcias cronológicas, por muitos intelectuais, que abordaram o assunto, analisando-o exaustivamente, de modo que se faz inútil a reprodução de notícias já fartamente sabidas. Não gosto de copiar o já conhecido! Poderei repetir em demasia, mas só o faço de conceitos meus, para o fim de serem mais concretizados no intelecto do estudante.

Esse fenômeno, que eu chamo de *Ciclo do muar*, apesar de tão fartamente apreciado nas suas características, principalmente cronológicas, ainda não foi estudado nas consequências que projetou na vida brasileira, especialmente na evolução política do Brasil.

Assim, devemos mencionar entre as consequências do ciclo do muar:

a) o povoamento e a evolução política, social e econômica dos núcleos coloniais hispano-americanos, entre os quais, Bue-

nos Aires, Montevidéu, Entre Rios, Corrientes, Paraguai, etc., todos pertencentes ao Vice-Reinado do Prata.

Os núcleos coloniais mais distantes, como os da Bolívia, ou Alto Peru, de Mendoza, de Santa Fé, de Córdova ou do Chile, tinham outras causas a impulsioná-los, mas mesmo assim teriam recebido alguma influência, ainda que pequena, do ciclo brasileiro do muar.

b) a política externa brasileira no Prata, desde as lutas setecentistas, em tórno da Colônia do Sacramento e da Cisplatina, até as árduas campanhas contra Lavalleja, Alvear, Artigas, Oribe, Aguirre, Rivera, Rosas, Lopez e outros, já em pleno século XIX.

Quer me parecer que a correlação de causa e efeito dessas duas conseqüências, com o *ciclo do muar*, estão de tal modo evidentes, que não se fazem precisos mais comentários. Não obstante essa clareza, ainda há quem busque outros motivos para as intervenções brasileiras, nas quais se procuram pseudos imperialismos dos nossos políticos. Parece-me que essa questão de imperialismo é inteiramente secundária. Deveríamos preliminarmente definir o que é imperialismo. Que o motivo básico das nossas intervenções no Prata, foi econômico, não se me afigura contestável! Segue-se daí que o imperialismo brasileiro no Prata teve fundo marcadamente econômico.

c) a política interna brasileira no Rio Grande do Sul, principalmente a guerra Farroupilha, com a tentativa de separação dessa província e a fundação da República de Piratini em 1835 a 1845. O enriquecimento dessa região pelo *ciclo do muar*, teria dado à parte sulina da organização imperial, um pêso e um volume desproporcionais às outras partes centrais, anemizadas pelo declínio do ouro e do açúcar nordestino. A força centrífuga, atuando mais na periferia avolumada, teria materializado a tendência de projetar para fora essa parte de volume desproporcionado, como se vê.

d) a possibilitação dos "ciclos econômicos do ouro, do açúcar paulista e da Baixada Fluminense, bem como do café.

Sim, porque, sem o muar platino ou gaúcho, não teríamos tido êsses ciclos econômicos, isto é, não teríamos tido tôda a economia central brasileira, e não teria sido possível o Brasil. A afirmação poderá parecer audaciosa, mas é de evidente clareza, dispensando qualquer espécie de prova. De fato, como o Brasil poderia ter realizado o seu intercâmbio, sem o transporte, pelo muar? Sem exportar suas riquezas dos seus centros auríferos, açucareiros e cafeeiros sem importar o necessário para as suas populações interiores, o Brasil não teria podido viver.

e) a política interna colonial da Metrópole, em relação ao Brasil. Assim, em 1738, o território riograndense foi desmembrado de São Paulo e constituído em Capitania autônoma.

Isso se teria dado, naturalmente, porque a região gaúcha, de onde provinha o muar, havia, com a produção e as vendas desta para as regiões consumidoras ao norte, atingido um tal grau de prosperidade econômica e demográfica (2).

Assim temos que o desmembramento que deu causa ao Rio Grande do Sul foi em virtude do ciclo do muar.

(2) Entre essas conseqüências menores, mais valiosas, figura o enriquecimento individual. Todos ou quase todos os criadores de muares, tendo sempre o produto que lhes era essencial um *consumo* garantido, enriqueceram e puderam acumular grandes haveres.

Serve de exemplo para a afirmativa supra Cristovão de Abreu, cujos testamentos e codicilo eu reproduzo, para que se avalie bem como êsse ciclo econômico encheu de dinheiro os que nêle comungaram.

Eis o documento:

REGISTO DO TESTAMTO. E CODICILHO COMQ. FALECEO O.
CORONEL CHRISTOVÃO PEREYRA DE ABREU

Em nome da Santissima Trindade, Padre, filho, Spirito Santo, três pessoas distintas, e hu só Deos verdadeyro etc.

Saybam quanto este publico instrumto. de Testamto. virem em como no Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil Sette centos e Sincoenta e Sinco annos nesta villa de São Pedro do Ryo grande do Sul, aos dezanove dias do mes de Novembro do dito anno: eu Chris-

tovão Pereyra de Abreu, estando em meu perfeito juizo, doente em húa cama, de donça q. Ds. Nosso Snhor me deu, temendo-me da morte, e dezejando por minha alma na mais acertada via da Salvação, por ignorar o q. Ds. de mim fará, e quando será Servido Levarme pa. Sy, faço este meu tto. na forma Segte. Prymeiramte. em comendo minha alma a Santissima Trindade q. a creou, e rogo ao eterno Padre, pella paixão, e morte de Christo Seu filho unigenito, a queira receber da mesma forma q. recebeo a Sua, estando pa. finalizar a vida na Santa Cruz, e a meo Senhor Jesus Christo, Suplico pella Suas Santissimas chagas, q. já q. nesta vida me fez me. de dar seo Sangue preciozo, e merecimto. de seos trabalhos me fassa a mesma me. na vida q. espera de dar o mesmo delles, q. hé a gloria e pesso e rogo a Maria Santissima Nossa Snra. May de Deos, e a todos os Stos. da celestial corte, com expecialide. ao meo Sto. Anjo da guarda, e ao Santo do meo nome, e a Snra. Santa Anna, e ao Sr. S. Jozé, meos expeciaes protetores queirã rogar, e interceder por minha alma a meu Snr. Jesus Christo, agora, e qdo. a ma. alma Sahir de meu corpo, porque como verdadeyro chrstão, protesto de viver, e morrer na Santa fee catholica, e crer oq. tem e cre a Santa Madre Igreja Romana, e nesta fee espero salvar minha alma, não por meus merecimentos, sim pellos infinitos da paixão, e morte de meo Senhor Jezus Christo: Rogo nesta villa em primro. Lugar a Manoel Lobo dos Stos., e a Manoel de Araujo Gomes, e em Segdo. Lugar, e em 3.º ao coronel Franco. Antonio Cardozo de Menezes e Souza, e em 4.º ao Sargento mor Domos. Gomes Ribeyro: em sima da Serra de viamão, ao Capm. Pedro da Sylva Chaves, e a Jozé Ribeyro da Costa, em São Paulo, ao coronel Franco. Pto. do Rego, e ao Sargto. mor Mathias Alz. vieyra de crasto: em Santos a Bento Borges Chaves: em Pernagua a Domingos Cardozo Lima: em Curitiba, ao Padre Manoel Domingues Leitão, e a Patricio da Sylva Chaves, e ao Doctor Jozé Serino da Fonceca coronel, em Sorocava ao capitão Luiz Teixra. da Sa. na Minas geraes, ao Dor. Bento Fernandes de Oliveira, na cide. de Lixboa, ao capitão Domos. Ferreyra da veiga, e a Seu irmão Jozé Ferreyra da veiga, em Ponte de Lima a D. Antonio de Amorim Pereyra, e na cide. do Ro. de Janro. a Pedro Fagundes varella, e a Lourenço da Cruz Pinto: Meu corpo Será Sepultado na capela de Nossa Snra. da Lapa, q. Serve actualmte. de Matriz desta villa, amortalhado no habito de Nossa Snra. do Carmo de quem sou Irmão professo, aql. capella Serey Levado por meus irmãos terceyros, e tudo o mais q. necesro. for, digo por meus irmaons terceyros, em acto de enterro, e mais Irmandades q. forem a beneficio de meus testamentros., e tudo o mais q. necesro. for pa. meu interro, e funeral, Missas de corpo presente e offos. deixo a eleissão dos dos. meus testamentros. dando a todos os q. me acompanharem assim Sacerdotes como Irmandades as esmolas, e expor-

tulas costumadas. Deixo por minha alma mil missas de tença, q. serão dittas em o Convento de Nossa Snra. do carmo da Cide. do Rio de Janro., no altar do S. Smo. Sacramento, por ser Privilegiado, dando lhe meus testamentos. aos religiosos q. as dicerem, a esmola costumada. Deixo mais mil missas pellas almas do Purgatorio, em descargo de minha consciencia, as quaes Serão destribuidas por meus testamentos., Segundo Suas vontades, em forma q. sejam dictas como toda a brevide. Sendo a esmola, segundo costume adonde forem dittas. Deixo, e hé ma. vonte. se diga por minha alma, húa Missa quotidiana, no convto. de S. Antonio da Cide. do Ryo de Janro., pa. cuja concervação hé tãobem ma. vonte., q. dos rendimtos. da minha extancia de cima da Serra, a pessoa q. nella subceder, ou meos testamentos. apliquem a esmola q. somár segundo o estillo commum porq. se paga, qualquer missa dando a da. esmola, ao cindico da ordem por ser este oque custuma receber as esmoas dos Religiozos, e no cazo q. esta ma. disposição encontre algúa formalide. dos dos. meus testamentos., ou a pessoa q. Subceder nella, me mandar dizer Sempre a da. missa, ou outra qualquer Religião, Sahindo a esmola della dos reditos da ditta Fazendo q. se arendará ou concervará na melhor forma q. ser possa em tal forma q. senão falte a esta cluzula de meu testamento. Declaro q. sou natural de Ponte de Lima, Archebispado de Braga, filho Legitimo de João de Abreu de Fiqueredo. e de D. Leonor de Amorim Pereyra. Declaro q. fuy cazado na cide. do Ro. de Janro. com D. Clara de Amorim q. já hé deffunta, do qual matrimonio tive dous filhos hú varão por nome Antonio Pra. de Abreu, e húa femea por nome D. Leonor de Amorim Pra. q. se acha viuva, e ambos, moradores no Serro do Friq. declaro q. estando, digo, declaro q. emtodo o monte de meos bens se achão os seguintes: na villa de Ponte de Lima, huma morada de cazas, e as fazendas q. se achão ribeyra abaixo, e Ribeyra a Cima e em funtão húa quinta com varias fazendas anexas, e em S. Maria de Saá, hua quintal chamada a Cruz da Pedra, e refoyos hú prazo, de livre nomeação, a qual quinta nomeyo em meo subrinho Dom Antonio de Amorim Pereyra, Subcedendo nella pr. ser Livre, e nos q. forem de vinculo succedera quem digo mu filho por lhe pertencer a da. successão por dirto. e cazo q. as das. fazendas, e bens se achm com algum empenho, hé ma. vonte. se dezempnhem com Liquido de quatro mil cruzados, q. se achão na cide. de Lixboa, em poder do Capitão Domingos Ferra. da veyga, ao qual mandey ordem pa. a da. aSista, como tãobem no cazo não chegue a da. quantia posso Suprir com toda ql. qr. quanta. q. precizo for pa. o do, dezempenho, aqm. ordeney passace Letra de toda ql. quer aSistencia sobre mim a pagar na cide. do Rio de Janeyro, ao que darão meus testamenteyros, ou Erdeyros inteiro cumprimento. Declaro que alem das cazas q. acima declarey as quaes são de vinculo posuo outra morada de

caza livres na mesma villa de Ponte de Lima, e em Funta, varios bens livres, e em Sá posuo outros bens Livres, os quaes se tinham obrigados para tenças de duas Irmans do meu sogro, que se achão religiozas no convento de Val de Pereyras, com a condição de que morrendo estas, se vincularião os dittos bens na quinta da Cruz da Pedra asima declarado: Devem-me meus testamenteyros digo devem meus testamenteyros fazer purificar, para que sendo as ditas religiozas mortas se cumpra na forma sobre ditta: Declaro q. todos os bens Livres q. se acharem em Portugal, os deixo a Dom Antonio de Amorim meu Sobrinho, e na falta deste, aqm. por direyto entrando nos dittos bens Livres húa morada de cazas em Ponte de Lima na rua das Pereyras as quaes mandey comprar por meu pay por preço de hum conto, cento, e Sincoenta mil reis, por cuja razão me pertence, sem que a arematção q. nellas fez hum filho de Diogo Pereyra, arematando-as como pertencentes a meu Pay, sendo aliaz minhas pello titullo asima, mayormente não tendo eu sido herdeyro de meu Pay. Declaro que se fez Sua Magestade que Deus guarde a merce da ametade dos Direitos de Registo de Curytiba, por tempo de doze annos, que tiverão principio do dia q. contar da ordem que tenho em meu poder a conta dos quaes tenho recebido, oq. contar dos conhecimentos emforma, e o mais que tiver rendido, e for rendendo hade constar pellos Livros do mesmo registro, de que tem sido Provedor thé o prezente José Serino de Afonseca coronel, e meus testamenteyros, averiguarão estas contas, com toda a individuação, com advertencia, que tenho passado a varias pessoas ordens para se encontrar nos direytos na mão do Provedor Luiz Teixra. em Sorocava, que a estas se lhe dará seu vigor, assim como se dará o mesmo vigor, a húa letra q. a poucos dias passey ao Capitão Manoel de Araujo Gomes, sobre o Provedor da Fazenda Real de Santos, da quantia de hum conto, e tantos mil reis: Declaro que posuo húa Fazenda em Sima da Serra de Viamão, de gado vacum, e cavalos, chamada a Estancia grande, com os animaes q. nellas se acharem da minha marca, na qual estão tãobem dous escravos chamados Antonio e Alexandre. Declaro que na Cide. do Ryo de Janeyro, se achão oito mil cruzados, em poder de Pedro Fagundes, a saber Seis para cobrar da Fazenda Real da da. Cidade, por hum conhecimento, emforma da Provedoria de Santos, e douz mil cruzados de húa Letra passada pella Provedoria desta Expedição, sobre a mesma Procedoria da cidade, do Ryo de Janeyro. Declaro que em meo poder se achão dous escravos, hú por nome Francisco mulato ao qual passarão meus testamenteyros logo que eu fallecer carta de Liberdade, e outro por nome Antonio, o qual dando seis mil reis, digo o qual dando cem mil reis, aos dittos meus testamenteyros, lhe passarão Carta de Alforria. Declaro q. na Cidade do Ryo de Janeyro tenho húa escrava may do diot Tijuco possuinha meu Irmão, húa Fazenda, cha-

mada do curral, a qual Fazenda me está obrigada a Saptisfação de quatro por sinco mil cruzados, que tanto paguey pello ditto meu Irmão, a saber ao Doutor Manoel Freyre Batalha, Seis centos mil reis, a Antonio Manoel Seis centos mil reys: oitenta mil reis que lhe mandey da Villa Rica por Jozé Alvares Maciel: Húa parcella de roupas, que lhe mandey da cidade do Ryo de Janeyro, dez doblas que gastey na condução do ditto meu Irmão do Tijuco, para o hospital de Nossa Senhora do Monte do Carmo do Ryo de Janeyro; oito doblas que paguey de gastos ao mesmo hospital, duzentos, e sincoenta mil reis, que lhe mandey fazer por via de Jozé Ferreyra de Brito; Hum mulato Sapateyro ainda rapaz, que lhe mandey do Ryo de Janeyro, húa negra por nome Clara, que a força tirou o dito meu Irmão de caza de meu Genrro Miguel Plz. Declaro que tenho tido varios negocios com varias pessoas, cujas contas estão para ajustar, havendo, nella hua grande com meu genrro Miguel Gonçalves, de que lhe passey hun credito em que se hão de abater, duzentos novilhos que carregou na ditta conta, postos no registo, e senão entregarão, e outros creditor que lhe passey para cobrar, e liquida que sejar a conta com toda a clareza, se pagará o resto aquem dyretamente pertencer. Decaro que tenho mais duas contas grandes, com os herdeyros de João Trupe, Ingez assistente na cidade de Londres, ja falecido, os quaes se achão muito embaraçados, e outra com Antonio Vilela, e outros Socios contrahida na nova colonia em que os alcanço em custas, pellas muitas perdas, e suprimentos que fiz com o meu dinheyro, a alheyo, alem de hú particular que tive com Antonio Vilela, e outros mais que tive com varias pessoas, e com elle, os quaes ajustadas que seão quero ser embolçado, doque se me dever, e da mesma forma pagar eu se alcançarem. Declaro que a mim se me deve varias dividas, por escrypturas, e creditos, pellos quaes haverão meus testamenteyros, ou herdeyros seos pagamentos, assim como muitas sem clarezas, das quaes sendo certificadas meus testamenteyros, ou herdeyros, sendo de pessoas fieis, dignas, estarão por seus juramentos, aliaz a defenderão, athé sua cobrança. Declaro que tambem devo algumas dividas, por creditos, e sem elles todas as vezes, que os dittos meus testamenteyros, ou herdeyros, lhe forem apresentadas as taes clarezas, as saptisfarão, e não as havendo sendo pedidas por pessoas verdadeyras em quem senão possa presumir dolo, e se estará por seus Juramentos. Declaro que eu tenho feito hum tracto, com o Coronel Francisco Antonio Cardozo, de lhe mandar saptisfazer na cidade do Ryo de Janeyro, a quantia de quatro centos Sincoenta e Sinco mil reis, a pagar da Letra da Fazenda Real, que para em poder de Pedro Fagundes, e receber a ditta quantia o Tenentes coronel João Antunes Lopes Martins, pagando-me o do. coronel Letra para pagar a seu Irmão Francisco Cardoso, na cidade de São Paulo, a mesma quantia do producto

da Tropa que conduzio, pertencente ao do. coronel, pello qual tracto hé minha vontade que estejam meus testamenteyros. Declaro que suposto asima digo, que meus testamenteyros, do rendimento da Fazenda de Sima da Serra, mandem dizer hua missa quotidiana, na Cide. do Ryo de Janeyro, no Convento de Santo Antonio, a dita clauzula arrevogo na forma seguinte, e hé que na dita Fazenda, por eor ser bens Livres, sucederá meu subrinho Dom Antonio, e do seo rendimento, me mandará rizer hua missa quotidiana, adonde elle mais quizer, e for sua vontade.

Declaro que hé minha vontade, que dos meus bens, e dos mais bens parados delles, se dará a quantia de dinheyro que necessario for, para meter religioza em hum dos conventos do Ryo de Janeyroí a húa das filhas do Alferes Francisco Manoel de Souza, e Tavora, a eleição da ditta menina, e cazo que esta não queira ser Religioza, se lhe dará a mesma quantia, que se costuma dar m qual quer dos conventos, por seu estado de casado, caso o fassa com pessoa de gravidade, e não o fazendo, se lhe não dará coiza algúa. Declaro que tenho feito varias promessas a varias Santos, a saber ao Santissimo Sacramento desta villa seis mil, e quatro centos. A nossa Senhora da Lapa dos Navegantes desta villa, Sincoenta mil reis, que se pagarão por meus bens. Declaro que hé minha vontade dem meus testamenteyros ao Reverendo Frey Gonçalo Villela cem mil reis de esmolla, para que este as applique para as obras que intenta nesta villa, e cazo que as ditas obras não tnhão feito, serão appli-Anna Maria, filha de Antonio Villela, mulher de Caetano Jozé da Costa, cados para o vistuario do dito Padre. Declaro que sou Padrinho de: a qual deixo de esmola cem mil reis, para ajuda do dote de húa de suas filhas, que ella elleger. Declaro que todos os meus serviços, que tenho feyto a Sua Magestade, assim como tambem os rendimentos dos direyts. do Registro de Coritíba que se vencerem athé, se finalizar a graça que do mesmo Senhor alcançey, e da mesma forma todos os demais Livres, que me ficarem depois depagar as minhas dividas, e legados, os deychos a meu sobrinho Dom Antonio Morim Pereyra, com a obrigação de fazer este na Villa de Ponte de Lima, hum Hospicio de religiosos mendicantes, ou na suas vezinhanças, de doze religiosos, com a condição deq. hú dos ditos religiosos me dirá húa missa quotidiana por minha almã, e tenção, com a condição de que o ditto meu Subrinho será obrigado a asezir com aquella esmola que vir hé necessaria, para a ajuda do substento dos ditos religiosos.

DeDeclaro, que por falecimento do do. meu Subrinho passarão os dittos bens com os mesmos encargos, a pessoa em quem meu Subrinho nomear, e no cazo que o ditto meu Subrinho faleça abestentado, passarão os dittos bens com os mesmos encargos do ditto meu Subrinho. Devestydos com duas camizas dos melhores a eleição do ditto Manoel Gar-

claro que da roupa de meu uzo deixo a Manoel Garces dos Anjos dous cez. Declaro que os meus Testamenteyros, alem da vintena, que lhe hé premetido por direyto, lhe deixo mais dez por cento, que haverão da importancia dos meus bens.

Declaro que aos dittos meus testamenteyros, os haja por abonados, e verdadeyros, e lhes dou todos os meus poderes, que por direyto lhe possa dar, para que em meu nome, possão tractar desta minha Testamentaria, com aquelle zello e cuidado, que como ataes lhe hé pello mesmo dyreito incumbido. E para saptisfazerem meus legados, e darem cumprimentos a tudo o que neste meu testamento ordemno, torno a pedir aos Testamenteyros acima declarados nesta villa, em prymeiro Lugar a Manoel Lobo dos Santos, a Capitão Manoel de Araujo Gomes, ao Coronel Francisco Antonio Cardozo, ao Sargento mór Domingos Gomes Ribeyro, e ao Doutor Francisco Moreyra da Cruz, aquem agra nomeyo, e a todo os demais, nas demais artes nomeados, que por serviço de Deos, e por me fazerem merce, queirão tomar conta desta minha Testamentoria, e tractar della com o zello que eu fizera por qual quer delles, e por cada hum insolidum, dou os poderes como acima fica ditto, e separa avidade deste meu testamento faltar algúa clauzula ou requizitos expressoa em direyto as hey aqui por declarados aSim como derrogo todas, e quaes quer que encontraram o mesmo direyto, e por quanto isto hé a minha ultima vontade, pesso e rogo as Justissas de Sua Magestade, cumprão e fassão Cumprir todo o determinado neste meu Testamento, as quaes justiaças applicarão, aos dittos meus testamenteyros, ao espasso de sinco annos para dar cumprimento ao determinado neste meu Testamento, visto ser-lhes precizo pa. o seu cumprimento o ditto tempo, e por menão achar capaz de fazer, e assignar este meu Testamento, pedy, e roguey ao Douaano et. supra me assigno, a rogo do Testador, visto o seu impedimento tor Francisco Moreyra da Cruz, que este por mim o assignace: dia e me assigno // Francisco Moreyra da Cruz // Alexandre Cardozo de Menezes // Francisco Pinto de Va. Lobo // Francisco Manoel de Souza Tavora // Manoel Geraldés Pinto // Manoel Garces dos Asjos // José da Sylvia Pacheco // Thomas Gomes de Almeyda // Aprovação // Saybam quantos este publico instrumentos de aprovação do Testamento, e ultima vontade, virem que no Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil Sete Centos e Sincoenta e 5 annos, aos dezanove dias do mes de novembro do ditto anno, nesta villa de São Pedro do Ryo grande, em cazas de morada do Coronel Christovão Pereyra de Abreu, honde eu Tabellião ao diante nomado fcy chamado, e sendo ahy digo, e sendo aly acheý doente de camma ao sobre ditto Christovão Pereyra de Abreu, de doença que Deus lhe deo, mas em seu juizo perfeito, e entendimento, segundo o parecer de mim Tabelião, a respeito das repre-

zentações que me deu, ou perguntas que lhes fis e logo das suas mãos me forão dadas estas quatro fohlas de papel, escriptas com oito Laudas thé donde dey principio a esta aprovação, dizendo que era o seo solene Testamento, o qual mandará escrever, pello Doutor Francisco Moreyra da Cruz, e que pello não poder assignar, lhe rogara o fizece por elle, o que com efeito fisera junto com as testemunhas ao pé do ditto Signal assignadas, e que queria se cumpriçe, e guardace, assim, e de maneyra, que no ditto Testamento se continha, e declarava, por estar contheuda a seu gosto, de pois de lhe ser lido diant das dittas Testemunhas, o qual pello achar Limpo sem borão, ou coiza que duvida fassa, o provey tanto quanto aprovar posso por rezão do meo officio, e numerey, e rubriquey, cm meo sobre nome // Ozorio, e de que fiz esta aprovação assignou por o ditto Testador, o Doutor Francisco Moreyra da Cruz, por lo assim rogar, e não poder assignar, sendo a tudo testemunhas presentes, o Alferes Francisco Pinto de Va. Lobos, o alferes Alexandre Cardozo de Menezes, o Lecencado Mauricio da Costa, Thomaz Gomes, Jozé da Sylvia Pacheco, o Alferes Francisco Manoel de Souza Tavora, Manoel Garces dos Anjos; todos de mayor, e reconhecidos de mim Tabelião Ignacio Ozorio Vieyra, que o escrevy e assigney em publico, e razo, em o ditto dia, mes e anno recto declarado // Em testemunho de verdade // Lugar do Signal publico // Ignacio Ozorio Vieyra // Arrogo delle Testador, visto seu impedimento, Francisco Moreyra da Cruz // Alexandre Cardozo de Menezes // Francisco Pinto de Va. Lobos // Mauricio da Costa // Manoel Garces dos Anjos // Jozé da Sylva Pacheco // Francisco Manoel de Souza Tavora // Thomaz Gomes de Almeйда // § Aos vinte e dous dias do mes de Novembro deste anno de mil sette centos sincoenta e sinco, me entregou o coronel Francisco Antonio Cardozo de Menezes, e Souza este Testamento com que faleceo na vida prezente Christovão Pereyra de Abreu, e me entregou feichado, e lacrado, com seis pingos de Lacre incarnado, por banda, cozido com outros tantos pontos de retroz verde, e aprovado pello, Tabelião Ignacio Ozorio, e abrindo-o achey estar escripto em sinco meyas fohlas de papel, sem borrão interlinha, ou couza que duvida fassa, e estar conforme a sua aprovação, pello que mando se cumpra como nelle se contem, registese. Villa do Ryo grande de São Penro, hera ut Supra // Manoel Francisco da Silva // § Não aceyto porque tenho contas com a Fazenda Real, de que fuy Thezoureiro neste Estabelecimento, e de prezente as estou dando. Ryo grande, a vinte, e dous de Novembro de mil Sette Centos Sincoenta, e Sinco // Manoel Lobo dos Santos // § Registado Cumprace // Lobo // § Registado a fohlas Secenta e oito, aq. se obrigou cummrir o Testamenteiro, o Capitão Manoel de Araujo Gomes. Villa de São Pedro do Ryo grande a vinte e tres de Novembro de mil Sette Sentos, Sincoenta,

e Sinco // Francisco de Lima Pinto // Registese nos Livros da Provedoria como se requer // Moreyra //. § Condicio.

Em nome da Santissima Trindade, Padre, Filho e Espirito Santo, três Pessoas distintas, e hum só Deos verdadeyro. // Saybão quantos este publico instrumento de codicillo virem em como no Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jezus Christo d mil, Sette centos, Sincoenta, e Sinco annos, aos vinte e hum dias do mes de Novembro do ditto anno. Eu Christovão Pereyra de Abreu, estando em meu juizo, e entendimento claro que Deos Nosso Senhor me concedeo, prostado em húa cama de enfermidade gravissima, considerandome quaze nos ultimos termos da minha vida, e quaze a morte, dezejando por minha alma no verdadeiro caminho da minha vida digo no verdadeyro caminho da Salvação, por ignorar, ouque Deos de mim fará ou quando será servido aliviarme das penalidades deste valle de Lagrimas, para que melhor se declare, a minha ultima vontade, no testamento que fiz aos dezaneve dias deste prezente mez e anno, fasso este codicillo q. na parte delle terá forças de testamento, como se verdadeyramente o fosse na forma, e maneyra seguinte. § Primeyramente torno arogar, e emcomendar minha alma a Trindade Santissima, q. a creou por ser Ds. verdadeyro digo a Trindade Santissima, que a creou, pedindo ao eterno Padre, pela morte, e Paixão, e infinitos merecimentos de seo filho unigenito, a queira com o mesmo affecto, com que recebo a de Christo bem nosso quando expirou, no madeyro da Santa cruz, e pesso ao mesmo Senhor que pellas suas Santissimas chagas, ja que nesta vida me fez a merce, dar seo preciozo sangue por me salvar, queira tambem na vida imortal que espero dar-me o premio de tantas penas, quantas por padeço. Rogo a Maria Santissima, e a todos os Santos e Santas da corte do Ceo, com especialide, ao Senhor São Jozé, e a Senhora Santa Anna meos especiaes advogados, e protectores, ao Santo de meo nome, queirão por mim interceder, e rogar a meo Senhor Jezus Christo, propstendo, como verdadeyro Catholico, crer, viver, e morrer como verdadeyro ohristão, crendo em todos os artigos da Santa fee, e em tudo o que cre, e manda crer a Santa Igreja catholica Romana, e com esta viva fee, espero Salvar a minha alma, não por meos proprios merecimentos, mas sim pellos da vida morte paixão de meo Senhor Jezus Christo aquem com o intimo de minha alma recorro. E por quanto no ditto meo Testamento que acima declaro fiz no dia dezanove deste prezente mez, e anno, deichey de declarar, com especialide, alguas couzas conducentes para validade do ditto Testamento, e descargo de minha consciencia, por na ditta ocazião o não poder saber fazer eu, e me olvidar de alguas couzas, que agora me lembrão por este preze. codicillo Hé a minha ultima vontade declaralas na forma seguinte, pedindo as justiças de Sua Magestade lhe queira dar, e mandar dar verdadeyra execução na

forma seguinte: Declaro que no ditto meo Testamento declarey tinha oídonazado na cidade do Ryo de Janeyro, com Donna Clara Maria de Amorim Bezerra, e que do ditto Matrimonio, tinhamos tido dous filhos, hú varão por nome Antonio Pereyra de Amorim, e hua femea por nome Donna Clara digo Donna Leonor de Amorim Pereyra digo Donna Leonor de Amorim Bezerra, que ainda se achão vivis, e moradores no Serro do frio os quaes devião Subceder como meos legitimos herdeyros nos assim o podia fazer, por terem cido adquerido a mayor part delles, em bens vinculados, deichando todos os demais que forem Livres por intender servisso del Rey, em meu Subrinho Dom Antonio de Amorim com os incargos que nelles vinculava ao ditto meu Subrinho, porem como meo animo não hé gravar aos dittos meus herdeyros e a minha conciencia, por este meo codicillo declaro o ditto Testamento, nesta parte na forma seguinte.

Declaro que hé minha ultima vontade, não dezerdar aos dittos meos filhos em couza algúa que repugnem as mais solidas Doctrinas de direyto, por cuja razão, cazo que a ditta minha declaração testamentaria repugnem o direyto hé minha ultima vontade, que não podendo o ditto meo Subrinho Dom Antonio, Suceder nos bens Livres nelles succedão os dittos meos filhos, Succedendo nelles na forma do mesmo direyto, com todos os encargos, que no ditto meo Testamento declarey: Hé porem sempre minha ultima vontade, que o ditto meu Subrinho Dom Antonio de Amorim suceda em todos os prazos, que forem de Livre nomeação em toda a parte de minha terça, que por diryto me tocar, pagos todos os legados, que neste Testamento declaro digo pagos todos os legados, que no Testamento declaro. Declaro que Balthezar de Amorim, deichou em sua vida hum legado a minha mulher Donna Clara Maria de Amorim, com certos encargos, cujo traslado de Doação, se acha lançada em húa das notas dos Tabeliaens da cidade do Ryo de Janeyro, com a obrigação declarando digo, com a obrigação detal, ou qualidade de missas, ou o que melhor constar da ditta Doação. Declarando na mesma Doação, que por morte da ditta minha mulher poderia este nomear em quem muito lhe parecece, e no cazo, que esta não nomeace, e legava a mim faculdade para eu nomear, cujos bens se achão hoje em administração, e poder dos herdeyros de Rodrigo de Freytas, e para que possão tornar ao seo pristimo estado, por este meu codicillo, e ultima vontade nomeyo ao ditto legado, em meo filho Antonio Pereyra de Amorim, aquem pesso fassa toda a deligencia, para poder por em clareza esta minha dicha, e mande cumprir com forme a primeyra vontade do primeiro Legatario, E por quanto hé esta minha ultima vontade rogo aos ministros de Sua Magestade, e as Justiças aquem por direyto pertencer o conhecimento de meo testamnto e deste meo Codicillio, a fassão inteiramente cumprir, e

guardar na forma sobreditta e por não poder escrever, pedy e roguey ao Doutor Francisco Moreyra da Cruz que este por mim fizece, e por mim assignace, dia mes e anno, ut. Supra etc. a rogo do testador visto não poder fazer Francisco Moreyra da Cruz // Manoel Garces dos Anjos // Jozé da Silva Pacheco // Ignacio Xavier Mariano // Hyeronimo Soares de Siqueira // João Chrisostoma de Andrade // § Aprovação de condicillio // Saubas quantos este publico instrumento de aprovação de condicillio, e ultima vontade virem, que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jezus Christo de mil Sette Centos e Sincoenta e Sinco annos, aos vinte e hum dias do mes de Novembro do ditto anno, nesta villa de São Pedro do Ryo Grande, em cazas de morada do coronel Christovão Pereyra de Abreu, onde eu Tabelião ao diante nomeado fuy chamado, e sendo ahy, achey ao ditto coronel Christovão Pereyra de Abreu, aonde eu Tabelião digo Christovão Pereira de Abreu, doente de cama de doença que Deos lhe deo, mas em seo perfeito juizo, e entendimento, segundo o arecer de mim Tabelião, conforme as respostas, que me deo, a perguntas que lhe fiz, e logo das suas maons, asminhas me fôrão dadas, estas duas folhas de papel com tres laudas escriptas, e nas costas da mesma donde dey principio a esta aprovação, dizendo-me era seu condicilio que depois do seo Testamento havia mandado fazer de algúas couzas que mais lhe lembrava, e que para validade delle queria lhe aproyce, o qual havia mandado fazer de algúas couzas, que nelle vay incluido pello Doutor Francisco Moreyra da Cruz, e que por não poder assignar, lhe rogava, por ele assignace, e que depois de escripto lhe lera, e por estar entudo aseu gosto, queria e hera contente, se cumprisse tudo quanto neste havia declarado, o qual pello achar limpo e sem emenda ou borrão, thomey e aprovey tanto quanto posso, por razão do meo officio, e o numerey, e o rubiquei com o meo sobrenome // Ozorio // Sendo a tudo testemunhas presentes, o Alfares Alexandre Cardozo de Menezes, Manoel Garces dos Anjos, Jozé da Sylvia Pacheco e o Reverendo Padre Manoel da Cruz, e o Reverendo Padre Frey Gonçalo Villela, todos reconocidos de mim Tabelião Ignacio Ozorio Vieyra, que a escrevi, e assigney em publico e razo declaro que pello Testador não saber assignar por não poder, o fez a seo rogo o Doutor Francisco Moreyra da Cruz Subdito Tabelião o escrevy // Em testemunho de verdade // Lugar do Signal publico // Ignacio Ozorio Vieyra // Arogo delle testador, visto seo impedimento // Francisco Moreyra da Cruz // Manoel da Cruz Gomes // José da Sylva Pacheco // Manoel Garces dos Anjos // Frey Gonçalves Villela de Jesus Maria // Alexandre Cardozo de Menezes // § Aos vint, e dous dias do mez de Novembro do anno de mil Sette centos, Sincoenta, e Sinco, me entregou o coronel Francisco Antonio Cardozo de Menezes, e Souza, este Codicillio, com que falleceo da vida presente, o

Outras conseqüências menores, mas igualmente valiosas se fizeram sentir, dando ao ciclo do muar uma importância não pequena.

Este teve na extração do ouro, na produção da Baixada Fluminense, no açúcar paulista, no café brasileiro, em geral, a mesma função básica que o apresamento seiscentista teve, em relação à produção do açúcar nordestino.

E' porisso que eu acho que a importância do "*ciclo do muar*" não é menor que a do apresamento.

Com êste, o "*ciclo do muar*" tornou possível tôda a vida nacional, durante século e meio.

coronel Christovão Pereyra de Abreu, e me entregou fechado e Lacrado com seis pingos de Lacre encarnado por banda, cozido com seis pontos de retroz verde, e aprovado pello Tabellião Ignacio Ozorio Vieyra, e abrindo-o achei estar escripto em tres meyas folhas de papel, sem borrão, interlinha, ou couza que duvida fassa, e estar conforme sua aprovação pello que mando se cumpra, como nelle se contem, e registre. Villa do Ryo Grande na hera ja ditta // Manoel Francisco da Sylvia // § Registrado a folhas setenta e tres, que se obrigou cumprir o Testamenteyro, o Capitão Manoel de Araujo Gomes, Villa do Ryo Grande de São Pedro, a vinte e tres de novembro de mil Sette centos, e Sincoenta, e Sinco // Francisco de Lima Pinto // Registrado Cumprace // Lobo // Registe-se nos livros da provedoria como se requer // Moreyra //.

Do Livro "Patentes e Cartas Régias", Folha 123 v.

CAPÍTULO VI

O CICLO DO AÇÚCAR PAULISTA

Eu localizo o pequeno ciclo do açúcar paulista, no tempo de 1760 e 1860, mais ou menos, isto é, quando o ciclo do ouro estava no seu apogeu, no seu declínio e, em vias de extinção.

A princípio, isto é, nos fins da época aurífera, a lavoura canavieira paulista produziu o açúcar e a pinga para abastecer as opulentas populações das Gerais. É certo, estas recebiam, pelo “Caminho Novo”, o abastecimento em açúcar e pinga, da Baixada Fluminense, então no climax da sua produção. Mas, as Gerais eram muito extensas e, muito povoadas de gente de elevadíssimo poder aquisitivo e do alto nível de vida. Elas não podiam ser só tributárias do Rio de Janeiro, pelo “*Caminho Novo*”, como facilmente se depreende, formavam uma enorme zona que se distanciava daquela via de comunicação, que a tornava tributária da Baixada Fluminense, como já dissemos acima, e a qual se debruçava sobre a Mantiqueira, nas lindes da Província paulistânica. Constitui essa zona, a parte das Gerais que hoje chamamos de Sul de Minas e a parte que chamamos de Oeste de Minas, nos vales dos rios Grande e Sapucaí. Talvez isso totalizasse 200.000 habitantes, dos 600.000 que tinham as Gerais, no fim do século XVIII.

O transporte feito pelo luar equivale ao transporte marítimo feito à vela, no qual a distância é o fator decisivo na elevação dos fretes que pesam sobre as mercadorias. Assim, quanto mais longe as distâncias do transporte, mais elevado

é o custo do mesmo e a proporção é tão grande que torna proibitivo o consumo das mercadorias produzidas à grande distância.

Quanto menor fôr a distância separadora do local da produção ao local do consumo, o produto terá o seu custo diminuído.

Sim, porque o transporte animal era caríssimo, regulando o seu custo em Cr\$ 4,38, enquanto que a ferrovia transporta por Cr\$ 0,20 e Cr\$ 0,30, a tonelada-quilômetro. (V. neste livro o "*Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil Colonial*", D. Myriam Ellis).

Essa conclusão está de acôrdo com os dados oferecidos pelo Prof. Taunay, tirados de Echwege. O custo do transporte no lombo do burro conclui que êle ficava, por tonelada-quilômetro, em cerca de Cr\$ 4,38, enquanto que o transporte ferroviário atual fica à razão de Cr\$ 0,25 a 0,30 por tonelada-quilômetro. Com isso, o açúcar tinha que ser consumido com o menor transporte possível pois pelo contrário o seu custo se tornaria proibitivo (1).

Dessa maneira, temos que a Baixada Fluminense, mesmo ligada as Gerais, pelo "Caminho Novo" e pelo "Caminho Velho", não podia supri-las com seus produtos, pois ficava muito longe da parte Oeste e Sul das minas, com cerca de 400 a 450 quilômetros de percurso médio; enquanto que essas partes mineiras eram ligadas à Província de São Paulo pelas passagens do Jaguarí, em Atibáia e pelo morro de Gravy, em Mogy Mirim, com cerca de 120 quilômetros de percurso mé-

(1) Em média, o custo do transporte obedece atualmente aos seguintes delineamentos:

Em vias férreas: de 250 a 300 réis a tonelada quilômetro.

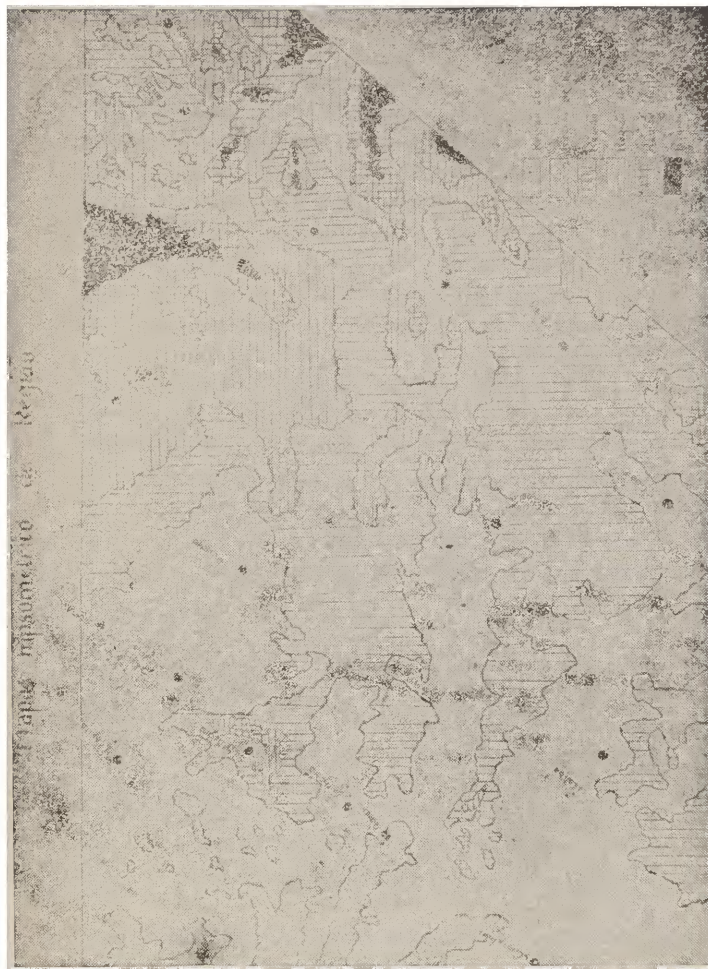
Em via de rodagem: com pizo de terra de 750 a 900 réis a tonelada-quilômetro;

com pizo de asfalto de 500 a 600 réis a tonelada-quilômetro.

Em vias marítimas a vela: 270 réis a tonelada-quilômetro.

Em vias marítimas a vapor: 10 a 12 réis a tonelada-quilômetro.

(Ver trabalho sobre o transporte neste Boletim de D. Myriam Ellis).



dio. Isso se pôde vêr pelos Mapas de Daniel Pedro Müller, de 1837 e de dois anteriores, que são do fim do século XVIII, um dos quais de Bernardo José de Lorena, reproduzidos na Coletânea do Prof. Taunay.

Com isso, temos que, seria muito mais barato para a grande zona das Gerais, a qual não tinha direta comunicação com a Baixada Fluminense, abastecer-se de açúcar e de aguardente, nos centros paulistânicos do Planalto, que assim poderiam alimentar a sua economia, no fim do século XVIII e na primeira metade do século XIX, associando-se ao opulentíssimo ciclo do ouro e ao nascente ciclo do café.

Essa concorrência econômica entre o Planalto paulistânico e a Baixada Fluminense, teria sido vencida pela Paulistânia, que assim teve para a sua produção açucareira, um grande mercado de consumo, o qual para ela representava uma dupla vantagem, além de ter sido magnífica fonte de riqueza:

- a) fazer incidir a sua indústria agrícola de açúcar, com seu intenso comércio de muares, os quais, embora vindos do extremo sul, eram intercambiados em Sorocaba, nas suas feiras, formando uma outra indústria, a dos transportes, a qual era grandemente paulista.
- b) não obrigar a ser completamente observada a velha autarquia paulistana, que assim, não se via forçada a usar em grande escala o Caminho do Mar, pois que o mercado de consumo, para sua produção açucareira, continuava a ser na sua maior parte, as regiões de Serra acima. Só uma pequena parte da produção açucareira do Planalto era encaminhada para Santos, para ser exportada para o Sul, creio que para o Prata, o único mercado externo provável, como adiante veremos. Isso só se deu no século do ouro. Depois foi diferente, como adiante se verificará.
- c) constituir um nascente capital, para o ciclo do café, ou antes, para a formação da lavoura cafeeira, que

se iria estender pelo Oeste paulista. De fato, não se pôde compreender que os paulistas se hajam atirado à formação da lavoura de café, sem um capital inicial, previamente conseguido no Planalto. Este capital teria sido conseguido, em grande parte, pelos lucros do pequeno ciclo do açúcar planaltino.

Assim, o açúcar paulista, no fim do século XVIII e no princípio do século XIX, teria tido 5 mercados de consumo, fóra do Paulistânia: (A sua exportação por Santos não era pequena) (2).

- a) maior dêles nas Gerais, via Atibáia, Gravy, etc., com cerca de 200.000 consumidores, estabelecidos em média de 120 a 200 quilômetros da região da produção.
- b) Goiaz, via Franca, etc., com cerca de 50.000 consumidores, ligados ao centro de produção planaltina, pelo caminho aberto por Luiz Pedroso. Não teria sido possível a êsse núcleo consumidor receber açúcar de outra procedência.
- c) Mato-Grosso, via Araraítaguaba, pelos rios Tietê, Paraná, Pardo, Taquari, Paraguai e Cuiabá, com

(2) Relativamente ao ano de 1825, o Planalto paulista oferecia o seguinte quadro de exportação total:

<i>Gêneros</i>	<i>Arrobas</i>	<i>Importância</i>	
Açúcar	343.524	623:024\$160	62%
Café	141.663	250:782\$500	25%
Toucinho e banha	32.272	110:878\$780	11%
Fumo	12.594	21:014\$600	2%
Algodão em rama	11.850	4:170\$000	0,4%
Quina, butua e barbatana ...	157	975\$000	0,09%

Por essa estatística publicada pelo Prof. Taunay, na sua "História do Café", vê-se a magna importância do açúcar na economia paulista, o qual atingia ao duplo do valor do café, no conjunto das suas exportações, consignadas no total do que São Paulo vendia.

70.000 consumidores mais ou menos. Ainda êsse importante núcleo de consumidores não teria podido receber mercadoria congênere de outra procedência.

- d) exportação para a Europa e principalmente para o Prata, isto é, núcleos demográficos hispano americanos, via Santos (3)
- e) extremo-sul do Brasil, com cerca de 200.000 consumidores, gaúchos e catarinenses. Êsse sul brasileiro, enriquecido pelas vendas de milhares de muares para o ciclo do ouro e início do do café, dispunha de elevado poder aquisitivo, podendo, portanto comprar o açúcar paulistino, o qual devido às distâncias, tinha fatalmente que vencer tôda e qualquer concorrência. (3)

Com êsses mercados, o açúcar da Paulistânia, tinha mais de meio milhão de consumidores em 1780, contendo, além disso, com a população local, que naturalmente era consumidora forçada da mercadoria produzida in-loco, a essa população, graças ao comércio intenso de muares em Sorocaba, também dispunha de certo poder aquisitivo e certo nível de vida, cousa demons-

(3) Os documentos seguintes provam que a *Paulistânia* exportava açúcar para o Sul, não só brasileiro, mas também platino:

Boletim do Arquivo do Estado — Março 1 (1722-1822)

(*Tempo colonial*) — *Alfândega e Almoxtarifado de Santos, S. Paulo*
Tip. do Globo, 1943, p. 69 e segtes.

Gêneros exportados para o Pôrto (1821)

16.872 ar. aç. B. em 373 caixas e 40 feixos.

13.835 ditos de aç. M.

115 ar. café.

Para Lisboa

3.846 ar. aç. B.; 5.757 M.

Para Pernambuco

10 ar. café.

Para Bahia

150 ar. café.

Para o Rio de Janeiro

104.347 ar. aç. B.

75.391 ar. aç. M.

Para Iguaçu

215 ar. aç. B.

Para Cananéia

112 ar. aç. B.

Para Paranaguá

990 ar. aç. B.

Para Guaratutuba

8 ar. aç. M. em um saco.

Para Sta. Catarina

1.402 ar. aç. B.

2.367 ar. a. M.

Para Laguna

100 ar. aç. B.

200 ar. aç. M

Para Rio Grande

2.700 ar. aç. B.

1.152 ar. aç. M.

Para Porto Alegre

2.728 ar. aç. B.

1.576 ar. a. M.

Para Montevidéu

8.645 ar. aç. B.

3.871 ar. aç. M.

Mappa da Carga que transporta do porto da Villa de Santos pa. o da Cidade de Lisboa o Bargantim "Conceição Minerva", de q'lé Capm. Franco. de Salles Silva este prezente anno de 1806.

<i>Gêneros</i>	<i>Caixas</i>	<i>Arrobas</i>	<i>Preços</i>	<i>Importância</i>
Assucar F	185	8.582	2:000	17:165\$000
Dito B	69	3.115	1:600	4:984\$000
Dito M	16	797	1:200	873\$000
Goma	3	115	1:000	115\$000
Arroz	—	6.077	900	5:469\$750
Coiros	—	—	2:000	9:550\$600
Solla	—	—	800	193\$600
Anil	—	75	25:600	1:920\$000
Café	—	220	4:000	881\$000
SOMA	273	18.913	—	41:251\$850

"Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo"
(Maço I, vol. II) Secretaria da Educação e Saúde Pública.

Mappa de Carga q'exporta deste Porto de Stos. para o de Lisboa a Corveta "N. Snra. da Victoria", Capm. Manoel de Oliveira Mello, em Julho de 1806.

<i>Gêneros</i>	<i>Caixas</i>	<i>Arrobas</i>	<i>Preços</i>	<i>Importância</i>
Assucar F	150	6.900	1:800	12:420\$000
Idem R	50	2.300	1:600	3:600\$000
Idem M	12	552	1:200	662\$400
Arroz	—	2.600	2.000	2:400\$000
Café	—	30	4.000	122\$000
Goma	—	80	1.000	80\$000
Sebo	—	705	2.400	1:692\$000
Couros	—	3.572	65	7:431\$580
SOMA	241	16.740	—	28:487\$980

"Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo"
(Maço I, vol. II) Secretaria da Educação e Saúde Pública.

MAPA DAS EXPORTAÇÕES DO PORTO DE SANTOS (1818) — (Mação 1, v. 3, bol. Est.)

<i>Destino</i>	<i>Gêneros</i>	<i>Arrobas</i>	<i>Fechos</i>	<i>Preços</i>	<i>Pipas</i>	<i>Importância</i>	<i>Caixas</i>
P/ Porto	Assucar B	34.758	50	28\$300	—	79.943\$400	762
P/ Porto	Aguardente	—	—	50\$000	103	5:150\$000	—
P/ Lisboa	Assucar B	7.392	25	28\$300	—	17.001\$600	—
P/ Lisboa	Aguardente	—	—	50\$000	8	400\$000	—
Pernambuco	Assucar B	750	—	28\$300	—	1.725\$000	—
Rio de Ja/	Assucar B	160.397	70	28\$300	—	368.913\$100	1.407
P/ Iguape	Assucar B	318	—	28\$300	—	731\$400	58
P/ Iguape	Aguardente	—	—	50\$000	13	650\$000	—
Sta. Catarina	Assucar B	208	—	28\$300	—	478\$400	—
Sta. Catarina	Aguardente	—	—	50\$000	6	300\$000	—
Rio Grande	Assucar B	2.815	—	28\$300	—	6.474\$000	10
Porto Alegre	Aguardente	—	—	50\$000	9	450\$000	—
Porto Alegre	Assucar B	1.809	—	28\$300	—	4:160\$700	—
Porto Alegre	Aguardente	—	—	50\$000	2	100\$000	—
Buenos A/	Assucar B	5.975	—	28\$300	—	13.701\$100	—
Buenos A/	Aguardente	—	—	50\$000	6	300\$000	—

trada pelo enorme aumento da população paulista, durante o século XVIII e XIX. (4)

Assim, graças a êsse consumo, foi possível a existência do que eu chamo "*ciclo do açúcar planaltino*". Mesmo porque, sem consumo certo, não pôde haver produção! Se suprimirmos êsse ciclo do açúcar planaltino, o Brasil não teria possibilidade de viver, porque entre a extinção do ouro e o começo do café, mediaram alguma décadas vazias economicamente sem que o Brasil tivesse podido arranjar meios para a manutenção dos seus quadros administrativos.

Quando o ouro entrou em declínio e em extinção, a produção açucareira paulista também decaiu e teria desaparecido no princípio do século XIX, com a lenta agonia dos seus melhores mercados consumidores, se não fosse a promissora madrugada de outros centros consumidores que se desenvolviam e cresciam.

Por isto, êsse ciclo açucareiro planaltino não morreu!

Sim, não morreu, pois sem embargo do acima referido, êle se manteve, pois, dois de seus mercados consumidores lograram subsistir ao fim do ouro.

Com isso, alguma seiva vital manteve Piratininga, que, sem evidenciar uma decadência qualquer, também não atravessou fase muito eufórica de "mar de rosas". Foi um período de

(4) A propósito da população da província de São Paulo, encontramos em Saint-Hilaire, as seguintes considerações.

Em 1777, 116.975 habitantes.

Em 1805, 192.729 habitantes.

Em 1812, 205.267 habitantes.

Em 1813, 209.219 habitantes, repartidos por 26.150 casas.

Em 1814, 211.928 habitantes.

Em 1815, 215.021 habitantes, repartidos por 35.767 casas.

Em 1820, 239.290 habitantes, repartidos por 40.726 casas.

Em 1826, 258.901 habitantes.

Em 1836, 326.902 habitantes, repartidos por 50.968 casas.

Auguste de Saint-Hilaire, "*Viagem à Província de São Paulo*" (pg. 85).

um quarto de século, de estabilidade econômica na mediania, a qual foi vencida afinal pelo paulatino advento do café que, em progressiva expansão pelo Paraíba arriba, formou também, aos poucos, novos mercados consumidores, para o açúcar da Paulistânia, cujo ciclo econômico não morrera, mas passara redi-vivo pela fase de depressão, ressuscitando com o ciclo do café no vale do Paraíba.

Assim, depois do advento do café, isto é, em 1840, mais ou menos, e depois dessa data, progressivamente, à medida que a lavoura cafeeira ia crescendo, o ciclo do açúcar paulistânico também aumentava, com os seguintes mercados consumidores, os quais, pelas suas pujanças econômicas respectivas, graduavam o vulto desse novo ciclo:

- a) os restos das populações das Gerais, decaídas da antiga grandeza, mas renascendo, com o café, formando acentuado nódulo em torno de Juiz de Fora.
- b) as grandes massa¹ das populações fluminenses e paulistas empenhadas na cafeicultura, não só ao longo do vale do Paraíba, mas também na zona montanhosa subsidiária desse vale.
- c) exportação para o Prata, via Santos (5)

(5) O mercado platino tinha as seguintes proporções:
Amílcar Rozari — *Historia de la Ciudad Argentina* — 3 vol. Imprensa Lopez — B. A. 1947 —

Ciudad de Buenos Aires.

1744 — 11.220 h.
1799 — 24.205 "
1810 — 45.000 "
1852 — 76.000 "
1869 — 187.346 "

Corrientes:

Mendoza: (Fund.?)

1851 — 2.641 vecinos.
1861 — 1.500 "
1869 — 8.124 almas.

- d) extremo sul do Brasil, com o território gaúcho e catarinense.
- e) a cidade do Rio de Janeiro, centro comercial cada vez maior e engrandecido pela vinda da corte portuguesa, em 1808, com 15 mil fidalgos, que representavam enorme aumento de consumidores.
- f) exportação para Portugal, que distribuía pela Europa, sequiosa de cana, desde que as Antilhas inglesas não

S. Juan: (1562)

1869 — 8.353 h.

S. Luis: (1594)

Santiago del Istero: (Fund. 1778)

1778 — 1.776 h.

1863 — 5.000 "

1869 — 17.439 vecinos.

Tucuman: (Fund.?)

1801 — 3.650 h.

1816 — 6.000 "

1869 — 17.439 "

Cordoba: (Fund.?)

Salta: (1586)

254

La Rioja (Fund.?)

275

Jujui: (Fund.?)

296

Catamarca (Fund.?)

364

Sta. Fé: (1620)

1620 — 810 h.

1797 — 4.000 "

1825 — 15.000 "

1857 — 6.615 "

mais puderam produzir açúcar, pois com a proibição do tráfico não puderam se abastecer de mão de obra (6).

De fato, em 1836 e em 1852, de acôrdo com a estatística mencionada por Taunay, era a seguinte a produção paulista em arrobas de açúcar (Taunay, "Hist. do Café no Brasil", IV, 103-117):

	1836	1852
Campinas	158.447	180.000
Parnaíba	680	—
Bragança	—	—
Atibaia	—	—
Jundiaí	11.800	25.000
Mogi-Mirim	40.520	70.000
Franca	272	—
Itu	91.965	150.000
Capivari	52.193	120.000
Porto Feliz	73.113	50.000
Piracicaba	115.609	—
Araraquara	440	—
Sorocaba	2.930	—
Itapetininga	5.500	3.000
Faxina	500	—
TOTAL	563.949	598.000
Limeira	—	67.000
Rio Claro	—	45.000
São Roque	—	—
TOTAL	—	710.000

(6) As Antilhas inglesas diante da proibição do tráfico africano, para as possessões inglesas em 1807, com o termino vitorioso da campanha de Wilberforce, ficaram eliminados da produção de açúcar.

As Antilhas francesas, espanholas e holandesas, também foram eliminadas não podendo realizar a renovação da "*mão de obra*" escrava, em virtude da paralização do tráfico com a África, devida às guerras napoleônicas, que impediram também, as exportações dos produtos antilhanos.

Nessa data de 1836, a produção paulista de açúcar sobrepujava de muito a do café. Quer isso dizer que ainda estávamos em pleno ciclo do açúcar.

A seguinte estatística prova a asserção supra:

	<i>Café (arr.)</i>	<i>Açúcar (arr.)</i>
Parnaíba	55.000	680
Bragança	2.480	—
Atibaia	520	—
Jundiá	1.276	11.800
Campinas	8.081	158.447
Mogi-Mirim	610	40.520
Franca	261	272
Itu	1.052	91.695
Capivari	310	52.193
Porto Feliz	990	73.113
Piracicaba	4.699	115.609
Araraquara	—	440
Sorocaba	770	2.930
Itapetininga	30	5.500
Faxina	—	500
TOTAL	76.049	566.949

(Affonso de E. Taunay, *Hist. do Café no Brasil*, IV, pág. 103).

De fato, em pleno ciclo do açúcar. A situação em São Paulo era a seguinte, em 1835:

No Norte o número de fazendas de café superava o das de cana.

Assim, havia em:

Bananal, 82 fazendas cafeeiras e 8 engenhos de açúcar.

Areias, 238 fazendas cafeeiras e 12 destilarias.

Pindamonhangaba, 79 fazendas e 1 engenho.

Taubaté, 86 fazendas e 1 engenho.

Guaratinguetá, 40 fazendas e 3 engenhos.

Lorena, 62 fazendas e 9 engenhos.

Mogi das Cruzes, 38 fazendas de café e 8 destilarias.

No oeste ainda imperava o açúcar.

Campinas, 83 engenhos e apenas 9 fazendas.

Itu, 93 engenhos.

Mogi-Mirim, 35 engenhos.

Capivari, 52 engenhos.

Jundiaí, 29 engenhos.

Porto Feliz, 76 engenhos.

Piracicaba, 78 engenhos.

Essa situação se refletia da seguinte maneira na exportação:

Era este o quadro dos principais produtos saídos de Santos 1835-36 (“História do Café no Brasil”, A. E. Taunay, IV, pág. 107).

	<i>Arrobas</i>	
Açúcar	996.730	1.180:115\$514
Café	76.336	266:588\$166
Fumo	20.795	101:458\$597
Tucinho	24.685	66:897\$966

	<i>Alqueires</i>	
Arroz	5.980	11:782\$800
Feijão	5.044	10:100\$720
Farinha	7.438	11:089\$080

	<i>Peças</i>	
Couro	2.058	5:355\$980
Sola	3.252	5:203\$200

Vê-se, pois, que o ciclo do açúcar paulista no Oeste paulista, antecedendo, nessa região, o surto da expansão cafeeira, deu à região econômica que eu chamo de *Paulistânia*, todos os elementos para que ela tivesse sucesso econômico até o advento do café, podendo aumentar grandemente a sua população, que ia rápida no rumo ao primeiro milhão.

Eis que a equação da Produção, ao ter ela de ser aplicada à expansão cafeeira pelo Oeste paulista, uma vez que, a voracidade do “consumo” norte-americano obrigava a expansão em prodigioso aumento, resultou um grande sucesso.

CAPÍTULO VII

A CIVILIZAÇÃO DO AÇÚCAR PAULISTA

Eu repito o que disse a êsse propósito, no Boletim n. 8 da cadeira de História da Civilização Brasileira da F. F. C. L., 247, ao me referir à civilização produzida pelo ouro.

“Tôda a civilização, fatalmente tem que ter uma base econômica, constituída de uma fonte de riqueza qualquer, ou antes tôda base econômica produz determinadamente um tipo de civilização. Esta, na sua modalidade de maior ou menor brilho, de sua coloração especial, de sua morfologia particular, etc., tem que se moldar aos seus múltiplos fatores causais, o principal dos quais é econômico”.

Aplicando a tese existente nessa palavras à hipótese que nos interessa, temos que o ciclo econômico do açúcar paulista teria gerado no Planalto paulistânico uma civilização especial, a qual teria tido os contornos modelados pelas influências diferentemente dosadas, do esquema seguinte:

TIPO DE CIVILIZAÇÃO

Fator histórico ou civilização originária ou básica.

Fator humano ou biológico, com o complexo hereditário ou fisiológico, determinando a psicologia, a sentimentalidade, etc.

Fator ambiental, subdividindo-se em social e geográfico.

Fator concernente às influências externas, de outros tipos de civilização, conforme o grau de intensidade de contacto ou do isolamento.

Fator econômico, determinado pelo poder aquisitivo, pelo teor cultural, pelo nível de vida, pela maior ou menor intensidade do intercâmbio externo, etc., a graduação e as influências em cada grupo humano do seu tipo qualitativo e quantitativo de civilização.

Assim, o açúcar paulista fatal e obrigatoriamente teria uma civilização, cujas manifestações ainda são visíveis, mas são confundidas com a produzida pelo café. Essa confusão é explicável, dadas as similitudes entre as duas formas sociais. origi-

nadas pelo açúcar e pelo café. Elas têm muitos pontos de contacto e além das muitas semelhanças, estão cronologicamente entrelaçadas. Apenas é de se notar que a civilização do açúcar é mais antiga que a do café, pois teve vigência na segunda metade do século XVIII, quando o seu ciclo econômico viu, nas Gerais o apogeu, o declínio e a morte do ouro. A civilização do café é bem nova, pois, pode-se marcá-la acentuadamente na segunda metade do século XIX, pois, no seu início, ela não gerou conseqüências, as quais com o que eu chamo de civilização do café, só tiveram lugar depois de 1850.

Com essas similitudes a civilização do açúcar paulista não se destaca e apenas aparece nebulosamente como sendo do café.

Como a do café, baseada na escravaria e no latifúndio, a civilização do açúcar paulista não apresenta classe média. Mais pobre, muito menos brilhante e principalmente menos extensa que a do café, a civilização do açúcar paulista modesta e anônimamente, não foi ainda destacada e aparentemente jaz em lamentável olvido, atribuindo-se-lhe os primeiros tempos do café. De fato, os fatores causadores da civilização do açúcar são quase que os mesmos da civilização do café. Vejamos:

O fator histórico ou o elemento preexistente fornecedor do substratum, sobre o qual foi edificada a civilização do açúcar paulista, consiste na evolução do elemento bandeirante. Este que, na primeira metade do século XVIII, se havia dispersado pelas Gerais, voltou em parte ao tugúrio paulistânico, depois das desilusões da Guerra dos Emboabas. Em São Paulo, ou antes, no Planalto Paulista, esse elemento multiplicado pelo seu crescimento vegetativo, se alargou pelo território dos municípios que então formavam o “berço esplêndido” do açúcar paulista.

Os demais fatores concernentes aos tipos de civilização criada pelo açúcar e pelo café, são mais ou menos os mesmos, variando ligeiramente principalmente no referente às proporções. (1).

1) Machado de Oliveira, nos fornece os seguintes dados, dos quais podemos concluir importantes noções concernentes ao poderio, do açúcar e do café.

Fazendas de Crtar	Fazendas de Açúcar	Fazendas existentes em S. Paulo (Total)	
		532	
Fazendas de Café	Fazendas de Açúcar	Área das Fazendas (Total)	
		1.057 léguas 2	
Fazendas de Café	Fazendas de Açúcar	Média de cada Fazenda	
		197 léguas 2	
Fazendas de Café	Fazendas de Açúcar	Pessoal Recenseado em S. Paulo (Total Empregado)	
		6.109	
Fazendas de Café	Fazendas de Açúcar	Média em cada Fazenda (Pessoal)	
		11	
Fazendas de Café	Fazendas de Açúcar	Valor Total da Produção	
		455:	
Fazendas de Café	Fazendas de Açúcar	Valor da Produção Média de cada Fazenda	
		851\$	
Fazendas de Café	Fazendas de Açúcar	Valor da Produção Média de cada Pessoa	
		77\$	
Fazendas de Café	Fazendas de Açúcar		
		10.461:	
Fazendas de Café	Fazendas de Açúcar		
		4.000\$	
Fazendas de Café	Fazendas de Açúcar		
		180\$	

Dêsse magnífico e elucidativo quadro, pode-se observar que

- a) A fazenda de açúcar, como unidade, era muito maior que a de café. Esta só tinha, em média, 21 léguas quadradas, enquanto que o latifúndio açucareiro era mais de 4 vezes maior, com 92 léguas quadradas, ou sejam 400%. Em sendo muito maior que a fazenda de café, a de açúcar é menos da metade que a fazenda de criar.
- b) A fazenda de açúcar, como unidade, era cerca de 10% mais povoada que a de café, apesar de que a área total, compreendida pelas fazendas de café, albergava uma população total maior em cerca de 400% do que a área aproveitada com a cana de açúcar.
- c) A fazenda de açúcar, como unidade, era muitíssimo mais povoada que a de criar e, além disso, o total da área aproveitada com a cana de açúcar era duas vezes e meia a três vezes mais povoada que a área aproveitada com fazendas de gado.
- d) Com as conclusões acima, verifica-se que a cultura cafeeira apresenta uma densidade demográfica 4 vezes maior que a do açúcar e cerca de 20 vezes maior que a da área com a fazenda de criar.
- e) A fazenda de açúcar, como unidade, era quase 300% mais lucrativa que a de criar, mas era, em média 70% menos lucrativa que cada fazenda de café. Além disso o total da área plantada com café remunerava 600% mais do que a área total aproveitada com o plantio da cana.
- f) Ao par dessas observações, verifica-se ainda que o pessoal empregado na lavoura de café produzia, por unidade, um lucro 50% maior que o pessoal empregado no latifúndio açucareiro e 110% mais do que o pessoal utilizado no latifúndio de criar.
- g) A área total plantada com a cana de açúcar era então, no médio oitocentismo, maior em 10% que a área territorial ocupada com o cultivo do café, ainda no início da sua expansão.
- h) A área total plantada com cana de açúcar era bem menor (60%) que o total da área aproveitada com latifúndios de criar.
- i) A área total ocupada com a cultura cafeeira, sendo menor e tendo um total muito maior de propriedades, apresentava uma repartição muito maior.

Assim, o fator econômico! Esse fator concernente ao café, foi muito mais importante do que o seu congênere respeitante a açúcar! As massas produzidas e exportadas, os valores resultantes, as demais consequências causadas por um e por outro variaram muito, com enorme vantagem para o café.

Daí resultaram tipos sociais similares como seria natural.

À velha autarquia seiscentista, herméticamente fechada aos contactos externos, pela barreira da Serra do Mar, sucedeu um regime de muito menos isolamento, a tal ponto que em 1796 foi construída a famosíssima *calçada do Lorena*, órgão transportador criado e determinado pela função produtora do açúcar, o qual, para ser exportado via Santos exigiu uma rodovia que foi uma das suas consequências mais imediatas e diretas.

O café também não respeitou a muralha do Mar, não fechando a terra paulista na rígida autarquia seiscentista, tão cheia de consequências concernentes ao isolamento psicológico, etc.

Ambos os tipos de civilização teriam atraído gente de fora, mas o fizeram na proporção das respectivas importâncias econômicas e segundo a eficácia dos aparelhos administrativos registradores.

Assim, a população de São Paulo teve o aumento de 116.975 habitantes em 1777, para 338.000 em 1835, de acordo com Machado de Oliveira, indo até 600.000, que chegou a ser em 1860, isto no fim do ciclo econômico do açúcar paulista. (2) (3).

(2) *História do Café no Brasil*, Affonso de E. Taunay, III, pág. 197. A 3 de março de 1866 a população da Província era de 677.284 almas.

A propósito da população da Província de São Paulo encontramos em Saint-Hilaire, as seguintes considerações:

Em 1777, 116.975 habitantes.

Em 1805, 192.729 habitantes.

Em 1812, 205.267 habitantes.

Em 1813, 209.219 habitantes, repartidos por 26.150 casas.

Em 1814, 211.928 habitantes.

Em 1815, 215.021 habitantes, repartidos por 35.767 casas.

Em 1820, 239.290 habitantes, repartidos por 40.726 casas.

Em 1836, 326.902 habitantes, repartidos por 50.968 casas.

A. de Saint-Hilaire, *Viagem à Província de São Paulo*, pág. 85.

* * *

Sobre essa população o mesmo Saint-Hilaire faz os seguintes raciocínios:

.....

É sabido, que, a não ser por circunstâncias de exceção, tais como emigrações, guerras, epidemias, fome, a população de todos os países aumenta continuamente, mas esse aumento não se processa em toda a parte nas mesmas proporções. Em 1777, como já assinalamos, a Província de São Paulo contava 116.975 habitantes e, em 1836, 326.902, perfazendo, pois, em 62 anos um aumento de 209.927, o que vale dizer que, durante esse lapso de tempo, a população quase triplicou. Em Minas, no ano de 1777, contavam-se, aproximadamente, 319.769 habitantes, e no mesmo período de 62 anos houve um aumento de 410.231 habitantes, aumento menor, proporcionalmente, do que ohavido em São Paulo, pois, naquela primeira província a população apenas dobrou; ou para falar de maneira mais rigorosamente exata, o aumento foi, em São Paulo, de cerca de 1.000 a 2.794 por 1.000, ao passo que, em Minas, foi de cerca de 1.000 a 2.282 por 1.000 apenas. A diferença seria apenas muitíssimo mais sensível, se tomássemos a França como termo de comparação, porquanto ali o aumento médio anual, em 27 anos (de 1817 a 1841), foi de 1 por 200, ou 5 por 1.000 (127), de onde a necessária conclusão de que, se durante 62 anos essa proporção permanecesse inalterada, o aumento total para a França seria apenas de 310 por mil, ao passo que em São Paulo, foi de 2 794 por mil. Na França, a população não cresce por imigrações; a de São Paulo, ao contrario, recebe constantemente reforços de

africanos, que em seu território se multiplicam mais ou menos intensamente; e, desde alguns anos, a contingente da imigração de europeus e mineiros, se bem que diminuto, veio ainda aumentar o número de seus habitantes.

.....

Limitamo-nos até aqui a considerar em conjunto o aumento que teve a população de São Paulo durante um certo lapso de tempo. Passemos, agora, a perquirir em que proporções êsse aumento se efetuou. Em 1777, como já vimos, contava a província 116.975 habitantes e, em 1836, 326.902; o aumento anual foi conseqüentemente, em termo médio de 3.385 57/62, durante 62 anos. No mesmo espaço de tempo, o aumento foi, em Minas, de 6.616 59/62 por ano, a partir do número primitivo, — 319.769 —, isto é, o do ano de 1777.

Em parte alguma as populações crescem, anualmente, em tais proporções. Nos países antigos, em que a população é já considerável e onde tôdas as terras estão ocupadas, existindo uma indústria manufatureira muito desenvolvida, o aumento se opera, necessariamente, numa proporção decrescente. A França é um exemplo disso, pois, que ali, durante 14 anos, desde 1817 até 1830, a proporção foi, em termo médio de 1/169 por ano e durante 27 anos, de 1817 a 1845, não foi mais do que 1/200. Nos países novos, onde a agricultura e a criação de gado constituem quase que a única ocupação dos habitantes e onde todos podem ainda encontrar terras desocupadas a explorar, e onde, também nada se opõe ao desenvolvimento de nossa espécie, a população deve, necessariamente aumentar com alterações para mais ou para menos, segundo os anos e por circunstâncias muitas vezes inapreciáveis. No espaço de 62 anos, não temos, relativamente a São Paulo, infelizmente, senão os dados relativos a 8 anos; mas os termos médios, para os diversos intervalos entre êsses 9 anos, serão, portanto, menos afastados da verdade do que o termo médio obtido para os 62 anos. O quadro abaixo, resultante do acima formado, nos fornecerá o número dos aumentos sucessivos:

De 1777 a 1805, a população aumentou, em 28 anos, de ..	75.754 almas
Termo médio anual	2.705
De 1805 a 1812 (7 anos), aumento total de	12.538 "
Termo medio anual	1.790

De 1812 a 1813, aumento total de	3.952	"
De 1813 a 1814, aumento total de	2.709	"
De 1814 a 1815, aumento total de	3.093	"
De 1815 a 1820 (7 anos), aumento total de	24.269	"
Termo médio anual	4.853	
De 1820 a 1826 (6 anos), aumento total de	19.611	"
Termo médio anual	3.268	
De 1826 a 1838 (12 anos), aumento total de	68.000	"
Termo médio anual	5.668	

A diferença mais considerável é a que se nos apresenta a menos, nos sete anos compreendidos entre 1805 a 1812. Um fato histórico, entretanto, a explica — nesse intervalo saíram tropas recrutadas entre os habitantes da província tropas que se incorporaram ao exército do Sul, na campanha contra o ditador Artigas, e, além disso, fugindo ao recrutamento, muitos dêles passaram para Minas com as famílias ou afundaram pelos sertões a dentro. Se ainda houve, contudo, oscilações sensíveis, vemos que, em suma, o aumento da população de São Paulo está, como já afirmamos, em progressão crescente. Se tomarmos, pois, por base-progressão o termo médio de 1815 a 1820 e o de 1826 a 1836, excluindo o número do aumento referente a 1820 a 1826, que pela sua acentuada diferença com o de 1826 a 1836, nos levaria a resultados talvez exagerados, veremos que, a partir de 1836, a população de São Paulo deveria ter sido, em 1848, independentemente de qualquer perturbação, o que ser ao fim de cem anos.

.....

Auguste de Saint-Hilaire, *Viagem à Província de São Paulo* (págs. 88, 89, 90 e 91 Ed. Martins).

(3) Tôda população se gradua pelas fôrças econômicas que a alimentam. Tanto o crescimento de dentro para fora ou vegetativo, como o crescimento de fora para dentro, por via das imigrações, são meras consequências de causas econômicas. Maior fonte de renda econômica, maior será a população dependente e causadora dessa fonte econômica. Daí resume-se que a população sob o ponto de vista quantitativo está sempre na razão direta da fonte de renda.

O açúcar ergueu a população paulista de 116.000 habs., que era no médio setecentismo, a 600.000, ou cinco vezes mais, ou 500% de aumento quando o ciclo do açúcar terminou, isto é, em 1860, ou seja, um século depois.

E' bem verdade de que não aparece nos registros a entrada de massas imigratórias, pois o maior número de entradas foi em 1855, quando entraram 2.215 imigrantes. Ante isso ficamos no dilema!

- a) ou os registros da gente entrada eram ineficientísimos, o que nos parece ter sido a hipótese mais segura, pois, não seria provável que a população paulista crescesse 600% em um século, não recebendo gente de fora. A imigração deveria se ter dado anônimamente, sem que fôsse anotada.
- b) o crescimento populacional paulista de 600% em um século, teria se processado de dentro para fora unicamente, isto é, sem concurso externo.

Seja porém como fôr, êsse crescimento demográfico formidável e comparável ao ocorrido em São Paulo, mais tarde, graças ao café, devido ao ciclo econômico do açúcar paulista, pois o café só depois de 1860 começou a pesar fortemente na balança, eliminando o açúcar paulista do quadro das nossas exportações.

O respeitante ao movimento financeiro da Província de São Paulo, confirmamos as conclusões acima, isto é, de que se deve ao açúcar paulista a grande propulsão que São Paulo vinha tendo, transparecida nas estatísticas.

Em abono disso podemos mencionar o seguinte:

.....

O orçamento provincial para o ano de 1813 apresentou as seguintes cifras:

			Franços
<i>Receita</i>		182:754\$054, ao câmbio de 160	1.142.212
<i>Despesa</i>		178.130\$369, ao câmbio de 160	1.113.314
<i>Excesso da receita</i>		4:130\$369, ao câmbio de 160	28.898

Dessas cifras vamos aproximar às do ano financeiro de 1838-1839:

		Francos
<i>Receita</i>	248:215\$284, ao câmbio de 320	775.679
<i>Despesa</i>	211:812\$668, ao câmbio de 320	—
<i>Excesso da receita.</i>	36:402\$416	

.....

Eis como se expressa sôbre o assunto, o presidente da província, MANUEL FELIZARDO DE SOUZA E MELO:

— “Enquanto várias províncias do Império vêm-se privadas de recursos, lutando com mil dificuldades para satisfazer urgentes despesas, sendo até forçadas a solicitar recursos da caixa geral do Império, a de São Paulo tem rendas suficientes, não só para satisfazer suas múltiplas necessidades, mas, também, para pôr de reserva importantes somas. Devemos atribuir o estado de prosperidade de nossas finanças à prudência, à atividade de nossa administração provincial, ao zêlo dos nossos recebedores, e, sobretudo, à docilidade do povo paulista, o qual, cheio de respeito pela lei e pelas autoridades, de ordinário paga os impostos sem nenhuma dificuldade, sendo extremamente raros os exemplos de fraude entre os contribuintes”. (A. Saint-Hilaire, “Viagem à Província de São Paulo”, págs. 109 e 110).

Entre as causas a que o presidente M. Felizardo atribuiu a prosperidade das finanças da província de São Paulo, penso que deveriam figurar, em primeiro pôsto, a extensão do comércio e o progresso da agricultura.

Confirma isso, o raciocínio que se pode fazer das estatísticas sôbre as exportações e as importações dos principais portos brasileiros, fornecido dos Scully:

EXPORTAÇÃO POR PROVÍNCIAS

Rio de Janeiro	1857-58	1858-59	1859-60	1860-61	1861-62	1862-63
Bahia	44.421:	51.974:	57.592:	79.083:	57.845:	52.810:
Pernambuco	13.419:	15.465:	10.822:	18.422:	16.791:	18.020:
Maranhão	14.259:	14.005:	11.105:	7.444:	12.339:	12.471:
Pará	2.770:	2.454:	2.511:	2.049:	2.758:	4.722:
Rio Grande do Sul	3.549:	3.918:	5.912:	5.341:	4.604:	5.573:
Santos	3.294:	4.154:	4.880:	4.894:	4.342:	4.033:
Alagoas	3.278:	3.733:	7.633:	6.486:	8.549:	8.412:
	2.211:	2.248:	1.606:	1.317:	3.011:	4.765:

(Scully)

IMPORTAÇÃO

Rio de Janeiro	1857-58	1858-59	1859-60	1860-61	1861-62	1862-63
Bahia	69.539:	68.540:	60.229:	72.979:	58.222:	49.621:
Pernambuco	19.679:	19.464:	16.205:	14.107:	17.385:	17.137:
Maranhão	24.784:	23.286:	19.492:	17.426:	17.828:	15.069:
Pará	3.631:	3.949:	3.141:	2.891:	3.263:	3.604:
Rio Grande do Sul	3.688:	3.946:	4.709:	5.704:	3.619:	4.471:
Uruguiana	4.210:	4.530:	5.206:	5.668:	5.140:	3.725:
Porto Alegre	849:	361:	460:	397:	207:	135:
Santos	721:	562:	687:	940:	1.100:	723:
Ceará	408:	374:	567:	1.374:	1.777:	2.018:
	1.103:	917:	906:	889:	1.016:	1.298:

(Scully)

Várias seriam as conclusões que podem ser tiradas dêsses quadros:

- a) a vertiginosa ascensão do pôrto de Santos e, portanto, do seu hinterland paulista no quadro dos portos brasileiros, aumentando em seis anos o seu movimento de importação de 500% e de exportação em 250%. Isso fêz com que Santos que era' o nono pôrto brasileiro quanto à sua importação passasse para o sexto lugar e que passasse do sétimo lugar para o quarto, quanto à exportação.
- b) o açúcar paulista, tendo sido uma importante alavanca propulsora do progresso paulista, não teve, entretanto, a importância que mais tarde o café iria ter.

Ora, êsse crescimento prodigioso de S. Paulo durante um século, o qual abrangendo o fim do século XVIII e a primeira metade do XIX, provado não só pelos abundantíssimos dados demográficos e pelos insofismáveis elementos financeiros, por fôrça, deveria ter uma causa e esta causa deveria ter sido similar a que fêz S. Paulo prosseguir na' segunda metade do século XIX na sua maravilhosa e incontida corrida pela estrada larga da euforia econômica, a qual vem nos empolgando até hoje.

Essa causa só poderia ter sido o açúcar paulista, que exportado, como vimos, em grande número de documentos, com o ouro lucrado pela sua venda, promoveu no Planalto piratinigano uma civilização especial.

CAPÍTULO VIII

O PATRIARCALISMO E O CICLO DO AÇÚCAR PAULISTA

Desde o início do povoamento do Planalto piratiningano que essa região conheceu o patriarcalismo. A família paulista desde o quinhentismo, através dos dois séculos tinha organização patriarcal. Herança portuguesa? Fruto do ambiente externo? Resultado do modo de vida, nas correntes do apresamento seminômade? Não se pode determinar a proveniência dessa visível forma da constituição social da gente planaltina. E' provável que a causa seja uma força para a qual, como em complexo, tenham concorrido tôdas essas causas apontadas.

Mas patriarcalismo é uma forma social da organização do grupo humano e, portanto, êle é caracterizado por várias *nuanças*. Existe o patriarcalismo extremado atingindo o máximo nos povos dos grupos pastores, como existe o patriarcalismo atenuado dos povos agricultores sedentários. Entre êsses dois extremos há uma enorme série de tipos intermediários, caracterizados por várias marcas, que são facilmente reconhecíveis. Como sinais positivos de maior ou menor graduação no patriarcalismo que atinge as populações sob exame, podemos assinalar dois indícios probantes, conforme o gênero de vida, número de escravos e o tamanho da propriedade. Assim, para os povos agrícolas quanto maior fôr o número de escravos, será mais forte a coloração do patriarcalismo. Para os grupos humanos em geral, quanto maior fôr a propriedade, maior será a dose de patriarcalismo. (1).

Com isso, no Brasil, conhecem-se vários tipos de patriarcalismo, pois é natural que em um país extenso territorialmente não é possível, tôdas as atividades serem iguais e tôdas as propriedades serem bitoladas pelas mesmas medidas. Eis que eu distingo no passado, pelo menos, cinco tipos patriarcais. Isso não quer dizer que outros não tenham existido, mas eu não os analisei. Esses tipos são:

- a) o paulista dos séculos XVI, XVII e da primeira metade do século XVIII.
- b) o nordestino açucareiro.
- c) o pastoril, das grandes extensões das fazendas de gado.
- d) o do açúcar paulista nos séculos XVIII e XIX, (primeira metade).
- e) o do café em São Paulo no século XIX, (segunda metade).

O paulista dos dois primeiros séculos e da primeira metade do século XVIII não foi um tipo eivado de grande dose de patriarcalismo, como se verifica facilmente dos documentos, mesmo porque êle aparece associado à pequena propriedade e à policultura. Parece que os esteios dêsse tipo de patriarcalismo são a consanguinidade e o regime escravocrata.

Muito mais acentuado que êste, teria sido o patriarcalismo na organização familiar do Nordeste açucareiro, pelo que nos conta Símonsens, invocando o testemunho do padre Abreu Pereira, de Antonil e outros. Aliás, isso confirma o que se concluiria do regime monocultor nordestino e do vulto latifundiário de suas propriedades.

Mas, bem mais marcado que êsse teria sido o patriarcalismo pastoril, não só do período dos primeiros séculos, no vale do São Francisco, no Piauí e alhures no Brasil, como foi vigente do século XIX, em São Paulo.

O ciclo do açúcar paulista também produziu um patriarcalismo todo especial.

Teria sido um patriarcalismo diferente do tipo dessa organização social que o Planalto havia conhecido. Sim, porque, embora o grupo humano continuasse a ser agricultor e sedentário, várias características êle havia adquirido, modificando a sua estrutura. Assim, o planaltino, que, antes era policultor, em pequena propriedade, passou a ser monocultor em latifúndio, conservando a alta dosagem em consanguinidade e o paroxismo escravocrata, evidenciando um número de escravos por fazenda maior do que o do cafeicultor, como se pôde ver das seguintes palavras: A cafeicultura também produziu um tipo especial de patriarcalismo. Embora cultivando latifúndio menor que o do ciclo do açúcar paulista, com o que o patriarcalismo cafeicultor teria sido menos acentuado que o do ciclo do açúcar paulista, ainda assim o ciclo cafeeiro marcou um tipo especial de patriarcalismo.

É o que deduz de um testemunho de médio oitocentismo reproduzido por Taunay, na pg. 134 de seu citado trabalho:

É muito interessante o resumo do valioso quadro estatístico do Brigadeiro Machado, o qual já citamos aliás, em capítulo anterior:

RECAPITULAÇÃO DAS FAZENDAS DE CAFÉ

Quantas fazendas	2.618
<i>Trabalhadores:</i>	
Agregados	4.223
Colonos	2.159
Escravos	55.834
Animais de condução	23.342
<i>Colheita:</i>	
O total em arrobas	4.338.756
Importancia em réis	10.461:173\$
<i>Extensão das fazendas:</i>	
Em léguas quadradas	564 1/4
Em sesmarias	4

RECAPITULAÇÃO DAS FAZENDAS DE ASSUCAR

Quanta's fazendas	667
<i>Trabalhadores:</i>	
Agregados	698
Colonos	10
Escravos	15.641
<i>Animaes conductores:</i>	
Muares	12.223
Bois	500
<i>Saíra:</i>	
Total em arrobas	866.140
Total em pipas de aguardente	332
Importância em réis do açúcar	1.598:570\$
Importância em aguardente	31.480\$
<i>Extensão das fazendas:</i>	
Em léguas quadradas	616 3/8
Em sesmarias	10

RECAPITULAÇÃO DAS FAZENDAS DE GADO

Quantas fazendas	532
<i>Trabalhadores:</i>	
Agregados	1.767
Escravos	4.342
Criação de gado	34.691
<i>Rendimento:</i>	
Rezes vendidas	23.697
Importância em réis da venda	455:289\$
<i>Extensão das fazendas:</i>	
Em léguas quadradas	1.047 1/2

(1) "HISTÓRIA DO CAFE' NO BRASIL", AFFONSO DE E. TAUNAY. Pág. 65.

Na capitania de S. Paulo fez-se conforme queria Sua Magestade, por seus ministros, João Paulo Bezerra e o Conde da Palma. No archivo

do actual Estado existem volumosos roes deste “Tombamento” de 1817. Infelizmente incompletos, referem-se a trinta e quatro villas e freguezias. Mas ha lacunas sérias como por exemplo a que se refere a cidade de São Paulo e seu termo.

Graças á gentileza do Sr. João Baptista de Campos Aguirre, o eminente conhecedor da historia territorial paulista, e apaixonado collecter de documentos antigos, pudemos percorrer as numerosas paginas do “Tombamento”. Ha muita heterogeneidade nos informes quase sempre fornecidos pelos capitães mores a enviarem os dados provindos dos diferentes capitães de ordenanças.

Em alguns districtos occorrem as rubricas: nomes dos fazendeiros, sitio ou fazenda, aquisição (processo de) testada em braças, fundo em braças, genero de cultura, residencia de proprietario, numero de escravos. Em outras só lemos os nomes dos proprietários ruraes e as observações de que residiam ou não em suas terras. Nem se menciona o numero de escravos de cada um, o que para o tempo é extraordinario.

O melhor dos relatorios parciais deste “Tombamento” é o de Itú, organizado pelo famoso capitão-mór da villa Vicente da Costa Taques Góes e Aranha, celebre pelo despotismo mas homem de bella instrução para o seu tempo, versejador e latinista. E homem de rude falar, até aos principes, como succedeu com D. Pedro I, que se metteu a ridicularizar o seu velho fardão obsoleto e a sua peruca empoadada.

A inopia das informações parciaes dos relatorios é geral. Não discriminam os informantes a natureza das culturas das diversas fazendas arroladas, o que se torna sobremodo desconcertante.

Assim pouco nos podem valer o exame destas listas, por vezes grandes, de agricultôres. Que plantavam: canna, cereaes, café por acaso?

Por exemplo as paginas referentes a Bananal e Areias nada esclarecem. E no entanto já alli despontava a cultura cafeira como o comprova o relato de viagem de Spix e Martius.

O tombamento de Bananal arrola 84 fazendeiros principaes cujo numero de escravos se descrimina e cujos nomes das respectivas fazendas se inserem com as dimensões das terras, mas sem indicações sobre o processo de aquisição das propriedades.

Nenhuma referencia se lê porém, quanto aos generos que estes agricultores cultivavam “mantimentos” é só o que se declara.

Nenhuma referencia se faz ao assucar e ao café.

E como naquelle tempo se aferiam as posses dos fazendeiros pelo numero de escravos, notamos que cabia notavel proeminencia ao alferes Luiz Gonçalves, da fazenda da Conceição, com dezoito captivos e ao sargento mór Braz de Oliveira Arruda com oitenta na fazenda do Bom Successo e setenta na do Pouso Secco. Abaixo delles só urgem fazen-

deiros de menos de cinquenta escravos, dos quaes o mais importante era o Capitão Hilario Gomes Nogueira, senhor de quarenta e cinco, na fazenda de Tres Barras. As fazendas de Queluz tinham insignificante escravatura.

Em Lorena só havia um grande fazendeiro, o sargento mór Ventura José de Abreu, possuidor de 130 escravos na sua fazenda de Bocaina que tinha nada menos de nove mil braças de testadas (19 k. 800) por 2.500 de fundo (5 k. 500) mais de 100 kilometros quadrados! Casado com D. Felicidade Perpetua do Sacramento Leite era elle genro do rico sanjoannense capitão Manuel Ferreira Leite, um dos primeiros plantadores de café da Barra Mansa, com seu irmão, o futuro Barão de Ayuruoca.

Depois de Ventura José de Abreu os fazendeiros de mais forças dispunham de 30 escravos como o alferes Anacleto Ferreira Pinto que na revolução de 1842 tomaria lugar destaque. Em Pindamonhangaba, o "Tombamento" não menciona um só senhor de quarenta escravos além do capitão mór Manuel Marcondes de Oliveira e Mello, futuro primeiro barão de Pindamonhangaba (que no documento apparece como Oliveira Amaral) e seu socio na fazenda da "Mombaça" o Padre Ignacio Marcondes de Oliveira, futuro monsenhor Ignacio Marcondes de Oliveira Cabral.

Geralmente os fazendeiros dispunham de 20 a 30 captivos. Assim o alferes Custodio Gomes Varella, mais tarde o opulento barão de Parahybuna, só tinha 22 na sua fazenda do "Goiabal". Outro grande futuro fazendeiro, como o depois Barão de Itapeva, Ignacio Bicudo de Siqueira Salgado, apenas possuia doze escravos. Em Areias só havia um fazendeiro de 50 escravos, o capitão Domingos Silva do "Ribeirão".

Em Guaratinguetá eram geralmente os fazendeiros de maiores posses do que os seus vizinhos de Pindamonhangaba. Assim o capitão-mór Manuel José de Mello possuia 180 negros, havendo diversos lavradores de 50 a 40 escravos como os Padres Francisco da Costa Moreira Xavier de Gusmão.

Em Taubaté parece o "Tombamento" ter sido feito com muito maior apuro. Perto de quinhentos lavradores se arrolam distribuidos pelas oito companhias de ordenanças. Mas a media de posse dos escravos é geralmente baixa, regula com a de Pindamonhangaba.

Luiz Manuel de Souza Freire dispunha de 25 enxadas. Bragança contava assaz avultado numero de lavradores mais mediocres ainda. Os mais importantes eram o sargento mór Fernando Dias Paes Leme da fazenda "Campanha" com 37 escravos, Francisco da Silva Bueno de "Boa Vereda" (35), Bauduino Antonio de Campos com 27 enxadas e o capitão Antonio Leme da Silva com 24.

Jundiahy contava fazendas de certo vulto entre as de seus 298 lavradores e 27 senhores de engenho com os seus 1.143 captivos, Ignacio de Lima do "Feital", plantador de algodão, tinha 164 escravos, o capitão mór Eleuterio da Silva Prado 50 em "Monte Alegre", José Joaquim Franco 76 no "Pinhal", Francisco de Paulo Leite 32 em "Monte Serrate", Francisco Maria Soares 34 em "Ribeirão", o capitão Luiz José Pereira de Queiróz 48 em "Sant'Anna", o tenente Antonio de Queiróz Telles futuro Barão de Jundiahy 26 em "Santa Barbara".

Já Campinas tinha enorme proeminencia sobre seus vizinhos revelanos o tombamento em 1818, feito pelo capitão mór João Francisco de Andrade, que arrolou 294 agricultores e 3.464 escravos.

De todos estes plantadores de canna nenhum por sombra se podia comparar ao português Coronel Luiz Antonio de Souza Macedo e Queiroz (1760-1819) dentro em breve brigadeiro, o homem mais rico da capitania de S. Paulo e seu maior lavrador e um dos mais opulentos vassallos do Brasil joanino. Possuia então os seguintes engenhos no districto campineiro: "Atibaia" com 40 escravos, "Monjolinho" (60), "Palmeira" (24), "Quilombo" (40), "Santo Antonio" (30), "Tapera" (59), "Taquaral" (37) ou sejam ao todo 290 escravos. Seu irmão, tambem opulento, Francisco Antonio de Souza, era senhor de "Boa Vista", "Invernada" e "Morro Grande" com um total de 112 escravos. Entre os fazendeiros grandes ainda se citavam Floriano de Camargo Penteado ("Pouso Alto", "Duas Pontes") com 80 negros, o coronel Francisco Pinto Ferraz (56), o tenente José Rodrigues Ferraz do Amaral de "Sete quedas" (55) pae do futuro Visconde de Indaiatuba, José da Rocha Campos de "Anhumas" (50), Theodoro Ferraz Leite de "Lagoa" (35).

O Brigadeiro Luiz Antonio de Souza este auferia enormes rendimentos de seus engenhos de Campinas. Basta lembrar que no dizer oe Alincourt, que ao districto visitou em 1818, neste millesimo tivera uma renda de oitenta mil cruzados (32:000\$000). Tão rico se achava que instituiu tres morgadios "Boa Esperança", "Monjolinho", "Tapera" para seus filhos os futuros Barão de Souza Queiroz, Com. Souza Barros e Barão de Limeira.

O tombamento de Itú foi como já dissemos superintendido pelo famoso capitão mór local Vicente Taques, que o assignou como capitão mór commandante; ao gabar-se de que o trabalho fora "fielmente extra-hido pelos capitães das ordenanças, commandantes dos bairros da mesma villa (de Itú).

Foram arrolados 126 engenhos cerca de 400 lavradores e 3.317 escravos. O mais importante dos lavradores ituanos era o capitão Antonio de Barros Penteado, sogro do Brigadeiro Luiz Antonio de Souza, pae dos futuros Barões de Itú e Piracicaba, sogro do Conselheiro Francisco

de Paula Souza e Mello. Possuía cem escravos em sua fazenda dos "Campos Elyseos". Sua mulher D. Angela Ribeiro de Siqueira Barros, nos engenhos de "Grammado" e de "S. João" tinha outros talvez. Seguiam-se-lhes o tenente Elias Antonio Pacheco (Nossa Senhora do Rosário) e "Santa Quiteria") com 70 escravos, Antonio Leite de Sampaio ("S. Antonio") com 76, Ignacio Xavier Paes de Campos ("Pirahyba") 60, Ignacio Ferraz Leite Penteado ("Pinhal") com 50, Antonio Pacheco da Fonseca ("Serra") 50, Felipe de Campos Almeida ("Monte Carmello", "Capivary") 65. Antonio Correa Pacheco e Silva ("Limeira" e "Santo Antonio do Bom Jardim") 50, João de Almeida Prado ("Gloria") 46, D. Gertrudes Celidonio Leite ("Itapocú" e "Rocha") 50, Joaquim Manuel Pacheco da Fonseca ("Pirapitinguy") 50, Antonio Pacheco da Fonseca ("Serra") 50, etc.

O capitão mór recenseador era bem menos abastado do que muitos dos seus recenseados. Assim tinha 38 escravos em seu engenho do "Sagrado Coração de Jesus".

Em Porto Feliz o numero de fazendeiros importantes era menor do que em Itú. Assim mesmo havia Antonio Francisco Cardoso do "Quilombo" com 94 escravos, Thomé Fernandes com 88. Em Capivary José Baptista de Oliveira possuía 120. Na Santissima Trindade de Pirapóra hoje Tietê, Francisco de Paula Penteado, de "Mandysununga" dispunha de 50 escravos.

Em Piracicaba havia muitos lavradores de poucas forças. Quem mais se destacava ainda era o Brigadeiro Luiz Antonio de Souza socio do futuro senador Regente do Imperio Nicolau Pereira de Campos Vergueiro nos engenhos "Limoeiro" e "Taquaral" e dono do engenho "Monte Alegre" e "Amaraes" com uns cem escravos.

Em Sorocaba pouca lavoura grande havia, fazendolas de 20 a 30 escravos e outras de 3 a 5. Era Itapetininga ainda mais pobre. Em nenhum destes arrolamentos se lê a minima referencia a plantações de café.

Para o estudo que vimos realizando o exame dos maços de população, documentos do Archivo do Estado proporciona excellentes contribuições.

Deixou-o bem frisanste o Dr. Carlos da Silva no seu tão interessante artigo "Guaratinguetá de 112 annos atraz", no numero 30 da "Revista do Archivo Publico Municipal de São Paulo" em que analysou um recenseamento local de 1825.

Neste documento verificamos que apesar de sua extensão não ha uma unica referencia a um só lavrador de café. Por elle se vê que no districto guaratinguetaense imperava soberanamente o cultivo da cana. Só se fala em produção de assucar e aguardente. Tomemos alguns topicos frisantes exemplificativos do que affirmamos.

“O Ajudante Francisco das Xagas Guimarães, tem sua Fabrica de Assucar arrobas 120 possui esta Fabrica a mais de dez annos seprospera com adimento, sem vallor algum, unicamente a 150\$000 com discripção de duas fornalhas para as Taixas, sem preço algum de suas materias primas, por serem produzidas no districto; mão de obra por seus escravos rende annualmente 204\$000 rs. dispõem no Destricto de hum carro com duas juntas de Bois”.

“O Capitam João de Meirelles Freire tem sua Fabrica de Assucar e de Distilar Aguas ardentes. Assucar arrobas 40 em Aguas ardentes Barrizes 20; possui esta Fabrica a mais de 20 annos; seprospera com adimento seu vallor unicamente de 300\$000 com discripção de duas Fornalhas, huma para taixas e outra para alambiques; sem preço algum de suas materias primas por serem produzidas no Destricto a natureza do combustivel he segunda do paiz; mão de obra por seus escravos rende annualmente 112\$000 hs., dispõem no Destricto possui dois carros e quatro juntas de Bois”.

Fala-se por exemplo que o capitão mór Manuel José de Mello além do engenho passava por se occupar em outras lavours. Seria uma dellas o café?

Tinha nesta época 155 escravos, 4 carros e 20 juntas de bois menos portanto do que em 1817 em que possuia 180 captivos.

Outros informes curiosos vemos nas paginas pelo Dr. Silveira re-produzidos do mesmo documento.

“O sargento mór Antonio dos Santos Silva tem sua Fabrica de Assucar arrobas 70 e de Aguardente Barrizes 70 possui esta Fabrica a 30 annos vallor della 200\$000 rs. seprospera com adiantamento com discripções de 2 fornalhas, huma para 3 taixas; e outra para o lambique sem preço algum de suas materias primas por serem produzidas no Destricto; mão de Obra por seus escravos remde annualmente 201\$600 vendee no Destricto; tempo proprio para o trabalho hé todo o anno com 19 escravos de serviço 2 carros e 6 juntas de Bois possui huma Olaria, que fabrica telhas para commercio”.

“Antonio dos Santos Rangel tem sua Fabrica de Assucar arrobas 60, e de Distilar Aguas ardentes Barrizes 80; possui esta Fabrica a 10 annos vallor della 200\$000 rs. seprospera com adimento com discripção de 2 fornalhas huma para 2 Taixas; outra para olambique, sem preço algum de materias primas por serem produzidas no Destricto mão de Obra por seus escravos rende annualmente 202\$400 rs. vende no Destricto, tempo proprio para o trabalho he todo o anno com q escravos de serviço com hum carro com 4 juntas de Bois”.

“Seis lotes de Bestas de Alugueis que transportarão cargas para a Villa de Paraty e Cidade do Rio de Janeiro apreço de cada huma a 2\$400 rs. cada lote occupa hum camaraua livre com 3 escravos”.

CAPÍTULO IX

O NEGRO NO SÉCULO XVIII

Durante os dois primeiros séculos o negro não apareceu ni Planalto, senão em casos esporádicos. A documentação a êsse respeito é abundante. Os motivos disso eram de natureza absoluta e imperativa. Podemos resumir êsses motivos causais em três itens:

a) A única fonte de renda econômica da região planaltina era o apresamento do índio, que, escravizado, era exportado para o Nordeste açucareiro, que exigia com império mão de obra abundante e barata, que suprisse a falta que lhe fazia a importação, (1), por motivo das guerras flamengas. A região paulistânica não iria importar mercadoria idêntica e congênera

(1) Confirmando êsse raciocínio, isto é, de que o mercado nordestino de escravos se servia dos apresados pelo bandeirismo paulista, há o seguinte documento, publicado por Taunay, na "História Geral das Bandeiras", volume 8, com os comentários que acompanham: — "Relatando a representação baíense começava o Desembargador: — "Dizem os Oficiais da Camara da Cidade de S. Salvador, Bahia de Todos os Santos, do Estado do Brasil, que os moradores daquela Capitania, em todo o seu Distrito, padecem grandes miserias causadas das muitas mortes dos negros, que os anos atraz houve, de maneira que por sua falta não moião os engenhos e as safras passadas o não fizerão por causa das guerras e de os inimigos porem o fogo aos canaviais, nas quais guerras os ditos moradores consumirão tudo o que de seu tinham e hoje estão muito pobres

à que a sua única indústria econômica produzia. Sim, porque se a indústria paulistânica produzia escravos, por meio do apresamento, realizado através dos maiores sacrifícios e das lutas mais ardidadas, não iria impor outros escravos. Seria o mesmo que se o atual S. Paulo, fôsse importar café da Colombia.

b) O habitante do Planalto não possuía poder aquisitivo para comprar uma mercadoria cara, como era a africana, cujo preço, segundo Simonsen ("História Econômica do Brasil") subia a cerca de 350\$000 por cabeça. Por quantia muito menor, êle poderia comprar o índio, pois êste custava em média de 4 a 70\$000 por cabeça, sempre de acôrdo com o que ensina Simonsen. Como o planaltino era pobre, segue-se, que êle não iria se servir de mercadoria, cujo preço estava muito acima de seus recursos.

Ninguém compra, sem vender. Como êles não tinham o que vender, não podiam comprar. A lógica em História é absolutamente imprescindível.

e necessitados e de tal maneira que a muitos anos se não poderão restaurar de suas perdas, pelo que movidos eles de tão grandes necessidades e perdas que a todos abrangem, assim pobres como ricos, e por essa causa padecem muitas misérias, fazem a V. M. lhes conceda as cousas nele declaradas e receberão mercê".

Interessantíssimos os alvires sugeridos para a minoração da crise. Em primeiro lugar, o recurso capital primordial, que se impunha a toda a América dos nossos coloniais: o recrutamento da escravatura. "Que V. M. mande passar provisão para que o Governador do Rio de Janeiro faça vir para esta Capitania todos os índios dos quintos dos que ora desceram do sertão de São Paulo e se faça por ajuntar nas ditas capitánias gentio para se fazerem duas aldeias e se mandem buscar em dois navios à custa da imposição dos vinhos.

E assim mesmo se lhe conceda que à custa da mesma imposição se mande navios aos portos a descer gentio de paz até mil almas, porque por falta dele se vai cada vez mais empobrecendo esta Capitania nem o tem que a ajude a defender. Que mande V. M. passar provisão para que o Governador dê licença para ir ao sertão descer gentio donde houver

c) A parte cultivada do Planalto era muito pequena. Ampla documentação publicada atesta isso e além dessa mínima atividade agrícola, para efeito único de consumo local, que era minúsculo não havia nenhuma outra produção, para que fosse preciso muita mão de obra e se fizesse imperiosa uma importação de africanos.

Além destes motivos, cada um dos quais seria suficiente para tornar absolutamente impossível a existência em número do negro no Planalto, eu realizei uma pesquisa nos documentos publicados e por publicar, graças à gentileza do Diretor do Arquivo do Estado, chegando à conclusão que, a proporção entre índios americanos e pretos africanos era no seiscentismo de 34 ameríndios para um negro africano, (Ellis, "Resumo da História de S. Paulo", século XVI e XVII).

Assim, durante os dois primeiros séculos, o negro era um elemento quase ausente no Planalto.

Com a mineração entretanto, o cenário planaltino se diversificava, por terem cessado as circunstâncias, que impera-

e para isso dê poderes à lingua e ao Padre Provincial da Companhia da parte de Vossa Magestade".

Assim, se recorria ao cativo vermelho na impossibilidade de, por empobrecimento, angariarem os colonos peça de Guiné.

E os fornecedores seriam os paulistas a quem não haveria de contrariar o Padre Provincial da Companhia, ante aquela situação de verdadeiro "salus populi" que não deveria de forma alguma agravar-se com a possível oposição a tão sábia medida.

Os termos do último item lembram-nos até a possibilidade de um entendimento prévio, a tal respeito com o Provincial.

E é bem possível que a invasão holandesa de 1624 a 1625 e a consequente destruição da indústria açucareira baiana haja sido um dos determinantes principaes do assalto da grande bandeira de 1628, aos viveiros de guaranis aldeados de Guairá.

Nesta nossa *Hist. Geral das Bandeiras Paulista*, expusemos detidamente quantos prisioneiros da grande coluna de Manuel Preto e Antonio Raposo Tavares foram encaminhados para as lavouras do Rio de Janeiro, da Bahia e do Espírito Santos".

tivamente impediram o africano de ser introduzido em massa na região paulistânica.

De fato, com a mineração, modificou-se inteiramente a economia planaltina, em virtude das seguintes ocorrências:

a) cessação do apresamento do ameríndio, com a quase paralisação da indústria do preamento. Essa quase paralisação teve lugar de um modo paulatino, na proporção em que se acentuavam as causas, que faziam a decadência da indústria agrícola do açúcar no Nordeste e se sobrepunham as que tornavam difíceis as condições da continuação do apresamento. Estas foram, como eu já disse, em outras publicações:

1 — restauração portuguesa, com o reerguimento da fronteira com a Espanha na América.

2 — restauração do Nordeste, com o restabelecimento do tráfico africano.

3 — exgotamento do manancial de índios, semicivilizados das reduções jesuíticas próximas ao Planalto.

b) aumento do poder aquisitivo do paulista.

De fato, com a mineração nas Gerais, em Cuiabá e em Goiáz, e com o desenvolvimento dessas regiões subsidiárias do Planalto, São Paulo, como entreposto distribuidor de regiões tão vastas e opulentas, pela extração do ouro e com outras atividades, teve tal aumento de poder aquisitivo da sua população, que, só então, o escravo africano se fez necessário e pôde ser comprado e importado.

c) as circunstâncias econômicas, que fizeram com que São Paulo tivesse de alimentar comercialmente as zonas mineradoras obrigaram o planaltino a produzir em escala maior e para isso, movimentar mais mão de obra. Como não havia mais mão de obra ameríndia, os paulistas mais abonados por maior poder aquisitivo, puderam comprar escravos africanos.

Os documentos confirmam êsse raciocínio, pois, o que se verifica numa análise dos documentos do século é que a proporção anterior de 34 ameríndios para cada africano, modificou-se para 8 africanos para cada sete ameríndios (2).

Na segunda metade do setecentismo essa modificação em relação ao negro do Planalto, a qual ficou acima assinalada e marcada por um desenho comparativo, acentuou-se de fôrma extremada, invertendo-se completamente as proporções entre escravos ameríndios e africanos no Planalto, isto é, para cada um daqueles haviam dezenas destes.

As causas dessa modificação das populações planaltinas seriam, a meu vêr, as seguintes:

- a) cessação do apresamento.

(2) A propósito do preto africano em S. Paulo, convém reproduzir importantíssimo tópico de Aureliano Leite, na sua opulenta, quão magnífica *História da Civilização Paulista*, 50, referente ao ano de 1701:

“A Capitania que até então possui número reduzido de negros cativos (esta afirmação choca-se com a afirmação de Varnhagen, combatida também por Capistrano de Abreu, a qual narra que 16 anos depois de fundada a Capitania (1726) avultava nela a escravaria africana, passa a receber anualmente, em virtude do alvará-real, de 20 de janeiro de 1701, duzentos pretos de Angola e Costa da Mina, além dos que os paulistas iam comprar diretamente no Rio de Janeiro”.

Eis que isso confirma, de modo notável, a minha velha tese. O apresamento havendo cessado e o poder aquisitivo dos paulistas tendo aumentado, com a mineração, o africano começou a afluir na *Paulistânia*, nas primeiras décadas do século XVIII. Segundo as pesquisas, que realisei em documentos setecentistas, a proporção entre africanos e ameríndios existentes no Planalto, passou a ser de 8 africanos para cada 7 ameríndios, havendo evoluído da proporção seiscentista, que era de 1 africano para cada 34 ameríndios. Ellis, *“O ouro e a Paulistânia”*, Boletim n.º 8 da cadeia de História da Civilização Brasileira da F. F. C. L. da U. S. Paulo”.

b) intensificação do tráfico africano, promovido pelo ouro.

c) emigração para o Sul de escravos africanos do nordeste.

d) lavoura de cana e fabrico do açúcar paulista, os quais exigiam grandes massas de mão de obra, as quais só podiam ser africanas.

Teria sido assim que o Planalto paulista, só a partir do médio setecentista, recebeu as ondas africanas, que lhe tisnaram a dermocracia da população.

Era sempre a economia a causar todos os fenômenos.

CAPÍTULO X

GRANDEZA, AGONIA E MORTE DO CICLO DO AÇÚCAR PAULISTA

Durante a última metade do século XVIII e a primeira metade do século XIX, isto é, durante 100 anos, o açúcar foi o grande produto econômico da região paulistânica.

Foi êle o desvirginador da quase absoluta autarquia paulista, a qual havia substituído durante dois séculos, conforme temos feito certo em várias publicações anteriores. De fato, a região paulistânica nada exportava antes pelo seu litoral, a não ser o escravo ameríndio que, vendido para o Nordeste, tornou-se, durante a primeira metade do seiscentismo, a imprescindível mão de obra para a produção do açúcar nordestino. Depois, com a derrota do Nordeste brasileiro, na segunda batalha do açúcar, e com o advento de outras circunstâncias, a região planaltina perdeu o mercado de consumo e, com isso, extinguiu-se aos poucos a sua indústria de apresamento.

Assim a autarquia paulistânica, com êsse capítulo econômico, cujas repercussões tinha que sofrer, tornou-se mais rígida e a economia regional, mais herméticamente fechada.

Com o advento do ouro e a formação de grande núcleo demográfico na região das Gerais, fatalmente a economia paulista tinha que se modificar. Foi o que se deu. O planalto paulista foi um dos abastecedores das regiões do ouro. De fato, o hinterland planaltino foi a "*retaguarda econômica*", sem a qual, não teria sido possível a mineração.

Mas, sem embargo disso, a autarquia paulista não se alterou, continuamos a não usar os caminhos do mar; persistimos a não recorrer aos mercados de além mar, para as nossas exportações. Teimámos em nos isolar. O nosso regime econômico fechado, ensimesmado, não se modificou, na primeira metade do setecentismo. Mas a produção de açúcar no Planalto paulista cresceu e exigiu novos mercados. Já não bastava a região fornecer às terras do ouro. A super produção açucareira começou a se fazer sentir com o aumento da área cultivada com a cana de açúcar. Campinas, Itú, Porto Feliz, Piracicaba, Bragança, Amparo, Mogi-Mirim, etc., núcleos demográficos e econômicos setecentista, desenvolveram talvez com excesso, as suas terras e a produção do açúcar se fez em escala maior do que as possibilidades das regiões auríferas em absorver. Daí a necessidade imperiosa de novos mercados de *consumo*. Sim, porquê, sem *consumo*, não há produção que resista. O fator *consumo* é o determinador da produção. A região a ser aproveitada pôde possuir, em graduação maior ou menor, as demais "*possibilidades*" para a produção, não dispondo de consumo seguro, nada produzirá.

Felizmente, para o pequeno ciclo do açúcar paulista, cuja produção ascendente havia saturado as terras do ouro, novos mercados consumidores foram surgindo. O Prata já se povoando com rapidez, enriquecido com o colossal fornecimento de muares, para o transporte de abundante prata do Perú e da Bolívia, minério pesado, que nas longas caminhadas pelas ásperas regiões andinas, exigia grandes tropas de muares, que só podiam ser criados nas planícies platinas. Estas, além do muar transportador, forneciam às regiões mineradoras dos Andes, a carne de seus opulentos rebanhos de bovinos. Quando empalidecia em declínio a mineração andina, as planuras do Baixo Paraná tiveram que abastecer de muares transportadores, às regiões do ouro brasileiro, cujo comércio exigia, com império, elementos de transporte, que só esse Sul Platino podia fornecer.

Era o monopólio do fornecimento do muar. Com isso, a euforia econômica bafejou a região do Baixo Paraná. Esta

se povoou e, como consequência disto, em 1776, a Espanha elevou o velho "*Gobierno*" à categoria de *Vice-Reinado*.

O poder aquisitivo da população platina, enriquecida pelas exportações de muar, fêz com que um novo mercado se abrisse muito promissor para o açúcar planaltino.

O sul do Brasil, com as planuras gaúchas, Sta. Catarina e o Uruguai, aproveitando também a feitura plana de suas terras bem configuradas, foram magníficos fornecedores de muar para os centros mineradores. Assim engrandecidos nos respectivos níveis de vida e poderes de compra, formaram excelentes mercados de consumo, para o açúcar paulista, como se pôde vêr em vários documentos, dentre os quais o citado na nota 2, acima.

Outro mercado de consumo que foi muito propício ao açúcar paulista, sobrelevando de pouco o mercado platino, foi o metropolitano português. De fato, Lisboa e Porto, no fim do setecentismo e no início do oitocentismo, absorveram muito açúcar paulistânico. Isso nos evidencia duas estranhezas, para as quais não encontro explicação:

a) Portugal, podendo importar açúcar do Nordeste, foi não há dúvida alguma, um grande consumidor do açúcar paulista. Não seria mais lógico que o açúcar nordestino, com um transporte de 1.500 quilômetros mais curto, resultasse bem mais barato? Teria o açúcar nordestino sofrido uma tal decadência, que não suportava concorrência com o paulista? É de se admitir essa hipótese, porque de S. Paulo havia e os documentos registraram, exportação de açúcar paulista para Pernambuco. (Boletim de Est., Vol. III Março 1).

b) a Europa, nas primeiras décadas do século XIX, deveria estar inundada pelo açúcar de beterraba, que Markgraf facultou aos europeus com o bloqueio continental.

Como o açúcar paulista iria sair mais barato a ponto de, mesmo onerado com um transporte marítimo a vela, e, portanto caríssimo, poderia concorrer com o de beterraba?

Confesso que não atimo com as causas desses estranhos acontecimentos! E' possível que a explicação seja a seguinte:

A Europa estaria falta de açúcar, apesar do açúcar de beterraba, pois as Antilhas inglesas viram-se privadas de "*mão de obra*", com a vitória da campanha política de Wilberforce, que em 1807 determinou a proibição do tráfico africano.

Assim, a Jamaica, Barbados, etc., não podiam renovar na África, sua "*mão de obra*". As Antilhas francezas, espanholas e holandezas, estariam na mesma situação, pois bloqueadas pela esquadra ingleza, em virtude das guerras napoleônicas, não podiam também renovar a sua "*mão de obra*" africana e não podiam exportar o que produzissem.

Com isso estavam eliminadas as Antilhas, do que resultava uma deficiência de produção açucareira, que se faria inferior ao "*consumo*".

O Brasil teve, então, de auxiliar a produção açucareira e daí o Planalto paulista exportar tanto.

Estarei certo?

Mas o grande mercado para o açúcar paulista, no principio do século XIX, foi a cidade do Rio de Janeiro.

Esta cidade não teve a mínima importância demográfica e econômica, até o advento do ouro conjugado com a feitura do "Caminho Novo". Com esses dois motores a impulsioná-lo, o Rio de Janeiro, simples vilarejo do século XVI e XVII, transformou-se em entreposto mercantil, boca de saída e porta de entrada para a opulentíssima região das Gerais, a qual, com a mineração do ouro e do diamante concentrou imponente massa demográfica dotada de altíssimo poder aquisitivo. Com isso, o Rio de Janeiro tomou prodigioso desenvolvimento, fazendo-se, por sua vez, um excelente mercado consumidor. O Rio de Janeiro, tal era a sua magnífica concentração demográfica que creou uma zona, na sua proximidade, da qual era consumidor. Foi a Baixada Fluminense.

Esta, economicamente, nada mais foi do que um mero apêndice econômico da cidade em evolução progressiva.

Aconteceu que, com o declínio e o fim da mineração, com o advento do café, a Baixada Fluminense entrou também em fase de decadência e de extinção. Com essa extinção, o açúcar planaltino paulista se apoderou totalmente do mercado consumidor, monopolizando os fornecimentos ao grande entreposto carioca.

Com esses mercados consumidores todos, o açúcar paulista teve uma grande prosperidade econômica, conseguindo reunir uma quantidade não pequena de capitais os quais não aparecem e nem deles há vestígios em traços denunciadores de civilização qualquer baseada no ciclo econômico do açúcar paulista. Esse capital não pequeno, acumulado na região paulistânica, não apareceu e nem deixou vestígios dele ou de suas consequências, determinando uma civilização, porque houve aplicação imediata desses capitais acumulados pelo açúcar paulista, na penetração devastadora e povoadora dos sertões e na feitura da lavoura cafeeira.

Aliás, seria incompreensível que se concebesse a formação da lavoura de café sem a inversão de grandes capitais nesse empreendimento econômico. Para a efetivação desse grande edifício produtor que foi a lavoura de café, grande quantidade de capitais teriam sido necessários. Como eles apareceram? Quem os forneceu? Foi o ciclo do açúcar paulista que durante um século, os foi acumulando, invertendo-os no grandioso ciclo do café. Não há outra alternativa, a propósito da capitalização do café.

Por esse motivo, esses capitais assim aproveitados não se cenificaram em vistosa aparência ao contrário do que acontecia com o ouro nas Gerais, que, não capitalizando os rendimentos da mineração, delapidava-os em ostentações de várias espécies, como rendas não economizadas.

Mas, para produzir uma tal euforia econômica, a produção do açúcar, como função econômica, teria fatalmente que gerar um órgão transportador que permitisse, ou antes, que facilitasse a exportação.

Foi então que a função produtora do açúcar gerou a necessidade da exportação açucareira e para que esta pudesse se realizar com mais facilidade e barateamento dos fretes, foi construída pelo poder público a famosa *Calçada do Lorena*, (3)

Este órgão transportador, nada mais foi do que mera consequência fatalizada pelo açúcar paulista.

Tendo assim um órgão transportador de estrutura da *Calçada da Lorena*, o açúcar paulista foi o desvirginador da autarquia planaltina. que permanecia inviolada, através de mais de dois séculos e meio, protegida pelas asperezas de Paranapiacaba, como se fôsem as vestes protetoras de uma pudica donzela.

O açúcar paulista foi um ciclo de magna importância, tendo entre as suas consequências, não só a capitalização para a fei-

(3) Em 1836, quarenta anos portanto depois de haver sido utilizada a “calçada do Lorena”, ainda não havia sido resolvido o problema da ligação entre o Planalto produtor e o Litoral exportador. Os preços de transporte eram caríssimos e absorviam em grande parte o valor da mercadoria. Vejamos:

Os preços para o açúcar eram os seguintes:

1822	2\$600 réis a arroba
1823	2\$000 réis a arroba
1824	1\$900 réis a arroba
1825	2\$100 réis a arroba
1826	2\$500 réis a arroba
1827	2\$900 réis a arroba
1828	3\$800 réis a arroba
1829	3\$600 réis a arroba
1830	3\$900 réis a arroba
1831	3\$700 réis a arroba

O preço do transporte, sendo o custo do mesmo 7.9 réis por arroba quilômetro, de Rio Claro a Santos, sendo a distância de 250 quilômetros regulava por 1\$970 réis por arroba. Ora isso era de 50 a 70% do valor da mercadoria. Assim, não seria possível o fabrico do açúcar para exportação via Santos, em distância além de Rio Claro. Nesta localidade mesmo, o transporte absorvia a maior parte do valor do produto.

tura da lavoura de café, no nosso Planalto, mas a elevação quantitativa formidolosa da população paulista que, segundo Saint Hilaré e Machado de Oliveira, teve a seguinte evolução:

1592.....	2.500 habs.
1633.....	3.000 "
1777.....	116.975 "
1813.....	209.208 "
1826.....	258.201 "
1835.....	338.000 "

Depois disso, o Paraná foi-nos arrancado, mas a população paulista continuou crescendo e chegou depois a mais de 1/2 milhão. Prodigioso! Devemos isso ao açúcar!

Por isso este documento, pelo qual a Assembléia provincial de São Paulo pede á União que remedeie a situação dos transportes em São Paulo, outorgando vantagens às ferrovias:

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

REGISTRO GERAL

DA

CÂMARA DA CIDADE DE SÃO PAULO

1 . 8 3 6

Publicação da Sub-Divisão de Documentação Histórica

Vol. XXVI

DEPARTAMENTO DE CULTURA

(Divisão de Documentação Histórica e Social)

— 1938 —

Transcrição das páginas: 94, 95 e 96

REPRESENTAÇÃO DA CÂMARA AO SENADO DO IMPÉRIO

Augustos e Digníssimos Snres. Representantes da Nação.

Huma Lei de suma importancia acaba de ser feita pela Assembléa Legisla. desta Prova., e de augurar-se os Augustos e Dgmos. Snres. Representes, da Nação se dignarem conceder as vantagens que a mma. Assembléa pede, um desenvolvimento importante, e rapido a propreride. da

Depois, o açúcar paulista, já velho, com 100 anos, decaiu, passando o bastão do alicerce econômico de São Paulo, ao café que vinha avultando progressivamente no quadro das riquezas paulistas.

Já em 1854, o açúcar havia sido largamente ultrapassado pelas exportações do café, que figuravam no total com um peso maior que o do açúcar. E' o que atesta a seguinte estatística fornecida pelo Prof. Taunay:

QUADRO DE EXPORTAÇÃO

Gêneros	1854-55	1855-56	1856-57
Café (arrobas)	846.184	796.867	745.673
Açúcar (arrobas)	136.917	52.740	39.706

Provincia. Dotada esta generosamente pela natureza contempla com pezar seu immenso terreno, clima apreciavel, solo fecundo a todas as produções, e a condição industriosa de seus habitantes, luctando com uma contradição opressiva a todos estes elementos da riqueza, dificuldade que esmorece sua agricultura, entorpece o commercio, e acanha a população.

He o *excessivo preço dos transportes* que inutilisa no estabelecimento do agricultor as sobras do seu trabalho, e dessa arte o priva de outros generos que precisa, quam desanima sua industria, e o torna indolente, qm. emfim deprecia os terrenos os terrenos os mais ferteis collocados pa. o centro do Paiz, pr. quanto mais distante se achão dos pórtos de sahida. *Quem conhece o estado da Provincia vê que o resultado de quasi todo o trabalho vai enriquecer não a elle, mas aos criadores das bestas na Provincia do Rio Grande do Sul*, e que ainda os pequenos lucros que sobrarão á agricultura de S. Paulo são como de presente subordinados á paz e segurança daquella Provincia. Assim, Augustos, e Dignissimos Snres., o beneficio maior, q. vos he dado ministrar a Provincia de S. Paulo pelo que respeita a prosperidade material do Paiz, e em consequencia a tudo qto. desta se origina, se encerra no conceder as exigencias, que a sua Assembléa Provincial vos dirige pr. ocasião da dita Lei. Ella se destina a estabelecer as condções, sob que a Companhia de accionistas Nacionais e Estrangeiros se compromete a fazer uma estrada de ferro, e transporte de vapor do interior do Paiz para o principal porto de embarque. Cada uma das vantagens, Augustos, e Dignos. Snres. concedidas aos empresarios poderá parecer mta. se só

Em 1854, o açúcar era, em pêso, 6 vêzes menos que o café nas listas das exportações. A progressão cresceu daí em diante, de modo que, em 1855, já o café exportado era 15 vêzes o total do açúcar, em 1856 a diferença aumentou ainda mais, pois, o total do café exportado era de 19 vêzes. Em valor, a diferença se fazia maior, pois o café exportado figurava com um total 21 vêzes maior que o do açúcar, como se vê da seguinte estatística, ainda fornecida pelo Prof. Taunay:

QUADRO DA EXPORTAÇÃO PAULISTA

Em 1856-57

Café	8.592:522\$071
Toucinho	447:243\$984

pa. ella se attender, todas porem serão mui poucas se pa. os resultados e fructos da empreza por hu pouco, e pr. ql. pr. face se encarar.

Pede-se a exempção de Direitos que não existirão se a empreza se não effectuar, ou proporções de terrenos, q. incultos e sem renda alguma para o Estado persistirão abandonados por longo tempo se a colonisação, q. a empresa deve verificar se não realisar.

A colonisação por si só em escalla tão avultada é objeto de magnitude: o custo della não guarda proporção ao valor actual do terreno pedido. Embora possibilidade houvesse de outros empresarios, o tempo é um objeto de valor tal, e que tanto deve influir no calculo, que nem a consideração de esperar pr. condições que offereção algum onus de menos sem duvida de pouco momento, e no todo eventual, deve ser admittida para contrariar a empreza. Nem de outra arte, se não cedendo algũas vantagens. poderá um paiz como o nosso *sem capitaes accumulados, em braços para trabalhos semelhantes*, sem directores que os conheção chamar Capitaes Estrangeiros. O Brazil nem ao menos offerece a segurança que era para desejar, e a sorte futura e demorada da indenisação, e lucros desses capitaes, sorte q. é subordinada ao pendor de nosso negocios Politicos não é melhor, e em tal cazo os capitaes não se deloção do Paiz que lhes offerece garantia com essa facilidade que alguns presumem. O facto de ser esta a primeira estrada de ferro no Brazil qto. importa! Além de didicir da prosperidade da Provincia de S. Paulo, Goiaz, Cuiabá e grande parte da de Minas Geraes, ella vae dar o 1.º signal de emprezas semelhantes ás demais

Açúcar	407 :921\$984
Arroz	351 :921\$889
Fumo	83 :833\$000
Feijão	32 :047\$600
Couros	25 :379\$916

Dá por diante, o açúcar foi desaparecendo das listas dos artigos exportados, a ponto de morrer completamente, tendo, ao findar o século XIX, a sua produção resumida ao necessário para o consumo local.

Com essa situação, findava-se o ciclo do açúcar paulista.

O consumo local absovia a pequena produção açucareira ainda subsistente. Esta, ainda demorava em lenta agonia, por-

Provincias, pois que vistas emprehendedores de melhoramentos se generalisção, e o espirito de associação se reforça diariamente, e surtirá effeito. Hum desenvolvimento da industria gera outras, e sucessivamente a riqueza e publica prosperidade se aproximão, ao passo que vistas acanhadas ou quiça mesquinhas enervão toda a força progressiva, permutando longas privações por pequenos avanços. Empresas taes, Augustos e Digmos. Snres., tem excedido entre povos mais civilizados, muito de longe as esperanças as mais amplas, não será pois de admirar que entre nós exceda o q. se pense; suas vantagens são incalculaveis. Assaz concededores da sciencia, e do verdadeiro esta do Paiz, vós Augustos e digmos. Snres. não denegareis o q. vos pede a Assembléa Legislativa da Provincia de S. Paulo a cuja rogativa a Câmara da Capital da mma. Provincia une suas preces, exercendo este direito de petição movida pelo amor q. á Provincia consagra conscia dos seus deveres, e porquanto não mais expressa, que o sentimento geral deaquella Capital e Provincia, cujo enthusiasmo tem presenciado, e de cujos desejos é conhecedora.

Deos Guarde aos Augustos e Digmos. Snres. Representantes da Nação, Cidade S. Paulo aos 20 de Abril de 1836. — Manoel Joaquim Leite Penteado — José Glz. Gomide — José Manoel de Sá — João Vicente de Brito — Francisco de Assiz Pinheiro e Prado — Lucio Manoel Felix dos Santos Capello — Joaquim Lopes Guimarães.

N.B. Do mmo. theor á Camara dos Snrs. Deputados.

que o latifúndio, isolado no sertão, longe de comunicações ferroviárias, era obrigado a poli-produção, que lhe surprise as necessidades de consumo.

O advento, porém, da ferrovia, por todos os recantos do Estado, permitindo a cnegada aí dos produtos consumíveis a baixo preço, possibilitados pelos baixos fretes ferroviários e pelas baixas tarifas outorgadas pelo navio a vapor, pôs termo definitivamente a pluriprodução do latifúndio paulista. Assim, iniciou São Paulo a importação do açúcar nordestino e com isso o regime da monocultura, (4).

Eu estou no firme pensamento de que o declínio da produção açucareira em São Paulo não foi causada só pelo advento do café, mas também pela deficiência quantitativa da mão de obra, causada, em grande parte, pela lei Euzébio, determinando a supressão, o tráfico.

(4) Ainda em 1852 a região econômica paulista do açúcar compreendia os seguintes municípios que funcionavam com os seguintes elementos:

Capivarí	70	engenhos
Piracicaba	61	"
Campinas	51	"
Porto Feliz	45	"
Pirapora	40	"
Limeira	33	"
Mogy-Mirim	27	"
Itú	24	"

Taunay "Hist. do Café, III, 116

S. Paulo nessa ocasião produzia café e açúcar das seguintes maneiras, segundo Taunay, loc. cit., III, 117:

	<i>café</i> <i>arrobas</i>	<i>açúcar</i> <i>arrobas</i>
Limeira	48.200	67.200
Rio Claro	32.000	45.000
Mogy-Mirim	29.000	70.000

Sim, porque a mão de obra¹ existente, para socorrer as duas formas de atividade produtora, teria que ser desdobrada. Isto se tornando impossível pela supressão do tráfico, uma² dessas atividades teve que ser sacrificada, mesmo porque, dois pro-
veitos não poderiam caber em um só saco.

A atividade sacrificada foi a açucareira!

Resumindo tudo, temos que o ciclo do açúcar em São Paulo para ser bem analisado deve, como todo e qualquer fenômeno histórico, ser dividido em 3 partes:

- a) causas
- b) exposição e análise do fato
- c) conseqüências.

Analisemos essas partes:

Jundiaí	25.000	25.000
Bragança	20.000	
Itú	20.000	150.000

Concernentes a essa data são as seguintes estatísticas, as quais nos permitem fazer vários raciocínios:

1855, segundo os dados do Brigadeiro Machado de Oliveira, reproduzidos por Taunay, loc. cit., 134 a produção do açúcar paulista ainda se fazia do seguinte modo:

	<i>arrobas</i>
Mogy-Mirim	227.000
Itú	159.070
Piracicaba	131.000
Capivarí	100.000

Aliás desde a década anterior que o açúcar paulista mostrava fracos totais, ante a produção e a exportação cafeeira. O ano de 1853 a 1854, consignou um surto de esporádico aumento do açúcar que chegou a figurar no total de exportação com quasi um milhão de arrobas, como Taunay menciona no seguinte quadro:

O ciclo do açúcar paulista teve sucesso econômico, porque pôde a região resolver bem a equação da produção.

Assim, quanto ao termo *Ecologia*, a Paulistânia dispunha de elevado valor. O ambiente físico oferecia um clima ótimo para a produção da cana. Um clima tropical de altitude, com grandes amplitudes termométricas, excelente teor de umidade e baixa pressão barométrica, além de elevado grau de luminosidade, de atmosfera bem transparente e ótimo regime de ventos, formava um complexo favorável que se sincronizava bem com um solo, que quimicamente bem composto e fisicamente bem constituído de “humus”, pelo acúmulo milenar dos resíduos de espessa mata virgem e de alto grau de permeabilidade. Daí a produtividade grande das terras campineiras, ituanas, etc., assinalada por Saint-Hilaire, na sua viagem à província de São Paulo.

EXPORTAÇÃO

	Em arrobas de café		Em arrobas de açúcar
De 1846 a 1847	1.339.128		224.621
De 1847 a 1848	1.432.626		418.000
De 1848 a 1849	1.338.604		283.648 30/32
De 1849 a 1850	781.502	27/32	240.086 31/32
De 1850 a 1851	1.801.659	12/32	319.077 29/32
De 1851 a 1852	1.850.685	7/32	433.901
De 1852 a 1853	1.652.255	14/32	357.773 1/32
De 1853 a 1854	1.671.987	16/32	939.386 2/32
Soma	11.868.448	19/32	2.616.486 29/32

Depois disso a queda do açúcar se precipitou, como se vê do seguinte quadro estatístico:

De 1861 a 1862 fôra êste quadro da exportação (Hist. do Café no Brasil, Taunay, III, pg. 169):

ARROBAS

Café	2.735.456
Açúcar	3.652

ALQUEIRES

Arros	62.663
-------------	--------

E' verdade que esse meio físico, colocando entre os centros produtores e o litoral exportador, um obstáculo formidável de magnitude da muralha do mar, impedia maior valorização do fator *Ecologia*, pois, em caso contrário, o ciclo econômico do açúcar paulista teria atingido maior vulto, projetando consequências muito mais volumosas. Igualmente militando de maneira desfavorável, diminuindo a grandeza e o vulto do ciclo econômico do açúcar paulista, estava a *posição geográfica* da Paulistânia, em relação aos mercados consumidores do produto regional. E' certo que o principal e maior mercado comprador do açúcar paulista era o Rio de Janeiro, cidade que crescia prodigiosamente e que com a decadência e a extinção da Baixada Fluminense, ficou exclusivamente na esfera do círculo abas-

Milho	72.046
Feijão	8.271
Farinha	417

ARROBAS

Toucinho	44.133
Animaes	49.871
Couros	1.029

Cousa confirmada pelo Relatório de Saldanha Marinho, que fornece os seguintes dados, reproduzidos por Taunay, loc. cit., III, 212:

<i>Exercícios</i>	<i>Café</i>	<i>Algodão</i>	<i>Fumo</i>	<i>Toucinho</i>	<i>Açúcar</i>
1862-63	2.413.385 ...	87 ...	4.963 ...	26.551	11.144
1863-64	1.611.729 ...	61 ...	3.539 ...	20.228	8.831
1864-65	2.993.151 ...	7.107 ...	102.706 ...	26.619	6.005
1865-66	2.242.254 ...	194.958 ...	2.334 ...	20.623	1.735
1866-67	2.343.994 ...	235.119 ...	4.261 ...	36.558	111

Os mantimentos assim se representavam:

<i>Exercícios</i>	<i>Arros</i>	<i>Milho</i>	<i>Feijão</i>	<i>Cangica</i>	<i>Farinha</i>
1862-63	103.209	17.893	3.966	1.030	521
1863-64	79.775	24.020	3.055	303	139
1864-65	93.469	25.636	2.400	946	128
1865-66	110.743	351.170	3.003	3.362	444
1866-67	80.237	21.224	2.645	1.188	161

tecedor do açúcar paulista. Infelizmente o, transporte para o Rio de Janeiro não evitava a transposição da muralha do mar, pois tinha que ser marítimo, não havendo ainda a ligação terrestre entre São Paulo e o Rio de Janeiro, a qual só se tornou efetiva, para por ela haver tráfego econômico, nos primeiros anos do século XIX.

O fator *Mão de Obra* era exercido pela escravaria vinda das Gerais, de Goiás e de Mato Grosso, que o declínio e a extinção da mineração tinha a deixado supérflua. Aliás, tendo a produção açucareira paulista atingido a 564.000 arrobas em 1836 e a 680.000 arrobas em 1852 requeria um total de 10.000 escravos em 1836, e 12.000 escravos, em 1852. Calculando, de acôrdo com Símonsén, que cada escravo poderia produzir em média 50 a 60 arrobas.

Ora, assim sendo, temos que, os totais concernentes à mão de obra, necessária para a produção do açúcar paulista, seriam muito baixos, cabendo, com folga, dentro do totais de escravos existentes na província de São Paulo, consignados por Saint Hilaire, no seu relato sobre a viagem na província de São Paulo.

O fator *Capital*, necessário para a formação da lavoura canvieira, teria sido obtido com o conseguido pela região paulista com o suprimento das Gerais, de Goiás e de Mato Grosso, durante a mineração do ouro e do diamante. Sabe-se, e eu já tenho afirmado, que o Planalto foi um dos celeiros das regiões do ouro. (Boletim n.º 8 de História da Civilização Brasileira da F.F.C.L. da Universidade de São Paulo).

O Prof. Taunay, em carta estampada por Símonsén da sua *História Econômica do Brasil*, já disse que São Paulo foi a *retaguarda econômica* da mineração.

Com isso, seria natural que São Paulo tivesse lucrado muito com as vendas que fazia opulentas as regiões do ouro. Isso foi uma exploração indireta da mineração. Naturalmente esses lucros acumulados em passageira ostentação, como fizeram outras regiões que apresentam fulgores espetaculosos da euforia econômica, foram invertidos na proveitosa produção do açúcar.

O fator *Transporte*, possibilitando a produção do açúcar, foi o luar, que, vindo do Sul aos milhares, comerciados em Sorocaba, realizava o transporte, como é tratado mais minuciosamente em outro local d'êste mesmo trabalho.

O fator *Consumo*, que é o decisivo para que haja produção, a determinando e a dosando exatamente nas suas proporções, é tratado com abundância de detalhes neste trabalho.

Com o exposto, verifica-se que a causa de haver São Paulo produzido açúcar e tê-lo feito nas proporções consignadas pelas estatísticas, está unicamente em ter a região paulista resolvido, mais ou menos, bem a equação da produção, integrando todos os seus fatores de maneira mais ou menos satisfatória. Não o tivesse feito em relação a um só dos cinco fatores da equação, a produção não se teria efetivado.

Quanto à exposição e análise do fato relativo ao ciclo do açúcar paulista devemos, ao esmerilhar, dividi-lo em duas partes:

a) a primeira parte do ciclo do açúcar paulista, coincidindo com a exploração mineralógica, vai de 1750 a 1800.

b) a segunda parte do ciclo do açúcar paulista, de muito, a mais importante e de maior vulto, como a credora de maior produção, foi a que teve lugar depois da queda da mineração e antes do grande ciclo do café, alcançando os pródromos da expansão da lavoura d'êste produto no Oeste paulista e coincidindo com período anterior ao da extensão da rede ferroviária paulista.

Assim, durante a primeira parte o açúcar paulista quase não exportava o produto para regiões de além mar, isto é, que demandasse travessia da muralha do mar. Os grandes mercados consumidores do açúcar paulista eram as regiões mineiras e as sulinas. O açúcar demandava êsses centros de consumo no lombo do luar, sem precisar trilhar o caminho de Santos.

Já no fim do século, quando o declínio da exploração aurífera diminuía os mercados mineradores do açúcar paulista, êste

tendo de procurar novos centros para o escoamento de seu produto, foi encontrar a cidade do Rio de Janeiro, em evolução rápida de crescimento e em ponto de importar grande parte do açúcar paulista que o declínio da mineração havia deixado sem consumo. Ora, isso significava a violação da velha e secular autarquia piratiningana! Mas, como transpôr com uma quantidade grande de mercadoria de exportação, a muralha do Mar? Daí, a construção da nova estrada descida da serra, a qual foi a famosa *Calçada do Lorena*, feita em 1796 e descrita por Saint-Hilaire, na sua viagem. Este órgão foi criado, em virtude de uma função que imperativamente o exigia.

Mas a segunda parte da evolução do ciclo do açúcar paulista é de muito mais importância.

Então esse açúcar paulista havia perdido, é certo, os mercados de consumo das regiões mineiras, pois a mineração estava em extinção, mas, em compensação, ganhava outros mercados, os quais o exigiam o açúcar paulista em quantidade muito maior.

A cidade do Rio de Janeiro crescera maravilhosamente, mesmo porque, em 1808, recebera milhares de metropolitanos fugidos da Europa, com a corte dos Braganças.

Só esse evento aumentou em milhares de bocas consumidoras, a demografia carioca, que, subsidiária do açúcar paulista, naturalmente teve que aumentar de muito o consumo e as compras desse produto. Disso, as exportações do açúcar paulista, para a Guanabara, conforme as estatísticas da época consignam. Mas além desse sucesso, que evidentemente aumentou de muito o mercado consumidor do açúcar paulista concomitantemente, isto é, nos primórdios do século XIX, teve lugar outro acontecimento que repercutiu de maneira extraordinariamente favorável para o ciclo econômico do açúcar paulista. Foi o declínio e a extinção da parte sudoeste da Baixada Fluminense.

Essa região econômica, sendo golpeada pelo fim da mineração que lhe pôs termo e gordo mercado de consumo que dispunha na parte central e oriental das Gerais, isto é, na zona servida pelo “Caminho Novo” e pelo advento da cafeeicultura, no vale do Paraíba fluminense, que lhe arrancou a mão de obra,

não resistiu à rudeza dos golpes e abandonou o terreno da luta econômica. Assim, a região paulista do planalto ficou com o quase monopólio do fornecimento do açúcar paulista à crescente cidade do Rio de Janeiro.

Além desse mercado de consumo guanabarrino, o açúcar paulista contava com os centros demográficos do sul, bem como platinos. Todos esses centros demográficos caminhavam em ascensão, enriquecidos com o ouro que lhes advinha da venda de seus rebanhos de muas e de bovinos e avolumados em suas populações pela atração da imigração por aquela euforia econômica. Eles eram obrigatoriamente subsidiários do açúcar paulista. Aliás, não havia possibilidades dessa região campestre do baixo Paraná, se servir de açúcar de qualquer outra proveniência.

De importância e de vulto maior que esse mercado sulino, a região paulistana dispunha de mais um mercado de consumo. Era o português. De fato, todas as estatísticas sobre as exportações paulista consignam o volume do açúcar paulista exportado para os dois portos portugueses de Lisboa e do Porto.

Esse magnífico mercado de consumo para o açúcar paulista o qual era ainda que, bem menor do que o da cidade do Rio de Janeiro, superava, entretanto, o sulino, que incluía o situado no baixo Paraná.

De fato, todas as estatísticas de exportação existentes consignam essa ordem na importância dos mercados consumidores. Estes se avaliam pelas suas características concernentes à quantidade da população componencial de cada mercado consumidor e o poder aquisitivo, bem como ao nível de vida de cada população sob exame.

Resumindo, temos que cada mercado consumidor toma maior ou menor valor, conforme se elevam os seus fatores quantitativo e qualitativo.

A propósito das consequências produzidas pelo ciclo do açúcar paulista, podemos enumerá-las:

1.^a) formação básica para os pontos de partida para o devassamento do sertão paulista. A área do açúcar foi uma espécie de trampolim para o salto da mata tenebrosa e virgem do sertão paulista, e uma escola rural magnífica para a penetração.

2.^a) Restauração da Capitania paulista suprimida em 1751.

3.^a) desvirginação da autarquia paulista.

4.^a) formação dos capitais que, acumulados, se invertiram na elaboração da lavoura do café.

5.^a) constituição de um excelente mercado de consumo para o muar vindo do sul.

6.^a) atração da imigração que foi credora do enorme aumento da população paulista. (Já vistoriamos essa consequência mais acima).

7.^a) consolidação nacional em torno do centro do Rio de Janeiro.

8.^a) sustentação da situação nacional nesses pródromos de vida independente do Brasil, quando o fim do ouro e a demora do advento do café, outorgavam um quadro sombrio às finanças nacionais, à economia do país e a câmbio do Brasil. Então o açúcar paulista foi o único sustentáculo desta situação.

9.^a) alicerce da situação econômica de São Paulo, que ficou sendo a 6.^a região mais próspera no Brasil, (também já analisamos mais minuciosamente essa consequência).

10.^a) afluxo de africanos, vindos das Gerais, do Nordeste ou diretamente da África, em virtude do aumento do poder aquisitivo paulista.

11.^a) influência acentuada de São Paulo nas lutas su-
linas, no Rio Grande e na Cisplatina.

Analisando com mais minúcia essas conseqüências apontadas, vejamos:

A propósito da primeira conseqüência mencionada, não vamos repetir o que já ficou dito. Acima já passamos em revista o que o ciclo do açúcar paulista representou para o ciclo do café, não só fornecendo capitais, que foram investidos no devassamento dos sertões, etc., como preparando mão de obra, que com aquêles capitais, materializou as *possibilidades* que uma Ecologia geográfica pródiga oferecia.

Sôbre a segunda conseqüência, isto é, a de ter sido o ciclo do açúcar paulista o desvirginador da velha autarquia planaltina, poderemos aduzir o seguinte:

Antes de haver o ciclo do açúcar paulista tomado incremento, o Planalto era hermêticamente fechado a qualquer comércio de maior vulto. A única exportação planaltina que passava pela rígida autarquia da região era a do ameríndio apesado, que, vendido, ia no Nordeste ser a mão de obra para a produção açucareira. Sem êsse ameríndio não poderia ter havido produção de açúcar no Nordeste.

Não teria sido possível haver intercâmbio exportador do Planalto paulista por vários motivos:

a) o Planalto não tinha produção senão a estritamente necessária para o consumo local, porque:

1.º) a sua mínima população não podia produzir grande quantidade.

2.º) a área cultivada, no seiscentismo, em tôrno dos míseros vilarejos planaltinos era insignificante, de modo que não era possível haver produção de grande quantidade.

3.º) os números de ferramentas necessárias para o cultivo era mínimo, como nos provam Gerson e Eli Picolo, em magníficas pesquisas publicadas no Boletim n.º 4 da cadeira de História da Civilização Brasileira da F. F. C. L. da U. S. P.

b) a produção planaltina não podia ser exportada porque não havia consumidor para ela, pois a produção de clima quente poderia ser concretizada em zonas muito mais perto da Metrópole e as de clima frio, seriam produzidas na própria Metrópole que as exportaria para o povoado do Nordeste, de forma muito mais variada, como frête de retôrno, pois, os navios que levavam açúcar, para não voltarem vazios, transportavam por baixíssimos fretes as mercadorias metropolitanas, para o Nordeste, o que não acontecia para a Capitania vicentina.

c) a muralha da Serra do Mar, cheia de impecilhos e obstáculos, não permitia tráfego de grandes massas econômicas. Além disso, não havia como transportar qualquer quantidade de produtos, pois, não havia muares. que só depois, já no século XVIII, são registrados em São Paulo nos documentos.

A Serra do Mar só era atravessada pelos caminhos mencionados pelo Pe. Simão de Vasconcelos e outros e só em 1796 se construiu a famosa *Calçada do Lorena*, só completada em 1828, com a construção do aterrado do Cubatão a Santos, através do mangue, justamente determinada pela exportação do açúcar, transportado pelo muar, já então existente, em grande quantidade, em São Paulo, como nos mostra o livro de Abreu Medeiros, (5).

A contra prova dessa asserção, consistente na autarquia planaltina, é abundantíssima e repousa na amplíssima documen-

(5) De fato estranhemos, pois o açúcar da Paulistânia deveria ficar em Portugal, por um preço bem mais elevado do que os dos seus concorrentes nordestinos e o fabricado in loco com a beterraba, pois era onerado por um transporte caríssimo, coisa que não sucedia de maneira alguma com o açúcar de beterraba e em muito menor escala com o proveniente do Nordeste.

Vejamos em quanto importava êsse transporte onerador da mercadoria. Como preliminar, devemos estabelecer que êsse transporte marítimo era feito em navio a vela.

O transporte nessas condições custava de Santos a Lisboa cerca de 300 réis por arroba de açúcar, segundo Símonsens, resultando dêsse preço um custo de 2.55 réis por tonelada-quilômetro, coisa confirmada por Antonil, citado por Símonsens na sua *História Econômica*, vol. I, pág. 157. Êsse custo do transporte marítimo em navio a vela, resultava em 2.55 réis por tonelada-quilômetro, quando a libra ouro estava valendo 1\$950 réis. Hoje essa libra esterlina ouro vale cerca de 180\$000, ou seja, 90 vezes mais; com isso devemos multiplicar os 2.55 réis de cada tonelada-quilômetro por 90 para se obter o custo atual do transporte marítimo. Sim, porque Antonil diz que o custo do transporte de uma caixa de 425 quilos, ou 35 arrobas de açúcar de Recife a Lisboa era de 11\$520 réis, ou a \$329 por arroba. Êsse total equivale a 20\$714 réis a tonelada, coisa que, dividida pelos 8.500 quilômetros, resulta 2.55 réis. Multiplicando-se êsse preço setecentista da tonelada-quilômetro, para se avaliar em valor atual o custo do transporte marítimo, temos o custo em valor atual do transporte de uma tonelada em navio a vela de Recife a Lisboa, ficaria em 20\$910 réis. (V. trabalho de D. Myriam Ellis sobre o transporte, neste Boletim).

Mas, além dêsse transporte marítimo, devemos computar o custo do transporte terrestre, no lombo do muar, do local da produção, no planalto, ao porto de embarque, no litoral. O custo do transporte do açúcar pelo muar, pode ser calculado por uma afirmação de Taunay, na sua *História do Café*, vol. IV, citando Eschwege, que teve oportunidade de syndicar na época. Segundo essa citação, o preço do transporte pelo muar ficava em cerca de 1\$000 réis por arroba do porto de embarque, na baía de Guanabara a Ouro Preto. Com isso, o preço da tonelada-quilômetro no transporte pelo muar ficaria em cerca de 146 réis. Isso, para ser transformado em moeda atual, é necessário se multiplicar por 30, pois, que a libra esterlina-ouro, nos primórdios do século XIX, valia cerca de 6\$000 réis, enquanto que hoje, podemos arbitrá-la em 180\$000 réis, isto é, 30 vezes o que valia. Assim, para que se possa avaliar o que representava o custo então de 146 réis, devemos multiplicar isso por 30, chegando ao resultado de 4\$380 réis, que seria o custo em valor atual da tonelada-quilômetro. Saint-Hilaire, em seu "Viagem à Província de São Paulo" confirma êsses resultados. Insisto em que se consulte o trabalho especializado sobre transportes da Licenciada D. Myriam Ellis, neste Boletim.

Em resumo, podemos estabelecer o seguinte quadro comparativo:

<i>Açúcar Paulista</i>	<i>Açúcar Nordestino</i>	
42\$900 rs. p/ ton. e 6\$600 p/ arroba.		Preço do transporte do açúcar por via terrestre, em tonelada-quilometro, em valor da época.
146 réis p/ tonelada- quilometro.		Custo do transporte do açúcar do local da produção, até o litoral, em dinheiro da época, por tonelada-quilometro.
4\$380 réis		Valor atual do custo do transporte terrestre pelo mar do açúcar em tonelada-quilometro.
10.000 quilômetros. 429 réis	8.500 quilômetros 399 réis	Custo do transporte marítimo até Lisboa, em arrobas, valor do dinheiro da época.
28.314 réis	26.234 réis	Custo do transporte marítimo até Lisboa, em toneladas, valor do dinheiro da época.
2 réis e 55 centmos.	2 réis e 55 centimos	Custo da tonelada-quilometro de transporte em navio de vela, valor do dinheiro da época.
229 réis	229 réis	Custo de transporte em tonelada-quilometro em navio à vela, valor atual.
346\$969 réis	294\$930 réis	Custo do transporte à Lisboa, de uma arroba de açúcar, valor atual.
12 réis	12 réis	Custo do transporte atual em navio a vapor, a tonelada-quilometro.

tação existente, parta da qual publicada nas magníficas séries de *Inventários e testamentos*, *Actas* e *Registros* municipais. Desses documentos, tira-se a conclusão absoluta de que reinava no Planalto, a maior pobreza imaginável. Ora, se tivesse havido exportação teria havido pobreza? Onde pairaria o resultado das exportações? (tivessem estas havido?)

A segunda consequência do açúcar paulista é a restauração da Capitania de São Paulo.

Em 1750 a Capitania de São Paulo foi suprimida. E' que ela, não produzindo renda fiscal que satisfizesse a voracidade da gulosa Metrópole portuguesa, não interessava a sua manutenção.

De fato, São Paulo não tinha riqueza própria, pois se limitava a ser retaguarda económica de zonas que apresentavam magníficas fontes de produção. Estas zonas, de fato, rendiam gordas parcelas ao fisco reinól. São Paulo, sangrando na sua população, do qual haviam saído os "Quixotes", mordidos pela ambição e emigrados para as douradas e promissoras minas das Gerais, de Goiaz ou do Mato Grosso, não oferecia cenário de grande euforia.

Por êsse motivo, D. João V, assessorado por conselheiros, entre os quais figurava o santista Alexandre de Gusmão, já tendo anteriormente quebrado o espírito regional paulista, com a eliminação drástica dos expoentes mais elevados de paulistanismo, suprimiu violentamente a Capitania de S. Paulo, que ficou incorporada ao Rio de Janeiro. (Ellis, Bol. 8 cit.).

Mas à êsse ato português, a reação foi rápida. Quinze anos durou o babilónico cativoiro. Em 1765, a Capitania de S. Paulo foi restaurada, embora sem os seus primitivos territórios goianos e matogrossenses.

Não é preciso ser muito esperto para compreender que se houve causa nessa restauração, essa foi naturalmente baseada no desaparecimento do motivo que havia em 1750.

S. Paulo reagiu e entrou em positiva fase de grande e progressiva euforia econômica e demográfica. Disso resultou o ato político da restauração da Capitania de S. Paulo e do Governo do Morgado de Matheus.

A respeito da terceira consequência do ciclo do açúcar paulista é a que diz respeito à rutura do regime autarquico da economia paulista.

De fato durante três séculos, o Planalto paulista viveu no regime mais fechado da maior autarquia.

Eu tenho, em muitas publicações, descrito a situação econômica que, durante três centurias, imperou na região.

Situado no "*cabo do mundo*", no dizer do padre Fernão Cardim o Planalto paulista era uma região geográfica, isolada do mundo e, pela sua miseravel situação não atraía a atenção de ninguém, de modo que abandonada e esquecida, a nossa região varou tempos constituindo um magnífico espírito próprio.

Depois, com o declínio do ouro, e a perda do mercado das Gerais, o açúcar paulista procurou mercados externos. Conseguindo êstes, a exportação açucareira teve que criar transporte através da Serra do Mar. Daí a feitura da "calçada do Lorena". Êsse caminho que desvirginou a Serra do Mar, foi, como se vê, consequência do açúcar.

Sobre a quarta consequência decorrente no ciclo do açúcar paulista isto é, sobre a formação dos capitais também é inútil insistir. Os lucros acumulados, resultantes das exportações do açúcar deveriam constituir uma magnífica capitalização.

Sim, porque desde 1760, mais ou menos, que êsses lucros vinham sendo acumulados. A soma resultante dessa reunião de lucros deveria ser aplicada de qualquer forma. Essa aplicação teria sido no próprio meio rural, pois que não vemos nas cidades vestígios de luxuosos esbanjamentos. Nas Gerais, na Bahia, ou no Rio de Janeiro nós encontramos marcos acentuados da maravilhosa civilização produzida pelo ouro. A mesma cousa se poderá vêr, ainda que menos opulentas e rebri-

lhantes, as marcas deixadas no Nordeste pela civilização do açúcar. Entretanto, nada se vê em S. Paulo, que denuncie em centros urbanos, ou religiosos.

Essa falta poderia ser explicada de duas maneiras:

a) a fonte de renda teria sido muito pequena, não dando margem à economia a qual pareceria nos vestígios que hoje se encontram. Esse caso teria a sua concretização no Apresamento, o qual tendo sido uma fonte de lucro, não deixou o menor vestígio da civilização causada por ela.

b) os lucros acumulados teriam sido aplicados no próprio meio rural. A princípio esse capital teria sido aplicado na própria lavoura canavieira e depois na dilatação do meio rural com a expansão da agricultura, por terras ainda não aproveitadas. Essa expansão deu lugar à formação da lavoura cafeeira. Com isso, a civilização do açúcar paulista não apresenta nem uma grande cidade. Dentro da sua modéstia do ciclo econômico de pequenas proporções, dêle não ficaram vestígios aparentes no mundo urbano. (6).

(6) A civilização produzida pelo açúcar paulista não apresenta nenhuma grande cidade ao inverso do que sucedeu com o açúcar nordestino que resultou Recife, Olinda, Salvador, etc., ou com o ouro.

O açúcar paulista, repetiu o fenômeno já observado com a civilização de tabaco nos Estados Unidos, da qual não se vê uma só grande cidade. O ciclo do açúcar paulista apresenta segundo a "História do Café no Brasil", III, 95, de Affonso de E. Taunay, as seguintes cidades:

A maior população era a cidade de S. Paulo, (1837), (21.993). A capital, seguiam-se Curitiba, 16.157).

Taubaté, (11.833).

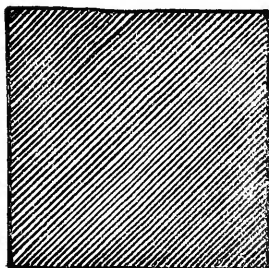
Bragança, (11.618).

Itapetininga, (11.510).

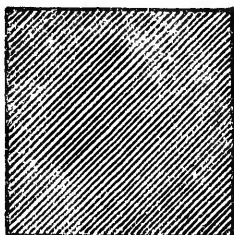
Porto Feliz, (11.293).

Itú, (11.146).

PROPORÇÃO ENTRE AFRICANOS E AMERÍNDIOS NO
PLANALTO NO SÉCULO XVIII

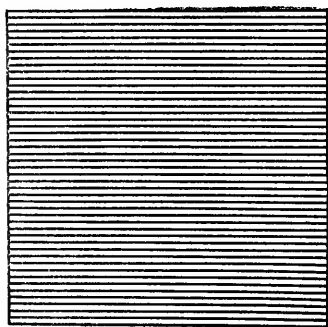


Africanos — 8



Ameríndios — 7

PROPORÇÃO ENTRE
Africanos e Ameríndios no
BANDEIRISMO



Ameríndios



Africanos

Pesquisa realizada em 2.000 inventários dos séculos XVI e XVII nas quais foram encontrados 8.000 índios e 265 africanos o que significa uma proporção de 34 índios para 1 africano.

II PARTE

**Pesquisas sôbre a existência do ouro
e da prata no planalto paulista
nos séculos XVI e XVII**

MYRIAM ELLIS

*(Licenciada em Letras Neo-Latinas
e auxiliar da Cadeira de História
da Civilização Brasileira.)*

INTRODUÇÃO

A finalidade deste trabalho é demonstrar a pobreza do Planalto paulista, no início de sua história: séculos XVI e XVII, época anterior ao descobrimento do ouro nas Gerais.

De acordo com as reservas de metais preciosos existentes num grupo humano civilizado, é possível se avaliar o seu índice de riqueza e de progresso.

Em São Paulo de Piratininga, após o estudo de 470 inventários do período correspondente a fins do século XVI e todo o século XVII, foi encontrada uma reduzida porcentagem de ouro e prata, (1) o que prova a falta de uma sólida base econômica no sustento do Planalto paulista. Foi esse o principal motivo que provocou a indiferença de Portugal, pela região recém-povoada, pois a Metrópole portuguesa, como todas as nações europeias, na época, tinha os interesses voltados para a possível existência de minas de ouro e prata, ou produtos que fossem transformados pelo comércio, nesses preciosos metais.

(1) Embora, da época referida, só existam 470 inventários e testamentos publicados, pelas cifras obtidas, pode-se avaliar aproximadamente, o quanto deveria ter existido.

A EXPANSÃO ECONÔMICA DA PENÍNSULA IBÉRICA

A época das navegações e dos descobrimentos que levou a Península Ibérica a se aventurar nos mares, trouxe como consequência uma grande sede de ambições.

As especiarias trazidas das Índias motivaram uma ávida procura de caminhos e rotas que dessem aos portos de escoamento desses produtos que constituíram uma grande fonte de renda para Portugal.

O Oriente tornou-se, então, o centro para onde convergiam na época, tôdas as esperanças de lucros.

Como consequência da procura de rotas mais próximas os descobrimentos de novas terras tornaram-se inevitáveis. Era a expansão do Velho Mundo, motivada pela Economia, uma face nova da Terra se revelava aos europeus, ávidos de riquezas e uma colonização tornou-se possível, também por motivos econômicos: o Novo Mundo era rico, possuía mananciais de metais preciosos e prometia fontes de riquezas fabulosas, talvez maiores do que as do Oriente.

No início das descobertas, a exploração de riquezas e a extração foram a primeira fase da economia ibérica. A segunda foi a colonização baseada nas esperanças de novos e vultuosos lucros.

Na primeira fase, os espanhóis tiveram melhor sorte que os portugueses, com os tesouros encontrados no México e no Perú e também nas Antilhas, fato que provocou nos súditos e nos reis de Portugal, uma grande esperança de que na terra

descoberta por Cabral, também se encontrassem os grandes mananciais de metais preciosos que só se revelariam no fim do século XVII e no século XVIII. Foi com essa esperança que se deu a colonização do Brasil, antes que franceses ou ingleses se apoderassem dessa terra desconhecida, que no início, de riqueza, só tinha o pau côr de braza, macacos e papagaios. Além disso, o malôgro da Índia e da África impulsionou os lusos em buscas de novas bases econômicas.

O México forneceu grande quantidade de ouro e de prata aos espanhóis. Com a invasão de Cortez, Montezuma, o chefe azteca foi obrigado a pagar um tributo em ouro, de 70.000 Libras, aproximadamente.

Tenochtitlan forneceu durante o saque, uma quantia superior a 4.000 Marcos de ouro, ou sejam, mais de 120.000 esterlinos. (2).

As minas de prata de Tasco, Zultepeque e Páchuca começaram a ser trabalhadas para o fornecimento de material para os espanhóis.

No Perú, as riquezas saqueadas atingiram grandes somas e só as resultantes do assalto de Cuzco, somaram mais de... 1.500.000 Libras, fóra o resgate que os espanhóis receberam pelo inca Atauvalpa e fóra o produto das minas de prata de Porco, Carangas, Andacava, Oruro, Carabaia, Chaquiapú, etc., exploradas antes de 1545.

Além desses tesouros, o ouro também foi obtido nas Antilhas, em Pária, Sta. Marta e Flórida..

Enfim, os espanhóis arrecadaram aproximadamente, com suas explorações, 6 milhões, só nêsse primeiro período. (3).

(2) SIMONSEN (Roberto) "História Econômica do Brasil". S. Paulo. Editora Nacional. 2a. edição, 1944. 2 vols. Tomo II, pg. 19.

(3) HUMBOLDT. — "Essai Politique de la Nouvelle Espagne" Apud Roberto Simonsen "Op. cit. II" pgs. 18-19.

Nos anos seguintes, novas descobertas iriam se efetuar, Potosí nas montanhas do Perú (hoje região pertencente á Bolívia) e Zacatecas e Guanaxuato, no México atual.

Em 1650 e 1700, novas riquezas em ouro e prata afloraram á superfície da terra, para serem enviadas à Espanha, das minas de Antioquia e Choco.

Os portugueses, no entanto, só tiveram o produto das minas de ouro do Brasil, após iniciar-se o século XVIII, de 1700 a 1750. Apesar disso, da indústria açucareira do Nordeste também muitos lucros auferiu a corôa portuguesa e talvez devido a ter alcançado essa base economica, Portugal tenha se descuidado um pouco das explorações, preferindo o comercio certo do açúcar, ao duvidoso ouro escondido nas entranhas da terra, até que, pela perda da “segunda Batalha do Açúcar”, as buscas dos metais preciosos se incrementaram; não quer dizer isto, no entanto, que Portugal tenha abandonado o sonho metalífero durante o apogeu do açúcar no Nordeste.

S. VICENTE E O PLANALTO

Enquanto o Nordeste brasileiro sustentava-se na sólida base econômica açucareira, favorecida pela maior proximidade com Portugal, o sul, a Capitania de S. Vicente ficou quase que esquecida pela Metrópole..

A necessidade premente de uma base econômica, já que a “primeira Batalha do Açúcar” fôra ganha pelo Nordeste, levou o vicentino a se expandir em busca do Planalto e a não esquecer aquêlê sonho herdado de seus ancestrais portugueses: a procura dos metais preciosos. E essa procura, posta de lado pelos nordestinos, foi continuada aqui no sul, motivada pela pobreza da população. Pouco ouro foi obtido em S. Vicente e no Planalto, mas as esperanças não eram postas de lado.

O apresamento e depois o pastoreio tornaram-se inevitáveis para que o sulino pudesse viver; os acontecimentos histó-

ricos favoreceram esse apresamento: o domínio de Portugal pela Espanha e o domínio holandês no Nordeste.

Uma verdadeira epopéia de lutas pela sobrevivência foi traçada pelos bandeirantes, contra o gentio e contra o sertão, em busca de uma base econômica.

As fronteiras do Brasil foram alargadas, terras foram conquistadas à corôa espanhola.

Ao lado do apresamento, o sonho do descobrimento de minas de ouro, prata e pedras preciosas, continuou, acalentado pela gente rude e valorosa do Planalto, gente essa, selecionada e burilada pelo meio ambiente e pelas necessidades. Enquanto que no Nordeste o homem se entregava à vida folgada de uma economia sólida, no sul, o homem se retemperava com a luta pelo pão de cada dia e, se não fôsse esse lutador, as minas sonhadas desde as primeiras povoações vicentinas e planaltinas, não teriam sido descobertas no fim do século XVII. Os portugueses só cuidaram delas após a perda da “segunda Batalha do Açúcar”, incrementando as “entradas” e os nordestinos só se lembraram do ouro que haviam abandonado pelo açúcar, após as minas descobertas pelos paulistas.

Portuguêses e nordestinos uniram-se, então, para a posse das minas, contra os planaltinos que foram sacrificados pelo próprio ouro que tanto haviam ambicionado e, pelo qual tanto se martirizaram.

Que os portuguêses viessem contra os planaltinos, caboclos independentes, ainda é admissível, o que é de estranhar, é o fato pelo qual os nordestinos, aproveitando-se da circunstancia de constituírem um maior contingente, viessem contra os próprios compatriotas. Isto revela a disparidade em todos os pontos de vista, das diversas regiões do Brasil, desde aquela época.

PRATA E OURO NO PLANALTO

Atualmente, não restam mais dúvidas quanto à situação de pauperismo do Planalto paulista.

Os inventários e testamentos, o isolamento resultante da situação geográfica, provocando o apresamento como base econômica, a pequena propriedade, o patriarcalismo atenuado, a autarquia quase que total, a policultura, a democracia, o baixo índice cultural e a fraca densidade de população, etc., provam a quase miséria e o quase nulo poder aquisitivo.

Apesar dêsse pauperismo, entretanto, em 470 inventários de um período que vai de 1578 a 1700, o ouro e a prata não deixaram de aparecer, em pouca quantidade, é verdade, mas crescendo em porcentagem pequena também, á medida que os anos se aproximavam do século XVIII, século que transformou por completo o panorama econômico de Piratininga pela descoberta do ouro nas Gerais.

Esse ouro e essa prata existentes no Planalto, segundo nos informam os inventários, foram arrolados sob a forma de utensílios domésticos, jóias, ornamentos religiosos e, pouquíssimas vezes, sob forma de moedas e chegaram, segundo averiguamos pelo estudo de 470 inventários, desde 1578 até 1700, ao seguinte total:

PRATA	200 quilos e 263,180 gramas
OURO	19 " " 750 "

Qual teria sido a proveniência dêsses metais preciosos existentes nos séculos XVI e XVII no Planalto paulista, antes da descoberta das Gerais?

Poderiam ter vindo de Portugal na época da colonização da capitania vicentina; poderiam ter origem local, isto é, na própria capitania e redondezas; poderiam provir das possessões espanholas na América no Sul, ou viriam do Nordeste enriquecido pelo açúcar, quando a indústria açucareira necessitava de mão de obra e o bandeirante fornecia grande número de índios apresados nas reduções jesuiticas por um preço inferior ao do negro africano?

O OURO DO REINO

Quanto ao ouro, o Reino poderia ter fornecido algum que tivesse vindo na época da colonização, sob forma de moedas, e jóias, pois Portugal, antes de possuir o ouro brasileiro, teve o seu primeiro ciclo de ouro, com o ouro das costas ocidentais e, orientais africanas e também do interior da África ocidental.

Rio do Ouro, Costa do Ouro, Ilhas do Ouro, nas costas ocidentais africanas, são testemunhas do que J. Lúcio de Azevedo denomina de “Primeiro ciclo do ouro em Portugal”.

O guinéu também é uma reminiscência desse mesmo ciclo que iniciou-se para Portugal, na época em que seus navegadores percorriam as costas africanas.

O primeiro ouro vindo da África, chegou a Portugal em 1442, trazido por Antão Gonçalves, navegador e guarda-roupa do Infante D. Henrique, como resgate de dois mouros.

A entrada do metal precioso aumentou, atingida a Costa da Guiné e, segundo J. Lúcio de Azevedo, em “Épocas de Portugal Econômico”, de 1494 a 1498, só os dízimos vindos dessa região africana, atingiram 11.777 dobras, ou sejam, 3.968 cruzados.

Sofala, Moçambique, Quilôa e Monomotapa também foram os outros pontos onde os lusos fundaram feitorias para a obtenção do ouro, pela troca de bugangas e de quinquilharias com os nativos.

Não contentes com a quantidade do metal que afluía para os cofres do reino, os lusos tudo fizeram para ocupar o interior da África ocidental, onde pudessem explorar diretamente as minas. Foram tentativas vãs, e que resultaram em fracassos, pois a região africana manifestou-se hostil ao europeu e o ouro, além de ser o de lavagem, não oferecia lucros que compensassem os sacrifícios em tais paragens.

Entretanto as feitorias fundadas acabaram por ser abandonadas, após terem canalizado ouro para o reino, sendo durante

algum tempo, uma fonte de riqueza para Portugal, que pôde empregá-los em suas possessões na Ásia e em especiarias do Oriente. Foi esbanjado por D. Afonso V e empregado em novos descobrimentos, por D. João II.

Alguns anos depois de D. Manoel, os contingentes diminuíram a tal ponto, que na época de D. Sebastião e do Cardeal D. Henrique, as condições estavam tão precárias, que o administrador Jorge da Silva, num relatório feito em 1573, aconselhou o abandono do tráfico e do domínio.

E' muito difficil fazer-se um cálculo correto a respeito da quantidade de ouro africano que teria desembarcado em portos lusos. Nussbaum (4) calcula uma cifra, entre os anos de 1493 e 1520, de 400.000 Libras por ano e, de 1520 a 1544, outra cifra de 350.000 Libras; talvez haja exagêro nêstes números, no entanto, de 1544 em diante, diminuíram rapidamente.

Parece, entretanto, que houve uma equiparação entre o ouro africano obtido pelos portuguezes e o ouro para a Espanha, pelos conquistadores espanhóis, até 1525.

Os colonos que vieram com Martim Afonso de Souza, em 1530, poderiam ter trazido algum ouro, quer sob a forma de moedas do Reino como se vê no inventário de Pero Leme, em 1592: 12 moedas de ouro de \$500; no inventário de Mateus Leme, em 1628: uma moeda portugueza de ouro, \$500 (5), quer sob a forma de jóias, ou utensílios religiosos, entretanto, isto teria sido em pequena quantidade, pois os primeiros povoadores da capitania vicentina não poderiam ter sido nobres ou ricos e o governo portuguez não iria permitir a saída de uma grande quantidade de ouro para fóra de seu território.

Os nobres encontravam-se na ocasião, preocupados com o Oriente, onde haviam empregado o que possuíam e, não haviam de se lembrar da terra descoberta por Cabral.

(4) NUSSBAUM. — "A History of the Economics Institutions of Modern Europe". 1933. Apud Roberto Simonsen, Op. cit. II, pg. 18.

(5) "Inventários e Testamentos", I, pg., 35 e IX, pg. 128.

Quanto á hipótese de serem ricos os primeiros colonizadores vicentinos, também não parece verossímil, pois o rico não emigra, deixando o conforto e o bem estar, para ir em busca de aventuras, em terras desconhecidas.

Os primeiros portugueses que aportaram em S. Vicente teriam pertencido à classe burguesa, quando muito, um ou outro teria ascendência na velha nobreza lusitana da época dos Borgonhas, nobreza que teve de ceder lugar aos adeptos de D. João I, fundador da casa de Aviz (6).

O OURO DE PROVENIÊNCIA LOCAL

A segunda hipótese seria baseada na produção local, ou nas redondezas da própria capitania de São Vicente, consequência da ávida procura e da "preocupação dos homens de alem-mar ao aqui aportarem; era a averiguação da angustiosa interrogação que os trazia ansiados da Europa, sôbre se aqui havia ouro ou riquezas que ouro valessem" (7).

Essa produção local rendeu ouro, mas em pequena quantidade que não poderá ser comparada à das minas descobertas no fim do século XVII e no século XVIII, pelos paulistas.

Não atraiu imigração, não impediu o ciclo do apresamento, a autarquia e a policultura e não elevou o nível de vida do plañtino, a economia não se modificou, houve ligeira melhoria com o decorrer dos anos, em que a porcentagem de ouro e prata aumentava também, entretanto essa melhoria pode ser unicamente atribuída ao preamento e à exportação da mão de obra para o Nordeste.

(6) ELLIS junior (Alfredo). — "Resumo da História de São Paulo (quinhetismo e seiscentismo)" São Paulo. Tip. Brasil. 1942, pg. 35.

(7) "Ibidem", pg. 111.

Os metais aqui ficaram, condensados nas arrecadas, brincos, pendentes, aljofres e nas colheres e tamboladeiras, capitalização da pouca quantidade que não rendia juros

E quem sabe, se por acaso, essas peças de metal precioso constituíram uma espécie de moeda local? Poderiam ter servido para as transações na própria autarquia planaltina. (8)

EXPEDIÇÕES LOCAIS — AFONSO SARDINHA

Os portugueses ao desembarcarem em São Vicente no ano de 1532 tinham grandes esperanças nas minas de ouro e prata.

Várias expedições tomaram o rumo do interior do país; de Cananéia partiu Pero Lobo, a' mandado de Martim Afonso de Souza que, anteriormente fizera partir da Guanabara três brancos, para a região das futuras minas. Parece que em 1526, segundo a lenda, Aleixo Garcia seguira o caminho que tempos depois seguiria Pero Lobo.

Em 1561, as buscas continuavam e Braz Cubas chegou a encontrar ouro e também pedras verdes, após ter feito parte de uma bandeira, a qual não se sabe exatamente que rumo tomou. Segundo uma carta que enviou a D. João III de Portugal, em 25 de abril de 1562, tem-se uma vaga notícia da descoberta do precioso metal a 30 léguas de Santos (9).

Em 1562, Luiz Martins achou ouro a 30 léguas de Santos.

(8) "Devido á insuficiência da moéda que sempre se registrou em São Paulo, utilisavam-se aqui, como instrumentos de trocas, de artigos da produção local. Variavam de ano para ano as mercadorias que faziam as vêzes de moédas". (Roberto Simonsen. — "História Econômica do Brasil". Tomo I. pg. 342).

(9) OLIVEIRA (Álvaro de Salles). "Moédas do Brasil" vol. I: "Moédas e Barras de Ouro. Elementos para seu estudo". S. Paulo. Ed. comemorativa do cincoentenário do Inst. Hist. e Geog. de São Paulo: 1894-1944, pg. 8.

De 1579 a 1592, Jerônimo Leitão foi até Paranaguá, onde antes já estivera uma expedição de Heliodoro Eobanos, proveniente do Rio de Janeiro e efetuada entre 1570 e 1584. Esse ouro foi explorado por gente da Capitania de São Vicente, entretanto, foi em pouca quantidade, pois, só se verificou o povoamento do Paraná, pela criação de gado.

Parece que trouxeram algum ouro para Santos, “porque, quando Cavendish lá esteve, em 1588, 1590 e em 1591, havia na vila ouro proveniente dessa fonte” (10).

Entretanto, somente em 1590, Afonso Sardinha, seu filho, e Clemente Álvares descobriram ouro no Jaraguá, serras de Jaguamimbaba (S. Paulo), de Ivuturuna (Parnaíba) e em Biraçoia (Sorocaba), entretanto, a maior quantidade foi extraída do Jaraguá (11).

(10) MAGALHÃES (Basilio de). — Citado por Alfredo Ellis Jr., in “Resumo da História de São Paulo”, pg. 112.

(11) No inventário de Afonso Sardinha foram encontrados 80.000 cruzados de ouro em pó, o que parece exagêro, segundo Capistrano de Abreu que afirma a existência de uma bôa quantidade, ou melhor, porcentagem de ogó nesse ouro. (“Noções de História do Brasil até 1800”).

Parece que Eschwege também exagerou quando calculou como resultado de tôda a mineração da capitânia paulista, a elevada cifra de 930 arrobas (15 mil quilos, mais ou menos) só para esta fase pré-mineradora.

Embora tenhamos analisado somente 470 inventários, desde 1578 até 1700, época que precedeu o descobrimento das Gerais a importancia encontrada basta para ter-se a idéia do total do ouro e da prata existentes no Planalto, antes do advento da mineração e é suficiente para se duvidar da cifra de 1.900.000 Libras, ou sejam, 930 arrobas, ou 15.000 quilos, calculadas por Eschwege e citadas por Roberto Simonsen em sua “História Econômica do Brasil”. Não se pôde admitir que êsse valor compreenda somente o ouro da Piratininga ou o total do ouro das Gerais, Mato-Grosso ou Goiás. O fato de que o ouro foi encontrado na Capitânia de S. Vicente e no Planalto (Mantiqueira, Guarulhos, Jaraguá, Apiaí, Sorocaba, Campo Largo, Cananéia, Iguape), apresenta-se com evidência, notando-se no entanto que, em pequena quantidade.

Além desses, Antônio Bicudo Carneiro minerou o ribeirão de Santa Fé, que corre à esquerda do morro paulista.

Até agora, aí estão tôdas as informações conhecidas sôbre a mineração do ouro em São Paulo, informações encontradas no "Resumo da História de São Paulo", de Alfredo Ellis Jr., 1942, em, "Épocas de Portugal Econômico", de J. L. de Azevedo, e na "História Econômica do Brasil", tomo I, de Roberto Simonsen.

P O T O S Í

Quanto à prata, encontrada em maior quantidade nos inventários do Planalto paulista, 200.263,180 gramas (200 quilos, em contas redondas), é um problema a sua proveniência, pois, dela não há referências quanto à mineração aqui no Brasil.

Colocamo-nos em face da 3.^a hipótese que formulamos há pouco, quanto à vinda de metais preciosos das possessões espanholas da América do Sul.

O ponto de mineração da prata na América do Sul mais acessível aos planaltinos, teria sido Potosí, através do Pilcomaio, maior afluente do Paraguai. Infelizmente ainda não surgiu uma documentação que provasse a passagem de bandeirantes por essa via fluvial.

Potosí foi um grande centro de mineração da prata, situado no Peru. Sua atividade iniciou-se a partir de 1545, fornecendo grandes rendimentos à corôa espanhola.

Humboldt (12) calcula o total da produção em mais de 25 mil toneladas de prata, no período que vai de 1545 a 1803, portanto, 226.000.000 de Libras, valor superior ao ouro brasileiro.

A época de maior produção de Potosí verificou-se entre 1585 e 1605, havendo no século XVII, 1620, aproximadamente,

(12) Apud Roberto Simonsen, "História Econômica do Brasil", II, pg. 24.

um arrefecimento na produção, causando uma crise monetária na Espanha e a quebra do padrão da moeda de prata, por algum tempo.

Entretanto, nesse mesmo século, a situação normalizou-se e a produção voltou ao ritmo comum.

Com o decorrer do tempo, a quantidade de prata no Planalto se elevou (13), demonstrando um certo crescimento. De onde viria?

A hipótese referente a Potosí é tentadora; teriam os bandeirantes mercadejado a mão de obra indígena capturada nas reduções, para o serviço nas minas espanholas? Teriam sido pagos em prata?

São simples suposições que não se pode resolver, por falta de documentação.

Muitos moradores do Planalto chegaram a Potosí, entre os quais, Aleixo Garcia e Antônio Castanho da Silva, que lá faleceu em 1622 (14), e é possível que a bandeira de Nicolau Barreto (1602-1604), lá tenha chegado, pois, permaneceu no sertão durante um prazo exageradamente longo de dois anos.

“O caminho para essas ricas minas castelhanas, nos Andes, era precisamente o que, segundo os documentos, havia sido seguido por Nicolau Barreto, isto é, via Guairá e Paraguai. Eis, pois, como é muito possível e provável mesmo, que Dom Francisco de Souza, já tendo visto fracassar várias tentativas de descobertas na região do alto S. Francisco, orientasse Nicolau Barreto para as proximidades de onde os espanhóis se empanurravam de prata. Eis como se poderia interpretar aquelas palavras da Carta que a Câmara Municipal paulista dirigiu a

(13) Cf. “Inventários e Testamentos” 32 volumes.

(14) LEME (Silva). — Vol. VI. Apud Alfredo Ellis Junior, “Meio Século de Banderismo (1580-1640). Bol. n.º 1 da Cad. de Hist. da Civ. Brasileira. S. Paulo, 1939, pg. 73.

Lopo de Souza, na qual se diz que a bandeira de Barreto chegara ao Peru por terra” (15).

Basta a citação dêste trecho de Alfredo Ellis Junior, para que se possa pensar numa rota entre o Planalto e Potosí, pois, a quantidade de prata em Piratininga crescia com o decorrer dos anos.

Certamente os paulistas não abandonaram o caminho seguido por Nicolau Barreto e provavelmente aventuraram-se com freqüência nas possessões argentíferas espanholas. E com que dinheiro comprariam a prata tôda que, desde 1578 a 1700, atingiu 200 quilos e 263,180 gramas somente em poucos inventários? Que mercadoria teria sido trocada pela prata? Não poderia ter sido o escravo indígena brasileiro? Sabe-se que o negro foi muitas vezes levado a Potosí pelos portugueses e que quando se deu uma diminuição no ritmo produtivo das minas de prata, os holandeses controlavam a navegação do Atlântico.

A crise que em Potosí acarretou a quebra do padrão da prata para a Espanha, poderia ter sido provocada por falta de mão de obra negra fornecida pelos portugueses, ou também pelo fato de não haver transporte para Espanha, devido aos holandeses que se alastravam pelo Atlântico.

“O problema não foi ainda suficientemente estudado de maneira a se conhecer suas causas; é possível que haja alguma relação entre êsse fenômeno e o rompimento das linhas de comunicação com os centros africanos produtores de escravos e que a crise da prata peruana esteja ligada de certa maneira à crise de mão de obra” (16).

O mercado de prata entre Potosí e o Planalto seria, entretanto, de baixas proporções, pois a quantidade dêsse metal ave-

(15) Registro, vol. VIII, Apud Alfredo Ellis Junior, “Meio Século de Bandeirismo”, pg. 73.

(16) CANABRAVA (Alice P.). — “O Comércio Português do Rio da Prata”, Boletim n.º 2 da Cadeira de História da Civ. Americana, São Paulo, 1944, pg. 152.

riguada, já nos dá uma idéia de suas limitadas quantidades, não trazendo riqueza ou melhoria de vida para Piratininga.

Enrique de Gandia (17), escritor argentino, fez a seguinte referência quanto às relações planaltinas com Potosí: “Además, los portugueses se iban avvicinando en aquellas regiones que, por estar relativamente cerca de Potosí, eran causa de que por ellas se extraviase mucha plata para el Brasil”.

No “Caminho do Perú”, capítulo do livro “História da Civilização Brasileira”, Pedro Calmon concorda com a tese de Alfredo Ellis Jr. — “A comunicação por terra com o Peru constituiu, em algum tempo, um objetivo dos bandeirantes paulistas.

Haviam de ser clandestinas aquelas viagens, temidas dos espanhóis e que, entretanto, enriqueciam no século XVII, certas casas fidalgas de São Paulo, como a de Antônio Castanho da Silva, segundo Pedro Taques”. (Esse “enriqueciam” deveria vir entre aspas, pois, riqueza, na extensão da palavra, não existiu no Planalto, basta se observar os “Inventários e Testamentos”).

Alcântara Machado, em sua obra “Vida e Morte do Bandeirante”, notou, em contraste com a pobreza paulista, uma relativa abundância de prata em vários inventários e testamentos, como, por exemplo, os de André Fernandes, Salvador Jorge Velho, Bartolomeu Bueno Cacunda, etc.

Citamos o texto de Taques (18), ao qual se referiu Calmon em sua obra: “Tendo Antônio Castanho passado ao Peru, como então faziam os antigos paulistas, penetrando o sertão do Paraguai, sem dependência de buscarem o passo da cordilheira por Mendonça (Mendoza), e por inumeráveis nações de gentios bárbaros, chegando ao Peru, donde traziam a prata, de que foi

(17) Apud Alfredo Ellis Junior, “Meio Século de Bandeirismo” pg. 85.

(18) LEME (Pedro Taques de Almeida Paes). — “Informação sobre as minas de São Paulo”. Com um estudo sobre a obra de Pedro Taques, por Affonso de E. Taunay. S. Paulo. Melhoramentos s/d, I, 2445.

muito abundante a cidade de São Paulo e nela houveram casas com copa importante de pêso, mais de 40 arrobas. Nas minas de Tatasi, província de Chichas, no reino do Perú, faleceu com testamento, Antônio Castanho da Silva, a 9 de fevereiro de 1622”...

Outras referências a este assunto são também feitas por A. P. Canabrava (19): “outras via de acesso existiu ligando as colônias portuguesas do Atlântico às regiões do vice-reinado do Peru, a via terrestre do Guairá. As comunicações entre S. Vicente e os núcleos espanhóis do Paraguai, por intermédio de Guairá, eram bem mais antigas do que as que se efetuaram por via do estuário... desde 1526, há referência à presença de portugueses no Guairá”.

“...A região do Guairá — Paraguai não perdeu, contudo, sua função tradicional de zona de passagem para os territórios do Alto Peru, para os sertanistas procedentes do Planalto paulista”.

“Sertanistas continuaram a rumar para Sudoeste, pois, em 1613, D. Diogo Corral, fiscal do Conselho das Índias, declarava que Guairá, Vila-Rica e Jerez serviam de ponto de passagem para os paulistas atingirem as minas do Peru” (20).

Entretanto, houve uma penetração no Peru, também pelo Amazonas, o que constituiu o “Ciclo nordestino”, ao qual se filiaram várias pessoas de destaque na Bahia e Pernambuco, após denunciadas pelo Santo Ofício (1591-94), quando Portugal foi anexado à corôa espanhola (1580-1640).

Este “ciclo nordestino” nada tem a ver com a penetração por Mendoza que foi relacionada com o “ciclo sulista”, ou paulistano.

(19) CANABRAVA (A.P.). — “Op. cit.”, pgs. 110-112.

(20) TAUNAY (Affonso de E.). — “História Geral das Bandeiras Paulistas”, I, pg. 241.

Enfim, supõe-se que os paulistas estiveram em Potosí pelo afluxo de prata para o Planalto, pois, desde que as bandeiras atingiram as reduções próximas dos locais em que se situavam as minas, porque não chegariam até lá, desde que houvessem possibilidades? (Sabemos que havia).

Não possuímos referências a minas de prata em território brasileiro; de Portugal também parece não ter sido possível a vinda desse metal, pois o Planalto paulista abandonado pela Metrópole, não oferecia nenhum mercado que atraísse os portugueses e achava-se ainda mais isolado pela Serra do Mar, obstáculo que dificultava a ascensão a Piratininga, tanto de pessoas como de mercadorias.

Seria mais lógico atribuir a prata encontrada nos inventários e testamentos, às colônias espanholas mineradoras (21); e porque não a Potosí, local acessível e próximo do qual os paulistas iam prear índios em terras castelhanas, para si e para o Nordeste açucareiro?

“Don Juan de Lizarazu, em 1628, dirigiu a Don Diego Paredes, “capitán de guerra” e tenente de governador na fronteira de Santa Cruz de la Sierra, uma denúncia contra os paulistas, de que havia uma bandeira em Itatin, província de Orejones, a 30 léguas da cidade de S. Lourenço, a velha (Sul de Mato Grosso, Bolívia?) que era “el camino del Perú por la parte de Santa Cruz de la Sierra, desde donde Potosí aun no alrá sesenta leguas” (22).

“De sus intentos de conquistar el Perú, consta papeles autenticos y cartas de la audiencia de Charcas; y de otros personas zelosas del servicio de V. M., por la cuales consta haberen

(21) Inventário de Cornélio de Arzão: referências a um conhecimento de Bastião Gomes Alves “que está no Perú”. Outro conhecimento de 16\$000, de Miguel Gonçalves Corrêa, ido para as partes do Perú”. — “Inventários e Testamentos”, vol. VII pgs. 100 - 102.

(22) TAUNAY (Affonso de E.) — “Op. cit”, II, 209.

llegado al paso de Santa Cruz de la Sierra, tierra ya vecina a Potosí” (23).

Quanto à última hipótese que formulamos, seria' a de que a prata encontrada tivesse provindo do Nordeste, sob a forma de moedas, em pagamento dos escravos índios enviados pelo Planalto.

Nesse caso, como explicaríamos uma relativa escassez de moedas de prata aqui no Planalto?

Teriam sido fundidas e reduzidas a objetos, por não serem de grande necessidade, em virtude do regime de trocas, tão comum naquela época?

Tem-se a impressão, no entanto, de que a' mão de obra enviada ao Nordeste, além de ser paga com dinheiro sonante, também poderia ser paga com certa quantidade e variedade de gêneros e é possível, também, que tenha havido um regime de crédito.

A possibilidade da prata ter vindo de Potosí é bem mais interessante, pois seria muito mais compreensível que os paulistas empregassem a prata saída das minas, transformada em barras, pronta para ser trabalhada, do que fundissem um grande número de moedas, para transformá-las em tambores, colheres, garfos, pratos, etc., sobre os quais rezam os inventários.

“Em Potosí, no “mercado mais caro do mundo”, onde os preços atingiam somas extraordinárias, os mercadores recebiam em pagamento, no século XVI, barras de metal (avaliadas em 250 castelhanos), pela dificuldade de se cunhar moeda, por causa da deficiência de combustíveis apropriados” (24)..

Apesar disso, entretanto, o fato de existirem nos “Inventários e Testamentos” referências a “pesos” e “reales”, de-

(23) Carta de denuncia do Padre Montoya a Felipe IV. Apud Affonso de E. Taunay, “Op. cit.”, II, pg. 162.

(24) CANABRAVA (A.P.). — “Op. cit.”, pg. 14.

monstra que alguma moeda espanhola deveria ter existido no Planalto.

Teria também existido uma relação comercial entre a região platina e o pôrto de S. Vicente e a cidade de São Paulo, isto é, o Planalto, é o que afirma o testamento de Afonso Sardinha, ao referir-se a operações comerciais realizadas com o Rio da Prata, por intermédio de um tal Francisco de Barros, morador em Buenos Aires (25).

Seria, no entanto, um comércio pouco acentuado, em virtude da pobreza reinante na Capitania, principalmente no Planalto, onde eram escassas as moedas espanholas, o que não se deu na Bahia, em virtude da riqueza proporcionada pelo açúcar.

Salvador foi o principal centro de comércio com o Prata, cujo próprio governador se admirou da quantidade de moedas espanholas no Brasil.

CONCLUSÃO

Até agora, somente procuramos conhecer as fontes que poderiam ter fornecido a prata e o ouro ao Planalto paulista.

Analizamos os 470 inventários que estão publicados em 32 volumes editados oficialmente pelo Arquivo do Estado de São Paulo. Através desses 470 inventários, gota de água num oceano, é possível se ter a noção da quantidade desses metais que deveria ter existido naquela época, fazendo um raciocínio sobre a sua proveniência.

Entretanto, quanto a esse assunto, ainda muito está por fazer, e, só com o tempo poderemos ampliar as pesquisas nos inventários ainda não publicados e obter informações mais satisfatórias sobre o assunto.

Resta, no momento, observar a aplicação desses metais e qual teria sido a sua finalidade.

(25) CANABRAVA (A.P.). — "Op. cit".. pg. 100.

Pelo que observamos, seria a capitalização em objetos de uso doméstico e em adornos, pois poucas moedas de ouro e de prata foram encontradas no Planalto, no período que viemos de analisar (1578, data do 1.º inventário publicado e 1700, início da época do ouro propriamente dita).

A título de ilustração para este pequeno trabalho, apresentamos uma lista de objetos encontrados nos 470 inventários mencionados. Não é uma lista estritamente exata, apresenta dados aproximados, em virtude de estarem os inventários e testamentos roídos pelas traças e estragados pela umidade e pelo tempo, o que tornou bastante difícil sua publicação, pois muitas lacunas se apresentaram, dificultando os interessados em estudos desses velhos documentos do nosso passado. Além disso, há uma grande falta de dados numéricos e um grande número de erros, muitos dos quais fomos obrigados a corrigir, a calcular novamente ou a abandonar, por falta de melhor indicação.

PRATA

Arrecadas	1	Prato de água p/ as	
Fechos de Talabarte.	7	mãos	1
Cruzes	3	Rosários "engraçados"	
Colheres	925	em prata	1
Dedal	5	Laçada p/ chapéu	1
Garfos	20	P u n h o s de espada e	
Jarros	13	adaga	3
Colchetes	12	Abotoadeira	1
Pratos	75	Vaso de Comunhão ..	1
Esgaravadores	2	Moedas 37\$240 (26)	
Tabaqueiras	2	Prata Lavrada. 1.205 grs.	

(26) "Inventários e Testamentos", III, pg. 329. Em dinheiro de contado moeda cunhada e corrente deste reino — 12\$000. Quanto ás

Prata Solta ..	18.735 grs.	Castiçais	1
Tamboladeiras	231	Peixes	1
Saleiros	11	Copos	6
Púcaros	23	Tigelas	2
Ferro de “ginela”	1	Salvas	2
Gravação de anel	1	Relicário	1
Bocais de Prata em		Cofres	1
cocos.	2	Bandeja	1
Gineta	1	Botões	45
Caixa p/ óculos	1	Espadim	1
Trancelim	1	Cálce	1
Cabo de espadim	1	Chapas de chapim	2
Turíbulo	1	Lanterna	1

Alfinetes, limalhas, miudesas, cabos, etc.. etc., Além de 4 castiçais de prata e 1 lampadário em que faltam várias peças e 1 relicário que não pudemos calcular, por falta de dados (27).

OURO

Anéis	137	1 par c/ cabacinhas	36
Cruzes	7	Cadeias	19
Arrecadas	105	Gargantilhas, sendo 2 c/	
Pendentes, sendo 2 pa-		aljofres e 1 de co-	
res c/ argolas. 2		rais, c/ folhinhas de	
pares c/ aljofres e		ouro	36

demais moédas, não está designada a proveniência. Há muitas moédas, no entanto, como não está estipulando o metal, e como este trabalho é sobre o ouro e a prata, deixámo-las de lado.

(27) “Inventários e Testamentos”, XXI, pg. 28 (Inventário de Henrique da Cunha Machado.).

Pulseira	1	Rosários “engraçados”	
Perinhas	6	em ouro	3
Pensamentos	4	Trancelins	2
Argolas, pares	4	Dedal	1
Colchetes	2	Cordões	2
Jóias não especificadas	6		
Luas	2		
Crucifixo	1		
Bríncos, pares	42	FILIGRANA:	
Cabacinhas	25	Botões	100
Barretas	11	Rosa	1
Aljofres	4	Brincos, par	1
Colar	1	Laçada de chapéu	1
Memórias	7	Afogador	1
Laço	1	Cabacinhas	—
Fivelas	4	Ariel	1
Membrias	2		
Peças sendo uma c/ 2			
travessas	7		
Botões	41		
Afogados, sendo 1 c/		Ouro solto..	157,784 grs.
aljofres	2	Ouro lavrado	2.047,600 “
Orelheiras, pares	5	Ouro em pó.	1.229,998 ”

Moedas.... 956\$000, sendo uma portuguesa de \$500 e... 700\$000 em moeda do Reino. Além disso, há uma certa quantidade de moedas, não especificadas e alguns escudos também em quantidade não mencionada.

Além dessas peças tôdas, foram encontradas mais algumas miudesas, como contas, 2 corais encastoados em ouro, alguns castilhos, um chuveiro com aljofres, e “aljofres de braço”, etc.

Apresentamos também a relação da prata e do ouro, encontrada nos 32 volumes dos “Inventários e Testamentos”, relação essa acompanhada do pêso em quilos e gramas e dos respectivos preços.

PRATA

VOLUME	PÊSO	PREÇOS
1 e 2	745,966 grs.	9\$360
3	3.414,229 "	37\$960
4	717,275 "	6\$920
5	2.582,190 "	28\$100
6	918,112 "	18\$380
7	1.778,842 "	24\$480
8	17.702,347 "	196\$020
9	1.950,988 "	19\$080
10	1.004,185 "	11\$120
11	3.442,920 "	37\$260
12	2.553,499 "	29\$060
13	3.127,319 "	34\$320
14	5.623,436 "	62\$450
15	24.817,715 "	307\$546
16	15.693,977 "	244\$300
17	6.082,492 "	95\$136
18	16.353,870 "	282\$735
19	5.106,998 "	78\$490
20	3.672,448 "	57\$120
21	19.567,262 "	416\$130
22	21.891,233 "	439\$826
23	7.631,806 "	215\$596
24	15.120,157 "	442\$625
25	860,730 "	9\$550
26	6.139,874 "	117\$270
27	3.672,448 "	51\$200
28	5.824,273 "	97\$440
29	1.118,949 "	18\$400
30	889,421 "	9\$680
31	258,219 "	3\$040
TOTAL ...	200.263,180 "	3:400\$594

OURO

VOLUME	PÊSO		PREÇOS
1 e 2	344,292	grs	21\$340
3	78,898	"	12\$900
4	57,382	"	10\$000
5	749,552	"	139\$550
6	229,528	"	42\$440
7	233,144	"	41\$840
8	82,484	"	15\$000
9	7,172	"	\$500
10	272,563	"	52\$850
11	297,668	"	49\$220
12	143,455	"	27\$250
13	376,569	"	76\$400
14	'889,421	"	150\$360
15	1.635,387	"	361\$900
16	1.004,185	"	287\$900
17	1.520,623	"	200\$660
18	1.807,533	"	383\$800
19	243,873	"	59\$250
20	172,146	"	32\$900
21	4.188,886	"	1:167\$300
22	172,146	"	44\$300
23	946,803	"	384\$000
24	2.553,499	"	850\$221
25	172,146	"	37\$550
26	745,966	"	296\$800
27	545,129	"	91\$200
28	86,073	"	12\$200
29	57,376	"	6\$530
30	60,962	"	7\$380
31	50,204	"	12\$000
32	25,102	"	4\$400
TOTAL	19.750,137	"	4:879\$941

Depois de verificadas estas listas da quantidade dos metais preciosos encontrados nos inventários estudados, imediatamente formula-se uma pergunta: Quem os teria trabalhado? E' evidente, que pessoas entendidas em ourivesaria, entretanto, ás referências a ourives não são muitas. São as seguintes as que foram encontradas nos 32 volumes dos "Inventários e Testamentos".

"Uma tenda de ourives com apetrechos próprios", inventário de Maria da Silva (volume V, pg. 115; ano de 1616). A mesma tenda de ourives, no inventário de Maria Pedroso; supomos que seja a mesma tenda, porque, tanto Maria da Silva, como Maria Pedroso foram esposas de Claudio Forquim.

No inventário de Cornélio de Arzão, 1628, (vol. XII, pg. 126), encontramos a seguinte referência: "Recebeu o dito meirinho 3 patacas de Antonio da Silveira por sair a excomunhão que devia ao preso Cornélio de Arzão de resto de um caixão que lhe fêz o officio de ourives, de que fiz êste termo, eu Fernão Rodrigues de Cordova tabelião escrivi".

Inventário de Francisco Bueno (vol. XIV, pg. 19) "Antonio Jorge Pereira ourives". ... Ano de 1639.

Inventário de Diogo Coutinho de Melo (vol. XV, pg. 374), ano de 1654, ... "deve a Lucas Pedroso de obras de ourives"...

No traslado de inventário do cap. Fernando Raposo Tavares (vol. XVI, pg. 140), ano de 1659, encontramos a seguinte referência: "Eu, Francisco Fernandes, pelo juramento do meu officio que eu pesei tôda a prata e ouro acima declarado"...

Inventário do Padre Manuel Nunes (vol. XVIII, pg. 89) ... "feito que foi avaliado por dois ourives".

Inventário de Antônio da Silveira (vol. XXX, pg. 107) ano de 1613. "Claudio Forquim... que êle tinha fazenda de officio de ourives que havia pertencido ao dito Antônio da Silveira".

Inventário de Henrique da Cunha Lobo (vol. IV, pg. 196)... "deve-se a Francisco da Costa, ourives"...

Inventário de Francisco Corrêa de Lemos (vol. XXIV, pg. 427), ... "ourives Antônio Alves..."

Como foi observado, o número de ourives é reduzido, o que significa que realmente havia uma pequena quantidade de metais preciosos para serem trabalhados, pois, se assim não fôsse, a profissão de ourives, proporcionando lucros, existiria em maior escala e os apetrechos relativos a êsse ofício, seriam encontrados em maior quantidade, nos 470 inventários estudados.

E' um argumento que vem reforçar êste trabalho que, baseado sòmente nos poucos inventários publicados, deseja' provar a pobreza de Piratininga nos séculos XVI e XVII e a pouca quantidade de ouro e prata existentes, desde 1578 a 1700 (infelizmente não foram publicados inventários anteriores a' 1578).

Teriam existido indivíduos entendidos na arte de moldar e de burilar metais, mas essas pessoas, para poderem se manter deveriam também ter exercido outros ofícios mais importantes, como éra hábito no Planalto o acúmulo de duas ou três modalidades de serviços e ocupações. Amador Bueno, por exemplo, foi chapeleiro, moleiro e juiz, ao mesmo tempo e, como êste muitos exemplos mais deveriam ter existido, não sendo necessário apresentá-los aqui.

Para concluir, diremos que, antes do grande ciclo minerador iniciado pelos paulistas, a prata e o ouro existiram no Planalto paulista. A prata aquí encontrada' não éra nativa e sim, vinda do exterior, de Potosí, provavelmente. Quanto ao ouro, êsse foi encontrado em solo paulista, entretanto, em quantidade reduzida, como foi observado, ouro de lavagem unicamente, fato que gerou um pequeno ciclo do ouro em terras vicentinas, provando que no Sul predominou a maior ambição de riquezas, em virtude da pobreza reinante e resultante da perda da "primeira batalha do Açúcar" em favor do Nordeste. Foi um pequeno ciclo que não alterou a situação econômica reinante, o mesmo acontecendo com a prata que não modificou o padrão de vida.

Podemos ter noção exata do que foi afirmado, lembrando as enormes conseqüências acarretadas para o Planalto paulista

e para o Brasil após o fim do século XVII e durante o XVIII, quando o ouro descoberto nas Gerais pelos paulistas, mudou completamente o panorâma econômico, histórico, político e social da época (28).

Entretanto, êsse grande acontecimento é assunto para outro trabalho.

(28) Neste estudo, sòmente foram observados os objetos especificados, como sendo de ouro ou de prata. Foi seguido o mais escrupulosamente, dentro do possível, a variação do preço da libra, da onça e da oitava de ouro e da prata, sendo necessário, para isto, um grande número de cálculos que, por falta de dados, ofereceram certa dificuldade.

BIBLIOGRAFIA

1 — AZEVEDO (J. Lúcio de) — “*Épocas de Portugal Econômico* (Esboços Históricos”, 2a. edição, Liv. Clássica Editora, Lisboa, 1947.

2 — BRITO (Lemos — “*Pontos de Partida para a História Econômica do Brasil*”, 2.a edição, Cia. Editora Nacional, São Paulo, 1939.

3 — CANABRAVA (Alice P.) — “*O Comércio Português no Rio da Prata*” Boletim nº. 2 da Cadeira de História da Civilização Americana, da Faculdade de Filosofia Ciências e Letras da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1944.

4 — ELLIS (Alfredo Junior) — “*Resumo da História de São Paulo*,” (quinhentismo e seiscentismo). São Paulo, 1942, Tip. Brasil.

Boletins da Cadeira de História da Civilização Brasileira, da Faculdade de Filosofia Ciências e Letras da Universidade de São Paulo:

Bol. nº 1: “*Meio Século de Bandeirismo*” (1590-1640) S. Paulo, 1942, Tip. Brasil.

Bol. nº 4: “*Amador Bueno e a Evolução Psicológica Planaltina*”. S. Paulo, 1944.

Bol. nº 5: “*Capítulos da História Psicológica de São Paulo*”. S. Paulo, 1945. Indústria Gráfica José Magalhães Ltda.

Bol. n. 6: “*Panoramas Históricos*”, S. Paulo, 1946.

Bol. nº. 7: “*Amador Bueno e seu Tempo*”. S. Paulo, 1948, Inds. Gráfica Siqueira S. A.

- Bol. n°. 8: "*O Ouro e a Paulistania*". S. Paulo, 1948.
- 5 — "Inventários e Testamentos" — 32 volumes publicados oficialmente pelo Arquivo do Estado de São Paulo — 1920-1942.
- 6 — LEME (Pedro Taques de Almeida Paes) — "Informação sobre as Minas de São Paulo. (Com um estudo sobre a obra de Pedro Taques, p/ Affonso de E. Taunay), São Paulo, Melhoramentos, s/d.
- 7 — MACHADO (Alcantara) — "*Vida e Morte do Bandeirante*". 2a. edição, S. Paulo, 1930, Emp. Gráf. Revista dos Tribunais.
- 8 — NORMANO (J. F.) — "*Evolução Económica do Brasil*". 2a. ed. Cia. Ed. Nacional. S. Paulo, 1945.
- 9 — OLIVEIRA (Álvaro de Salles) — "*Moedas do Brasil*", vol. I: "Moedas e barras de ouro. Elementos para seu estudo" S. Paulo. Edição comemorativa do cincoentenário do Inst. Histórico e Geográfico de São Paulo 1894-1944.
- 10 — PRADO (Paulo) — "*Paulística*" (História de S. Paulo), São Paulo, 1925. Cia. Gráfica Editora Monteiro Lobato.
- 11 — SIMONSEN (Roberto) — "*História Econômica do Brasil*" 2 vols. Ed. Nacional, 2a. ed. São Paulo, 1944.
- 12 — TAUNAY (Affonso de E.) — "*História Geral das Bandeiras Paulistas*", tomo I.

III PARTE

Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil Colonial

O TRANSPORTE

A finalidade dêste trabalho é demonstrar a grande importância assumida pelo transporte, nos vários ciclos econômicos brasileiros, do período colonial, até o advento do navio a vapor e da ferrovia: o páu brasil, o açúcar, o tabaco, o pastoreio, o ouro e o café.

Os principais transportes que funcionaram nêstes ciclos, condicionaram-se aos diferentes tipos de produção, ao ambiente geográfico reinante no Brasil e à cultura material da época.

O TRANSPORTE À VELA

O primeiro tipo de transporte e o que mais se relacionou com a economia brasileira nos tempos coloniais, foi o frágil e precário transporte à vela. Foi o único meio de comunicação com o exterior, com o além mar.

As embarcações dos séculos XVI, XVII e XVIII, de pequenas proporções, possuíam reduzida capacidade de transporte: em média 200 toneladas. Em virtude dêste fato da mínima velocidade das suas marchas, do custo das embarcações, da forte amortização a que obrigava sua curta duração, dos frequentes naufrágios, das perdas pelo corso e acidentes de toda a ordem, dos altos salários pagos à equipagem, etc., compreende-se hoje, o custo elevado dos transportes em navio à vela que representava naquêlo tempo, em geral, várias vêzes, o valor inicial das mercadorias.

O PAU- BRASIL

O páu-brasil foi o primeiro produto de real valor econômico levado do Brasil, para Lisboa.

A primeira partida dessa preciosa madeira foi transportada para Portugal, em 1500, na própria nau em que Cabral mandou anunciar o Descobrimento. Logo depois começou a exploração e iniciou-se o tráfico.

De 1501 a 1511, teriam sido transportados 30.000 tóros, ou sejam, 750 toneladas por ano, de acordo com cálculos baseados nas contas da nau Bretôa.

Num embarque de 10.000 quintais, limite máximo admitido nos contratos, as despesas para Portugal atingiram 3 contos, ou melhor, 7.500 cruzados; 10.000 quintais, valendo o quintal 58,759 quilogramas (Roberto Simonsen, "História Econômica do Brasil", vol. I, pgs. 99-100) correspondem a 587.590 quilogramas, ou 587 toneladas e 590 quilogramas (587 toneladas e meia, em contas redondas); quer dizer que o transporte de 587 toneladas e 590 quilogramas custava 3 contos de réis, ou sejam, 5\$106 réis a toneladas. Sendo assim, a tonelada-quilômetro na época valeria 6 décimos de real; dividindo-se 5\$106 pela distância do Nordeste a Lisboa: 8.500 quilômetros, o que representa, em valor atual, 54 réis, sendo 90 o multiplicador entre o valor da moeda do século XVI para o de hoje.

Foi no comércio do páu-brasil que a célebre "Nau Bretôa", em sua viagem de 1511, transportou 5.000 tóros do lenho vermelho, tóros que, uns pelos outros, pesavam de 20 a 30 quilos (1).

(1) A 20 quilos o tóro, 5.000 tóros são iguais a 100.000 quilos, ou sejam, 1.700 quintais. Segundo o "Livro da Nau Bretôa que vai para a Terra do Brasil" (op. cit. A. Marchant "Do Escambo á Escravidão", pg. 48) utilizando todos os algarismos de crédito à cerca dos pesos e medidas do páu-brasil, é possível que cada tóro pesasse cerca de

O aprisionamento da nau "Pélerine" pela esquadra portuguesa, fornece, atualmente dentre as indicações dos valores levados do Brasil, a quantidade de madeira transportada: 5.000 quintais, ou sejam, 293.795 quilos, quantidade que não oferecia grandes problemas para o transporte, uma vez que os tóros de pau-brasil vinham em geral, amarrados ao corpo do navio.

O AÇÚCAR NORDESTINO

A lavoura açucareira do Nordeste acarretava um grande serviço de transporte de cana, de lenha e do próprio artigo fabricado.

Em virtude das dificuldades de locomoção e do perigo indígena, era evitado o afastamento da costa. Os engenhos estabeleceram-se, de preferência, na faixa litorânea, próximos aos pequenos rios, em cujas águas circulavam barcas para o serviço de transporte. Cada engenho possuía, pelo menos 4 embarcações. O carro de boi e a junta de tiro foram também largamente empregados no transporte terrestre do açúcar nordestino, sendo que o primeiro podia facilmente transportar até 100 arrobas.

Os tipos de transporte utilizados na zona açucareira nordestina, a barca e o carro de boi, não exigiam despezas vultuosas porque as distâncias a serem percorridas não eram grandes e não existem na região, grandes obstáculos geográficos que pudessem ter dificultado o transporte ou encarecido o seu preço. Por estas razões e pela falta de dados sobre o preço do transporte em barca e em carro de boi e pela grande impor-

50 libras, ou 0,4166 de quintal. Por conseguinte os 5.000 tóros da Nau Bretôa constituíram um carregamento de 125 toneladas, ou 2.082 quintais. A média dos tóros carregados diariamente para bordo, seria de 333,86, pouco mais de 8 toneladas.

tância do transporte do açúcar em navio à vela, procurou-se deixar de lado os transportes regionais de menos importância e unicamente focalizar o marítimo, cujo custo foi o fator preponderante da intensificação da lavoura açucareira e do enriquecimento do Nordeste, em detrimento da Capitania vicentina, 1.500 quilômetros mais distante de Lisboa, do que a então privilegiada zona nordestina brasileira.

O açúcar acondicionado em fortes caixas de madeira de 20, 35 e 50 arrobas, pregadas, calafetadas com barro e forradas com folhas de bananeira, era transportado do ponto de embarque até Lisboa, através de uma distância de 8.500 quilômetros em números redondos, fato que tornava o custo do transporte, em 399 réis a arroba, segundo o valor monetário da época, ou sejam, 294\$930 em dinheiro atual. Em toneladas, o preço era 21\$714 réis por tonelada e a tonelada-quilômetro saía a 1 real e 98 centésimos, o que corresponde a 178 réis e 20 centésimos, em valor atual. (Cálculos baseados em dados oferecidos por Roberto Simonsen em "História Econômica do Brasil", vol. I, pg. 168).

Foi o transporte o fator determinante da grande lavoura açucareira nordestina, com todas as suas consequências, lavoura essa que foi a base do desenvolvimento de toda História do Brasil.

O TABACO

Simultaneamente ao açúcar, desenvolveram-se também a plantação e o comércio do tabaco. Foi uma atividade econômica iniciada em meados do século XVII, tornou intensa as relações entre o Brasil e a Costa da Mina, a Angola e a Benguela. Foi o fumo um dos artigos preferidos no tráfico de escravos e por este motivo Salvador da Bahia tornou-se um importante centro dessa mercadoria humana.

No início do século XVIII, segundo Antonil, ("Cultura e Opulência do Brasil". pg. 200) um rôlo de 8 arrobas (117,520 quilogramas) de tabaco baiano ficava, colocado no mercado lis-

boeta, por 12\$124 réis e, por 16\$620 réis, o de Pernambuco e de Alagoas.

O tipo de transporte que funcionava como intermediário de todo êsse comércio, éra o navio à vela e o tabaco baiano, de acôrdo com os dados observados, saía a 1\$515 réis a' arroba (14,690 quilogramas). Cada quilômetro do transporte ficava em 0,180 milésimos de real, calculando-se a' distância de Salvador a Lisbôa, em 8.800 quilômetros. O custo atual seria 162 réis a tonelada-quilômetro.

O preço, entretanto, subiu e, em 1751 dizia o próprio soberano português: "por me ser presente que os fretes do Brasil para êste reino, por um abuso contrário à razão e ao interesse do Comércio, se encarecem em repetidas ocasiões, com tal exorbitância, que o valor dos gêneros não podia soffrer o custo do transporte"... Por essa ocasião, chegaram os abusos a tal ponto, que a Corôa se sentiu na necessidade de tomar providências acautelatórias do fumo... e... que deveriam pagar à razão de 300 réis por arroba, ou 16\$200 por tonelada de 54 arrobas. (Lemos Brito, "Pontos de Partida para a História Econômica do Brasil", pg. 432.) (1).

Dois anos mais tarde, os abusos continuavam; quando a carga tornava-se mais abundante, os mestres de navios estabeleciam frêtes exorbitantes que arruinavam a lavoura, absorvendo lucros dos agricultores; quando diminuía, os frêtes eram a tal ponto abaixados, que arruinavam a navegação. Atuava nêste fenômeno, a lei da oferta e da procura, porquê as leis de economia política eram quasi desconhecidas e o Brasil estava sujeito ao regime de preços pre-determinados, etc., o que acarretava sérios e constantes prejuízos, além de lucros exclusivamente para os intermediários, em épocas de transporte e, desfalque para a navegação, em épocas de crise.

(1) Lemos Brito dá a tonelada com 54 arrobas, porém 54 arrobas equivalem sómente a 810 quilos. A tonelada de fâto tem 66 arrobas.

Para remediar êste mal, foi creada uma tabéla de frêtes que ampliava o alvará de 1751 e depois, em 1756, a Corôa mandava que o frête fôsse cobrado por metro cúbico (idem, pg. 436).

O TRANSPORTE DA MÃO DE ÓBRA PARA A INDÚSTRIA AÇUCAREIRA DO NORDESTE: O TRÁFICO AFRICANO. O APRESAMENTO

O açúcar nordestino exigia a mão de óbra escrava e sua contínua renovação. Por êste motivo efetuou-se o transporte do negro e do índio. O primeiro veio da África o segundo, da região sul do Brasil, transportado pelos próprios pés. Estabeleceu-se, então o tráfico negreiro e tomou vulto o apresamento desenvolvido no Planalto paulista.

O *Tráfico Nегreiro* realizou-se entre o Brasil e a África, pelo navio á vela, no qual a mercadoria negra éra calculada por medida linear e o volume, em toneladas, “como qualquer fazenda inerte” (A. J. L. de Azevedo, “Épocas de Portugal Económico”, pg. 75).

A unidade éra a “peça da Índia”, de 7 quartas (de vara), 1,75, estatura regular em média do negro adulto. Três peças equivaliam a uma tonelada, supondo-se ocuparem a bordo, outro tanto espaço de carga ordinária.

Para a conta, mediam-se os negros, somando-se as alturas e dividindo-se o total, pela craveira, 5,25ms. Obtinham-se as toneladas. Dêste modo, tôdas as idades entravam na avaliação da partida e, na prática, recorria-se às médias: duas crianças de 4 a 8 anos valiam uma peça: três pretinhos de 8 a 15 anos, sòmente duas peças. Dos 35 aos 40 anos, dois negros valiam uma peça.

Na Provisão de 28 de Março de 1864, baixada por D. Pedro II de Portugal (ct. Edmundo Correia Lopes, “A Escravatura”, pg. 178-179) o seguinte trecho dá a idéia de quanto poderia custar o frête por escravo: “Poderão levar de frête os Mestres e Senhores dos navios e quaesquer outras embarca-

COMPARAÇÃO ENTRE ALGUNS PREÇOS DO TRANSPORTE NO BRASIL COLONIAL

preço da tonelada

PAU BRASIL vela  54106 sec. 16	AÇUCAR vela  214714 secs. 16 e 17	TABACO vela  164200 secs. 17 e 18
AÇUCAR PAULISTA mar  424900 secs. 18 e 19	vela  284314	CAFÉ vela  284314 sec. 19

coens por cada hum negro ou seja grande ou pequeno athé cinco mil réis...” (450 cruzeiros, em valor atual, de acôrdo com a valorização da libra tomada por padrão).

Entretanto, o alvará de 25 de Janeiro de 1758 assentou que cada navio deveria cobrar de frête, no máximo, 6\$000 por cabeça (Coleção de Decretos, Leis e Alvarás I, pg. 293. Cf. Mauricio Goulart “Escravidão Africana no Brasil”, pgs. 194-195). Modificando uma situação antiga em que as preferências por ocasião da Lei das Arqueações, eram recebidas pelos capitães dos navios, incorporando-se aos frêtes: “E porque os 2\$000 das preferências, que atualmente estão a cargo dos navios para os perceberem de mais no frête dos escravos, levando por isso 8\$000 de preferência por cada um escravo, ficam comprehendidos na importância dos 8\$700... não possa levar cada navio de frête mais do que 6\$000 por cabeça”.

O APRESAMENTO — O TRANSPORTE A PÉ

O *Apresamento* foi uma atividade econômica exercida pelos paulista. Resumia-se na busca da mão de obra indígena concentrada nas Reduções jesuíticas da América espanhola, para o Nordeste açucareiro.

Essa atividade não compreendeu veículos ou animais de transporte. As embarcações não foram utilizadas nas bandeiras apresadoras, somente as monções povoadoras do século XVIII utilizaram-se desta modalidade de transporte fluvial. O cavalo também não serviu no bandeirismo de preaa. O transporte realizava-se a pé e a mercadoria humana trazida pelos paulistas transportava-se por si mesma. (1).

(1). Dos documentos existentes, outra conclusão não se pôde tirar, pela inexistência de embarcações e pela pequena existência de animais de montaria.

As distâncias a serem percorridas eram grandes. De Piratininga a Guairá, por exemplo, pelo caminho do “Peabirú”, havia uma distância de 750 quilômetros, os quais eram percorridos a pé, em 47 dias, ou sejam 15 quilômetros e pouco por dia.

Quanto aos transportes utilizados no planalto paulista, não se têm certeza sobre os caminhos seguidos, por falta de documentação. Não se sabe ao certo, se a' marcha a pé continuava até ser atingido o rio S. Francisco, onde talvez fôsem empregadas embarcações, ou se o transporte da mão de obra escrava realizava-se por mar. Tem se conhecimento de que o índio apreendido nas diversas reduções jesuíticas de além Tordesilhas, foram durante vários anos preencher as lacunas deixadas pela mão de obra negra na lavoura' nordestina.

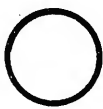
Quanto aos transportes utilizados no Planalto paulista, nos primeiros tempos, forçosamente não poderiam ter sido outros, senão transportes a pé. De São Vicente para o Planalto, em virtude do relêvo movimentado da Serra do Mar, nenhum veículo, ou animal poderia competir com o pé humano, reforçado pelos braços, músculos e agilidade de quem se propunha a travessia das trilhas de índios, dos barrancos e despenhadeiros.

Em plena aldeia piratiningana, as distâncias a serem percorridas eram pequenas entre uma propriedade e outra e o reduzido transporte que atuou na sóbria autarquia paulistânica, teria sido feito nas costas do escravo índio que servia nas pequenas chácaras e casas particulares, segundo rezam os “Inventários e Testamentos” (2).

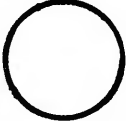
(2) — Nos dois primeiros séculos da colonização, o único meio de transporte existente na região sul do Brasil era o que se efetuava no dorso do escravo. Na falta de qualquer outra possibilidade de comunicação, não só pela ausência quase completa de animais de carga, como pela falta de caminhos, o pequeníssimo volume das cargas era transportado pelo escravo. Pelo menos, isto ocorreu até 1721, de quando data um expressivo documento de 300 de junho desse mesmo ano, o qual é um

preço da
tonelada quilometro

Valor da época

PAU BRASIL vela  6 decimos de real	AÇUCAR vela Nordest.  1 real 98 centesimos	TABACO vela  18 reis
AÇUCAR PAULISTA muar  146 reis	Açucar Paulista vela  2 reis 55 centesimos	CAFÉ vela  2 reis 55 centesimos

preço da
tonelada quilometro
valor atual

PAU BRASIL vela  54 reis	AÇUCAR vela Nordest.  178 reis e 20 centesimos	TABACO vela  162 reis
AÇUCAR PAULISTA muar  4 y 380	Açucar Paulista vela  229 reis	CAFE vela.  229 reis

Com o decorrer do tempo, foram aparecendo os cavalos, certamente provenientes dos domínios castelhanos na América do Sul. Eram avaliados em alto preço e à medida que se extendiam as pequenas propriedades pelos arredores de Piratininga, aumentava o seu número, fatos constatados pelos "Inventários e Testamentos". Teriam exclusivamente servido para o transporte humano, de um local para outro.

térmo de vereança inserto no volume IX, pg. 65, da publicação oficial, "Actas", do qual há um trecho revelador:

"hera pussivel dar porcoanto os dotis indios estavam alu-
gandose pera outras partes com mois comodo e comummente
fazião as suas jornadas pera as minas Geraes pera honde
hiam e vnião por dezaseis e vinte mil reis gastando nas suas
jornadas três e coatro mezes e as vezes mais..."

Este meio de transporte era caríssimo; de acôrdo com o documento apresentado, veremos o seu preço em toneladas-quilômetros, para em seguida, podermos comparar com os outros tipos de transporte adotados posteriormente. Para ser transportada uma tonelada de mercadoria seriam precisos 33 escravos, calculando-se que cada escravo transportava 30 quilos, em média. Como cada escravo fazia a viagem de ida e de volta, por 16 e 20\$000, temos que cada tonelada ficava em 528 e 660\$000, isto é, o custo de 30 escravos, como foi visto pelo documento supra.

Dividindo-se esse total obtido, pelo número de quilômetros correspondentes à distância entre Campinas e Ouro Preto, ida e volta, isto é, 600 quilômetro custaria \$800 e 1\$100, o preço total dividido pela quilometragem.

E' interessante a comparação entre o preço do transporte pelo escravo e pelo luar. O concernente a este era cerca de 7 a 8 vezes mais barato, como se poderá ver no quadro comparativo.

Transformando-se o custo do transporte pelo escravo em moeda de valor-atual, o preço da tonelada-quilômetro deverá ser multiplicado por 60, de acôrdo com Roberto Simonsen, em sua "História Econômica", vol. I, I, pp. 112-113, levando-se em conta a alteração do valor da libra-ouro nestes 200 anos. Assim, a tonelada-quilômetro transportada pelo escravo, em valor monetário atual, ficaria em 31\$680 e 39\$600. Compare-se isto, com o resultado de outros meios de transporte.

O TRANSPORTE E O PASTOREIO

Nessa atividade subsidiária do açúcar e do ouro, o transporte foi facilitado pelo próprio ambiente geográfico das regiões planas e de vegetação herbácea, onde era praticada: o penepiano cristalino nordestino, o vale do rio S. Francisco e as planícies da região sul do país.

O gado transportava-se por si próprio, de um ponto a outro. Ao homem, não era difícil segui-lo a pé, porém o cavalo foi utilizado como seu auxiliar, aumentando-lhe o raio de ação.

A zona de criação que servia aos engenhos, estava a eles ligada, pela sequência dos caminhos dos currais e estradas continuamente batidas pelos rebanhos em busca dos mercados consumidores.

O transporte do gado efetuava-se por boiadas, de 100 a 300 cabeças, geralmente conduzidas por mamelucos. As jornadas, em busca de pastos, atingiam 4, 5, 6 léguas e até 15 ou 20, quando a água não era encontrada.

Com a definitiva ocupação da Capitania de S. Pedro e dos Campos da Colônia do Sacramento, o gado se desenvolveu em grande escala nos campos do Sul, ainda mais facilmente do que no Norte. Entretanto, essa região se especializou no gado muar, do qual falaremos mais adiante.

Em virtude da dificuldade do transporte de gado dessas regiões sulinas, para a zona de mineração, foram abertas mais tarde, fazendas de criar, nas próprias Capitanias de Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás.

O OURO E O TRANSPORTE

O ciclo do ouro que acompanhou todo o século XVIII, relacionou-se com três tipos principais de transporte: o transporte à vela, o transporte fluvial e o transporte pelo muar.



Transporte fluvial: canoa

== " terreste: pelo maior

O primeiro trouxe grandes contingentes humanos de Portugal e da África.

A onda humana reinól atingiu, entre 1705 e 1750, segundo os cálculos dos livros de navegação, mais de 20.000 pessoas por ano, (Augusto de Lima Jr. "A Capitania das Minas Gerais", pg. 79), o que, entretanto, parece um pouco exagrado.

Da África, vieram grandes levas de negros para trabalhar nas minas, num total de 600.000 escravos, aproximadamente. (Roberto Simonsen, "História Econômica do Brasil", tomo I, pg. 206.)

Além do transporte de massas humanas, o navio à vela serviu no abastecimento da zona mineira, trazendo de além mar, artigos concernentes ao armamento, vestuário, calçado, adornos, etc., dos quais, o Rio de Janeiro era um dos entrepostos.

O segundo tipo, o transporte fluvial, desenvolveu-se no setecentismo e de preferência no rio S. Francisco e afluentes, como por exemplo, o Paraopeba e o rio das Velhas. No rio S. Francisco, a navegação foi uma das mais antigas do sertão. Nessa mesma época, também tomou vulto a navegação pelos rios Tietê, Paraná e tributários, Pardo, Coxim, Taquarí, Cuiabá, etc. Foram visadas as regiões de mineração.

Foram utilizadas balsas e barcas dos mais variados tamanhos e capacidade, tanto para o abastecimento das minas, como para o transporte dos componentes das célebres monções povoadoras.

As canoas maiores chegavam a atingir 14 e mais metros de comprimento, por mais de 2 metros de largura. O tamanho normal era 12 metros de comprimento, por metro e meio de boca. A capacidade chegava a ultrapassar 300 arrobas. A "carga de comerciante" unidade geralmente utilizada para tais cálculos, compreendia tudo quanto não excedesse de 3 ou 4 arrobas de pêso e de 3 e meio a 4 palmos de comprimento. O que ultrapassasse essas medidas, considerava-se como constituindo outra carga. "As peças e carretas de artilharia por exemplo, eram pesadas e a soma em arrobas, dividida por 4: o quociente re-

presentava o número de cargas". (Ms. do Arquivo Público do Estado de S. Paulo, maço 54; Pasta 1, nº. 78 apud. Sergio Buarque de Holanda, "Monções", pg. 196.).

A navegação intensificou-se nos rios do Planalto paulista, com o descobrimento das jazidas cuiabanas, a partir do segundo decênio do século XVIII.

No início, as canoas empregadas no comércio de Cuiabá, carregavam somente, de 50 a 60 arrobas, incluindo o peso dos passageiros. Porém, nos fins do século XVIII, a capacidade de transporte atingiu 300 a 400 arrobas, sem contar o peso de mantimentos levados pelos viajantes.

O terceiro tipo, o transporte pelo muar foi o mais importante. Possibilitou o abastecimento das Gerais, onde a única atividade exercida era a mineração. Por este motivo, outras regiões, como o Rio de Janeiro, com a sua Baixada Fluminense, a Bahia, as regiões marginais do rio S. Francisco, a Capitania de São Paulo e a Capitania do Rio Grande do Sul auferiram indiretamente dos lucros provenientes das descobertas auríferas: foi o ouro o deslocador do eixo econômico do Nordeste açucareiro para a região central brasileira, incluindo o Rio de Janeiro como porta de comunicação para o exterior.

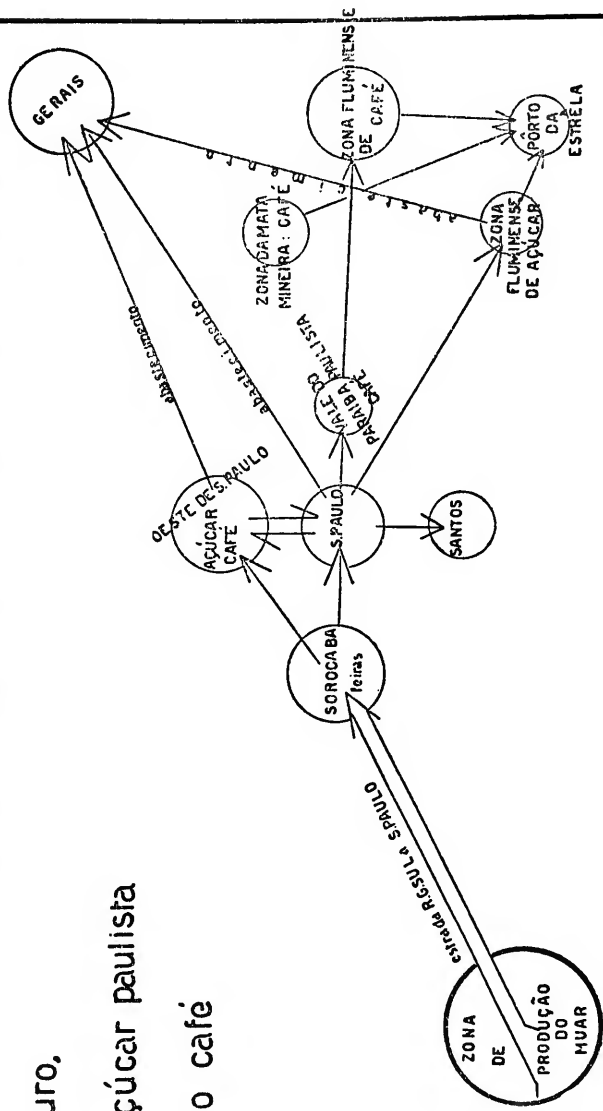
A Baixada Fluminense, além da zona açucareira nordestina, foi a grande fornecedora de açúcar para a região aurífera.

A Bahia também foi um posto de abastecimento das Gerais; as belas igrejas coloniais baianas, inclusive as menos suntuosas, enfeitadas e pintadas com o ouro das regiões de mineração, provam a euforia econômica, resultante do comércio com as minas.

O Planalto paulista foi a outra fonte produtora para o abastecimento das Gerais; enviava às populações inteiramente entregues à mineração, carnes de porco defumadas e salgadas, vários tipos de cereais, caixetas de marmelada e açúcar, etc., etc., sendo que, aos poucos, este último produto logo superou os demais, abastecendo principalmente a região sul e oeste das Gerais, mais próximas da Capitania paulista.

Gráfico da zona de influência do Mar durante os ciclos

do ouro,
do açúcar paulista
e do café



A intensidade desse abastecimento e desse comércio de diversas regiões brasileiras, com as Gerais, exigiu a intensidade de transporte de cargas e de passageiros. O único e possível meio de transporte empregado em regiões de péssimos caminhos e de relêvo acidentado foi o luar. Daí a sua importância no ciclo do ouro, importância tão grande que, quando as comunicações para a região dos minas, se tornavam difíceis pelos más caminhos existentes e pelas chuvas, a fome assolava a zona de mineração das Gerais como sucedeu em 1700-1701, em que a carestia de alimentos provocou a morte de dezenas de pessoas, por inanição.

O luar provinha da Capitania do Rio Grande do Sul e imediações, onde as planícies revestidas de vegetação herbácea possibilitavam a sua criação. Contribuindo com o principal transporte para a zona de produção aurífera, essa Capitania iniciou o seu progresso econômico.

O intenso comércio e as comunicações com as Gerais, tendo o luar como veículo, efetuaram-se por São Paulo, pela Bahia e pelo Rio de Janeiro.

Por São Paulo, era necessário transpôr a Serra do Mar em primeiro lugar e, em segundo, a Mantiqueira. A Serra do Mar era cortada por vários caminhos que partiam de vários pontos do litoral, desde o Rio de Janeiro até Santos; o Rio ligava-se a Cachoeira no Vale do Paraíba, pelo caminho que passava por João Marcos, Bananal, S. José do Barreiro e Areias. Outros portos como Angra dos Reis, Paratí, Ubatuba, Caraguatatuba, S. Sebastião também ligavam-se ao interior. Finalmente em São Paulo, o Caminho do Mar que, de Santos atingia e atinge o Planalto.

A Mantiqueira oferecia passagem por inúmeras gargantas, das quais a mais frequentada era a do Embaú, ou do Registro, atualmente passagem do vale do Paraíba, para o sul de Minas.

Do interior da vila de São Paulo, o roteiro traçado por Antonil, em "Cultura e Opulência do Brasil", pgs. 238, 239 240 e 241, dá a idéia nítida do caminho que ligava o Planalto paulista às Gerais. É por aí que passavam os produtos que fizeram de

São Paulo uma das retaguardas econômicas da região aurífera (1)..

Pela Bahia, éra o seguinte o caminho pelo qual seguiram os emboabas: saindo do Recôncavo seguia o curso do rio Paraguassú, até o alto curso, passando depois para o rio das Contas, cruzando-o e bifurcando-se em seguida. Um ramo dirigia-se para o rio S. Francisco e rio das Velhas o qual se encaminhava para as minas; o outro ramo subia para as margens do rio Verde Grande. Tempos depois, abriam-se outros caminhos, como por exemplo o que saía de S. Felix, no Recôncavo, em direção ao rio Gavião, mais para o sul, e, ao arraial de Rio Pardo, hoje cidade do mesmo nome, na Capitania de Minas Gerais; além dêste, ourto também se dirigia para a região do mesmo arraial de Rio Pardo, partindo da atual cidade de Conquista no alto do rio Cachoeira.

Pelo Rio de Janeiro, o caminho para as Gerais recém-descobertas, ou “Caminho-Novo”, foi aberto no início do século XVIII, por Garcia Rodrigues Paes, filho de Fernão Dias Paes. Saía do Porto da Estrêla, atingia Petrópolis, para depois de transpôr o rio Piabinha, e chegar às Gerais. No século XVIII, surgiram as variantes.

Este caminho, por contingências políticas e interêsses fiscais, foi o de maior importância, em detrimento do vale do rio Doce, onde a topografia e a menor distância indicavam uma saída natural da Capitania. Isto foi de grande importância para o Rio de Janeiro que assim tornou-se a porta de entrada e de saída das Gerais e, uma das fontes de abastecimento dessa região mineira.

O transporte em lombo de burro ficava em preço mais elevado do que os anteriores já analisados. Segundo Eschwege,

(1) Vêr estudo sôbre a Economia paulista no século XVIII, Alfredo Ellis Jr. publicado no início deste volume, onde se encontram mapas elucidativos do que foi afirmado acima.

(apud. A. E. Taunay, "História do Café", vol. IV, pg. 359), cada mula carregava de 6 a 12 arrobas; uma arroba de carga levada do Rio de Janeiro a Villa Rica (Ouro Preto), nas Gerais, custava 1\$000; a distância percorrida, sendo de 450 mais ou menos quilômetros, a tonelada-quilômetro atingia a cifra de 146 réis. Esse total, em moeda atual, deve ser multiplicado por 30, valor de quantas vezes evoluiu a libra esterlina, do século XIX, aos nossos dias. O valor da libra-ouro na época era 6\$000, valor que atualmente corresponde a 180\$000, isto é, 30 vezes mais. Multiplicando-se o custo da tonelada-quilômetro de então, por 30, teremos o custo da tonelada-quilômetro, em preço atual: 4\$380 réis.. Seria esse o custo do transporte pelo mar, o que é confirmado por Saint Hilaire, em suas narrações de "Viagens á Província de São Paulo", pg. 150. Realmente, o transporte do açúcar paulista, desde o interior até Santos, pela Calçada do Lorena, custava mais ou menos 146 réis a tonelada-quilômetro (Alfredo Ellis Jr. "Transportes" I, "Jornal de São Paulo", 26 de Outubro de 1949).

Embora caro, o transporte pelo mar foi o preferido, por ser o único possível, desde o início do século XVIII, até mais ou menos 1875, época do advento da ferrovia.

Pela grande importância econômica que assumiu, não só no ciclo do ouro, como nos ciclos do açúcar paulista e do café, o mar teve seu próprio ciclo econômico.

O CICLO DO MAR E O TRANSPORTE

A criação do mar teve início no quinhentismo, nas regiões do baixo Paraná, do Prata e do Uruguai, ambiente favorável ao pastoreio em geral, pela conformação plana do terreno revestido de vegetação herbácea. No quinhentismo, porquê, antes do consumo brasileiro, o consumo da região mineradora de prata nos Andes incentivou a produção mar, cuja renda permitiu o estabelecimento de núcleos de povoamento no território atual da Argentina e do Uruguai, os quais pelo posterior enriquecimen-

to com o comércio do muar para o ciclo do ouro brasileiro, formaram o Vice-reinado do Prata.

Além das regiões citadas, a zona de produção do muar, no início do século XVIII, também abrangeu os campos do atual Paraná, antiga comarca de Curitiba, e, do Rio Grande do Sul, pela intensificação desse comércio com as minas; o consumo determinava a produção.

Parece absurda a preferência da região mineira pelo muar do baixo Paraná e adjacências, quando as zonas marginais do rio S. Francisco, mais próximas dos centros auríferos, ofereciam ambiente favorável ao pastoreio desse animal. Duas explicações bastam para esclarecer este ponto obscuro: 1.a) O fator distância não assume grande importância quando a mercadoria se auto-transporta. 2.a.) A indústria açucareira 'nordestina' não requerendo transportes de importância, a não ser o navio à vela, não necessitou do muar; por este motivo, somente o pastoreio do bovino se desenvolveu nas planícies do médio e baixo São Francisco, com o fito da alimentação das populações da zona dos engenhos.

Com o advento do ciclo do ouro, no século XVIII, as planícies do S. Francisco que não estavam habilitadas ao pastoreio do muar, dedicando-se exclusivamente ao bovino, não puderam concorrer com a zona do muar por excelência do baixo Paraná e imediações.

Com a abertura total da estrada do Rio Grande do Sul a São Paulo, em 1729, foi fácil o escoamento desse produto animal que se auto-transportava, para as famosas feiras de Sorocaba, importante centro distribuidor do muar; tal foi a influência exercida na economia brasileira, por essas feiras, que foi creada na cidade de Sorocaba, uma famosa escola de peões, "cujos ensinamentos se compendiam no, hoje muito raro "methodo de domar mulas para sella e carro para servir os que frequentam o curso de Sorocaba", obra aliás pouco extensa, de Manuel Januário de Vasconcellos, discípulo do famoso hipólogo brasileiro Luiz

Jacome de Abreu e Souza, professor dos príncipes imperiais” ... (A. de E. Taunay, “História do Café no Brasil”, tomo IV, pg. 349).

Não se pôde assegurar a data exata do início destas feiras, parece que no segundo quartel do século XVIII, pois segundo Taunay, (ibidem pg. 350), em 1731 Christovam de Abreu Pereira trazia grandes tropas de equinos dos campos uruguaios e sul riograndenses, fazendo-as atravessarem as terras do planalto, cortar o Uruguái (Pelotas), o Iguassú, o Itararé, a Mantiqueira, atingindo as terras mineiras, onde as mulas conseguiam altos preços.

Findo o século do ouro, o ciclo do muar continuou, pois encontrou novas fontes de consumo na lavoura açucareira paulista e depois, no ciclo econômico do café. Por êste motivo, Sorocaba, até o advento da ferrovia, continuou a ser o entreposto de distribuição do veículo de carga que tão grande desempenho teve na economia brasileira e paulista.

Anos havia em que chegavam a Sorocaba, 30.000 mulas. Em 1818, como aparecessem no mercado, somente 18.000, o preço dos animais subiu a mais de 30%.

Para cada cabeça dessa mercadoria, eram cobrados direitos de passagem. À entrada de Sorocaba, por exemplo, era obrigatório o pagamento de 3\$500 por muar, dos quais, 1\$000 revertiam para os cofres sul riograndenses. Atualmente, esta soma corresponderia a 50\$000. Ao entrarem em Minas Gerais, os animais eram novamente taxados.

Em 1801, relata Eschwege em seu “Einige statistische tabellen uber Capitanie von São Paulo” inscrita no “Jornal von Brasilien”, vol. 1.º (Op. Cit., A. de E. Taunay, “História do Café”, vol. 4.º, pg. 352). que teriam sido 7.504 os muares e 5.330 os cavalos, ou seja um total de 12.834 equinos taxados pelas barreiras de São Paulo. Referindo-se a 1813, lamenta o mesmo autor que nos dados oficiais não figurassem os da entrada de cavalos e mulas inteiramente esquecidos apesar de constituírem um dos ramos mais importantes da Capitania.

Somente as taxas de entrada de equinos provenientes de Curitiba atingiram mais de 25 contos. No relatório que lhe deu o conde da Barca, verificou a existência de uma rubrica com a importância de 25:656\$532 réis no orçamento da Capitania. Na opinião de Saint-Hilaire, corresponderia tal arrematação ao fato da entrada em território paulista, de 20.525 mulas, número que subiria muito no decênio seguinte, pois atingiria 30.000.

O ciclo do luar projetou conseqüências e entre elas, existem fatos ocorridos na História do Brasil que se explicam através do interesse brasileiro em relação à importância desse animal como elemento de transporte e de comércio. Dentre essas conseqüências, as mais importantes foram: 1a.) O povoamento e a evolução econômica, política e social dos centros coloniais hispano-americanos: Buenos Aires, Montevideu, Entre-Rios, Corrientes, etc. 2a.) As três fases da política brasileira no Prata: a) as lutas em relação à Colonia do Sacramento; b) o imperialismo brasileiro na Cisplatina; c) a política externa brasileira do 2º. reinado, apoiando Rivera contra Oribe e depois Flores contra Aguirre, em lutas, nas quais a política argentina se emiscuía, tendo como objetivo, o domínio total da região platina e a restauração do antigo Vice-reinado do Prata.

3a.) A política interna brasileira, em relação ao Rio Grande do Sul agitado pela Farroupilha. (1835-1845), movimento revolucionário que a exemplo da Província Cisplatina, visava a independência da Capitania sul riograndense e sua organização em república autônoma de Piratini, uma vez que, enriquecida pelo fornecimento do luar para o abastecimento das Geraís, para o comércio de Goiás e Mato Grosso, do Planalto paulista e da Baixada Fluminense, sentia-se capaz de governar seu próprio destino. Daí resultou a heróica epopéia farroupilha, comandada por Bento Gonçalves da Silva. 4a.) A política colonial portuguesa em relação ao Brasil, desmembrando o território sul riograndense de São Paulo e transformando-o em Capitania em 1738, em virtude da prosperidade reinante pelo enriquecimento coletivo da região e individual dos habitantes, em grande parte criadores do luar. 5a.) A possibilidade dos ciclos econômicos

do ouro, do açúcar paulista e do café, os quais, sem o elemento “Transporte”, isto é, muar, não teriam se realizado. (1).

Entretanto, com o advento da ferrovia, o problema do transporte, sendo solucionado de modo mais eficiente, colocou o muar em segundo plano, decaindo, então, as feiras de Sorocaba.

Porém, a máquina não se assenhoreou de todo o território brasileiro; nos lugares onde ela não chegou, o transporte no lombo do muar ainda existe, no entanto, em pequena escala, pois os produtos transportáveis são reduzidos e consumidos no próprio local. Se fôsem produtos de grande interesse econômico, certamente teriam aberto caminho para os trilhos de estrada de ferro, como sucedeu com o café no oeste paulista.

O AÇÚCAR PAULISTA E O TRANSPORTE

O cultivo da cana de açúcar, na região sul do Brasil, foi iniciado em S. Vicente, quando Martim Afonso de Souza, em 1530 trouxe as primeiras mudas de cana para aqui serem plantadas. Entretanto, em virtude do maior preço do transporte resultante da maior distância entre S. Vicente e Lisboa, a Capi-

(1) De acôrdo com dados fornecidos pelo Snr. Aluizio de Almeida, em trabalho inédito, “Feira de Sorocaba”, segundo documentos consultados, teria sido o seguinte o movimento de muares naquela cidade, desde 1724 a 1900:

Em 1724, 1725, 1726, provavelmente passaram 1.000 cavalos por ano.
De 1731 a 1750, teriam passado mais de 2.000 muares por ano.
De 1750 a 1780, teriam passado mais de 5.000 muares por ano.
De 1780 a 1800, teriam passado mais de 10.000 muares por ano.
De 1826 a 1845, teriam passado mais de 30.000 muares por ano.
De 1845 a 1855, teriam passado mais de 50.000 muares por ano.
De 1855 a 1860, teriam passado mais de 100.000 muares por ano.
De 1875 a 1900, teriam passado mais de 20.000, 15.000, 10.000, 5.000 muares por ano.

tania não pode incentivar a produção do açúcar e o Nordeste foi a região vitoriosa no fornecimento do produto para a Europa.

Sòmente na segunda metade do século XVIII e na primeira metade do século XIX, S. Paulo pode expandir sua lavoura açucareira, mediante o consumo garantido das Gerais e depois, da cidade do Rio de Janeiro, engrandecida pelo ouro das minas e pela vinda da família real para o Brasil, em 1808, do extremo sul do país e até de Portugal.

E' que a região paulista produtora do açúcar estava mais próxima dos centros de consumo, como por exemplo as Gerais e a zona do muar por excelência, do que o Nordeste. O transporte da mercadoria sairia mais barato.

Com o declínio do ouro, em fins do século XVIII, também declinou o mercado consumidor das Gerais. No entanto, tendo conseguido novos mercados no Prata, no extremo sul do Brasil etc., o ciclo do açúcar paulista não se findou com o ouro, como sucedeu à Baixada Fluminense, concorrente do Planalto paulista. Por êste motivo, a nossa lavoura açucareira venceu a fluminense e o produto, do interior de São Paulo: Parnaíba, Bragança, Atibáia, Jundiá, Campinas, Mogi-Mirim, Franca, Itú, Porto Feliz, Piracicaba, Araraquara, Sorocaba, Itapetininga, Faxina, etc., etc., atravessou a escarpa do Mar, há tantas décadas isoladora da autarquia piratiningana, dirigindo-se ao porto de Santos. Pela obrigatoriedade do consumo, a lavoura açucareira paulista evoluiu e foi construída em 1790 a famosa calçada do Lorena, antecessora da São Paulo Railway, da Mayrink Santos e da via Anchieta.

Foram dois os tipos de transporte utilizados neste período econômico de São Paulo: o muar e o navio à vela.

O muar foi o único veículo possível utilizado no transporte terrestre do açúcar paulista para as Gerais, Goiás etc., e depois, o porto de Santos, de onde saíam os navios para o Prata, extremo sul do Brasil e para a Metrópole portuguesa.

No transporte para as Gerais, eram trilhadas as passagens do Hepacaré, do Jaguarí em Atibáia e do morro do Gravi, em Mogi-Mirim, as quais iam dar, após um percurso de aproxima-

damente 120 a 200 quilômetros, no oeste e sul de Minas, zona de cerca de 200.000 consumidores.

Goiás era atingido pelo caminho aberto por Luiz Pedrosa, Mato Grosso, via Ararataguaba, pelos rios Tietê, Paraná, Pardo, Taquari, Paraguai e Cuiabá (única região abastecida de açúcar, por via fluvial, onde circulavam grandes canoas cobertas por toldos protetores.).

Do porto de Santos, para as regiões de importação já citadas, o transporte passava a ser marítimo, pelo navio à vela.

O custo do transporte do açúcar, por via terrestre, isto é, no lombo do mulo, ficava, segundo o valor da época, em 42\$900 réis a tonelada e 6\$000 a arroba, 146 réis a tonelada-quilômetro (4\$380 réis em moeda atual.), do local da produção, até o litoral.

O transporte marítimo, feito em navio à vela, numa distância de 10.000 quilômetros a serem percorridos, de Santos a Lisboa, ficava em 429 réis, por arroba (346\$969 réis, em dinheiro atual.); a tonelada saía por 28\$314 réis. Isto significa que a tonelada-quilômetro valia 2 réis e 55 centésimos (229 réis, em preço atual.)

O CAFÉ E O TRANSPORTE

Iniciada nos fins do século XVIII no Estado do Rio de Janeiro, no vale do Paraíba fluminense e assenhoreando-se do vale do Paraíba e oeste paulista, a lavoura cafeeira, sem a organização das feiras de Sorocaba, não teria podido alcançar o enorme surto que lhe conhecemos, antes do estabelecimento da rede ferroviária. Era a influência do fator “transporte”, na realização da produção.

Além do mulo, outro teria sido impraticável nas regiões montanhosas, onde a rubiácea continuamente substituída a floresta, na zona fluminense e na mata mineira. As terras de relevo suave de São Paulo permitiam, até certo ponto, o emprego de viaturas, mas havia a escarpa do Mar, com seus caminhos

abruptos, a ser vencida, inutilizando qualquer tipo de veículo puxado por tração animal.

O início da cultura da rubiácea desenvolveu-se no Estado do Rio de Janeiro. De fáto, segundo Daniel Kidder, (A. de E. Taunay. "História do Café", tomo 4, pgs. 373-374) indo pela Serra do Mar, de São Paulo para Santos, no ano de 1839, não se notava a presença do café nos transportes dos tropeiros.

Porém, já em 1853, Fletcher diz "encontrei constantemente tropas de mulas carregadas de café, a caminho de Santos, ou passando de volta, da costa para o interior. êste modo de transporte. . . é feito com regularidade, não obstante o trabalho que dá. Muitos fazendeiros possuem um número suficiente de bestas, para mandar tôda sua produção ao mercado, outros dependem mais ou menos dos tropeiros profissionais.

Geralmente descarregam açúcar e outros produtos agrícolas, trazendo de volta. tôda variedade de mercadorias importadas.

Fui informado que 200 mil mulas anualmente chegam a Santos com suas cargas", (Idem, pg. 375.).

O primeiro caminho a ser palmilhado pelo novo produto foi o "Caminho Novo" de Garcia Rodrigues Paes que, a partir da margem esquerda do Paraíba, em frente a Paraíba do Sul, vinha ter à Baixada Fluminense, nas vizinhanças de Iguassú. Possuía variantes ainda trilhadas no século XVIII, a de Pati de Alferes, a Serra dos Órgãos e a Estrêla. Daí passava por Mandióca, a célebre fazenda de Langsdorf, galgava abruptamente a Serra dos Órgãos, passando pela futura Petrópolis, em demanda de Cebolas e Paraíba do Sul.

Em 1819 e 1820, a que se entroncava no Caminho Novo em Iguassú, demandava Vassouras e Comércio, às margens do Paraíba, atingindo Valença, a fronteira de Minas em Rio Preto, onde deixava galho em direção a Paraibuna.

O caminho da Serra ía do Rio de Janeiro à Estrêla, Mandióca, Padre Correia, Pampulha e Paraíba do Sul. Estrêla éra o grande entreposto com então imenso movimento de descida de café mineiro e fluminense, destinado a sair pela Guanabara.

Declinou com a construção da primeira estrada de ferro brasileira iniciada por Irineu Evangelista de Souza, de Mauá à raiz da Serra dos Órgãos. Extinguiu-se com a linha da D. Pedro II. (A. de E. Taunay "Pequena História do Café no Brasil" cap. VI).

Além do Caminho Novo, o célebre Caminho Velho também funcionou no transporte do café. (1) Foi a linha de comunicação entre o norte paulista e o porto de Paratí, por Cunha e Guaratinguetá. Caminho que durante século e meio foi transitado, viu o tráfego diminuir largamente, com novas vias de condução do café ao litoral, como a de Bananal a Jurumirim. Por diversos rumos desceu o grão da rubiácea, do planalto a vários pontos do golfo angrense, tais como as estradas de Ariró, Itanema, Mambucaba e Bracuí. Naquela zona do litoral fluminense, ativo comércio se desenvolvia em vários pontos, Jurumirim, Angra dos Reis e Mangaratiba. Tornou-se este último porto sobremodo importante, com a facilitação dos transportes, graças aos trabalhos da Cia. Industrial da Estrada de Mangaratiba, organizada em 1855; construiu ela com grande dispêndio de capitais, cerca de 30 quilômetros da estrada da Mantiqueira, uma das primeiras e verdadeiras estradas de rodagem feitas no Brasil, no conceito dos técnicos.

Em S. Paulo, para vencer a Serra do Mar, em demanda ao porto de Santos, foi construída a famosa Calçada do Lorena, em 1790, antecessora das estradas de ferro depois construídas: São Paulo Railway e Marink Santos e da via de rodagem, Anchieta.

Para ter-se uma idéia do preço do transporte realizado pelo muar, na época, basta citar a distância de 150 quilômetros, do centro produtor campineiro, até o porto de Santos, custando

(1) Não foi citada a estrada de rodagem União e Indústria, construída em 1854 por Mariano Procopio (cujo traçado coincide com o Caminho Novo) por não se tratar de estrada de ferro.

171,6 réis a tonelada-quilômetro. De acôrdo com o câmbio atual esta cifra corresponderia a Cr. 7,72 centavos, ou simplesmente Cr. 8,00 em contas redondas. (Cálculos baseados em dados fornecidos por Saint Hilaire, "Viagem à Província de São Paulo", pg. 150, referindo-se ao ano de 1819).

O café que foi cultivado depois, por ser um produto de grande valor, suportava frêtes elevados.

As duas maiores fontes de consumo dêsse principal produto agrícola brasileiro, foram: os Estados Unidos e a Alemanha, a qual, no oitocentismo foi impulsionada por enorme surto de progresso, conseqüente da urbanização, da industrialização e da unificação politica. A população aumentou e a nação passou de agrícola a industrial.

Éra o povo alemão, dos que mais consumia, "per capita" o café brasileiro.

Éra a época inicial da navegação a vapor. Entretanto o transporte à vela funcionava concomitantemente, até que o vapor se assenhoreasse completamente do oceano. O transporte à vela foi o primeiro transporte marítimo que se relacionou com a nossa produção cafeeira. Seu custo, de Santos a' Lisbôa, numa distância de 10.000 quilômetros, saía em 429 réis por arroba, 28\$314 réis por tonelada, isto é, 2 réis e 55 centésimos por tonelada-quilômetro. O preço atual seria 229 réis a' tonelada-quilômetro.

O início da época da máquina com a ferrovia e a máquina a vapor marcou para os transportes um grande progresso. A velocidade aumentou e as distâncias aparentemente tornaram-se menores.

Foi grande a mudança do panorâma econômico do Brasil, após a inauguração da primeira via férrea, iniciativa do grande Irineu Evângelista de Souza, visconde de Mauá.

Porém, desde 1835, a "fêbre ferroviária" que se alastrára por tôda a civilização ocidental, também têve os seus primeiros sintomas no Brasil, com a lei n°. 101 promulgada por Feijó,

dispondo favores concedidos aos construtores de estradas de ferro. Nesta época, foram inúmeros os projetos e pedidos de concessões, principalmente quanto à abertura de vias férreas na zona mais rica do país: a cafeeira.

Em 1858, a estrada de ferro D. Pedro II alcançava a base da Serra do Mar, em 1863, o túnel grande de Rodeio, em 1864 venceu a serra e foi atingida Barra do Pirai, encontrando à direita e à esquerda as margens do Paraíba, apinhada de cafezais. Era o café o indicador das vias férreas a serem abertas, era ele o responsável por essa mecanização do Brasil. A produção determinava o transporte. ("Foi o Café o máximo determinante da construção da primeira ferrovia brasileira, a de Mauá à raiz da Serra, as de D. Pedro II e a São Paulo Railway." A. de E. Taunay, "Pequena História do Café no Brasil", pg. 179).

Em 1867, os trilhos atingiam Entre Rios, valendo-se do vale do Paraíba para chegar aos novos e ricos centros cafeicultores de Juiz de Fora. Seguiam depois para oriente, drenando o café da Zona da Mata mineira. Em 1871 chegavam a Barra Mansa.

Em São Paulo, a localização dos trilhos de São Paulo a Santos, Campinas e Rio Claro, foi iniciativa animada por Mauá.

O início do tráfego regular da São Paulo Railway, deu-se em 1867. (1) Em 1868, a Companhia Paulista iniciou seus trabalhos atingindo em 1872, Campinas e, em 73, colocou seus trilhos, de Jundiaí a Itú.

Ao mesmo tempo, a viação férrea desenvolvia-se na região fluminense oriental, com a linha do porto das Caixas à raiz da Serra dos Órgãos, linha que, em 1869 só possuía 49 quilômetros.

Estava aberto o caminho para a mecanização dos transportes.

Quanto à navegação a vapor, D. João VI a introduziu no Brasil, com o decreto de 3 de Agosto de 1818, cabendo à Bahia

(1) A data da inauguração é 16 de Fevereiro de 1867. Adolpho Pinto, "História da Viação Pública de São Paulo," pg. 35.

as primícias do novo meio de transporte. No ano seguinte, as águas do Brasil foram sulcadas pelo primeiro barco a vapor de fabricação nacional. Entretanto a empreza sucumbiu, era ainda um pouco cedo, o ambiente da época tornava por algum tempo, impraticável o empreendimento. Somente bem mais tarde foi elle restaurado na Bahia.

Entretanto, com a abertura dos portos brasileiros ao comércio exterior, desde a Carta régia de 28 de Janeiro de 1808 navios de outras nações aquí puderam aportar, abrindo o caminho marítimo para o futuro escoamento da rubiacea para os mercados estrangeiros.

O transporte em navio a vapor foi de grande importância para a história do café, esse produto que foi a mola impulsora do progresso econômico de São Paulo e do Brasil. Graças a elle, puderam-se realizar: 1º.) a grande onda imigratória europeia que veio remediar o colapso de mão de obra sofrido pela lavoura cafeeira, com a Abolição. 2º.) o aumento de exportação da rubiacea para os mercados exteriores.

Com a mecanização dos transportes, o seu preço baixou bastante. E' sufficiente citar a cifra de 12 réis por tonelada-quilômetro, em navio a vapor e, 1 a 1/2 réis por arroba-quilômetro, em ferrovia.

Isto tudo, porém, já não mais peretnce ao período colonial e ultrapassa de muito, o âmbito deste pequeno trabalho, cuja finalidade é demonstrar como foi de vital importância o fator "transporte", para o desenvolvimento dos ciclos econômicos do Brasil, ciclos esses que orientaram a história política e social do país, desde a fixação do português neste território.

Tôda a produção é regulada pela engrenagem de certos fatores, sem um dos quais, não se realizará. São estes fatores: a Ecologia, a Mão de Óbra, o Capital, o Consumo e o Transporte. Este último foi o assunto deste trabalho. De acôrdo com o transporte, funcionou a produção do pau-brasil, do açúcar e do tabaco, realizou-se o tráfico africano, o apresamento, o pastoreio, de-

envolveram-se a mineração e a lavoura cafeeira, sendo que esta última poudo se instalar pujantemente, nas terras mais afastadas do oéste paulista.

Na história da Economia brasileira, poder-se-ia escrever, detalhadamente, a “Historia do transporte”, como fator de grande influência no desenvolvimento da História do Brasil.

QUADRO GERAL DOS PREÇOS DO TRANSPORTE

146 réis	Custo do transporte terrestre pelo muar, no século XIX (início), segundo Saint Hilaire e Eschwege, em toneladas quilômetros (Valor do dinheiro da época Então a Libra ouro valia 2\$000).
4\$380	Em valôr atual do dinheiro (Libra ouro atualmente valendo 84\$000, isto é 30 vêzes o que valia em 1810).
660 réis por ton.-quil. 10 réis p/ arroba-quil.	Custo d otransporte terrestre pelo muar, em tonelada-quilometro e em arroba quilometro, calculado no valor do dinheiro do médio oitocentismo, tendo a Libra esterlina o valor 4 vêzes o do início do século.
2,55 réis	Custo do transporte marítimo por tonelada quilemetro em navio à vela, em valôr da moêda do início do século XIX.
66.5 réis	Em valôr atual. (30 vezes o valôr do início do século).
12 réis 0,186 milésimos de real	Valôr atual do custo da navegação à vapor em tonelada quilometro e em arroba quilometro.
1,75 réis	Transporte marítimo segundo Mulhall em toneladas quilômetros, valôr da moêda de 1884.
35 réis por ton.-quil.	Transporte ferroviário segundo Mulhall, em 1884. Tonelada quilometro, valôr da moêda de 1884.
7 réis	Transporte lacustre segundo Mulhall, em 1884. Tonelada quilometro, valôr da moêda de 1884.
105 réis	Transporte rodoviário, segundo Mulhall, em 1884. Tonelada quilometro, valôr da moêda de 1884.
Est. pavim. De 500 rs. a 690 réis por ton.-quil.	Transporte rodoviário atual, segundo o D. E. R., 1949, em tonelada quilometro.
Est. de terra. De 866 rs. a 1\$107 rs. por ton.-quil.	
De 200 rs. a 500 rs. a ton.-quil. Relatórios da Cia, Paulista e de outras estradas	Transporte ferroviário atual em tonelada-quilômetro.

Bibliografia consultada

ABREU, Capistrano J.: "Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil". Ed. Soc. Capistrano de Abreu. Liv. Briguier. 1930.

ALCANTARA Machado: "Vida e Morte do Bandeirante". Emp. Gráf. Rev. dos Tribunais. 2a. edição. S. Paulo 1930.

ANTONIL, André João (João Antonio Andreoni S. J.): "Cultura e Opulência do Brasil", C/ um estudo bio-bibliografico de Affonso de E, Taunay. Cia. de Melhoramentos. S. Paulo, 1923.

AZEVEDO, J. Lúcio: "Épocas de Portugal Econômico". Liv. Clássica Editora. 2a. ed. Lisboa, 1947.

BONAVIA, Michel R. M. A.: "Economia de los Transportes". Trad. espanhola de Teodoro Ortiz. Fondo de Cultura Econômica. Gráf. Panamericana. México, 1941.

BRITO, Lemos: "Pontos de Partida para a História Econômica do Brasil". Cia. Ed. Nacional. São Paulo, 1939.

CALOGERAS, João Pandiá: "Transportes Arcaicos no Brasil". Boletim Geográfico. ano II, Fevereiro de 1945, nº. 23. Transcrição do livro "Res Nostra" Estab. Gráf. Irmãos Ferraz. São Paulo, 1930.

CANABRAVA, Alice P.: "O Comércio Português no Rio da Prata" Bol. da Faculdade de Filosofia Ciências e Letras da Universidade de S. Paulo. História da Cavilização Americana, nº. 2, Emp. Gráf. Revista dos Tribunais. S. Paulo, 1944.

CARVALHO, Orlando M.: "O Rio da Unidade Nacional, o S. Francisco". Cia. Ed. Nacional. S. Paulo, 1937.

ELLIS, Jr. Alfredo: "O Açúcar. As Gerais e a Política Brasileira no Prata". Jornal de São Paulo, 2 de Outubro de 1949. "Transportes I" Jornal de São Paulo, 26 de Outubro de 1949. "Transportes II", Jornal de São Paulo, 10 de Novembro de 1949.

IDEM, "Meio século de bandeirismo (1590-1640) Boletim da Faculdade de Filosofia Ciência e Letras da Universidade de São Paulo. História da Civilização Brasileira. nº. 1 Revista dos Tribunais. S. Paulo, 1939.

IDEM, "O ouro e a Paulistania". Boletim da Faculdade de Filosofia Ciências e Letras da Universidade de São Paulo. História da Civilização Brasileira, nº. 8. S. Paulo, 1948.

IDEM, "O Ciclo do Muar" Revista de História", Janeiro-Março, 1950, Ano I, nº. I.

GOULART, Mauricio: "Escravidão Africana no Brasil" (das origens à extinção do tráfico) Liv. Martins Ed. S. A. Emp. Gráf. Revista dos Tribunais. S. Paulo, 1949.

HOLANDA, Sergio Buarque de: "Monções". Coleção Estudos Brasileiros. Liv. Ed. Casa do Estudante do Brasil. Rio de Janeiro, 1945.

LIMA Jr., Augusto de: "Capitania das Minas Gerais". Liv. Ed. Zelio Valverde. 2a. ed. Rio de Janeiro, 1943.

LOPES, Edmundo Correia: "A Escravatura", subsídios para sua história. Lisboa. Agência Geral das Colonias. 1944.

MAGALHÃES, Basilio: "Expansão Geographica do Brasil Colonial" Bibl. Brasileira de Cultura. Epasa. 3a. edição. Rio de Janeiro 1944.

MARCHANT, Alexandre: "Do Escambo à Escravidão". Cia. Editora Nacional. S. Paulo, 1943.

MOURA, Gentil de Assis: "O primeiro caminho para as minas de Cuyabá". Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, vol. XVIII, 1906. S. Paulo, Tip. do Diário Oficial

MULHALL, Michael G.: "The Dictionary of Statistics". 4th. edition, revised. 1th. ed. 1898. Reim. 1909 London, George Routledge and Sons, Ludgate Hill.

PINTO, Adolpho Augusto: "História da Viação Pública de São Paulo". Fevereiro, 1902.

PRADO, Paulo: "Paulistica", história de São Paulo. Gráf. Ed. Monteiro Lobato. S. Paulo, 1925.

SAINT-HILAIRE, Auguste: "Viagem à Província de São Paulo", trad. e pref. de Rubens Borba de Moraes. Liv. Martins, Emp. Gráf. Revista dos Tribunais. S. Paulo, 1940.

SIMONSEN, Roberto: "História Econômica do Brasil". vols. I e II. Cia. Ed. Nacional. 2a. ed. S. Paulo, 1944.

SOUZA, Bernardino José de: "O pau-brasil na História Nacional". Cia. Ed. Nacional. S. Paulo, 1939.

TAUNAY, Affonso de E.: "História do Café no Brasil", vol. IV, edição do Depto. Nacional do Café, Rio de Janeiro, 1939.

IDEM, "Pequena História do Café no Brasil", ed. Depto. Nac. do Café. Rio de Janeiro, 1945.

IDEM, "Subsídios para o estudo do tráfico africano no Brasil Colonial". Separata dos "Anais" do 3º. Congresso de História Nacional (III volume), publ. do Instituto Histórico. Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1941.

VIANNA, Helio: "Viação no Brasil Colonial". Observador Econômico Agosto, 1943. Ano VIII, nº. 91.

ÍNDICE

I PARTE

A ECONOMIA PAULISTA NO SÉCULO XVIII	5
---	---

Preliminares

Capítulo I — Demografia setecentista	31
Capítulo II — A Serra do Mar	37
Capítulo III — Seleções	43
Capítulo IV — A Economia paulista setecentista	47
Capítulo V — O ciclo do muar	55
Capítulo VI — O ciclo do açúcar paulista	77
Capítulo VII — A civilização do açúcar paulista	91
Capítulo VIII — O Patriarcalismo e o ciclo do açúcar paulista..	103
Capítulo IX — O negro no século XVIII	113
Capítulo X — Grandeza, agonia e morte do ciclo do açúcar paulista	119

II PARTE

PESQUISAS SOBRE A EXISTÊNCIA DO OURO E DA PRATA NO PLANALTO PAULISTA NOS SÉCULOS XVI E XVII	149
---	-----

<i>Introdução</i>	152
-------------------------	-----

A expansão econômica da Península Ibérica	153
São Vicente e o Planalto	155
Prata e ouro no Planalto	156
O ouro do Reino	158
O ouro de proveniência local	160

Expedições locais e Afonso Sardinha	161
Potosi	163
Conclusão	170
Bibliografia	179

III PARTE

ESTUDO SÓBRE ALGUNS TIPOS DE TRANSPORTE NO BRASIL COLONIAL	183
O transporte	185
O transporte á vela	185
O páu brasil	186
O açúcar nordestino	187
O tabaco	188
O transporte da mão de obra para a indústria açucareira do Nor- deste: O tráfico africano. O apresamento	190
O apresamento. O transporte a pé	191
O transporte e o pastoreio	194
O ouro e o transporte	194
O ciclo do muar e o transporte	199
O café e o transporte	205

Boletins publicados pela
CADEIRA DE HISTÓRIA DA CIVILIZAÇÃO BRASILEIRA

- N.º 1 — MEIO SÉCULO DE BANDEIRISMO
- N.º 2 — FEIJÓ E SUA ÉPOCA
- N.º 3 — RESUMO DA HISTÓRIA DE SÃO PAULO
- N.º 4 — EVOLUÇÃO DA PSICOLOGIA PLANALTINA
- N.º 5 — CAPÍTULOS DA HISTÓRIA PSICOLÓGICA DE S. PAULO
- N.º 6 — PANORAMAS HISTÓRICOS
- N.º 7 — AMADOR BUENO E SEU TEMPO
- N.º 8 — “O OURO E A PAULISTÂNIA”
- N.º 9 — “UM PARLAMENTAR PAULISTA DA REPÚBLICA”
- N.º 10 — “AMERIGO VESPUCCI E SUAS VIAGENS”

A CADEIRA DE HISTÓRIA DA CIVILIZAÇÃO BRASILEIRA

pede e agradece a remessa de suas publicações.
vous prie de lui envoyer vos-publications.
shall be glad to receive your publications.
le agradecerá el envío de sus publicaciones.

Endereço:

A CADEIRA DE HISTÓRIA DA CIVILIZAÇÃO BRASILEIRA

Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras
Caixa Postal, 8.105
S. Paulo (Brasil).

