

MAFALDA P. ZEMELLA

O Abastecimento da Capitania das Minas Gerais no Século XVIII

*Tese de Doutorado apresentada à ca-
deira de História da Civilização Brasileira
da Faculdade de Filosofia, Ciências e
Letras da U.S.P.*



SÃO PAULO — BRASIL

1951

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

Reitor da Universidade de São Paulo:

PROF. DR. ERNESTO LEME

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:

Dra. MAFALDA P. ZEMELLA

Assistente 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.

Tôda 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 differents departamentos of the Faculty.

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

**O ABASTECIMENTO DA CAPITANIA
DAS MINAS GERAIS NO SÉCULO XVIII**

MAFALDA P. ZEMELLA

O Abastecimento da Capitania das Minas Gerais no Século XVIII

*Tese de Doutorado apresentada à ca-
deira de História da Civilização Brasileira
da Faculdade de Filosofia, Ciências e
Letras da U.S.P.*



SÃO PAULO

1951



PREFÁCIO

Êste volume interrompe a série de Boletins da minha autoria. Eu entretanto o apresento, repetindo o velho e já surrado conceito encasulado nas seguintes palavras: "voilà l'os des mes os et la chair de ma chair". É que se não sou o autor da tese que foi magnificamente defendida por D. Mañalda Zemella, fui entretanto o seu orientador. A jovem Autora, ao escrever o seu trabalho e ao sustentar perante uma comissão de especialistas examinadores e perante o público em geral, o que faz agora, adoptou princípios meus, concepções minhas, etc., com o que não pode deixar de se influenciar pelos meus escritos e pelas minhas idéias. É que a jovem Autora, hoje ilustre doutora se deixou saturar de tal forma pelas minhas restaurações, raciocínios e hipóteses que se incumbiu de as transformar em verdades científicas dando a elas os alicerces de indiscutíveis provas, concretizadas em documentos que as pesquisas, realizadas proficuamente pela Autora, tiraram da poeira dos arquivos paulistas, cariocas e mineiros. É natural que assim fôsse pois D. Mañalda é minha aluna a cêrca de dez anos.

Da maneira como a jovem doutora defendeu os pontos de sua magnífica tese, lançando mão de sólido bom senso, de argumentação lógica, revelando grande argúcia, visível vivacidade intelectual e agilidade de espírito, durante as 5 horas de rudíssimo entevero, a que foi submetida, todos que presenciaram poderão ajuizar. Ela saiu-se magnificamente!

É pois com prazer que apadrinho públicamente este trabalho e esse sentimento deriva, como se compreende facilmente do meu heráldico braço de velho professor e diretor da tese, a qual é o Boletim, que a Cadeira agora publica. Sim de prazer, pois pela primeira vez eu tive ocasião de assistir, na defesa de tese da jovem doutora, as minhas doutrinas, as minhas concepções, as minhas idéias e os meus princípios serem debatidos, esposados e sustentados com eficiência incomum e com destacada agilidade intelectual por parte de D. Mafalda, que embora assediada pelas objeções e alvejada por interrogatório infatigável, soube manter seus princípios e suas afirmações com impecável linha de conduta intelectual, sempre com sólida e irresponsível argumentação. De fato, pela primeira vez perante uma banca examinadora, especialista e técnica, como perante o público julgador, as minhas ideias concernentes ao conceito de História foram examinadas e ressaltadas pelo espírito lógico da Autora.

Este ramo científico tem como objetivo a restauração dos quadros do passado, para o que não deve unicamente se limitar a descrevê-lo. Isso seria simplíssimo! Isso seria fazer da História uma reportagem, mais ou menos minuciosa, ou um anedotário relatado em episódios, com empenho da memória, em maior ou menor escala. História, eu repito, não é um mero desfiar de acontecimentos dispostos em ordem cronológica, empilhados com certo engenho. É preciso enunciar e analisar as causas que determinaram em maior ou menor grau ou simplesmente possibilitaram o acontecimento que se visa reconstituir, depois estudar e criticar esse acontecimento. Este não pode ser unicamente exposto, mas deve ser interpretado com inteligência e com argúcia. A seguir a isso, se faz mister um meticoloso estudo sobre as consequências projetadas desse acontecimento. Só depois disso,

pode-se fazer o diagnostico do fenômeno. Só depois disso, pode-se afirmar que o fato histórico, está restaurado.

Para fazer isso, não basta que o Autor, tenha memória mais ou menos aguçada; é preciso imperiosamente que o raciocínio seja mobilizado em dóse maciça, temperado de imaginação e de coragem de afirmar para o que não deve haver freios. Quem se limitar a descrever o fato, expondo-o com mais ou menos, detalhes sob certo angulo visual, não faz senão Cronologia ou simples relato expositivos de episódios, mas não História. O historiador, cujo mister é erigido de dificuldades, deve ao analisar as causas do evento sob exame, pesquisar todas as circunstâncias que o geraram. Sim, buscar a discriminação das causas originadoras, pois não se pode compreender o conhecimento de um fenômeno qualquer, sem saber das suas origens e do que o tenha determinado. Seria o mesmo que descrever anatomicamente um individuo desconhecendo as suas origens, as suas linhagens, etnias, genealogias, etc. O conhecimento seria incompleto!

Tendo pesquisado as causas, se faz mister uma exposição descritiva e crítica do fato sob exame. Para isso, se faz um auxiliar precioso a Cronologia que pode ministrar esplendidos informes expositivos à restauração que se quer fazer com o emprego bem julgado das fontes históricas... É preciso porem que o fato seja bem interpretado e para isso se faz necessário o emprêgo de raciocínio.

Depois disso, se impõe um estudo analítico das consequências projetadas dêsse fato que se restaura, de modo a ficar bem evidenciada a sua importância no desenrolar dos capitulos da evolução humana. Em História, a importância de cada fato se ajuiza pelo maior ou menor numero de consequências projetadas. O fato do qual não decorre consequência alguma, não tendo importância, não merece que se aprofunde seu estudo. Materializando isso em um

exemplo, temos o caso da fundação de S. Paulo. Discute-se sobre a autoria dessa fundação. Não vejo consequência a decorrer daí, quer seja um ou outro o verdadeiro fundador. Disso, não encontrar eu qualquer importância no fato de ter sido o padre Nóbrega ou o Veneravel Anchieta.

Todos são acordes em que a fundação da Paulicéia foi obra da Companhia de Jesus. Não se altera a evolução histórica planaltina, se o fundador foi o português Nóbrega ou o canarino Anchieta. Tanto faz tenha sido um como outro, o desenrolar dos quadros históricos que se foram sucedendo no Planalto não sofreria modificação. Porque então se perder tempo, trabalho, energia, etc., com um puro bisantinismo, do qual nada advem? Sim, porque se ater a "lana caprina", se a verdadeira História da nossa terra oferece tanto problema a ser esclarecido? Tratemos de utilizar a parte mais nobre do cérebro que é o raciocínio. Convenhamos que é muito mais difícil e obriga a utilização de uma bagagem cultural muito maior. Mas, já é tempo de se erguer o nível do estudo do passado humano, tirando-o da situação de estar ao alcance de qualquer analfabeto. História é um complexo de ramos científicos, reunidos, com o objetivo de resolver certos problemas do passado... Para isso, é preciso que o historiador utilize um grande espírito de lógica, ao lado de grande dose de bom senso, articulados por um seguro e agudo raciocínio e uma prudente imaginação, tudo externado por evidenciada coragem de afirmar.

Sim, imaginação e não fantasia, pois é preciso não confundir os dois conceitos. Imaginação é a evocação de uma situação provável que está sempre dentro do real e que pode se converter em certeza, uma vez que em seu abono venham existir circunstâncias probantes. Por outro lado, fantasia é o sonho no domínio do irreal, ou do que nunca poderá se transformar em possível.

A imaginação é uma virtude inerente à várias funções humanas. O historiador sem ela, jamais poderá alargar seus horizontes e ficará sempre a repetir os mesmos conceitos alheios, sem sair do lugar. É a imaginação que nos faculta as hipóteses, mais ou menos arrojadas, sobre capítulos do passado, as quais podem receber a confirmação ou não, segundo as pesquisas que se fizerem.

A coragem de afirmar é necessária com império, porque é preciso ter firmeza nas convicções e suficiente destemor para externa-las, bem como a sobranceira precisa para enfrentar e reformar, contradizer ou corrigir as soluções anteriores, os "tabús" preestabelecidos ou os mitos consolidados. O historiador precisa ser destemeroso para se arremeter de lança em riste, contra as muralhas dos preconceitos, ou das fortalezas das noções preestabelecidas, firmados em pontos dogmáticos e tidos como intocáveis. Assim por exemplo, o caso da aclamação de Amador Bueno! Era tabú intocável a afirmação da lealdade desse paulista, que é meu antepassado duas vezes, para com a causa portuguesa do pouco digno Bragança. Convencionou-se fixar isso como mito imutável. Seria feio sacrilégio contradizer esse concretizado "tabú". Entretanto, eu provei exuberantemente que essa versão estava completamente errada e ofereci uma outra alicerçada em robustíssimos elementos, explicando a situação, de modo antagônico ao até então estabelecido.

Sim a coragem de afirmar, mas o historiador não precisa ser insensível à tese que defende; isto é, não é condição para o especializado no estudo do passado, ser álgido e indiferente ante as teses que sustenta. Eu penso que o historiador pode e deve intimamente se interessar e tomar partido pelas ideias em jogo. Acho mesmo que esse interessado ou esse partido pelas ideias podem ser apaixonados. Acima de tudo porém, o historiador deve ser honesto e profundamente sincero. A verdade ou aquilo que sinceramente

se acredita como tal deve pairar dominadora acima de qualquer desejo que se possa ter, ou paixão que se possa alimentar. Ainda que essa verdade venha ferir e mesmo derruir o que temos de mais precioso ou as noções mais sagradas ou ainda as versões mais intocáveis e míticas, ela deve com imperio ser mantida e proclamada, substituindo os antigos e sentimentais tabús, que tanto nos falavam ao coração e ao nosso romantico pieguismo.

Essa honestidade em se adotar a verdade "só a verdade, nada mais que a verdade", ou o que se tem como verdade, é imprescindível no historiador. Embora essa verdade seja confundida com "imparcialidade" se faz mister que separemos os dois conceitos, para que fique bem ressaltado o perfil do que, eu penso, deva ser o do historiador.

A História não deve, de maneira alguma, ser confundida com código de patriotismo ou biblia de civismo. A História como ciencia é uma disciplina que deve caminhar ao par com a estrita verdade e jamais, por motivo algum, e em nenhuma hipótese, ser modificada. Já é tempo de se escoimar as paginas do passado do mefítico e mentiroso espirito de "meufanismo".

Esse espirito, nascido na famosa carta de Vaz de Caminha, mais tarde ampliado pelas paginas dulçurosas, mas refletindo apenas o animo adulator e pouco inteligente do alambicado cronista Rocha Pitta e mais tarde ainda continuado pelo Conde Affonso Celso, que passa por ser o autor, mas que não foi senão um ardoroso adepto, tem narcotizado a alma e a psicologia do brasileiro, adulterando a sua História.

De fato, o brasileiro vive enganado por esse espirito de "meufanismo", o qual mente à realidade do Brasil e mente igualmente a respeito do passado desta terra.

Eu torno a repetir, civismo não deve ser confundido com o conhecimento do passado, o qual não deve ser falseado

para ser emparelhado com o patriotismo. Este deve ser praticado e evidenciado com fuzil e na trincheira, e não mentindo e falseando os acontecimentos do nosso passado. Não é com logomaquias que se faz civismo e sim com atos.

Eu estou no firme pensar que, essa atmosfera ufanística deve ser inteiramente banida, não só pelo amor à verdade, o que deve ser o dogma mais sagrado da religião do historiador, mas ainda pelo nacionalismo que é o sentimento que deve animar a todos os habitantes desta terra. Sim, porque se pensarmos que no Brasil tudo é superior, ficaremos na contingência de pensar que o homem, que não aproveita essa superioridade, e apesar dela não se eleva a alto nível, é porque é inferior e não merece o "berço esplendido", em que vive. A conclusão não pode ser outra! Diante do dilema em que somos postos, não nos é dado concluir de outra forma. Se o ambiente é ótimo, e nós não estamos em situação invejável, sob qualquer aspecto que se compare com os norte americanos ou com os europeus, então é porque o homem é que não presta. Ora, essa conclusão não nos pode ser grata, além de não corresponder à verdade. Assim só nos resta a outra ponta do dilema. O agente é que é ótimo, o ambiente é que é inferior. Assim se conseguimos realizar o grau de civilização em que estamos, se nos foi possível galgar o nível social em que estamos é que o nosso "stock" humano é muito bom. De fato, a estrita verdade histórica nos confirma isso.

Acho que a nossa gente tem evidenciado até inegável superioridade. O bandeirismo, o plantio da lavoura de café, a penetração na Amazonia, a exploração da borracha, a vida nos ermos deserticos e ressequidos do Nordeste, a mineração em Minas, em Goiás, em Cuiabá, em plena zona tropical, etc., evidenciam a nossa superioridade, ou, pelo menos, a igualdade da nossa gente a qualquer outra do mundo.

Com esse raciocínio, ficamos pois, na contingência obrigatória de eliminar essa narcotizante atmosfera de "meufa-

nismo." O historiador tem pois, para merecer esse qualificativo, de não misturar a ciência de restauração do passado, com o panegirismo, em ditirambos, louvaminhas e encomios decantadores do passado brasileiro. O Brasil não precisa adulterar a sua História para provocar civismo patriótico.

Este, para ser verdadeiro, tem que se estribar na verdade e na sinceridade.

Mais acima, ao mostrar como se deve elaborar a restauração histórica, disse eu que é mister que sejam postos em jogo os ensinamentos de vários ramos culturais. Isso implica em que quem queira ser historiador, deve possuir uma cultura muito grande. De fato, quem quizer se dedicar ao estudo do passado deve possuir vastíssimos conhecimentos sobre vários ramos científicos de toda cultura humana. É claro que essa cultura não precisa ser muito profunda, embora, deva ser muito ampla. Nem seria possível, um aprofundamento em todas as disciplinas da cultura humana. Mas, sem embargo disso, o historiador deve, com império, ser um especializado e se dedicar unicamente à pesquisa e a interpretação do passado.

Não é possível assobiar e chupar cana ao mesmo tempo. Quem cuidar de História não deve e não pode se entregar ao estudo de outras disciplinas. É tempo de se pensar que História é um conjunto de conhecimentos científicos difficilimos na sua aplicação para a interpretação de capítulos do passado. É uma verdadeira inconciencia acreditar que qualquer pessoa possa se colocar a frente do estudo do passado humano e obrigar crianças ingênuas e indefesas a aceitar qualquer enciclopédico mas ignorante em ramos científicos concernentes à História. É claro que êsses enciclopédicos não especializados tem que cair na repetição decorada de fatos, de datas, de nomes, de alvarás, de decretos, de batalhas de parentescos, de guerras e de outros fatos cronológicos e episódicos, muito mal dispostos e desordenadamente alinhados pelos péssimos compêndios exis-

tentes, copiados uns dos outros, objetivando unicamente lucros comerciais.

Com isso, lá ficam intoxicadas as jovens inteligências dos alunos, com ensinamentos errados e mal interpretados pelos improvisados professores que se valem daqueles pes-simos compêndios para mascarar a ignorância de que são portadores. Os alunos assim, sem a mais tenue orientação, se vêm obrigados a sobrecarregar a memória e a fazer figura desastrada nos exames vestibulares para ingresso nos cursos superiores.

· *

* *

Eu venho pautando a minha norma de ação como professor de História da Civilização Brasileira nesta Faculdade, de acôrdo com essa série de raciocínios. Também agi da mesma maneira, ao orientar a tése que constitue o presente Boletim. Penso pois que êle tenha sido calcado nesses môldes, que são decorrentes das ideias acima expostas.

Oxalá sirva êle para elevar o nível da concepção da História entre nós!

Quando por ocasião do debate do presente trabalho que constituiu a tése que foi defendida pela Autora, o meu illustre colega da comissão examinadora, Prof. Marcondes de Souza, contestando a afirmação da tése de que a Revolução Francesa havia sido consequência do ouro brasileiro, sustentou a velha interpretação clássica, dizendo que esse terremótico movimento politico-social na França já estava suficientemente explicado com as prédicas dos filósofos. Uma vez que eu havia sido, com isso indiretamente contestado, porquanto eu havia asseverado nos Boletins n.ºs 3 e 8 da cadeira de História da Civilização Brasileira da F. F. C. e L. de minha autoria, que, o ouro brasileiro havia causado a Revolução Francesa, eu tive que, em consideração ao egregio Prof. Marcondes de Souza, intelectual a quem muito

estimo e aprecio, explicar a minha opinião e evidenciar as minhas afirmativas.

A concepção não é originariamente minha. Encontrase enunciada pela primeira vez, em Werner Sombart, no seu livro "Le Bourgeois", que a publicou com o fito de encarecer os feitos dos israelitas e não o ouro brasileiro. Depois a ideia foi retomada por Simonsen, que na sua "Hist. Econômica do Brasil", I, 44, a reproduz em parte, dizendo que o ouro brasileiro, na Inglaterra, havia causado a Revolução industrial. Mais tarde ainda a notavel ideia de Sombart foi encampada e publicada em um trabalho do Prof. Vanorden Shaw, no "O Estado de S. Paulo". Eu achei brilhante a ideia e digna de meditação e de aplicação à nossa história.

Reproduzi-a com a citação adequada, como seria natural e estou firmemente crente que ela representa uma verdade tal a sua evidencia e a sua clareza apesar de não haver convencido a persistencia conservadora do meu carissimo amigo Prof. Marcondes, ainda teimosamente ligado às obsoletas constatações.

Se não vejamos:

O ouro brasileiro foi carregado para a Inglaterra, pelo tratado de Methuen (1703) durante os primeiros quartéis do século XVIII. Não ha quem conteste isso, que é mencionado comumente pelos próprios historiadores portugueses. Eis, por exemplo J. Lucio de Azevedo, "Epocas de Portugal económico"!

Na Inglaterra, é claro que essa avalanche de ouro deveria causar situações que se revelariam por qualquer manifestação. Foi o que aconteceu, ensinam-nos Sombart, Simonsen e Vanorden Shaw. Eis o quadro das invenções que no século XVIII sistematizadas, produziram a Revolução da maquina, a qual foi causar a Revolução Industrial!

Nem se diga que a mecanização, causando o desemprego, motiva a miseria nas classes operárias. Isso acon-

tecendo por vêzes não constitue regra geral e principalmente em relação ao caso que analisamos. Vejamos:

Não padece a menor duvida de que a mecanização diminue enormemente a "mão de obra" em cada fabrica.

Mas o "consumo", aumentando em muito maiores proporções, obriga a uma proporcional incremento da produção e esta, para êsse fim, tem evidentemente que multiplicar o total de fabricas.

Foi isso que naturalmente aconteceu com o ouro brasileiro e a Inglaterra nessa época e a sua industria.

Esta, recebendo a injeção do ouro brasileiro, se mecanizou.

A mecanização que diminuiu a "mão de obra" em cada fabrica, ao mesmo tempo abriu novos mercados de "consumo", derrotando produtos congêneres de outra procedencia, mais caros, e conquistando o monopólio mundial da produção. Isso, que naturalmente teve lugar com rapidez meteórica, exigiria grande multiplicação do numero de fabricas com a ampliação da indústria, o que evidentemente teria absorvido a "mão de obra" existente. Mais "mão de obra" houvesse teria sido absorvida. A prova disso está no colossal aumento e na urbanização sensível da população britânica, durante os séculos XVIII e XIX, isto é depois da mecanização industrial, com o espantoso crescimento das grandes cidades inglesas, ("Dictionary of Statistics", Muhlhall, 444, London, 1909). No século XV, segundo esse magnífico dicionario de estatísticas históricas, Londres tinha apenas 35.200 habitantes, seguindo-se-lhe, na Inglaterra, York com 11.400; Bristol com 9.200; Plymouth, com 7.300; Coventry, com 7.200; Norwich, com 6.300; Lincoln, com 5.500; Carterbury, com 4.700; Colchester 4.500.

Ao findar o século, Londres atingiu o primeiro milhão. Logo na primeira década do século XVIII, isto é logo a seguir às entradas do ouro brasileiro na Inglaterra, surgiram Newcomen e Savery com suas maquinas atmosfericas.

Em 1733, John Kay e Bury inventaram um processo mecânico de tecelagem com uma lançadeira especial; em 1764 um carpinteiro de Blackburn de nome James Hargreaves e High inventaram a "Spinningenny", aperfeiçoada em 1769 por Richard Arkwright, com uma invenção que tomou o nome de "water frame" a qual era um bastidor hidráulico. Em 1779 um tecelão de Bolton, Samuel Crompton, combinou as duas últimas invenções e produziu o "mule" ou o "muslin wheel". Em 1785 o clérigo Edmundo Cartwright aprimorou os aparelhos de tecer, coisa que em 1783 também havia feito o escocês Bell. Em 1756 Abraham Darby usava em Coalbrookdale, o coke metalúrgico e logo em 1760, Smeaton inventou um novo fôle mecânico. Em 1740, Benjamin Huntsman de Sheffield melhorou o processo de Henry Cort sobre a descarbonização e a fundição de ferro. Em 1769, James Watt produzia a máquina a vapor.

Ora, essa prodigiosa avalanche de miraculosas invenções naturalmente causou um proporcional aumento de eficiência e de poderio da indústria inglesa, a qual, assim engrandecida e mecanizada passou a uma produção talvez decuplicada em quantidade e barateada em proporção.

Isso é de tal evidencia e clareza que não sei como outros anteriormente não viram! A concorrência da indústria inglesa, assim aparelhada tinha que matar a indústria francesa. Seria fatal!

Por outro lado os filósofos franceses foram discípulos de Locke, o inglês que no fim do seiscentismo e no início do setecentismo, escreveu e doutrinou na Inglaterra. Não seria mais natural que a doutrina do grande mestre produzisse fatos na Inglaterra? Mas os ingleses estavam economicamente eufóricos! Daí a revolução não ter sido feita na Inglaterra e sim na França, onde havia miséria e descontentamento. "Em casa onde não ha pão, todos mandam e ninguém tem razão."

Com êsse raciocínio claro e lógico, tira-se a conclusão inamolgável de que a causa máxima da Revolução Francêsa foi a Revolução industrial na Inglaterra e esta foi causada pelo ouro brasileiro o qual, como se vê, indiretamente foi o responsável pelo grande terremoto que foi a Revolução Francesa.

Se pudessemos dosar em algarismos porcentuais o que causou a Revolução Francesa, calcularíamos em 90% o que o fator determinado pela Revolução industrial produziu e em apenas 10% o resultante do trabalho e do esforço dos filósofos.

Êstes teriam agido à semelhança do microbio, que inoculado em terreno propício prolifera e se alastra, dominando o organismo. Foi o que aconteceu na França, no fim do século XVIII. O terreno em que foram inoculados os germes das ideias dos filósofos, estava preparadíssimo para que êles proliferassem e se alastrassem. A França era como um imenso "caldo de cultura"! Nele os microbios se multiplicaram e dominaram o organismo!

Caso o "caldo de cultura" não existisse, ainda que inoculassem no organismo uma dóse microbiana mil vêzes maior do que teve lugar na França nesse ultimo quartel do século XVIII, nada resultaria. A contra prova?

A Inglaterra teve John Locke, grande filósofo, abridor de picada, pioneiro e mestre de todos os filósofos franceses, verdadeira fábrica de micróbios psicológicos revolucionários. Entretanto nada houve na Inglaterra! Porque!? Não seria natural que houvesse? É que os inglêses estavam eufóricos e não tinham que se revoltar contra a ordem de cousas reinante. Estas lhes eram favoráveis, pois havia sido sob a vigencia delas que êles se haviam enriquecido.

Tudo lhes sorria!

Hoje em dia, pode-se observar idêntico processo.

O micróbio do comunismo vinha sendo inoculado no

orgânismo russo. Mas não conseguia se alastrar no regime czarista.

Foi preciso que durante a primeira guerra mundial, a Rússia ficasse em tal estado de miseria econômica e moral causado pelo esforço bélico e pela derrota esmagadora para que os germes dissolventes de Karl Marx, manobrados por Lenine e Trotzky, dominassem o organismo russo. Caso não houvesse precisão de terreno favorável, para o desenvolvimento de um micróbio ideológico, seria de se verificar a proliferação do marxismo na Inglaterra ou nos Estados Unidos e mesmo na França, na Belgica, na Suíça, ou na Itália. Entretanto tal não se dá e isso confirma as minhas palavras acima.

Eis pois que está suficientemente provada a influência deletéria do ouro brasileiro na Revolução Francêsa. Outras influências mais se fizeram sentir, decorrentes do ouro brasileiro que em avalanche, durante o século XVIII havia sido injetado na economia mundial. Em publicações futuras estudaremos minuciosamente essas influências para que se possa conhecer bem depois de convenientemente restaurada, a história da nossa terra e dos nossos antepassados.

*

* *

Eu entrego êste Boletim ao julgamento dos leitores, podendo assegurar que se trata de um trabalho honestíssimo e baseado no justo equilíbrio entre a coragem de afirmar e a prudência, embora se revista de certo arrojo nas interpretações no que os timoratos e despidos de audácia poderão vêr defeito, mas que constitui certamente das mais belas virtudes do historiador, desde que, como neste caso, hajam alicerces em provas que autorizem as afirmativas tidas como arrojadas. Sou, pois, de opinião que embora o presente livro possa ser acoimado de arrojado, representa um grande esforço no sentido de fazer luz sobre muitos pontos de nosso passado onde os tímidos nada fizeram e se contentam em re-

petir e copiar os mitos e tabús fartamente sabidos. História não se faz com fastidiosas repetições, mas com originalidade e personalidade, pois, do contrário seria simples compilação.

Tambem é preciso advertir aos leitores que este trabalho é rigorosamente de História, não tendo sido elaborado com espírito de purismo de linguagem, cousa que se não é uma impertinente e mesquinha "lana caprina" entretanto seria mais próprio em um livro de literatura ou de filologia.

Que o presente livro representa um belo e exaustivo esforço de pesquisa diretamente em Arquivos, em vasta bibliografia, os leitores julgarão, tendo em vista o velho princípio de Montaigne de que este livro se enquadra nas suas palavras: "ce livre est un travail de bonne foy".

DR. ALFREDO ELLIS JR.

INTRODUÇÃO

O tema escolhido para a tese que submetemos à apreciação da douta banca examinadora, aparentemente é restrito. Todavia, seu estudo aprofundado envolve importante capítulo da evolução comercial brasileira e entrelaça-se com problemas econômicos de âmbito internacional.

O aparecimento de um núcleo populacional denso, de alto poder aquisitivo, no sertão do Brasil, provocou uma verdadeira efervescência econômica, bem como o nascimento de correntes abastecedoras, que partindo das cidades, vilas e sertões do Brasil, convergiram para as minas gerais. Cada região procurou oferecer às populações mineradoras os artigos de que dispunha; em seguida, animadas com o ouro que tais fornecimentos propiciavam, aumentaram ao máximo sua capacidade produtiva.

Assim, no plano nacional prendem-se ao assunto, os estudos do povoamento das Gerais, da capacidade produtiva do Brasil na época da descoberta do ouro; da ampliação dessa capacidade posterior à tal descoberta; das vias de comunicação e dos meios de transportes; da moeda usada nas transações; do crédito; do consumo, etc.

Mas não só o comércio brasileiro foi afetado pelo problema do abastecimento das Gerais; também o foram as praças européias, notadamente as de Portugal e Inglaterra, as africanas e as platinas que sofreram a influência do aparecimento desse importante mercado consumidor. Portanto, nosso problema escapa à órbita da História da

Civilização Brasileira, para tornar-se um capítulo da História Econômica Moderna.

Tal é, pois, amplitude do tema que seria imodéstia pretender exgotá-lo em apenas três anos de pesquisa e estudo.

O presente trabalho é oferecido como uma contribuição ao esclarecimento de tão importante capítulo de nossa história econômica. Outros o retomarão e nós mesmos prosseguiremos na pesquisa, pois temos a impressão de que cada capítulo em que se subdivide este trabalho, daria origem a outros tantas teses.

Quanto à bibliografia, muito embora seja abundante a que trata de alguns aspectos da História da Capitania das Minas Gerais, a natureza do tema escolhido obrigou-nos à utilização quase que exclusiva de fontes primárias.

Na História de Minas Gerais, a epopéia do bandeirismo, os episódios ribombantes da Guerra dos Emboabas, a gloriosa Inconfidência Mineira, a Revolução de Felipe dos Santos, e, no plano econômico, o ouro, os diamantes, os rendimentos dos quintos têm galvanizados tôdas as atenções.

Até há pouco tempo, ninguém havia se preocupado em imaginar como viviam as populações mineradoras, o que comiam, o que vestiam, que artigos lhes eram indispensáveis, enfim, quais eram seus problemas de consumo e como estes problemas repercutiram na estrutura econômica nacional e internacional.

O primeiro historiador a equacionar o problema do abastecimento das Gerais, foi nosso prezado mestre. Prof. Alfredo Ellis Jr., em seu livro "O ouro e a Paulistânia". (1) Todavia, nosso trabalho não perde o caracter de originalidade visto que o Prof. Alfredo Ellis não fez pesquisas sobre o assunto, nem o aprofundou: êle lançou apenas a hipótese que nós transformamos em tese.

(1) Boletim n.º 8 da Cadeira de História da Civilização Brasileira da Faculdade de Filosofia, Ciência e Letras da U. S. P.

Por indicação do Prof. Ellis foi que nos dedicamos ao estudo dêste aspecto de nossa economia e o tomamos para objeto da tese que ora submetemos ao julgamento da ilustrada banca examinadora.

Realizamos exaustiva pesquisas nos Arquivos de São Paulo, do Rio de Janeiro, e de Belo Horizonte, bem como na secção de Documentos da Bibliotéca Municipal de São Paulo. Percorremos volumosa documentação manuscrita e tivemos a felicidade de poder enriquecer êste trabalho com alguns documentos inéditos. Também nos valemos da ampla documentação publicada pelos poderes públicos de São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia e Minas Gerais e pelos vários institutos históricos, museus e outras instituições.

Não desconhecemos algumas das principais falhas de nosso trabalho. Para completá-lo seria mister percorrer também os arquivos da Bahia e o arquivo Ultramarino de Lisboa. Nos arquivos da Inglaterra, França e Holanda provavelmente existem peças documentais que mais luzes lançariam ao esclarecimento de nosso problema. Todavia, o tempo de que dispúnhamos não permitiria alargar tanto as pesquisas, sem mencionarmos outros impecilhos de ordem material.

Outra dificuldade que se nos antepôs e que é o grande espantinho dos que se dedicam ao estudo de nossa evolução econômica, foi a ausência de dados estatísticos. Valem-nos dos poucos de que pudemos dispor, bem como de alguns cálculos mais ou menos precisos.

E agora, um esclarecimento no que se refere ao título dêste trabalho. Muito embora a Capitania das Minas Gerais só tenha sido criada em 1720, o presente estudo estende-se à década final do século XVII, iniciando-se com a descoberta do ouro. Êste marco inicial pareceu-nos o melhor para investigarmos o problema histórico-econô-

mica que nos interessa, desde suas origens, sem nos atermos ao ato político que criou essa unidade administrativa.

Quanto ao plano de desenvolvimento do tema, partimos como dissemos da descoberta do metal precioso, que é o fenômeno que explica o povoamento dos sertões dos Cataguases. Estudamos os mercados que abasteciam as povoações das Gerais, o transporte dos produtos pelos caminhos que levavam às minas, o comércio que se fazia em tôrno dêles e o consumo.

Por último, estudamos as qualidades e as deficiências das correntes abastecedoras, o aparecimento dos núcleos produtores nas minas, o seu desenvolvimento até o momento em que a Capitania das Minas Gerais ultrapassando o gráu de auto-suficiência, passou a abastecer as regiões que antes lhe faziam fornecimentos, numa completa inversão do quadro econômico que prevaleceu até a segunda metade do século XVIII.

CAPITULO I

A DESCOBERTA DO OURO E DO DIAMANTE NA CAPITANIA DAS MINAS GERAIS

As pesquisas. O descobrimento do ouro; suas causas. Dúvidas sôbre quem teria sido o primeiro a descobrir o metal precioso. Como e onde se apresentava o metal. Processos de extração e a necessidade de fixação do povoamento. Os diamantes: descoberta, localização, estabelecimento do Distrito Diamantino.

Alguns historiadores preocupam-se em fixar a data exata da descoberta do ouro e discutem sôbre o nome de seu revelador. Teria sido Bartolomeu Bueno de Siqueira? Carlos Pedroso da Silveira? Seria o mulato citado por Antonil? Teria sido Arzão? Borba Gato? Garcia Rodrigues?.

E o ano? Teria sido 1693? Ou 1694? Ou 1695?

As versões se contradizem. Os historiadores divergem.

Para nós, êsses detalhes são absolutamente secundários. Um ano a mais, um ano a menos, que importa? As consequencias formidáveis do acontecimento não se modificam, por ter sido êste ou aquêle o nome do descobridor das minas de ouro das Gerais.

Além do mais, a descoberta do ouro não é fato que possa ser atribuído a êste ou aquêle homem. Essa descoberta foi a resultante do esforço continuado de gerações

que se sucederam. Foi a soma final de fatores sociais, geográficos, econômicos e políticos, que se vinham fazendo sentir durante séculos.

A descoberta do ouro, se nos menores detalhes, foi obra do acaso, na sua concretização foi, acima de tudo, obra da fatalidade histórica. Todos os elementos necessários à sua efetivação vinham se elaborando e conjugando lentamente, numa marcha gradativa e segura em direção a tal objetivo.

A revelação do ouro das Gerais tornar-se-ia um fenômeno incompreensível se, para estudá-lo, não mergulhássemos no tempo afim de analisarmos as raízes históricas do povoamento do Planalto paulista.

Dentre tôda as Capitanias luso-brasileiras, foi na do Planalto de Piratininga que se processou mais intensamente o cruzamento do português com a índia. (2)

Da união do branco com a índia, surgiu o mameluco indômito que trazia, como herança do pai reinol, aquela ância de aventura e de agitação que o levava a desvendar o "mar tenebroso"; e da mãe guaraní, o pendor para a vida nômade, a sêde de penetrar nos sertões, desvendar os seus mistérios, partilhar de sua vida áspera e bravia.

O mameluco paulista nasceu talhado para o bandeirismo. A herança biológica fêz com que êle compreendesse melhor o determinismo rigoroso do meio físico planaltino que o impossibilitava de produzir gêneros de clima quente, em concorrência com o Nordeste, sendo que os de clima

(2) A aspereza da Serra do Mar, proibindo a escalada de mulheres brancas, em trilhas escarpadas que os mais ágeis subiam de gatinhas, determinou no antiplano paulista uma miscigenação mais acentuada que em qualquer outro ponto do litoral do Brasil. Sobre as dificuldades do "caminho do mar" rumo ao povoado vicentino, legaram-nos preciosos depoimentos os Padres Simão de Vasconcelos, Anchieta, Fernão Cardim e D. Céspedes Y. Xeria.

temperado não interessavam à Metrópole, que já os possuía. (3)

Impossibilitado por essas razões de ordem geográfico-econômica de aplicar seus esforços na agricultura, não teve o paulista a oportunidade de acomodar-se a um gênero de vida sedentário.

Em compensação, tudo o que impelia a lançar-se àquela atividade econômica que, sendo a única que se lhe fazia possível, era também a que mais condizia com o seu temperamento vivo e irrequieto: o apresamento de índios no sertão.

Empenhadas na tarefa árdua de reduzir ao cativo o índio indígena, as primeiras gerações de paulistas prepararam o cenário para refulgente época do ouro. (3A) Em suas tropas pelo sertão, na perseguição ao gentio, cruzaram nosso território em todos os sentidos. Reconheceram serras e rios, exploraram campos e florestas, abriram picadas para o sul, para o oeste, para o norte. Do Prata ao Amazonas, da Serra do Mar à Cordilheira dos Andes, tudo foi desvassado e percorrido.

As bandeiras apresadoras, de caráter belicoso, descendo o íncola para o litoral, destruindo as tribus mais rebeldes, deixaram o sertão aberto e limpo para as pacíficas bandeiras pesquisadoras de metal.

Sem esse duro trabalho de desbravamento do "hinterland" brasileiro, não seria possível abrir-se a era dourada da mineração. (3A) Além do mais essas bandeiras forja-

(3) A concorrência entre São Paulo e o Nordeste, na produção de gêneros de clima quente, notadamente o açúcar, foi estudada em seus menores detalhes pelo Prof. Alfredo Ellis Jr., in *Capítulos da História Psicológica de São Paulo*", Boletim n.º 5 da Cadeira de História da Civilização Brasileira da Faculdade de Filosofia da Universidade de São Paulo, capítulo IV e também por Roberto Simonsen, "*História Econômica do Brasil*", vol. I, pág. 184.

3 A — Dentre as bandeiras apovoadoras que estiveram no sertão de Cataguazes, podemos destacar as de Antônio Delgado da Veiga, Miguel

ram o homem sóbrio, duro, resistente, capaz de aturar as fadigas do sertão. Há sôbre o paulista um interessante retrato de um anônimo que escreveu em fins do seiscentismo:

“Sua Magestade podia se valer dos homens de São Paulo, fazendo-lhes honras e mercês, que as honras e os interesses facilitam os homens a todo perigo, porque são homens capazes para penetrar todos os sertões, por onde andam continuamente sem mais sustento que caças do mato, bichos, cobras, lagartos, fructas bravas e raizes de varios páus e não lhes é molesto andarem pelos sertões annos e annos, pelo hábito que têm feito daquela vida. E suposto que estes paulistas, por alguns casos, succedidos de uns para com outros sejam tidos por insolentes, ninguem lhes pode negar que o sertão todo que temos povoado neste Brasil êles o conquistaram do gentio bravo que tinha destruido e assolado as villas de Cayrú, Boipeba, Camamú, Jaguaripe, Maragogipe e Pernambuco...” (4)

Fica assim patente, o encadeamento das circunstancias históricas que conduziram ao descobrimento do ouro: a miscigenação planaltina produzindo um tipo humano híbrido, talhado para o bandeirismo apresador; o bandeirismo apresador funcionando como instrumento que preparou o terreno onde iria agir a bandeira pesquisadora de metal e pedras preciosas.

O bandeirismo apresador arrefeceu ao findar o século XVII, entre outros motivos, porque a população nativa já

Garcia, o velho e Salvador Fernandes Furtado, Vide B. Magalhães, “Expansão Geográfica” pág. 207, 208.

(4) Apud Capistrano de Abreu, “Capítulos da História colonial do Brasil”, pág. 153, que infelizmente não menciona onde encontrou tão interessante documento.

se achava bastante dizimada. Por outro lado, a lavoura de cana de açúcar do Nordeste, sofrendo a concorrência antilhana desde os meados do mesmo século apresentava sinais de crise e reclamava menor número de braços ameríndios da produção vicentina.

A crise da produção açucareira do Nordeste, refletindo-se na indústria do apresamento, obrigou o paulista a procurar outra atividade econômica e daí a intensificação, no último quartel do século XVII, das pesquisas de metais e pedras preciosas. (5) e (6).

Ao desvio de objetivo do bandeirismo paulista, não foi estranha a política dos governantes metropolitanos que, sentindo os efeitos da decadência do açúcar, agarraram-se com sofreguidão à velha esperança de descobrir metais e pedras preciosas em terras luso-americanas. Comprovam-na as famosas cartas, autografadas pelo punho real, dirigidas aos paulistas de prol, incitando-os a se lançarem aos descobertos (7), e as promessas de recompensas, títulos, mercês aos que se dispusessem a entrar para o sertão e desvendar minas. (8).

(5) Sobre a decadência do apresamento no planalto paulista, vide Alfredo Ellis Jr. "O ouro e a Paulistânia", Boletim n.º 8 da Cadeira de História da Civilização Brasileira da Faculdade de Filosofia da Universidade de São Paulo, pág. 35.

(6) A concorrência antilhana ao açúcar nordestino foi pacientemente estudada pelo prof. Alfredo Ellis Jr. nos Boletins da Faculdade de Filosofia. Vide sobre o mesmo assunto Alice P. Canabrava, "A indústria do açúcar nas ilhas inglesas e francêsas do mar das Antilhas"; Roberto Simonsen, "História Geral das Bandeiras Paulistas", tomo IX, págs. 37, 38, 43, etc.; Maurício Goulart, "A escravidão no Brasil" pág. 119.

(7) A. Taunay, in "História Geral das Bandeiras Paulistas", tomo IX, pág. 147, publica a relação dos paulistas que receberam cartas autografadas pelos reis de Portugal.

(8) Vide Cartas de D. João de Lencastro, datadas da 15, 16 e 17 de setembro de 1694, in "Documentos Históricos" vol. XI, da série E IX. dos Documentos da Biblioteca Nacional págs. 193, 194, 201.

O governo Metropolitano nunca perdera as esperanças de encontrar metais preciosos nas terras da América. (8A) Esta esperança era alimentada pelas lendas sedutoras da cidade de Manôa, das Serras das Esmeraldas e de Sabarabuçu. E para dar uma base mais concreta a essa esperança, havia o exemplo das minas de Espanha, em terras contíguas às do Brasil. Já Tomé de Souza escrevera ao rei: "... esta terra e o perum he toda huma..." (9).

Também Frei Vicente do Salvador menciona essa visão com as ricas terras minerais da América espanhola:

"Pois sendo contigua essa terra com a do Perú que a não divide mais que uma linha imaginária impossível tendo la os castelhanos descobertas tantas e tão ricas minas cá nem uma passada dão por isso." (10)

O paulista, além de hábil sertanista, possuía alguns conhecimentos técnicos que o habilitaram a ser o descobridor do ouro, pois já tinha alguma experiência na extração de ouro de lavagem nas minas do Jaraguá, Iguape, Paranaguá e outras.

O próprio Antonil, ao atribuir a descoberta do ouro das Gerais a um mulato diz que êle já havia estado nas Minas de "Parnaguá e Coritiba". (11)

O ano de 1674 é o momento culminante da bandeira pesquisadora. Foi quando entrou para o sertão a bandeira de Fernão Dias Paes, bandeira essa que abriu largamente as portas da região aurífera, facilitando o caminho para as Minas, pontilhando-o de roças.

(8 A) — Prova disso são as entradas que se fizeram, desde o século XVI e no decorrer dos séculos seguintes.

(9) Apud Basílio de Magalhães, "Expansão geográfica do Brasil colonial" pág. 48, que infelizmente não cita a fonte.

(10) Frei Vicente do Salvador, "História do Brasil", pág. 26.

(11) Antonil, "Cultura e opulência do Brasil", pg. 207.

Da bandeira de Fernão Dias Paes participaram seu filho, Garcia Rodrigues e Borba Gato, seu genro. Ambos poderiam ser considerados descobridores do ouro, o que dá ainda maior importância à bandeira de Fernão Dias. Garcia Rodrigues, segundo uma carta régia de 1697, poderia ser considerado o primeiro descobridor de ouro dos ribeiros que correm da Serra de Sabarabuçu. (12) Quanto a Borba Gato teria, antes de 1695, descoberto o ouro na região do Rio das Mortes, mas não o pôde revelar por estar foragido da justiça, pelo assassinio de Dom Rodrigo Castelo Branco. (13)

A primeira notícia oficial da descoberta do ouro deve-se a Antônio Rodrigues Arzão que, partindo de Taubaté, colheu o metal precioso nos sertões do rio Casca, em 1693.

Tendo adoecido no sertão, abandonou as pesquisas e foi ter ao Espírito Santo onde apresentou as amostras ao Governador, com as quais se fundiram duas memórias.

Voltando a Taubaté e sentindo-se moribundo, Rodrigues Arzão transmitiu ao seu concunhado Bartolomeu Bueno

(12) Basílio de Magalhães na "Expansão geográfica do Brasil Colonial" assim se exprime à pág. 209: "Se se confrontaram porém, dois documentos existentes (em avulso) no Arquivo Nacional, será possível chegar-se à ilação de que o primeiro revelador do ouro no "hinterland" mineiro, nesta fase, foi o filho de Fernão Dias Paes". A Taunay acha que o principal documento em que se baseia Basílio de Magalhães, para chegar a tal conclusão, é falho. A carta régia mandando prover Garcia Rodrigues Paes na administração das minas diz:— "... por ensinar foi o primeiro que descobriu o ouro de lavagem dos ribeiros que correm para a Serra do Sebarabusú. "R. I. H. G. S. P., vol. XVIII, págs. 300.

(13) Borba Gato também deve ter descoberto ouro anteriormente a 1693, diz Basílio de Magalhães na "Expansão Geográfica do Brasil Colonial", pág. 210. Eschwege, in "Pluto Brasiliensis", vol. I, pág. 35, menciona a tradição que atribui a Borba Gato, a descoberta do ouro em primeiro lugar.

de Siqueira o resultado de suas pesquisas, dando-lhe indicações sôbre o roteiro, o local, etc.

Bartolomeu Bueno de Siqueira, juntando-se a Miguel Garcia e outros partiu em 1694, em busca do local descoberto por Arzão, isto é, a chamada Casa da Casca. Não encontrou o sítio apontado por Arzão, mas descobriu ouro no local denominado Itaverava.

O ouro colhido foi trocado por armas; depois, por duas escravas; finalmente, chegou a Taubaté, levado por Manuel Garcia Velho. Das mãos dêste, passou para as de Carlos Pedroso da Silveira, homem de grande prestígio na vila e que, por seu maior tirocínio em lidar com os negócios públicos, encarregou-se de fazer a manifestação oficial do descoberto. E procedeu-a em 1695, no govêrno de Sebastião de Castro Caldas. (14)

A notícia da descoberta do ouro espalhou-se rapidamente. A febre do ouro contaminou milhares de pessoas. O sertão foi tomado de assalto por bandeiras que se sucederam e as descobertas se multiplicaram ininterruptamente: Salvador Fernandes Furtado descobriu as lavras do Ribeirão do Carmo. Antônio Dias de Oliveira revelou a existência do metal precioso no vale do Tripuí. O padre João Faria descobriu o famoso ouro preto, no lugar onde surgiu a cidade de igual nome. João Lopes Lima apontou outras jazidas no Ribeirão do Carmo. Borba Gato, recebendo indulto régio, revelou as minas de Sabará. Salvador Albernáz as de Inficionado. Domingos Rodrigues da Fonseca Leme descobriu ouro no Ribeirão do Campo, afluente do rio das Velhas. Domingos do Prado, no rio Pitanguí. Barto-

(14) Pairam dúvidas sôbre o fato de ter sido Carlos Pedroso da Silveira um dos participantes e "cabo principal da tropa" de Bartolomeu Bueno da Siqueira ou se foi apenas o financiador da empresa. Basílio de Magalhães e Calógeras se inclinam por esta segunda hipótese que nos parece ser a mais acertada.



O Abastecimento da Capitania das Minas Gerais

lomeu Bueno, no rio Pará. Matheus Leme, em Itatiaçu. Domingos Borges, em Catas Altas. Os irmãos Raposo, no rio das Velhas. Tomé Portes del Rey, João de Siqueira Afonso e Antonio Garcia Cunha, nas margens do rio das Mortes. (15)

A notícia de cada descoberta despertava novas ambições e provocava novas investidas. Era o delírio! A fortuna ao alcance de quantos tivessem coragem e forças físicas para escalar as montanhas que vedavam o acesso ao solo mineiro. Daí o formidável “rush” para as Gerais! Daí o povoamento rápido e gigantesco da região mineira.

As minas chamadas “Gerais”, localizavam-se na Serra do Espinhaço que compreende as séries de Minas e Itacolúmi, ambas do Algonquiano, a formação geológica mais antiga do Brasil. (15A)

A Serra do Espinhaço que é uma ramificação do maciço da Mantiqueira, atravessa de Norte a Sul o atual Estado de Minas Gerais, penetra na Bahia e vai perder-se em Pernambuco.

As principais jazidas e afloramentos de ouro e do diamante ocorreram nessas séries do Algonquiano, localizavam-se portanto numa faixa que se estende desde a bacia do Rio Grande até as cabeceiras do Rio Jequitinhonha.

Em posições diferentes, surgiram outras jazidas esparsas, mais ou menos distanciadas da faixa em que se localizavam as “minas gerais”, tais como as Minas do Rio Verde, as Minas Novas, as de Itajubá e as de Paracatú.

(15) Outras minas foram descobertas no rio Santa Bárbara, em Cocais, em Congonhas do Campo e outros lugares. Em 1727 foram descobertas as minas Novas de Fanado e, em 1744, as minas de Paracatú. Para aumentar ainda mais os atrativos das terras de além Mantiqueira em 1726 foram descobertos os diamantes no local chamado Tijuco.

(15 A) Para maiores esclarecimentos sobre a geologia da região, V. Eschwege “Pluto Brasiliensis” e Calógeras “As minas do Brasil”

As minas de ouro eram de duas natureza; ou eram depósitos aluvionais ou rochas matrizes. Nestas, o metal dispunha-se em forma de filões ou em camadas.

O ouro aluvional surgiu pela ação milenar da erosão sobre as rochas matrizes. Desgastados pelas intempéries, os terrenos onde se encontravam os filões e camadas auríferas, e arrastados pelas enxurradas os detritos, os materiais mais pesados, entre eles o ouro, foram-se depositando; assim, foram-se formando os depósitos aluvionais nas encostas das montanhas e nas margens e leitos dos rios.

O ouro apresentava-se sob as mais variadas formas: ora incrustado em rochas compactas (xisto hematítico ou quartzo compacto) ora disseminado em grãos ou folhetas, nos detritos resultantes da erosão.

Os primeiros descobridores do ouro das Gerais, encontraram-no sob a forma de grãos ou folhetas, no leito dos rios (faisqueiras). Depois, descobriram que, quando o rio era rico em metal precioso, geralmente suas margens também apresentavam depósitos de ouro aluvional (tabuleiros). Bem mais tarde é que passaram a pesquisar as encostas das montanhas (grupiaras). Então perfuraram os montes à procura dos veios, filões e camadas. Abriram poços e galerias ou executaram trabalhos de desmonte e à "talho aberto".

O toque do ouro encontrado na Capitania das Minas Gerais, oscilava entre $21\frac{1}{2}$ e $22\frac{1}{2}$ quilates.

A cor também era muito variável: ia desde o amarelo brilhante, que era a mais comum, até à cor de latão (esbranquiçada). Havia ainda o ouro escuro (ouro preto), o da cor de bronze (avermelhado) e o ouro sem brilho, que dava a impressão de sujo e era denominado "ouro podre".

Os processos de extração foram se tornando, com o tempo, mais e mais complexos, desde a colheita do ouro em simples pratos de estanho até a construção de "canoas",

mundéus, emprêgo de máquinas hidráulicas como o “rozário”, escavamento de galerias e poços, desvio do leito dos rios, desmontes das encostas por processos hidráulicos, etc..

Quanto mais complicados e custosos eram os processos de extração do metal, mais se sedentarizavam os mineiros, estabelecendo arraiais de caracter permanente, com construções sólidas, feitas para desafiarem os anos.

* * *

Os diamantes foram descobertos num local denominado lavras do Tijuco, comarca de Sêrro Frio, onde já se praticava a mineração do ouro. Não se sabe exatamente quem foi o descobridor dos diamantes. O nome geralmente apontado é o de Bernardo da Fonseca Lobo. Os diamantes eram usadas como tentos para marcar os jogos. (16)

Bernardo da Fonseca Lobo teria sido o primeiro a descobrir o valor dessas pedrinhas e a comunicá-lo às autoridades, em 1726 (17)

O certo é que, já em 1729 os diamantes estavam identificados, o que se depreende de uma carta de D. Lourenço de Almeida dirigida ao rei, em 22 de julho dêste ano. (18) Esse mesmo governador ordenou a suspensão da mineração do ouro nas terras diamantíferas, anulando as anteriores distribuições de datas auríferas.

As primeiras regulamentações sôbre as terras diamantíferas foram alteradas com a vinda, em 1734, de Martinho de Mendonça que demarcou o território que deveria consti-

(16) Felício dos Santos, “Memórias dos Distrito Diamantino”, pág. 21.

(17) Basílio de Magalhães, “Expansão Geográfica do Brasil Colonial” pág. 331 e Felício dos Santos, obr. cit.

(18) R. A. P. M., vol. VII, pág. 263.

tuir o Distrito Diamantino que ficou abrangendo cêca de 75 léguas quadradas e tendo como séde o arraial do Tijuco. Foram colocados marcos delimitando o Distrito Diamantino e criou-se em tôrno dêle uma espécie de "muralha chinesa" de leis proibitivas e patrulhas de soldados que dificultavam a entrada e a saída no território demarcado.

Pela carta régia de 16 de Março de 1731, todos os antigos moradores que mineravam na região, tiveram que abandonar suas lavras; os diamantes passaram a ser explorados pela Metrópole, diretamente, ou através de um contratador.

Os diamantes eram encontrados no leito dos rios e córregos da região que tem como centro a atual cidade de Diamantina. Também apareciam nas margens e nas gargantas das montanhas, misturados aos cascalhos e conglomerados ferruginosos. Apresentavam-se em tal abundância que, logo nos primeiros anos de sua extração, inundaram os mercados de diamantes a ponto de produzirem uma queda de 75% no preço do quilate. (19)

O povoamento da região diamantífera não foi tão intenso quanto poderia ter sido, em virtude das drásticas ordens régias que, para evitarem o contrabando das preciosas pedras tornaram a região de difícil acesso aos imigrantes, e, para evitarem a superprodução, limitaram o número de escravos que poderiam ser utilizados na extração do diamante pelo contratadores. (20)

(19) Roberto Simonsen, "História Econômica do Brasil" vol. II pág. 77.

(20) Caio Prado Jr. calcula em 5.000 habitantes a população do Distrito Diamantino em fins do século XVIII ("História Econômica do Brasil", pág. 71).

CAPÍTULO II

O POVOAMENTO DAS GERAIS

Correntes povoadoras: procedência; caminhos percorridos. O despovoamento das outras regiões coloniais. Política reinol com relação ao povoamento das Gerais. O aparecimento dos arraiais e cidades. Dados estatísticos.

Lançado o grito de descoberta do ouro, desencadeou-se para os sertões das Gerais uma torrente imigratória que tem poucos paralelos na história da humanidade.

Caudais humanos procuraram a região das minas, partidos de tôdas as direções. O vilarejo de Piratininga despojou-se da nata de seu potencial humano. Os elementos mais vigorosos e ativos emigraram. Transformou-se numa cidade fantasma, de janelas e portas fechadas, ruas desertas.

O mesmo aconteceu a Taubaté, Guaratinguetá, Itú, Jacaré, Mogí das Cruzes, Atibáia, Jundiá, Parnaíba, Santos e demais vilas vicentinas.

Em sentido contrário, partida do Nordeste, outra corrente povoadora despejou-se nas Gerais. Tangidas pela ambição, milhares de pessoas abandonaram a velha região da cana de açúcar e dos engenhos, indo disputar um lugar nas lavras auríferas.

Em todos os cantos e províncias do Brasil, ecoou a notícia da descoberta do ouro e em tôda parte, o sistema

demográfico sofreu profundas convulsões, em virtude da corrida para as minas (21)

Porém o grito de descoberta foi ouvido ainda mais longe: na outra margem do Atlântico! Acorreram para as minas ultramarinos aos milhares, ávidos de fortuna fácil. E não apenas portugueses, mas também indivíduos de outras nacionalidades, irmanados todos pela mesma fome do ouro.

Antonil, descrevendo a grande concentração em tórno das lavras, assim se exprimiu:

“... dizem que mais de trinta mil almas se ocupão humas em catar, outras em mandar catar nos ribeiros do ouro; e outras em negociar, vendendo e comprando o que se há de mister não só para a vida, mas para o regalo, mais que nos portos de mar.

Cada anno vem nas frotas quantidade de Portuguezes e de estrangeiros para passarem ás minas”. (22).

A princípio, o govêrno luso viu com bons olhos êsse “rush” delirante. Procurou facilitar o acesso às jazidas, porque quanto mais gente havia nas minas, lavrando o ouro, mais quintos entravam para o Real Erário.

Essa política de povoamento das minas transparece claramente numa carta do Governador Geral do Rio de Janeiro, Arthur de Sá e Menezes, datada de 24 de Maio de 1698, dirigida ao rei, na qual comunica que, para evitar o extravio do ouro, promover o aumento da produção e facilitar o provimento de gêneros aos mineiros, lhe pareceu necessário facilitar o acesso às minas, espe-

(21) Antonil, “Cultura e Opulncia do Brasil”, pág. 213.

(22) Antonil, “Cultura e Opulncia do Brasil”, pág. 213.

cialmente aos moradores do Rio de Janeiro, e, para tanto havia feito diligência em São Paulo, em busca de alguém que abrisse um caminho direto, do Rio de Janeiro às Gerais. (23)

A Coroa aprovou o procedimento de Arthur de Sá Menezes e o rei se apressou em agradecer-lhe o zêlo em carta de 22 de Outubro de 1698. (24)

As autoridades governamentais se preocuparam em abrir novas vias de comunicação com as Gerais; tomaram providências no sentido de facilitar a passagem dos rios; ordenaram o plantio de roças nos caminhos que conduziam as minas; determinaram o estabelecimento de estalagens, enfim, procuraram criar uma situação de comodidade que convidasse a todos a irem povoar as lavras auríferas.

Retrato de tal política é a carta régia de 27 de Maio de 1703 em que o soberano ordena aos seus prepostos que providenciassem para que, na passagem dos rios que cortam os caminhos que conduziam às lavras, houvesse barcas para os passageiros e mantimentos que os viandantes pudessem comprar, para se sustentarem na jornada. (25)

A preocupação de facilitar o acesso às minas e de incrementar o povoamento, não era desinteressada. Visava apenas aumentar a produção do ouro e, com isso, auferir mais quintos. Era uma política fiscal e não social.

Entretanto, dentro em pouco, aquêles "rush" em direção às minas gerais se transformou em calamidade pública. Tantos foram os ambiciosos que correram em busca do ouro que surgiu o perigo de despovoar-se o Reino. Também as cidades litorâneas do Brasil, viram-se diante da mesma

(23) Ms. do Arquivo Nacional, Col. Governadores do Rio de Janeiro, Livro VI, f. 142.

(24) R. I. H. G. S. P., vol. XVIII, pág. 337.

(25) Ms. do Arquivo Nacional, Col. Governadores do Rio de Janeiro, Livro XII, f. 131.

ameaça. Seus habitantes emigraram para as Gerais e elas ficaram quase desertas e mesmo indefesas, porque até os soldados desertaram, fascinados pela promessa de riqueza fácil nas regiões de além Mantiqueira.

D. Álvaro da Silveira Albuquerque, Governador da Repartição Sul, em carta dirigida ao Governador da Bahia, em 5 de maio de 1704, retrata, desolado, a situação de despovoamento em que ficaram o Rio de Janeiro e a Bahia:

“... Eu cada dia me acho mais só, assim de soldados como de moradores, porque o excesso com que fogem para as minas nos dá a entender que brevemente ficaremos sem ninguém. Também suponho que V. S. assim o experimenta porque das minas me escreve o Conego Gaspar Ribeiro que he tanto o excesso de gente que entra pelo sertão da Bahia que brevemente entende se despovoará essa terra...” (26)

Tanto no Brasil como no Reino, o panorama era idêntico. Já ninguém queria trabalhar nos campos. (27). Não havia gente para as fileiras do exército. (28). Falavam tripulantes para as embarcações. (29) Não havia artesãos nem oficiais para as manufaturas. Falavam bra-

(26) Ms. do Arquivo Nacional, Coleção Governadores do Rio de Janeiro, Livro XIII A, f. 273 v.

(27) Carta régia de 20 de Março de 1720, in Anais da Biblioteca Nacional, vol. 28, pág. 145.

(28) Carta régia de 24 de maio de 1713, Ms. do Arquivo Nacional, Coleção Governadores do Rio de Janeiro, livro 12, pág. 115.

(29) Carta régia de 26 de Novembro de 1709, in Anais da Biblioteca Nacional, vol. 148 e a Carta do Governador do Rio de Janeiro, datada de 18 de Janeiro de 1705, Ms. do Arquivo Nacional, Coleção Governadores do Rio de Janeiro, livro XIII A, f. 423.

ços para as construções e até faltavam clérigos para as necessidades do espírito.

As minas que haviam sido acolhidas como uma bênção do céu, depois de séculos de buscas ansiosas, começaram a ser olhadas como causadoras de desgraças e fontes de malefícios.

D. Alvaro da Silveira e Albuquerque não exitou em dizer em carta:

“Estas minas perdem todo êste Brasil e fora muito útil que Deus as acabara...” (30)

Antonil também considera as minas uma maldição e um castigo de Deus e confessa:

“Nem há pessoa prudente que não confesse haver Deos permittido que se descubra, nas minas tanto ouro para castigar com elle ao Brazil, assim como está castigando no mesmo tempo tão abundantes de guerras aos europeus com o ferro”. (31).

D. Rodrigo da Costa, enumerando todos os malefícios causados pela descoberta do ouro nas Gerais, intérpretou a descoberta das minas como um castigo de Deus, inflingido ao Estado do Brasil e a Portugal. (32)

Essas lamentações que revelam a situação de mau estar causado pelo súbito congestionamento das Gerais, não só ao Brasil como ao Reino, logo acarretaram proibições e restrições à ida de povoadores para as minas.

Desde que a situação de alarma se evidenciou o governo metropolitano ensaiou uma política diametralmente

(30) Ms. do Arquivo Nacional, Col. Governadores do Rio de Janeiro, Livro XIII A, f. 273 v.

(31) Antonil, “Cultura e opulncia do Brasil”, pág. 261.

(32) Documentos Históricos, vol. XI, pág. 369.

oposta à que até então se usara. Fomentara-se, facilitara-se e animara-se o povoamento das Gerais. Porém logo que se percebeu na Côrte o perigo do despovoamento do Reino e do acúmulo de brancos no Brasil, quando se notaram os males do descalabro dos engenhos e a ruína das lavouras brasileiras, sobrevieram as restrições à emigração para as minas.

As primeiras proibições datam de 26 de Novembro de 1709 e de 19 de Fevereiro de 1711. Dificultou-se de tãda forma a vinda de portugueses e, aqui, nas cidades do litoral, procurava-se impedir a passagem para as minas, exigindo-se passaportes, licenças e ordens especiais para os que quisessem fazê-lo. (33)

Mas não houve medida legal que opusesse um dique à ambição e à cobiça desenfreadas com a notícia dos descobertos. As leis restritivas eram burladas, desobedecidas, ignoradas. É o proprio legislador quem o confessa, em nova lei promulgada em 20 de março de 1720:

“Faço saber aos que esta minha ley virem, que não tenho sido bastantes as providencias que até o prezente tenho dado nos decretos de vinte e cinco de Novembro de mil sete centos e nove e dezenove de Fevereiro de mil sete centos e onze para se prohibir que d’este Reino passe para as Capitánias do Estado do Brazil a muita gente que todos os annos se ausenta d’elle principalmente da Provincia do Minho, que sendo a mais povoada, se acha hoje em estado que não ha a gente necessaria para a cultura das terras, nem para o serviço dos Povos, cuja falta se faz tão sensivel, que necessita de accudir-lhe com o remedio prompto, e tão eficaz que se evite a frequencia com que se vae despovoando o Reyno.

(33) Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXVIII, pág. 148.

Fui servido resolver que nenhuma pessoa de qualquer qualidade ou estado, que seja, possã passar às referidas Capitánias, se não as que forem despachadas com Governos, Postos, Cáregos ou officio de justiça e fazenda, as quaes não levarão mais criados que a cada uma competir conforme a sua qualidade e emprego, sendo estes Portugueses...”
(34)

Essa lei de 20 de Março de 1720 que é longa, casuística, verdadeira codificação de tudo quanto já havia sido disposto na matéria, apesar das severas cominações de pena com que ameaçava os infratores, também não surtiu efeitos.

Era impossivel atalhar o fluxo de gente que corria para as lavras auríferas. E quem haveria de fazer cumprir as leis se até os funcionários e soldados do Reino não pensavam noutra cousa que não fôsse correr para as lavras e desfrutar uma parte daqueles imensos tesouros? (35)

(34) Lei promulgada em 20 de Março de 1720, in *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. XXVIII, pág. 145.

(35) A deserção de soldados e artilheiros manifesta-se em inúmeros documentos. Nesse sentido há, por exemplo, a carta do Governador Geral do Rio de Janeiro, D. Fernando Martins Mascarenhas de Lencastre, dirigida a Miguel Telles da Costa, em 8 de julho de 1704, que diz:

“Por várias vezes tenho escrito a V. Mce sôbre que não deixe passar ninguém, digo, pessoa algũa para as minas, sem que mostre licença minha na forma da ordem de S. Mage. que Ds. gde e como acho que se não guarda o que tenho mandado pois me constão vão muytas pessoas sem a dita licença e passão também muytos soldados artilheyros, marinheyros e outras pessoas de todas as embarcações, navios e guarda costas del conta deste particular ao dito Sr. pelo grande prejuizo que se segue a esta Capitania...” Ms. do Arquivo Nacional, Cole-

Prova evidente de que as leis restritivas da emigração para as minas não foram cumpridas e de que a população das gerais continuou em aumento vertiginoso, temos na representação do Conselho Ultramarino de 1732, que reproduzimos, em parte, por ser um documento bastante significativo:

“A fama d'estas mesmas riquezas convida os vassallos do reino a se passarem para o Brasil a procural-as; e ainda que por uma lei se quiz dar providencia a esta deserção, por mil modos se vê frustrado o effeito d'ella, e passam para aquelle Estado muitas pessoas, assim do reino como das ilhas, fazendo esta passagem, ou occultamente negociando este transito com os mandantes dos navios e seus officiais, assim nos de guerra, como nos mercantes, além das fraudes que se fazem à lei, procurando passaportes com pretextos e carregações falsas: por este modo se despovoará o reino, e em poucos anos virá a ter o Brasil tantos vassallos brancos como tem o mesmo reino; e bem se deixa vêr que, posto em uma balança o Brasil, e na outra o reino, ha de pesar com grande excesso mais aquella que esta, e assim a maior parte e a mais rica não soffrerá ser dominada pela menor e mais po-

ção Governadores Gerais do Rio de Janeiro, livro XIII A, fls. 322 v.

A carta régia de 24 de Maio de 1704, registra a fuga de soldados que guarneciam a praça de Santos, para as minas, deixando indefesa aquella cidade portuária. (Ms. do Arquivo Nacional, Coleção Governadores do Rio de Janeiro, Livro XII, pág. 115.)

bre; nem a este inconveniente se lhe poderá achar facil remedio." (36)

Além dessas medidas que dificultaram o povoamento das minas, outras foram tomadas, proibindo por exemplo, a abertura de novos caminhos e picadas para as Gerais. Além disto, o Governo Metropolitano tratou de diminuir a população que se concentrava em tórno das lavras, ordenando a expulsão dos estrangeiros, dos padres que não tivessem convento nas minas, dos ourives, mascates, mendigos e vadios.

Tôda essa legislação, entretanto, não impedia que a população das Gerais fosse crescendo num ritmo espantosamente rápido, se considerarmos as distâncias, as dificuldades e os perigos que inçavam os ásperos e longos caminhos que separavam as jazidas do litoral habitado.

Tôda uma população aventureira e ambiciosa deslocou-se para o sertão remoto de além Mantiqueira, única e exclusivamente por causa do ouro.

É sabido que qualquer fonte de riqueza atrai imigrantes na razão direta de sua importância econômica.

Descobri-se nas Gerais a maior massa aurífera já revelada ao homem desde a queda de Roma até o século XVIII. (37) Não é de espantar, pois, que tanto ouro atraísse em tão pouco tempo, tal volume populacional.

Calcula Augusto de Lima Jr. em cêrca de 800.000 o número de reinóis que vieram para o Brasil, em menos de

(36) Consulta do Conselho Ultramarino à S. M., feita pelo Cons. Antonio Rodrigues da Costa. Ms. da Biblioteca Pública Eborense, publicada pela R. I. H. G. B., vol. VII, pág. 475.

(37) Roberto Simonsen, "História Econômica do Brasil". vol II, pág. 14. A descoberta do ouro californiano e australiano suplantaram a produção brasileira de muito.

um século, por causa do fulvo metal (38). Este total é considerável, comparado à população diminutíssima do reino português que possuía, no início do século XVIII, cêrca de 2.000.000 de habitantes. (39)

Os arraiais mineiros cresceram tão vertiginosamente que, em poucos anos, muitos dêles atigiram a dignidade de vila.

Em 1711, o arraial de Nossa Senhora do Carmo foi elevado à categoria de vila (atual Mariana). Vila Rica de Ouro Preto e Vila Real de Nossa Senhora da Conceição de Sabará foram erigidas a essa dignidade no mesmo ano. Em 1713, foi a vez de São João Del Rey. Em 1714, foi creada a Vila Nova da Rainha, atual Caeté. Em 1715, foi elevado à vila, o arraial de Nossa Senhora da Piedade de Pitangui. (40)

As zonas de povoamento mais denso dispuseram-se na faixa territorial que se estende da bacia do Rio Grande às nascentes do Rio Jequitinhonha. Essa faixa corresponde mais ou menos, às séries geológicas de Minas e Itacolomi, ambas do Algonquiano, e onde se verificaram os principais afloramentos de ouro e as minas de diamante. Aí se dispuseram as aglomerações de tipo urbano, baseadas na indústria extrativa aurífera ou diamantífera: Vila Rica, Mariana, Caeté, Sabará, Vila do Príncipe, Arraial do Tijuco e outras. (40A)

(38) Augusto de Lima Jr., "A Capitania das Minas Gerais", pág. 87.

(39) Augusto de Lima Jr. "A Capitania das Minas Gerais". pág. 87.

(40) As atas de erecção à vila de Sabará, Ouro Preto, São João del Rey, Vila Nova da Rainha (Caeté), Vila do Príncipe, e Pitangui encontram-se publicadas na R. A. P. M. . vol. II, págs. 81 e segts.

(40 A) Vide anexo 6, pág. 157-A.

Em tôrno dêstes núcleos que constituíam pròpriamente as Minas Gerais, apareceram outros esparsos, mais ou menos distanciados daquela faixa que mencionamos, tais como: as Minas do Rio Verde, as de Itajubá, as Minas Novas e as de Paracatú.

O povoamento intenso e o progresso dêsse sertão, que se prendia historicamente às cidades paulistânicas, propiciaram a criação de uma Capitania independente da do Rio de Janeiro. Foi instituída, em 23 de Novembro de 1709, a Capitania de São Paulo e Minas Gerais. (41)

As Minas Gerais, contudo, ficaram adstritas à Capitania de São Paulo por apenas 11 anos. Em 1720, seus problemas de administração eram tão importantes que houve necessidade de dar-lhe autonomia. Surgiu assim a Capitania das Minas Gerais. (42)

Enquanto a região vicentina viveu integrada à Repartição Sul e dependente da Capitania do Rio de Janeiro, de 1608 até 1709 levando, portanto, um século para conquistar o título de Capitania autônoma, as Gerais levaram apenas uma dezena de anos.

Pelo recenseamento de 1776, era a seguinte a população das Minas Gerais, distribuída por Comarcas:

Comarca do Rio das Velhas habs.....	99.576
Comarca do Rio das Mortes "	82.781
Comarca de Vila Rica "	76.618

O Dr. José João Teixeira Coelho, apresenta um total de 319.769 habitantes na Capitania, em 1.776, cifra confirmada por Pizarro, não computando, porém, os habitantes

(41) Carta régia de 23 de Novembro de 1709, in Documentos Interessantes, vol. IV, pág. 3.

(42) Teixeira Coelho, "Instrução para o Govêrno das Minas-Gerais", R. I. H. G. B., vol. XV.

(43) Xavier da Veiga, "Ephemérides mineira", I, 79.

das Minas Novas que tendo pertencido à Bahia, até 1751, não foram recenseados. (44) No final do século, pelos cálculos de Augusto de Lima Jr. a população da Capitania seria de 650.000 habitantes. (45).

Era a Capitania das Minas Gerais nessa época, a mais povoada do Brasil, tendo ultrapassado a Bahia (que teria 530.000 habitantes), Pernambuco (480.000) e Rio de Janeiro (380.000). (46).

(44) Teixeira Coelho, "Instrução para o Governo das Minas Gerais", R. I. H. G. B., vol. XV.

(45) Augusto de Lima Jr., "A Capitania das Minas Gerais", pág. 99.

(46) Idem, *ibidem*.

CAPÍTULO III

OS MERCADOS ABASTECEDORES DAS GERAIS

O mercado paulista. O mercado do Rio de Janeiro. O mercado baiano. O mercado europeu. O mercado latino. O mercado africano. A produção. A concorrência entre os mercados abastecedores das Gerais.

O mercado paulista

Descoberto o ouro, tendo sido paulistas seus descobridores, sendo paulista a primeira via de comunicação com as Gerais, as vilas planaltinas estavam naturalmente indicadas para funcionarem como mercados abastecedores das populações mineiras.

De fato, muito cedo, estabeleceu-se ativa corrente comercial entre as cidades vicentinas e as Gerais. Os caminhos paulistas viram-se trilhados e batidos com frequência por mercadores, tropeiros, comboieiros e boiadeiros que iam e vinham por essas estradas, diferenciando-se por isso mesmo daquêles que, levados pela febre do ouro, apenas, pensavam na ida e não na volta.

Os caminhos paulistas de penetração nas Gerais, apesar de penosos, apesar de longos, eram caminhos cheios de vida, cheios de movimento, percorridos incessante por levadas de forasteiros que iam instalar-se nas minas, bem

como por barulhentas tropas de mercadores que iam levar às Gerais tudo aquilo que suas populações reclamavam.

Precisamos analisar a produção paulista antes de ter sido o ouro descoberto, para podermos avaliar o gigantesco esforço dispendido pelas regiões vicentinas afim de se transformarem de zonas de fraca produção em grandes mercados fornecedores das Gerais.

Nas Atas da Câmara de São Paulo, no decorrer do século XVII, vemos que as "drogas da terra" eram a farinha, os panos de algodão, redes, trigo, marmelo (com o qual se fazia a célebre marmelada), couros, carnes, etc.

De acôrdo com a informação do Secretário do Conselho Ultra-Marino. Barreto Sampaio, datada de 6 de Junho de 1674, os paulistas dedicavam-se ao descobrimento do sertão e à lavoura dos frutos da terra "que he abundante, provendo o Rio de Janeiro e mais capitánias de farinha, carnes, algodão, legumes e outros generos". (47)

Essa produção paulista antes da descoberta do ouro era pequena. São Paulo só produzia para as suas necessidade os gêneros de consumo e artigos manufaturados. Se bem que Barreto Sampaio, na informação acima citada, mencione a exportação de produtos paulistânicos para outras Capitánias, e informação é discutível, pois pesquisas feitas nos Inventários e Testamentos paulistas, provaram a pequena extensão das lavouras existentes no Planalto (48). As regiões vicentinas, em verdade, durante o século XVII, só possuíam uma mercadoria, para exportar: o escravo amerídeo; as outras produções, só se intensificaram um pouco mais, quando a indústria do apresamento declinou, a

(47) Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, vol. XXXIX, pág. 132.

(48) Gerson Costa e Eli Piccolo, "Considerações sobre o estado econômico de São Paulo no século XVIII", Boletim n.º 4 da Cadeira de História da Civilização Brasileira da Faculdade de Filosofia da Universidade de São Paulo.

partir dos meados do século XVII, mas não a ponto de alimentar exportação perceptível.

Quando foi descoberto o ouro, não estavam as vilas paulistânicas em condições de suprir as necessidades dos mineradores das Gerais; entretanto, a febre da especulação fez com que tudo que houvesse para suprir as próprias vilas paulistânicas, fôsse levado para as minas. A consequência foi a alta dos preços, a escassez de mantimentos e mesmo a carência de gêneros alimentares em todo o Planalto.

Valendo uma rês em São Paulo, 2\$000, por ela pagavam os mineradores 50 oitavas de ouro. Essa diferença fez com que todo o gado para o corte fôsse encaminhado para as Gerais. Affonso de Taunay menciona que até os bois mansos carreiros, foram sacrificados para o abastecimento das Gerais. (49)

As Atas da Câmara Municipal de São Paulo consignam, no dia 6 de Janeiro de 1701, um termo de "Vreamsa sobre mantimentos" no qual se verifica, "o grande Brama que vai neste povo Constrangido da necessidade..." (50).

No termo de vereação de 26 de Janeiro de 1705, disse o Procurador do Conselho:

"Meos senhores servindo o anno passado de Procurador neste Conselho por repetidas vezes expuz aos officiais que comigo serviram, o miseravel estado deste povo na carestia dos mantimentos..." (51)

(49) A. Taunay, "História Geral das Bandeiras Paulistas", tomo IX, pág. 424.

(50) Atas da Câmara Municipal de São Paulo, vol. VIII, pág. 10

(51) Atas da Câmara Municipal de São Paulo, vol. VIII, pág. 96.

Na sessão da Câmara Municipal da vila de São Paulo de 8 de novembro de 1704, foi requerido:

“... que se atendesse pera os exorbitantes preços em que estavam de presente os mantimentos o que se devia atalhar o exemplo que a farinha de guerra valhia nesta villa a des tostões o alqueire e per ora se pedia pelo alqueire oito e des patacas e a este respeito o milho e feijão que he o mantimento mais vial de que se alimentão os povos.’ (52)

A situação tornou-se tão negra para a Vila de São Paulo que a Câmara Municipal, em sessão realizada em 19 de Janeiro de 1705, deliberou que nenhuma pessoa vendesse artigo algum de substância para fora da terra, tanto a farinha de guerra, o trigo, o feijão, o milho, como o toucinho e o gado. (53)

Em 12 de Janeiro de 1722, repetia-se a proibição, mas, agora, contemplando somente o gado. (54)

E não era apenas na Vila de São Paulo que havia carência de artigo de subsistência, mercê da concorrência feita pelo generoso mercado consumidor das Gerais. Também em outros povoados planaltinos se verificava o mesmo fenômeno, como por exemplo em Atibáia e Juqueri. (55)

(52) Atas da Câmara Municipal de São Paulo, vol. VIII, pág. 76.

(53) Atas da Câmara Municipal de São Paulo, vol. VIII, pág. 86.

(54) Atas da Câmara Municipal de São Paulo, vol. VIII, pág. 137.

(55) No termo de vereação de 18 de Julho de 1722 da Câmara Municipal de São Paulo, lê-se:

“Requereo o procurador que tinha por noticia que na freguezia de Nossa Senhora do Desterro de Juquery e na de Sam João da Thibaya se atravessavão farinhas de trigo com o pretexto de as levarem para fora da capitania, como são para as minas gerais o que hera em grande prejuizo dos moradores desta cidade pois se não achava ja nella pão algum de venda por falta das ditas farinhas o que he em

Escasseando os gêneros, logicamente se elevaram os preços. A farinha que se taxava a dez tostões em 1701, subiu em 3 anos para 3\$200; o milho que taxava a \$ 4,80, passou a ser vendido por 2\$560 o alqueire. (56)

Subiram também os preços de tôdas as utilidades. Na sessão da Câmara Municipal de São Paulo de 24 de Janeiro de 1730 discutiram os "homens bons" da Vila a queixa que havia no seio do povo de que os oficiais de alfaiate e sapateiro cobravam pelo feitio de suas obras preços exorbitantes. Fato idêntico ocorreu na sessão de 14 de Maio de 1716. (57).

A Câmara Municipal procurou fixar os preços das utilidades confeccionadas por aquêles artesãos; contudo, vemos pelo têrmo de vereação de 19 de Junho de 1723, que os sapateiros não podiam vender os sapatos pelos preços que a Câmara fixou "por estar a terra muito cara..." (58).

As vilas paulistas sacrificaram seu próprio abastecimento, para mandar às minas boiadas, toucinho, aguardente, açúcar, panos, calçados, drogas e remédios, trigo, algodão, enxadas, almocafres e artigos importados como o sal, armas azeite, vinagre, vinho, aguardente do reino, etc...

Os sapateiros avolumaram sua produção. Os alfaiates multiplicaram a confecção de roupas. As oficinas de ferreiros trabalhavam febrilmente na produção das ferramentas necessárias ao trabalho, reconcionavam armas, etc...

grande prejuizo destes moradores e principalmente os doentes..." Atas da câmara Municipal de São Paulo, vol. IX, pág. 186.

(56) Atas da Câmara Municipal de São Paulo, vol. VIII, pág. 96.

(57) Atas da Câmara Municipal de São Paulo, vol. VIII, pág. 46 e 362.

(58) Atas da Câmara Municipal de São Paulo, vol. IX, pág. 262

Outras vezes os oficiais ferreiros, alfaiates, sapateiros, bem como outros artesãos (padeiros, marceneiros, cantoneiros, oleiros, etc.) preferiam mudar-se para as minas, para ficarem mais próximos dos novos e ricos clientes mineradores.

Alguns habitantes do planalto preferiam ir para os férteis campos de Curitiba, abrir fazendas de criar gado, sabendo de antemão que os mercadores das Gerais nunca se saciavam de carne e animais de montaria ou tração. (59).

Ampliaram-se as lavouras (60) Multiplicaram-se as manufaturas. Incrementou-se a importação, através do porto de Santos, de artigos de além mar.

Assim vemos que, a princípio, os habitantes de Piratininga limitaram-se a mandar para as Gerais as sobras de sua minguada produção. Depois atraídos pelos gordos lucros, intensificaram essa produção, com o fito de vender cada vez mais ainda que fosse com sacrifício dos consumidores locais. Em seguida, não contentes com isso, foram buscar em regiões, por vezes distanciadas tudo aquilo que os mi-

(59) Nas Atas da Câmara Municipal de São Paulo, vol. VIII, pág. 493, encontramos o seguinte trecho, no termo de vereação de 2 de Outubro de 1719: "Requereo mais o dito procurador que visto os gados que passam para as minas, vindos de Curitiba, estarem já hoje passando em quantidade de que resulta danificarem os caminhos..."

(60) Com essa febre de expansão das áreas de cultura, surgiram no Oeste paulista as plantações de cana que iriam dar origem ao "pequeno ciclo do açúcar paulista" na segunda metade do século XVIII.

Os paulistas, aproveitando-se da proibição de erguer engenhos, que prevalecia nas Gerais, entraram em concorrência com os habitantes da Baixada Fluminense nos fornecimentos de aguardente e açucars às minas. Tais produtos entravam nas Gerais pelo Vale do Camanducaia e pelo Morro de Gravi. Com o tempo, a produção foi aumentando e as lavouras de cana se alastrando pela zona onde hoje ficam as cidades de Jundiaí, Campinas, Itú Capivari, Pôrto Feliz, Piracicaba, etc., Vide sôbre o assunto o artigo do Dr. Alfredo Ellis Jr. "O pequeno ciclo do açúcar paulista", in Revista "Indústria Açucareira". Agosto — Setembro de 1949.

neiros careciam e que êles mesmo não podiam produzir. Não tendo, por exemplo, bastante gado bovino para fornecer às minas, foram estabelecer currais e criar grossas boiadas nos campos de Paranaguá e Curitiba. Mas ainda, não tendo muares em número suficiente para transportar as cargas que demandavam as Gerais, nem podendo fornecer as bestas necessárias aos trabalhos das lavras e ao transporte do ouro foram buscá-los nos descampados sulinos, nas planícies do Rio Grande do Sul, Uruguai, Territórios Correntino e Entrerriano.

Os centros de criação de muares, localizados nêsse longinquo sul, propiciaram o extraordinário alongamento das correntes do comércio paulista. Assim sendo, o comércio paulista não se fazia unicamente entre as vilas planaltinas e as Gerais: projetava-se até os confins dos campos sulinos, representado por volumoso tráfico de muares, gado, cavalari e vacum. Espalhou-se assim por todo o sul, até os confins do Prata, o sôpro de prosperidade que se irradiava das minas de ouro de além Mantiqueira. Floresceram as feiras de Viamão e Sorocaba. Outras cidades que balizavam a "estrada do luar", cresceram e prosperaram à sombra dêsse comércio, como por exemplo, Itapetininga, Faxina, Pirapora, Cabreúva, Apiaí, Itararé, Avaré e outras. (61)

Cardoso de Abreu, no seu "Divertimento admirável", escrito em 1783, referindo-se aos habitantes de São Paulo, escreveu:

... vivem de várias negociações: uns se limitam a negócios mercantil, indo à cidade do Rio de Janeiro buscar as fazendas para nela venderem; outros da extravagância de seus officios, outros vão à Viamão buscar tropas de animais

(61) Pierre Deffontaines, "As feiras de burro de Sorocaba". in "Geografia" ano I, n.º 3 pag. 263.

cavalares ou vaccuns para venderem não só aos moradores da mesma cidade, como também aos andantes de Minas Gerais e exercitam o mesmo negócio vindo comprar os animais em São Paulo para ir vender à Minas Gerais e outros, finalmente compram alguns efeitos na mesma Capitania, como são os panos de algodão e assucar e vão vender as minas, labutando nesta forma todos naquillo a que se applicam” (62).

O capitão-general da Capitania de São Paulo, D. Luiz Antônio de Souza, também salientou a importância do comércio de muares, exercido pelos paulistas, pois para êle “O negócio mais limpo que tem esta Capitania de São Paulo, he o dos animais que se vão buscar à Fronteira de Viamão, . . .” (63).

A corrente comercial paulista fêz ainda a ligação das minas com os mercados produtores de além mar. Santos transformou-se em porta de entrada de produtos europeus, tais como as sedas, armas, sal, ferro, tecidos, enfim tôdas as manufaturas cuja fabricação era proibida no Brasil. Também escravos africanos entraram para as minas através do porto de Santos (64).

A descoberta das minas refletiu-se imediatamente sobre o pôrto de Santos, trazendo-lhe um novo realce.

Em junta realizada em S. Paulo, aos 22 de Fevereiro de 1698, o Governador Arthur de Sá e Menezes, reunindo os oficiais da Câmara e os homens bons da vila, expôs:

“ . . . o de quanta Utilidade hera ficasse o porto da vila de Santos fortificado com Emfanta-

(62) Cardoso de Abreu, R. I. H. G. S. P. vol. VI pág. 283.

(63) “Documentos Interessantes,” vol. XIX, pág. 414.

(64) Documentos Interessantes, vol. XII, pág. 70.

ria por ser assim tam persizo não só para a dita vila por ser Receptaculo de todas as vilas destas Capitancias . . .” (65).

Os poderes governamentais olharam com maior atenção para as fortificações daquêlê pôrto que passou a ser um dos escoadouros da riqueza das Gerais, bem como porta aberta à possível invasão de nações estrangeiras.

O Governador Geral do Brasil, D. João Lencastre, em carta dirigida ao rei de Portugal, Pedro II, em 7 de Janeiro de 1700, salientou a importância de Santos e a precariedade de seus meios de defesa. (66).

Quando a Capitania de São Paulo foi separada da Capitania das Minas Gerais o pôrto de Santos também se elevou em categoria, pois ficou aberto “para a êle vírem em direitura navios do Reino”. (67).

A região planaltina transformou-se nessa época recente dos descobrimentos na verdadeira retaguarda econômica das minas, privilegiada com relação ao Rio de Janeiro, já que esta Capitania não dispunha de caminho direto para manter o intercâmbio com o “hinterland” aurífero, e também privilegiada com relação a Bahia, porque esta fôra proibida de negociar com as Minas.

Mais tarde, com a construção do “caminho novo” teito por Garcia Rodrigues, o pôrto do Rio de Janeiro suplantou Santos no papel de entreposto da região aurifera. Os paulistas mais tarde estenderam suas rotas comerciais ao

(65) Atas da Câmara Municipal de São Paulo, vol. VII, pág. 516.

(66) R. I. H. G. S. P., vol. V. pág., 295.

(67) Carta régia datada de 4 de Março de 1720, declarando o pôrto de Santos livre e franco, e permitindo que os navios do Reino fôssem a êle diretamente. “Documentos Históricos”, vol. II, Col. 445, pág. 62.

porto do Rio de Janeiro, usufruindo também dos benefícios do "caminho novo". Para tanto serviam-se do caminho terrestre que foi aberto entre São Paulo e Rio (68). Cardoso de Abreu, no trecho que já citamos, descreveu o intercâmbio de São Paulo com a Capitania do Rio de Janeiro, dizendo, a respeito dos paulistas: "vivem de varias negociações: uns se limitam a negocio mercantil, indo a cidade do Rio de Janeiro buscar as fazendas para nela venderem; outros da extravagância de seus ofícios..." (69).

A abertura do "caminho novo" repercutiu intensamente no movimento mercantil das cidades paulistas. Os mineiros foram, de preferência, abastecidos pelas regiões fluminenses, ao mesmo tempo que elegeram o porto do Rio de Janeiro para as importações de escravos africanos e produtos europeus. Assim os transportes ficavam mais baratos e eram feitos mais rapidamente, por ser o "caminho novo" bem mais curto do que os caminhos paulistas.

(68) Rodrigo Cesar de Menezes foi o 1.º Governador de São Paulo a cogitar de uma ligação terrestre entre São Paulo e Rio de Janeiro. V. "Documentos Interessantes", vol. CXX pág. 153. Em 23 de Abril de 1725 comunicou êle ao Rei que dera inicio aos trabalhos de abertura dessa via, cuja principal utilidade, segundo êle, seria evitar os riscos das remessas dos quintos de ouro, feitas por via marítima.

Em carta de 6 de Maio de 1728, Rodrigo Cesar de Menezes comunicou ao rei que o trecho paulista já estava pronto. O trecho fluminense custou a ser aberto, pela oposição dos habitantes de Parati e dos Jesuitas da Fazenda Santa Cruz.

O Conde de Sarzedas continuou a tarefa iniciada por Rodrigo Cesar de Menezes, esbarrando também com as dificuldades opostas pelos jesuitas. O rei de Portugal escreveu a êstes enérgica carta em 22 de Abril de 1733, que deve ter sido atendida pois nesta ocasião se completou a ligação terrestre Rio de Janeiro — São Paulo. O ano exato em que se completou a ligação é desconhecido. Sabe-se porém, que já em 1.º de Setembro de 1773, foi estabelecido o correio regular terrestre entre as duas cidades. V. A. Taunay, "Estudos da História Paulista" págs. 203 e seg.

(69) Cardoso de Abreu, "Divertimento admirável, R. I. H. G. S. P. vol. VI, pág. 285.

Se a região planaltina não experimentou uma decadência total e rápida com a abertura do “caminho novo” foi por ter se tornado o caminho necessário para as minas que se descobriram em Goiás e Mato Grosso, e também por ser região de passagem das tropas que vinham do sul.

O tropeiro paulista, favorecido pelas circunstâncias geográficas (os caminhos paulistas eram mais curtos do que os caminhos baianos) e favorecido pelas ordens régias que só permitiam o comércio das minas com as regiões do sul, (São Paulo e Rio de Janeiro), estabeleceu no centro do Brasil um movimento intenso de distribuição de artigos de toda a espécie, promoveu a circulação de gado, tropas de burros, etc. . . .

Mas, esse tropeiro, seria paulista de origem? Tudo nos leva a crer que havia uma grande maioria de tropeiros reinóis, movimentando o giro comercial que chamamos de paulista, e uma minoria de tropeiros realmente paulistas de origem. Isto porque, quando as minas foram descobertas, as populações somadas de todos os núcleos vicentinos formavam um total diminuto (15.000 almas, segundo o cálculo de Simonsen) (70). Dessa população minguada, a maioria correu a povoar as minas, e, assim, a Capitania sofreu uma notável queda populacional. (70A) São Paulo não tinha, no início da mineração efetivos humanos, para desempenhar o importante papel de retaguarda abastecedora das Gerais.

Além de não dispor de efetivos humanos, para exercer o comércio com as regiões de além Mantiqueira, há outro fator, e este de natureza psicológica, a computar: o natural da terra, o crioulo, em geral desprezava o comércio, ati-

(70) Roberto Simonsen, “História Econômica do Brasil”, vol. II, pág. 55.

(70 A) — Muitos paulistas desgostosos com a carestia nas minas, voltaram para as cidades de origem. Também os episódios sangrentos da Guerra dos Emboabas trouxe de volta muitos paulistas.

vidade que, na época, estava no mesmo nível que os ofícios manuais e, portanto, era degradante.

A região planaltina, porém, estava de tal modo indicada para exercer a função de abastecedora das Gerais que se transformou centro de atração das correntes imigratórias vindas do Reino. Os reinóis, com aquela vocação mercantil que os fizera expandir-se “por mares nunca dantes navegados”, vindo atropelamento para êstes lados do Atlântico para explorar o ouro das minas, não desprezaram os lucros oferecidos pelo comércio com as populações mineadoras. Para tanto, instalaram-se nas cidades que dominavam tal comércio.

A afluência de forasteiros nas cidades paulistânicas foi enorme. Pela leitura das atas da Câmara Municipal de São Paulo, podemos constatar a enorme concentração de ádvenas na vila de São Paulo já em 1702 (71). Há também um bando de Rodrigo Cesar de Menezes, datado de 30 de novembro de 1725, que menciona igualmente a afluência de forasteiros na vila de São Paulo. (72)

Às minguadas populações dos núcleos vicentinos, sobrepôs-se uma espessa camada de metropolitanos, de forma que a curva demográfica ascendeu vertiginosamente, passando da casa dos 15.000 habitantes, no início do século XVIII, para mais de 116.975 em 1777. (73)

O crescimento súbito da população paulista, só se pode atribuir à vantajosa situação comercial de nossos núcleos coloniais, não só em relação às minas gerais, como também posteriormente em relação às minas goianas e matogrossenses.

(71) Atas de Câmara Municipal de São Paulo, vol. VIII, pág. 22.

(72) Documentos Interessantes, vol. XIII, pág. 77.

(73) Saint-Hilaire baseado em documentos oficiais disse que a população livre em São Paulo em 1777, era de 116.975 habitantes. “Viagem à província de São Paulo”, pág. 88. V. Ellis Jr., “O Ouro e a Paulistânia”, Boletim n.º 8 da Faculdade de Filosofia.

Em conclusão: São Paulo que no início da mineração não possuía fontes organizadas de produção em larga escala, nem efetivos humanos para abastecer as Gerais, improvisou produção e população, de forma tão vigorosa, que serviu de retaguarda econômica das regiões mineradoras do centro e do oeste brasileiro.

O mercado do Rio de Janeiro

A cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, quando o ouro foi descoberto, era um pequeno núcleo urbano, sem importância econômica ou demográfica.

Em seus arredores, as terras eram ocupadas pelas plantações, engenhos e currais, mas tudo em pequena escala, porque as possibilidades de exportação eram limitadas. O Rio de Janeiro, com relação à produção de açúcar do nordeste estava quase na mesma situação de São Paulo: a diferença de frete tornava difícil a concorrência com a produção nordestina.

Logo que foi descoberto o ouro nas Gerais, só São Paulo e Bahia puderam participar da riqueza aurífera. O Rio de Janeiro ficou de parte em virtude do difícil caminho marítimo-terrestre que lhe servia de ligação com a região das minas.

Entretanto, depois que se deu a abertura do "caminho novo" região alguma pôde disputar com o Rio de Janeiro o desempenho do papel de "boca das minas". Extraordinariamente curto, o "caminho novo" fez com que se escoassem para o Rio de Janeiro os maiores lucros do comércio com as Gerais.

Nos primeiros anos do século XVIII, os reflexos da descoberta do ouro na cidade do Rio de Janeiro foram maléficis. Verificou-se na região o despovoamento, a alta dos

preços dos gêneros, a carência de mantimentos e mesmo a fome.

A carta régia de 13 de Março de 1703, dirigida a D. Álvaro da Silveira e Albuquerque, testemunha essa situação:

“Havendo visto o que representaste sôbre a falta que nessa praça havia de mantimentos, de carnes e farinhas, assi por causa da pouca novidade quando houve, como por algumas pessoas que os fabricavão terem passado às minas; e vendo também os meynos que Arthur de Sá aqui apontou para se poder dar remédio a esta falta...” (74)

Os documentos que atestam a crise de fome sofrida pela cidade do Rio de Janeiro, nos fins do século XVII e começo do seguinte, são numerosos e insistentes. (75)

Fustigados pela fome, os habitantes do Rio de Janeiro pela voz de seu Governador, pediam socorros à Bahia.

As remessas baianas sucediam-se na medida do possível, mas nota-se na correspondência de D. Rodrigo da Costa certa impaciência e má vontade em atender às necessidades dos habitantes do Rio de Janeiro:

“Suponho que Vossa Mercê deve entender que os moradores da Bahia são somente obrigados a plantar Roças para o sustento dos do Rio de Janeiro, pois se assim não fôra houvera mais cuidado e diligencia em se obrigarem os dessa Capitania a que todos cultivassem os mantimentos de que carecem como o fazem os do Reconcavo e sertões desta cidade a custa do incansavel desvelo com que os

(74) Manuscritos do Arquivo Nacional, Coleção Governadores do Rio de Janeiro, vol. XII, fl. 91 v.

(75) Documentos Interessantes”, vol. XI, págs. 294, 295, 306, 309, 315, 316.

obrigo a fazer as plantas necessárias na forma das ordens de Sua Magestade que Deus guarde, que também hão de estar nesse Governo; mas como é melhor lavrar ouro, que plantar Mandiocas não me espanto de que experimente tanta falta de farinhas..." (76)

Com o decorrer dos anos, corrigiu-se essa situação crítica. A facilidade de comunicações com as minas fez com que houvesse a expansão das lavouras, currais e engenhos nos campos dos Goitacazes, de Santa Cruz, Bacaxá e Campos Novos de São João. Intensificou-se em tôda a Baixada Fluminense a produção de cereais e a fabricação de açúcares e aguardente. Tal produção servia ao abastecimento das Gerais e ao da cidade do Rio de Janeiro e demais núcleos fluminenses.

Antonil calculou a produção da Capitania do Rio de Janeiro, no início do século XVIII, em 60.000 cabeças de gado e 10.220 caixas de açúcar, fabricadas em 136 engenhos. (77)

Além dos produtos usuais da terra (açúcar, aguardente, gado, feijão, arroz, farinha, etc.) o Rio de Janeiro enviava às minas gerais artigos importados de além-mar: vidros, espelhos, sedas, damascos, pelúcias, baixelas, vinhos, azeites, armas, pólvora, sal, ferro etc... Mas o que mais ressaltava no comércio do Rio de Janeiro com as Minas, era o tráfico de negros. Essa cidade tornou-se importante mercado importador e distribuidor de escravos, vindos da África e do Nordeste.

Os africanos constituíam a base de um comércio rendosíssimo. Um negro valente, bem feito e ladino, valia na

(76) "Documentos Interessantes", vol. XIX, pág. 331.

(77) Antonil, "Cultura e Opulência do Brasil", pág. 170 e 264.

(78) Antonil, "Cultura e Opulência do Brasil", pág. 219.

época dos preços altos, 300 oitavas de ouro (78) Simonsen calculou, baseado no valor do ouro em 1944, tal preço em 30 contos. Hoje teríamos, considerando a inflação, três vezes mais. (79)

Para o escambo de negros com a costa da Africa, o Rio de Janeiro intensificou extraordinariamente a produção de pinga e de tabaco, artigos preferidos para as trocas em Angola e na Costa da Mina.

Várias regiões fluminenses especializaram-se na produção de aguardente de cana, como Paratí, Ilha Grande, etc. . .

O incremento da produção e do comércio do Rio de Janeiro correlacionou-se estreitamente com a abertura do "caminho novo", e repercutiu no mercado paulista. De fato sentindo os prejuízos, que lhe advieram da abertura dessa via de penetração, a Câmara de São Paulo reclamou seu fechamento. (80)

Também a Bahia foi paulatinamente vencida pela concorrência que lhe moveu o Rio de Janeiro, no abastecimento das Gerais.

A medida que os anos corriam, foi acentuado-se de forma insofismável o deslocamento das relações comerciais das minas com os mercados do sul.

O Rio de Janeiro, isoladamente, em meados do século XVIII, manteve comércio exterior mais volumoso que qualquer outro pôrto do Brasil (81)

E o florescimento do Rio de Janeiro foi a causa evidente dos ataques dos piratas Duclerc e Duguay-Trouin que viram nessa cidade a promessa de proveitosa pilhagem.

(79) Roberto Simonsen, "História Econômica do Brasil, vol. II. pág. 76.

(80) A. Taunay, "História Geral das Bandeiras Paulistas" tomo IX, pág. 184 e Documentos Interessantes, vol. III, pág.

(81) Roberto Simonsen, "História Econômica do Brasil" vol. II, pág. 219.

A concentração de ouro no Rio de Janeiro foi tal, que havia, ao tempo do Govêrno de Conde de Rezende, 375 mestres e 1.500 oficiais ourives nessa cidade. (82)

O triângulo Minas Gerais - Rio de Janeiro - São Paulo, tornou-se tão poderoso na nossa balança econômico-demográfica que a capital administrativa do Brasil se deslocou da Bahia para o Rio de Janeiro, para melhor dominar o centro-sul da Colônia. Em 27 de Janeiro de 1762 foi promulgada a Carta Régia que ordenava aos vice-reis que residissem no Rio de Janeiro, sendo que a efetivação dessa mudança deu-se em 1763. (83)

O valor da exportação do Rio de Janeiro, em 1760, alcançou cêrca de £ 2.500.00. No fim do século XVIII, quando a mineração se encontrava agonizante, o Rio de Janeiro, sendo entreposto direto das minas, refletiu tal decadência. Perdeu a liderança dos portos do Brasil, em favor dos portos do Nordeste (Bahia e Pernambuco).

A região centro-sul do país cedeu a preponderância às regiões do Norte. Enquanto o Maranhão, Pernambuco, Bahia, Pará e Paraíba exportaram, em 1796, cerca de £ 2.150.000, o Rio de Janeiro, na mesma época, exportou cêrca de £ 1.000.000, e o pôrto de Santos, aproximadamente, £ 15.000 (84)

É que o desenvolvimento e a pujança das regiões centro-sul estavam estreitamente ligados à euforia aurífera e diamantífera e exgotadas as jazidas seu valor deixou de figurar nas cifras de exportação do Rio de Janeiro.

(82) Eduardo Marques Peixoto, "Descaminhos do ouro", in R. I. H. G. B., vol. 120, pág. 172.

(83) Vieira Ferreira, "Legislação Portuguesa para o Brasil" in R. I. H. G. B. vol. 159, pág. 201.

(84) Roberto Simonsen, "História Econômica do Brasil" vol. II, pág. 87.

Esgotadas as minas, houve um natural incremento da produção agrícola, e as regiões do Norte que tinham como base tradicional de sua economia a riqueza agrária, puderam facilmente reconquistar a preponderância na balança financeira do país.

O mercado baiano

Descoberta as minas, a Bahia sentiu imediatamente a determinação geográfica que a impelia a tornar-se mercado abastecedor das Gerais. Entre a região aurífera e a Bahia, havia grande facilidade de comunicações terrestres, além da magnífica via fluvial que representa o São Francisco, com sua rede de afluentes.

Não só as facilidades geográficas de comunicação com as Gerais contribuíram para tornar a Bahia um importantíssimo mercado abastecedor das minas. Razões de ordem histórico-econômica impeliram decisivamente essa região a participar da economia do ouro. Era uma zona de povoamento antigo, bem aparelhada para o comércio; no seu sertão, multiplicavam-se os currais que já haviam ganho as margens do São Francisco, numa crescente expansão rio acima, na direção das minas. A Bahia era além disso, importante centro importador de artigos europeus, gozando da vantagem de estar mais próxima da Europa do que os portos sulinos do Brasil.

Quando o ouro foi descoberto, a indústria açucareira já se achava em plena decadência, abatida pela concorrência antilhana. (85) Reveladas as ricas jazidas das Gerais, as populações baianas e pernambucanas apressaram-

(85) A descoberta do ouro foi mesmo um reflexo dessa decadência, pois, notando-a, os monarcas bragantinos fizeram intensificar as buscas de metais e pedras preciosas.

se a participar da euforia aurífera de duas formas, como já o haviam feito os paulistas: ou indo extrair o ouro nas catas, ou fazendo-o chegar às suas mãos, já lavrado, pelo comércio.

A repercussão imediata da descoberta do ouro na Bahia, encontramos relatada no *Extracto do descobrimento das minnas Geraes*” de Luiz Diogo Lobo da Silva:

“Descobertas as mesmas minnas a noticia de seus Eaveres segundo se alcança fez que pelos annos de 1690 até o de 1699 crecesse tanto o n.º de povoadores pelas paragens onde hoje se achão as vilas do Sabará, villa do Carmo, villa Rica, São João del Rey, São José, Cayathé, villa do Príncipe e Pitangui ocupandose na agricultura e extração do ouro nos diversos descobrimentos que hião apparecendo as grandes utilidades que destes rezultavão, fizerão que pelos caminhos do Certão, Bahya e Pernambuco laborasse o negocio de fazenda seca e molhados, gado vaccum e cavallar, escravos e o mais que se julgava ter sahida em huma nova povoação.” (86).

Muitos senhores de engenho largaram-se pará as minas, com todos os seus haveres e escravos. Outros preferiam commerciar, apesar de que o comércio direito das minas com a Bahia fôra proibido, desde 1702, pelo próprio Regimento das Minas.

O capítulo XVII do Regimento das Minas determinou:

(86) Ms. I. do Arquivo Público Mineiro, intitulado “*Extracto do descobrimento das Minas Geraes, tempo em que nellas principiou a arrecação da Real Fazenda, origem dos contractos, creação das villas, of. de Justiças...*”, dirigido e ordenado pelo Governador e Capitão General de Minas Gerais, Luiz Diogo Lobo da Silva, livro 81 D. F. (avulso.).

“Nem hua pessoa do distrito da Bahia poderá levar às minas pelo caminho de Certão outras fazendas ou generos que não sejam gados, e querendo trazer outras fazendas as naveguem pela barra do Rio de Janeiro e as poderão conduzir por Taubaté ou São Paulo’. (87).

Essa proibição, entretanto, nunca pôde ser efetiva, porque contrariava as leis naturais que regem as trocas econômicas. Seria absurdo que, encontrando facilidades para os fornecimentos de gêneros pelos caminhos terrestres, ou através do São Francisco, fossem os baianos exporta-los pelos portos do Rio de Janeiro, Parati ou Santos, onerando-os com custosos fretes e demorando os fornecimentos que eram reclamados com urgência pelas populações mineradoras.

A vida nas minas, nos primeiros anos que sucederam descobertos seria praticamente impossível, sem os fornecimentos partidos do Recôncavo e, das zonas marginais do São Francisco, as quais ofereciam as carnes e as farinhas necessárias ao sustento dos mineradores, assegurando assim, a continuidade da indústria extrativa do ouro.

Apezar de fazer-se vital o fornecimento de gêneros por parte da Bahia, a legislação metropolitana foi inflexível na proibição do comércio direto dessa Capitania com as Minas. (88). As leis proibitivas visavam impedir os descaminhos do ouro, bem como o total descalabro dos enge-

(87) Regimento das Minas de 1702, apud Eschwege, “Pluto brasilienses” vol. I, pág. 175.

(88) Os Documentos Históricos registram sucessivas ordens e proibições ao comércio e comunicações das minas com a Bahia e Pernambuco. V. vol. XI, págs. 295, 303, 307, 313 V. também o Bando de Arthur de Sá e Menezes, in Ms. do Arquivo Nacional, Coleção Governadores do Rio de Janeiro, Livro XIII, f. 103 v.

nhos, no que se refere particularmente ao comércio de negros. Só era permitido aos mineradores, o comércio com as regiões do centro-sul, porque o ouro que se escoava pelos caminhos que iam ter ao Rio de Janeiro ou a São Paulo, podia ser quintado nas casas de fundição estabelecidas em Taubaté, São Paulo, Paratí ou Rio de Janeiro.

Contudo a onda de contrabando era irreprimível. Em 23 de Agosto de 1707, o Governador do Rio de Janeiro, D. Fernando Martins Mascarenhas de Lencastro, denunciou a passagem de grandes partidas de negros, boiadas e cavalos carregados de gêneros que entravam nas Minas, vindo da Bahia, sem pagar os direitos. (90) Diligência alguma era suficiente, para obstar tais descaminhos.

Disse o autor anônimo das "Informações sobre as minas do Brazil" que uma das razões pela qual se fazia impossível vedar o contrabando pelo caminho do sertão, era a qualidade dos moradores das minas e dos sertões, pois ordinariamente eram todos "tão absolutos que qualquer vaqueiro ou Paulista metido com a sua escopeta pelos matos daquelles sertões, nem todos os exercitos da Europa parece serão bastantes para o impedirem que entre e saya por onde quizer..." (91).

Paulistas e baianos, criadores, negociantes e mineradores, tangindos pela necessidade e pela avidez dos lucros, aliaram-se para fraudar toda essa artificiosa legislação proibitiva.

Só o comércio de gado era permitido, atendendo ao facto de que o mercado paulista ou o do Rio de Janeiro não se achavam em condições de abastecer de carne às cidades mineiras. E' o que vemos na carta do Governador Geral

(90) A. Tanuai, "História Geral das Bandeiras Paulistas", t. 90, pág. 401.

(91) Anais da Biblioteca Nacional, vol. LVII, pág. 159.

do Rio de Janeiro, dirigida ao Mestre de Campo, Domingos da Silva Bueno datada de 13 de Março de 1703:

“... mas a proibição da ordem de S. Mag. não se entende com o gado vacum porque este pode entrar...”.(92).

Quem viesse da Bahia, se não fôsse boiadeiro, não podia entrar nas Gerais. O boiadeiro devia notificar a sua chegada às minas, especificar exatamente o número de cabeças que trazia, e pagar os direitos de entrada, sob pena de pagar o triplo do valor das que ocultasse. (93).

O artigo mais importante do intercâmbio da Bahia com as minas, era o gado bovino. Os currais baianos exportavam para as Gerais boiadas e mais boiadas. Esse negócio era muito vantajoso para os criadores que tinham os seus currais ao longo do rio São Francisco. Chegou a afetar o fornecimento de carnes às cidades do Recôncavo. Estas perderam seus naturais fornecedores, em benefício dos habitantes das Gerais.

Antonil dá-nos notícia da concorrência entre tais mercados de consumo. (94).

Vendendo o seu gado na porteira do curral o criador estabelecido às margens do Rio São Francisco tinha, além dos preços mais elevados, a vantagem de economizar as despesas de transporte das boiadas além de paupar o tempo que perderia para atingir as cidades do Recôncavo, tempo êsse representado por meses e às vêzes por anos (95).

(92) Ms. do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Col. Governadores Gerais, 1. XIII, f. 103 v.

(93) Aristides de Araujo Maia, “Memória da Provincia de Minas Gerais”, in R. A. P. M., vol. VII, pág. 42.

(94) Antonil, “Cultura e Opulência do Brasil”. pág. 269.

(95) O autor anônimo das “Informações sobre as minas do Brasil” expondo as conveniências do caminho do sertão, assim se exprimiu:

A topografia da região favorecia a condução de boiadas para as minas. Os caminhos baianos, apesar de serem mais longos que os demais, em compensação eram mais suaves, mais largos, mais povoados, oferecendo por isso maiores comodidades aos que conduziam boiadas e cargas para as minas. (96).

Outro produto importantíssimo do comércio baiano com as Gerais, era o escravo. A exportação de negros da zona dos engenhos para as Gerais, foi rigorosamente proibida, sob pena de confiscação dos escravos encontrados, além de prisão e multa para os que os conduzissem. Havia postos de vigilância nas estradas rurais, para obstar o contrabando. Os navios que partiam da Bahia para o Rio de Janeiro ou para Santos, eram rigorosamente vistoriados. Qualquer vigilância, porém, era inútil. O contrabando de negros era irrefreável, como no-lo provam os documentos (97).

"O segundo motivo he a conveniência dos moradores do dito Rio de São Franco. dos Srs. das terras e dos gados que ha nos seus vastos sertões, nos do rio grande do Sul e mais confins daquelles distritos, os quais tanto mais distanciados se achão das praças da Bahia e de Pernambuco para donde tem o seu comercio, quanto mais conjuntos ficão as minas, com tão grandes avanços no seu trato unico dos gados que vendendo hum boy nas ditas praças por 3v. 4v ad suma 5v. nas minas o vendem por 15,20 e 30 octavas de ouro, com tão diversa comodidade que de algumas das ditas partes gastão dous annos para conduzirem as boyadas as ditas praças, por lhe ser necessario no caminho hum anno e para as minas as conduzem de um jacto em 15, 20, 30 e 40 dias conforme o sítio mais ou menos distante donde as tirão". Anais da Biblioteca Nacional, vol. LVII, pág. 159.

(96) "Informações sôbre as minas do Brazil". Anais da Biblioteca Nacional, vol. LVII, pág. 159.

(97) "Documentos Históricos" vol. XI, págs. 313, 343.

Os senhores de engenho, fornecendo braços para as Gerais, vendendo os escravos que estavam sobrando na indústria açucareira, mercê do decrescimento da exportação, encontraram nesse comércio uma forma de se refazerem economicamente.

Comboios e mais comboios de escravos foram levados dos engenhos para as lavras, a despeito de tôdas as proibições, atraídos pelos generosos pagamentos dos mineradores.

O conde de Sabugosa, em carta datada da Bahia, aos 23 de Agosto de 1730, assim retratou o fenômeno:

“Por causa dellas (as minas) se abandonão engenhos e muitas fazendas de canna e a lavoura de tabaco vendo a pouca sahida que tem os effeitos e a carestia a que subirão os escravos, não havendo homem branco que se queira sojeitar ao exercicio de feitor e a outros empregos, porque todos os que passão do Reyno vem com o sentido nas minas, para donde passão logo que chegão, ao que não descubro remédio, nem se lhe pode applicar providência pela largueza do certão...”. (98)

A princípio, os senhores de engenho desfaziam-se dos seus negros gostosamente, lucrando gordas somas nas vendas que faziam aos mineradores. Logo depois, lamentaram essas transações: é que o ouro do Brasil causou uma alta geral de preços nos mercados internos e externos. (99) O açúcar voltou a ser altamente cotado. Os gêneros alimentícios em geral, também subiram de preço em virtude do aparecimento do grande centro consumidor das Gerais e pela abundância do ouro. Os senhores de engenho e

(98) Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXXI, pág. 26.

(99) Roberto Simonsen “História Econômica do Brasil”, II, pág. 37.

os donos de fazendas, procurando intensificar a produção, lutando contra a falta de braços, maldiziam a concorrência de mão obra que lhes moviam as minas.

Há uma carta de D. Rodrigo da Costa, escrita na Bahia aos 27 de Maio de 1704, que descreve fielmente a situação de desespero em que ficaram os lavradores:

“Deus por quem é se lembre de nós porque só a sua divina onipotência nos poderá livrar de alguma invasão do inimigo e de se perder de todo no nosso tempo o Estado do Brasil pela falta de escravos, que se experimenta a respeito das Lavouras que muitos lavradores largam, por subirem ao galarim em preço os escravos: estes são os lucros que Sua Magestade tirou das minas que foi servido mandar abrir nos Sertões desta Capitania. . .” (100)

Antonil corroborou o testemunho acima:

“O irem para as minas os melhores generos de tudo o que se pode desejar foi causa que crescessem de tal sorte os preços de tudo o que se vende, que os senhores de engenho e os lavradores se achem grandemente empenhados e que por falta de negros não possam tratar do assucar, nem do tabaco, como fazião folgadoamente nos tempos passados, que eram as verdadeiras minas do Brazil e de Portugal. . .” (101).

Não foram os escravos os únicos objetos do contrabando baiano para as Gerais. Contrabandeavam-se largamente todos os produtos. Mesmo o gado bovino, cuja passagem para as minas era permitida, muitas vêzes era

(100) “Documentos Históricos” vol. XI, pág. 355.

(101) Antonil, “Cultura e opulência do Brasil”, pág. 261

ilegalmente introduzido nas Gerais, pelos boiadeiros que queriam furtar-se ao pagamento dos direitos de entrada. (102)

A Bahia compensava o fato de estar proibida de comerciar com as minas, com um melhor aparelhamento de comércio e melhores vias de comunicação do que os das Capitanias de São Paulo e do Rio de Janeiro.

O comércio de contrabando foi aos poucos se organizando. Era tal a soma de interesses que girou em torno desse comércio, que potentados em gado, senhores de fazendas, tropeiros e comboieiros de negros foram naturalmente se congregando, reunindo e associando, para resistirem melhor às ordens régias que ordenavam a confiscação de todo e qualquer artigo que passasse pelos caminhos do sertão baiano exceção feita do gado, desde que fossem pagos os direitos de lei.

Uma das maiores figuras do contrabando baiano foi Manuel Nunes Vianna que fazia parte de uma ampla organização de criadores de gado, marchantes, lavradores, comboieiros, negociantes e capitalistas. O grande caudilho não se limitava a introduzir nas Gerais, aliás sem pagar direitos, boiadas e outros produtos das fazendas que possuía nas margens do Rio São Francisco. Esperava também volumosos carregamentos que lhe eram remetidos do Recôncavo, pela importante sociedade de que era membro. Recebidos tais comboios, com eles marchava para o território das lavras, sempre acompanhado de grande escoltas armadas e dispostas a resistir às patrulhas que faziam a fiscalização nas estradas proibidas.

(102) Ms. da Biblioteca Municipal de São Paulo, Códice Costa Mattoso.

Existe interessante documento sobre as atividades de Manuel Nunes Vianna; é o edital de Borba Gato, ordenando seu afastamento das Minas, no interêsse do Real Erário:

“...sendo muy prejudicial a sua vinda a estas Minas pelo grande prejuizo que se segue a Fazenda Real todas as vezes que fas jornada para os currais da Bahia ajuntando e agregando a sy todas as peçoas que querem por aquella estrada desencaminhar ouro sem pagar quintos a S. Magde, que Ds. ge. seguindo-se de tudo tão damnosas conseqüencias a Fazenda Real e atendendo a ellas ordeno e mando ao capitão mor Manuel Nunes Vianna despeje estas Minas em termo de vinte e quatro oras com cominação de que não o fazendo se lhe confiscarão os bens será preso e castigado como o são os transgressores das leis, e todos aquelles que desencaminhão a Fazenda de S. Magde.” (103)

Manuel Nunes Vianna era, indubitavelmente, a mais prestigiosa figura do abastecimento das Gerais, pelos caminhos do sertão. (104). Mas, sendo êsse comércio proibido, era ao mesmo tempo o maior defraudador do fisco régio e, como tal, opunha-se a Borba Gato que representava o Real Erário. Vemos, por paradoxo, um paulista defendendo a causa reinol, enquanto que o português Nunes Vianna, mancomunado com outros portugueses e baianos, no fundo, defendia os direitos que tinham os mineradores de alimentar-se, vestir-se e comprar de quem quisessem, as cousas de que careciam.

(103) Ms. da Biblioteca Nacional de Lisboa, Arquivo da Marinha e Ultramar, apud J. Soares de Mello, “Emboabas”, pág. 74.

Os paulistas, entretanto, não ficaram à margem deste contrabando; não tinham nenhum motivo para fazer causa comum com o Real Erário. O autor anônimo das "Informações sôbre as minas do Brasil" mostra com nitidez a atuação dos paulistas nêsse comércio ilegal. E, percebe-se pelo seu testemunho, que havia mesmo conivencia entre representantes do Fisco (Borba Gato?) e os contraventores paulistas. (105).

Em torno da palpitante questão do contrabando baiano foi que surgiu o famoso edital de Borba Gato, proibindo a presença, nas minas, de Nunes Vianna. Essa foi a

(104) Luiz de Almeida Corrêa d'Albuquerque escreveu sôbre Nunes Vianna, aos 6 de Fevereiro de 1709, o seguinte:

"...por ser muito rico, fascineroso e intrepido por cujas razões he o que introduz nas minas muytas e grandes tropas da Bahia, para onde vay a mayor parte do ouro que ellas produzem, contra as ordens de S. Magde, e com grande prejuizo de sua real fazenda, porque não paga quintos..." Ms. da Biblioteca Nacional de Lisboa, Arquivo da Marinha e Ultramar, apud. J. Soares de Mello, "Emboabas" pág. 259.

(105) Nestes termos se expressou o autor das "Informações": "Ultimamente dentro das mesmas minas se fizerão goardas para empedirem as entradas e sahidas por este caminho nomeando-se para este effeito os Paulistas mais poderozos e de mayor nome que se achão nas ditas minas, rezoção que a prima face parece unica e efficaz para o intento; porém igoalmente se tem experimentado futil e de nenhum effeito, porquanto os mesmos goardas per sy ou por outrem mettem por este caminho nas minas os mais importantes comboyos e boyadas em ordem aos seus lucros; e quando elles não o fazem qualquer outro Paulista os manda ir em seu nome que basta para ninguem os empedir, certeza que tem tão infalivel os que vão para as minas que o passaporte que bus-

faisca que ateou o incêndio armado que se denominou "Guerra dos Emboabas".

* * *

O Regimento das Minas, de 1702, proibindo o comércio entre a Bahia e as Gerais, abriu apenas uma exceção para a passagem de gado.

A passagem de negros era rigorosamente proibida, para evitar-se a ruína total dos canaviais e engenhos. Esta proibição, porém, não prevaleceu por muito tempo, ou por ser impossível coibir o contrabando, ou por se constatar que a Bahia era o natural entreposto de importação de escravos africanos para as minas, ou por ser grande produtora de tabaco, artigo que servia de moeda no tráfico negreiro.

cão he procurarem saber o nome de algum Paulista e debaixo do titullo delle levão o comboyo ou comboyos tão seguros que a muitos succedeu tomarem-lhos e depois restituir-lhos com mayores avanços; e já se vio (não poucas vezes) boyadas tomadas pelos tais guardas, marcadas e largadas ao campo por conta da Fazenda Real tornarem-nas a juntar os mesmos que as tomarão e reporem-nas a seus donos por dizerem as levavão determinadas para tal e tal Paulista. Do que claramente se colhe que neste genero de goardas suposto lhe seja fácil fazerem tomadas nos comboyos e boyadas que entrão nas minas, os quais pela dificuldade de sua conducção não podem entrar occultos, contudo não o fazem pelo que mostra a experiencia dita: nem o hão de fazer pelo que insinua a razão, porquanto ou os Paulistas todos hão de ser guardas ou alguns delles, se o forem todos, todos hão de solicitar entradas dos comboyos e boyadas do Rio São Francisco, sem os quais não podem viver como abaixo se dirá; e se forem alguns, os outros que não o são hão de introduzir os comboyos e boyadas ou por via de respeito ou por força do poder" Anais da Biblioteca Nacional, vol. LVII, pág. 159.

O fato é que a proibição foi derogada por carta régia de 27 de fevereiro de 1711. (106). Dessa data em diante os negros podiam entrar nas minas pelo caminho do sertão, desde que não fossem escravos adidos aos serviços dos engenhos. Tal restrição era absolutamente infantil, dada a impossibilidade de ser observada. Praticamente, o que existia era a liberdade de introdução de escravos nas minas e, assim, negros da Bahia e de Pernambuco entraram em enxurradas nas Gerais, como no-lo indicam os documentos. (107).

Além de escravos e gado bovino e cavalariço, a Bahia forneceu às Gerais gêneros alimentícios, tecidos e outros

(106) "Documentos Interessantes", vol. 49, pág. 7.

(107) Há uma carta do Conde de Assumar ao Ouvidor da Comarca do Rio das Velhas, datada de Vila do Carmo, aos 20 de Março de 1721, que diz:

.... "Não puz nunca duvida que V. M. recebesse o ouro do contracto dos gados da Ba. o ouro dos quintos, as Rendas das passagens dos Rios e a dos 4800 rs dos negros do Sertão..." Ms. I. do Arquivo Público Mineiro, Códice 13, f. 26v.

Uma carta régia datada de 25 de Abril de 1739, confirma a passagem legal de negros pelos caminhos do sertão baiano, partidos de Pernambuco:

"D. João por graça de Deus Rei de Portugal e dos Algarves daquem mar, em Africa senhor de Guine, etc. Faço saber a vós Provedor da Fazenda Real da Praça de Santos que Estevão Martins Torres rematou no meu Conselho Ultramarino o contracto da saída dos escravos que do Pernambuco vão para as minas por mar e por terra por tempo de três annos que hão de principiar no primeiro de Janeiro de mil sete centos e quarenta com a condição de que serão obrigados os condutores dos escravos a apresentar os despachos que tirarem por onde conste o terem pago os direitos dos mesmos escravos..." "Documentos Históricos", vol. I, pág. 356.

produtos da indústria local, destacando-se os opulentos móveis de jacarandá.

A Bahia ainda funcionava como entreposto importador de artigos embarcados em Lisboa, de produção reinol ou de outras procedências. Pela Bahia (localizada mais próximo de Lisboa do que Santos e o Rio de Janeiro, e gozando por isto das vantagens dos fretes menores), entravam para as Gerais, espelhos ornados de ricas molduras, louças da Índia, panos de Damasco, tapeçarias das mais famosas fábricas da Europa ou do Oriente, variados artigos de produção portuguesa, inglesa, francesa, holandesa, etc. . .

Ao lado dos produtos ingleses, franceses e holandeses entrados legalmente na Bahia, através do entreposto de Lisboa, devemos constatar o contrabando intenso que se fazia diretamente através de navios daquelas nacionalidades que visitavam subrepticamente as praças marítimas do Recôncavo ou que, na costa da África, entravam em intercâmbio com navios baianos. (108).

Também no comércio com a África, para o escambo de negros, a Bahia desfrutava as vantagens da maior proximidade dos mercados negreiros (109).

Por todos êsses motivos, a Bahia gozou muito mais da opulência do ouro do que as modestas cidades vicentinas.

Pode-se dizer, como o fez Augusto de Lima Jr., que a Bahia pelo fornecimento do gado, escravos, objetos de luxo,

(108) A introdução de produtos europeus nas minas, através da Bahia, será estudada com maiores detalhes, ao focalizarmos o Mercado Europeu, ainda neste capítulo.

(109) O comércio de negros será estudado com maiores minúcias noutra parte deste capítulo.

mobiliário e artigos importados para as cidades das Gerais, foi meira na riqueza das minas. (110).

São as trocas avultadas e intensas que a Bahia manteve com as Gerais que explicam o fausto de suas magníficas igrejas do século XVIII, de arquitetura grandiosa, altares forrados de ouro, com verdadeiros tesouros em objetos litúrgicos.

O volumoso escoamento de ouro para a Bahia, em pagamento dos gêneros e produtos que circulavam, pelos caminhos do sertão, explica, também, a presença de uma verdadeira multidão de ourives em suas cidades, ocupadas em lurlilar o metal precioso.

A abertura do "caminho novo" que ligou o Rio de Janeiro às minas prejudicou bastante o intercâmbio da Bahia com as Gerais, principalmente no que se refere ao comércio de importação de artigos europeus e de escravos africanos.

Muitos anos decorreram, antes que o Rio de Janeiro, bafejado pela prosperidade que as minas gerais irradiavam estivesse em condições de rivalizar com a Bahia em povoamento, produção e aparelhamento econômico.

Todavia, se os efeitos do "caminho novo" custaram a se fazer sentir, nem por isso a decadência do comércio baiano com as Gerais pôde ser evitada.

Vilhena em suas Cartas, retratou a decadência do comércio baiano e relacionou-a estreitamente com a abertura do "caminho novo":

"O comercio hoje desta praça para Minas Gerais he muito diminuto, depois que o comum dos mineiros começaram a frequentar o Rio de Janeiro, distante 80 leguas da sua capital quando da Bahia lhes distava 300, com pouca differença. Consiste

(110) Augusto de Lima Jr., "Capitania das Minas Gerais", pág. 284.

este na exportação de bastantes escravos que o Rio não pode subministrar-lhes com a precisa abundancia; fazendas brancas e algumas de cor; armas e ferragens, polvora, chumbo; alguns molhados, chapus e algumas outras bacatellas e quinquilharias; a maior parte porem deste comercio he com Minas Novas e Jacobina (111)

Vilhena considerou, porém que em troca dêsses fornecimento ia para a Bahia muito pouco ouro, "a mayor parte por alto e algumas bestas muares que se encommendão" ... (112).

O comércio de importação das minas, concentrou-se quase todo no pôrto do Rio de Janeiro. Era por êle, também, que se excoava o ouro das minas gerais e os diamantes do Distrito Diamantino.

Com tal intercâmbio, a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro cresceu e desenvolveu-se tanto que, em 1763, reunia todos os elementos para poder roubar à Bahia a situação de Capital administrativa do Brasil. (112 A)

Mercado europeu

Focalizando o mercado europeu, quanto aos fornecimentos feitos às populações das Gerais, antes de mais nada, devemos assinalar a existência do monopólio de nosso comércio exterior, em favor de Portugal.

(111) Vilhena, "Cartas Soteropolitanas", vol. I, pág. 50.

(112) Vilhena, "Cartas Soteropolitanas", vol I, pág. 50. Ao tempo em que Vilhena escreveu suas cartas, já havia outros fatores intervindo na decadência do comércio da Bahia com as minas: a decadência do ouro das Gerais e a auto-suficiência das minas.

(112 A) — V. Ellis Jr., "O Ouro e a Paulistânia", pág. 281 e segs.

Em virtude do monopólio comercial realizado através de Companhias Privilegiadas, as grandes praças abastecedoras das Gerais, na Europa, eram Lisboa, Viana, Pôrto, etc. . . .

Entretanto, como era diminuta a produção portuguesa de manufaturas, Portugal funcionava mais como entreposto das outras praças européias do que como produtor. Era legalmente o ponto de passagem obrigatória de mercadorias de tôdas as procedências, destinadas ao Brasil.

Concentravam-se na Metrópole os artigos vindos das diferentes regiões do império português (louças e porcelanas, sedas e tapeçarias da Índia e da China). Também se armazenavam nos portos lusos os tecidos e utilidades da Inglaterra, França e Holanda, o ferro e o aço comprado aos suecos, hamburguêses e biscainhos, etc. . . . Tais artigos eram embarcados nas frotas e distribuídos pelos portos coloniais principalmente pelos que serviam às Gerais (Bahia, Rio de Janeiro e Santos).

A êsses artigos de várias procedências, juntavam-se os de produção metropolitana; alho, azeite, azeitona, bacalhau, nozes, sal, sabão, vinhos, aguardente, etc. (113).

Tendo sido Portugal o entreposto necessário de todo o nosso comércio europeu, auferia grandes lucros na importação das manufaturas estrangeiras que iam ser consumidas no Brasil; ganhava nas taxas alfandegárias que cobrava nos seus portos e nos portos coloniais; cobrava os direitos de entrada que pagavam os gêneros para penetrarem nas Gerais; impunha taxas para a passagem de rios e, por último, recebia os impostos das lojas e vendas que revendiam tais artigos.

(113) Códices "Balanças do Comércio", Ms. da Biblioteca do Instituto Nacional de Estatística de Lisboa, publicados na Revista "Documentos dos Arquivos Portugueses que importam o Brasil", n.º 16/17, 1946/47.

Portugal empanturrava-se com as taxas e lucros que a função de intermediário dos fornecimentos feitos às Gerais em particular e ao Brasil, em geral lhe, propiciava.

João Lúcio de Azevedo diz que, de cada cem libras aplicadas no negócio de importação de fazendas da Inglaterra para o Brasil, o fisco reinol absorvia sessenta e quatro em impostos diversos e, depois do terremoto de Lisboa, sessenta e oito. E conclui escrevendo: “Juntem-se os demais gastos: fretes, direitos de comboios, comissões e para as Minas o custoso transporte. Como havia de medrar a Colônia em regime semelhante e como não haviam de atrazar-se os devedores?” (114).

Se Portugal auferia grandes lucros como intermediário de nosso comércio europeu, qual não seria o lucro auferido por ingleses, franceses e holandeses? Em verdade o ouro colhido no Brasil, não ficava em Portugal, pois passava para as demais nações da Europa, em pagamento das importações.

Antonil, com sua habitual perpicácia, observou o fenômeno, logo no início do século XVIII, e, lamentando-o escreveu:

“E o pior he que a maior parte do ouro que se tira das minas passa em pó e em moedas para os reinos estranhos: e a menor he a que fica em Portugal e nas cidades do Brazil...” (115).

Dentre as nações européias, a que mais fornecimentos fêz ao Brasil, em geral, e às minas, em particular, foi a Inglaterra. Sem o fornecimento inglês, faltaria não só ao Brasil, mas também a Portugal, o que comer e o que vestir, disse Oliveira Martins, pois que “todo o ouro do Brasil pas-

(114) João Lúcio de Azevedo, “*Épocas de Portugal econômico*”, pág. 425.

(115) Antonil, “*Cultura e Opulência do Brasil*”, pág. 261.

sava apenas por Portugal, indo fundear em Inglaterra, em pagamento da farinha e dos gêneros fabris com que ela nos alimentava e nos vestia." (116).

Os ingleses dominavam comercialmente a praça de Lisboa, Porto, Viana, e outras. Através desses portos, dominavam o comércio brasileiro.

Todo o tráfico americano, na afirmativa de João Lúcio de Azevedo, estava em mãos dos comerciantes ingleses os quais, supriam o Brasil de fazendas e créditos, quer diretamente, quer por intermédio de seus correspondentes em Lisboa e Porto. (117).

Oliveira Martins, por sua vez afirmou que o português só sabia ser lojista, deixando todo o comércio exterior às mãos de estrangeiros, principalmente ingleses. (118).

Em 1717, só em Lisboa, contavam-se cerca de 90 casas de comércio inglesas. Os ingleses irritavam os lusos com sua técnica de comércio: vendiam aos importadores portugueses as mercadorias que deviam seguir nas frotas para o Brasil; em seguida, seus delegados acompanhavam as mesmas frotas e vinham vender, diretamente nas colônias, idênticas mercadorias e, logicamente, por menor preço, sendo, por isto, preferidos aos comerciantes portugueses (119).

Um alvará de Pombal, querendo evitar tais abusos proibiu, em 1755, que viessem ao Brasil esses comissários vo-

(116) J. P. Oliveira Martins, "Historia de Portugal", vol II pág. 151.

(117) João Lúcio de Azevedo, "Épocas de Portugal Econômico" pág. 422.

(118) J. P. Oliveira Martins, "História de Portugal", vol. II. pág. 151.

(119) O regimento das frotas estabelecia que varios navios de outras nacionalidades poderiam vir aos portos do Brasil, desde que incorporados às frotas e que tocassem em Lisboa na ida e na volta.

lantes (120). Era intenção de Pombal excluir completamente os ingleses dos lucros do comércio brasileiro. Os britânicos protestaram vivamente, invocando o Tratado de 1654 e o de 1661, por cuja letra podiam eles frequentar todos os domínios de Portugal e ter residentes nas principais praças de comércio (121).

O volumoso comércio legal dos ingleses com o Brasil, não excluía o contrabando, feito também em larguíssimas proporções. A Inglaterra não se contentava com receber o ouro das Gerais através de Portugal. A ambição de seus mercadores levou-os a procurar maior proximidade do importante mercado de consumo que era a Capitania das Minas Gerais.

Os documentos demonstram a importância do contrabando inglês, a frequência com que navios britânicos visitavam o porto do Rio de Janeiro e o da Bahia deixando fazendas e carregando ouro. Tal contrabando que era vantajoso para os habitantes da Colônia, (porque excluídos os lucros do intermediário português as manufaturas eram compradas por preços mais vantajosos), aos poucos foi se organizando, tanto na Inglaterra como no Brasil, e se aparelhando, com navios regulares, comissários, correspondentes, firmas organizadas, publicidade, etc. . .

A carta régia de 8 de Fevereiro de 1711, registra o contrabando inglês no pôrto do Rio de Janeiro e no da Bahia:

“Eu El Rey faço saber aos que esta minha Provizam em forma de Ley virem que sendo-me presente que na Bahia de todos os Sanctos foram

(120) Comissários volantes eram os mercadores que ficavam nos portos apenas o tempo necessário, para vender as mercadorias que possuíam.

(121) João Lúcio de Azevedo, “Épocas de Portugal Econômico”, pág. 439, e Gilberto Freyre, “Ingleses no Brasil”, pág. 75.

quatro Navios de guerra, quatro da India Oriental, todos Ingleses, e também outros ao Rio de Janeyro e que todos os ditos Navios nos ditos portos introduziram mercadorias da Europa e da India, tirando do Brasil muito ouro e Tabaco. Fuy servido rezolver que para evitar tam consideravel damno que se ordenasse aos Governadores das Conquistas não admittissem nos Portos delas Navios alguns Ingleses ou de outra qualquer Nação Extranjeira se nam hindo incorporados com as frotas deste Reyno..." (122).

Essa providência legislativa não surtiu o efeito desejado. O contrabando continuou cada vês em maior escala, feito quase que abertamente, sob as vistas das autoridades metropolitanas, e, muitas vêzes, com a sua conivência.

A carta régia, de 17 de Fevereiro de 1719, consignava que, depois da lei de 1711, com mais frequência do que nunca, os navios estrangeiros entraram em nossos portos e nela confessa o rei, que estava persuadido de que "não sucederão estes descaminhos se os Governadores não os dissimulassem..." (123).

A entrada de produtos britânicos nos portos brasileiros que serviam às minas, tomou feição escandalosa, pelo número de navios empregados nesse comércio, pela publicidade com que se efetuavam os negócios e pela cumplicidade de Governadores e funcionários das Alfândegas.

O Juiz de Fora, Balthazar da Silva Lisboa, em carta dirigida a Martinho de Mello e Castro, em 1739, fez a seguinte denúncia:

(122) Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXVIII, pág. 227.

(123) Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXVIII, pág. 232.

“Já levei à presença de Vossa Excellencia a copiosa entrada de contrabandos nesta Cidade, tendo entrado neste porto o anno passado trinta e dois navios estrangeiros, quasi todos inglezes, e neste anno sete embarcações inglezas, as quais tem introduzido um jamais visto giro dos ditos contrabandos, vindo até já muitas fazendas selladas com falsos sellos, e os officiais da Alfandega que são inteiramente inhabeis nos officios que occupam, não só pela falta de intelligência das fazendas, como pela infidelidade com que procedem; elles mesmos com as guardas militares que se mettem a bordo dão sahida aos desembarques e ao escandalo com que publicamente se vende nesta cidade, como Vossa Excellencia poderá ter cabal conhecimento...” (124).

Martinho de Mello e Castro, numa representação datada de 5 de Janeiro de 1785, mostrou a que extremo de regularidade e organização havia chegado o comércio direto entre a Inglaterra e o Brasil. Afirmou êle, que, anualmente, doze navios inglêses, sendo o menor de 500 a 600 toneladas, com 40 a 50 homens de equipagem cada um, e com artilharia proporcionada, vinham para o Brasil, carregados de manufatura. Na Bolsa de Londres, faziam-se seguros dos navios inglêses destinados aos nossos portos e, nas gazetas britânicas, anunciavam-se, com os nomes dos navios e dos capitães, as embarcações que estavam prontas para partirem rumo à costa brasileira. (125).

(124) “Correspondência de várias authorities”, R. I. H. G. B., vol. CV, pág. 264.

(125) “Documentos officiais inéditos relativos ao alvará de 5 de Janeiro de 1785”, in R. I. H. G. B., vol. X. pág. 213.

Declarou ainda Martinho de Mello e Castro, que os negociantes brasileiros, remetendo seus açúcares aos seus correspondentes em Lisboa, lhes recomendavam que, em retôrno, não mandassem fazendas da Europa e sim moeda corrente, por terem meios de obter tais fazendas por outras vias e a preços mais cômodos do que os que lhes impunha Portugal. (126).

Um súdito do rei de Portugal, Francisco José de Lima, ao viajar pela Inglaterra nos fins do século XVIII, ficou intrigado com a quantidade de ouro em pó, barras de ouro, pedras preciosas e páu-brasil que havia em todos os portos da Grã-Bretanha, principalmente em Londres e Liverpool. Indagando sôbre a proveniência de tais artigos próprios das colônias luso-brasileiras, constatou o contrabando público que se fazia com os portos do Brasil, possuindo os contrabandistas um completo aparelhamento de embarcações, commissários, correspondentes etc. De todos os fatos observados ofereceu denuncia, em carta dirigida a D. Rodrigo de Souza Coutinho, datada de Lisboa, aos 19 de Setembro de 1799. (127).

(126) "Documentos officiais inéditos relativos ao alvará de 5 de Janeiro de 1785", in R. I. H. G. B., vol. X, pág. 213.

(127) "Correspondencia de varias autoridades e avulsos", in R. I. H. G. B. vol. CV, pág. 71. Dessa denúncia transcrevemos o principal trecho:

"...de Londres, Liverpool e mais portos da Inglaterra sahem muitos navios e alguns armados em guerra com apparencia de hirem contra os francezes, mas na verdade carregados de fazendas, e outros com destino de hirem a pesca de baleia; porem em lugar das armações necessarias para aquele fim, vão carregados de fazendas de algodão, pannos, polvora &, havendo em Londres casa que tem mais de oito navios para este fim como a de João Bamess e outros.

Que estes navios, ou vão logo em direitura aos portos do Brazil, onde já tem correspondentes, que lhes tomam estas

Os principais produtos do intercâmbio inglês com os portos brasileiros, eram: trigo, bacalhau, panos de lã, objetos de metal e manufaturas diversas. (128).

Os francêses e holandêses também fizeram valiosos fornecimentos às populações mineradoras. Antonil mencionou a quantidade de "bugiarias" francêsas que corriam nas minas. (129).

A introdução de mercadorias francêsas e holandêsas nos portos brasileiros que serviam às Gerais, fêz-se quer indiretamente, pelo entreposto de Lisboa, quer diretamente, em caráter de contrabando.

Embora não tenhamos obtido provas concretas do aparecimento de navios contrabandista holandêses e francêses em nossos portos, parece-nos natural que tais embarcações tenham seguido o exemplo das inglêsas, pelos mesmos imperativos econômicos. A carta de Baltazar da Silva, já citada, menciona trinta e dois navios estrangeiros,

fazendas em troca das principais das nossas Colônias, fingindo para este fim arribadas forçadas; ou andam bordejando costa a costa, esperando por jangadas e sumacas que vem de diversos portos subalternos do Brasil, carregadas de pau da Rainha, ouro &, que trocam pelas mercadorias Inglezas.

Que tem chegado a cobiça de muitos Portuguezes ao excesso horrendo de andarem por Commissarios em semelhantes navios do Brazil para Londres e Liverpool a tratarem de comissões e remessas de fazendas com tanta franqueza e liberdade como se as fizessem com os seus proprios nacionais, sendo tão illicitas e reprovadas..."

(128) Interessantes detalhes sobre o comércio entre a Inglaterra e o Brasil, na segunda metade do século XVIII, encontramos no ofício que foi apresentado pelo Cônsul Geral da Grã-Bretanha ao rei de Portugal, em 1.º de Outubro de 1784, v. in R. I. H. G. B., vol. X, pág. 228.

(129) Antonil, "Cultura e Opulência do Brazil," pág. 217

“quasi todos ingleses” (130) e esse “quasi” nos dá margem para admitir a presença de navios daquelas nacionalidades.

Quanto aos navios holandeses ha um documento que registra preparativos de viagem de embarcação da Holanda, para fazer negócio no Brasil. É a carta régia de 23 de Maio de 1716, na qual o rei comunica ao Capitão General da Capitania de Pernambuco, que no Reino se tinha “noticia que em Olanda se estam preparando três Navios e carregando-se com muitas fazendas com intento de irem fazer negocio a um dos Portos do Brazil”: ... E o rei adverte que, no caso de ser escolhido o porto de Pernambuco, tomasse cautela em observar o disposto na lei de 8 de Fevereiro de 1711, que proibia tal comércio. (131).

O contrabando francês e holandês, de preferência se efetuava na Costa da África onde navios dessas nacionalidades entravam em contacto mercantil com navios brasileiros. E à sombra do comércio negreiro tôdas as espécies de gêneros e manufaturas holandesas, francêsas e mesmo inglesas inundavam os nossos portos. (132).

O ouro brasileiro que foi para a Europa, em pagamento dos artigos importados legalmente ou contrabandeados, somado ao que foi para o Real Erário, em pagamento dos vários impostos, causou fundas repercussões na economia internacional (133).

(130) Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXVIII, pág. 232.

(131) Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXVIII, pág. 230.

(132) “Documentos oficiais inéditos relativos ao alvará de 5 de Janeiro de 1785”, in R. I. H. G. B., vol. X pág. 213.

(133) Os efeitos do afluxo do ouro brasileiro, na economia europeia não foram devidos unicamente ao ouro das Gerais. Não devemos esquecer da produção das minas matogrossenses e goianas, que, embora diminuta comparada à produção das jazidas das Gerais, certamente reforçou os efeitos que o ouro das Gerais causou na Europa.

Alvaro de Sales Oliveira em artigo intitulado “Produção do ouro no Brasil”, atribuiu a seguinte produção a cada uma dessas regiões

O ouro do Brasil deu o primeiro impulso à formação dos grandes estoques desse metal e contribuiu para que fosse adotados como base única do sistema monetário em muitos países, notadamente na Inglaterra que adotou o monometalismo em 1816. (134).

A produção do ouro brasileiro que atingiu volume desconhecido desde a queda de Roma, afetou a economia dos países da Europa ocidental, produzindo uma alta geral de preços. (135).

Sombart, em sua obra "Le Bourgeois", atribuiu ao ouro brasileiro o aparecimento de uma nova etapa do capitalismo. Afirmou êle que sem a descoberta do ouro brasileiro, não teríamos tido o homem econômico moderno (136).

Portugal locupletou-se com o ouro brasileiro, de 3 modos: com a cobrança dos quintos, com a venda de produtos de sua fabricação ou de sua importação aos ricos mineradores e com outras rendas e taxas diversas, como os direitos que cobrava sobre os escravos e mercadorias que entravam nas minas, os direitos de passagem de rios e tantos outros.

Sabe-se que o século XVIII foi o século de ouro para a côrte portuguesa. A reconstrução de Lisboa, as sun-

mineradoras brasileiras (baseado em Echwege) R. I. H. G. S. P., vol. XXXVII, pág. 196).

	arr. do quinto arrobas	ouro etraído, já quintado — arrobas
Minas Gerais	7137	35.686
Goiaz	1842	9.212
Mato Grosso	621	3.107

Simonsen admite que, de tôda a produção de ouro brasileira, a produção de Minas Gerais representa cêrca de 70% ("História Econômica do Brasil, II, pág. 72).

(134) Simonsen, "História Econômica do Brasil", pág. 28 e 29.

(135) Idem, ibidem, pág. 14 e 34.

(136) M. Sombart. "Le Borgeois" págs. 386 e 384.

tuosas edificações, como o convento de Mafra e o Palácio das Necessidades, as prodigalidades feitas ao Vaticano, foram pagas com o ouro do Brasil. (136 A)

Mas, se Portugal auferiu proveitos do ouro brasileiro em muito maior escala locupletou-se a Inglaterra. Portugal, em verdade, reteve pequena parcela das riquezas metálicas que passaram pelos seus cofres. O melhor quinhão excoou-se para a Grã-Bretanha, em pagamento das importações e como um reflexo da política codificada no Tratado de Methuen.

A Inglaterra enriqueceu-se com o ouro das Gerais, quer recebendo-o através de Portugal, quer pelo comércio de contrabando feito nos portos subsidiários das minas. Acumulou, desta forma, vultosos capitais que, aplicados primeiramente no comércio foram mais tarde investidos em empreendimentos industriais.

Assim, nosso ouro deu à Inglaterra as condições de superioridade técnica, que lhe permitiram realizar a Revolução Industrial. Fortaleceu o sistema monetário inglês. Melhorou as condições sociais e políticas do povo britânico (137).

Aparelhando-se com técnica mecânica, os ingleses puderam ampliar e baratear sua produção, vencendo a concorrência estrangeira e levando à miséria outros países, como por exemplo a França cujas populações famintas pretenderam afogar em sangue seu sofrimento, escrevendo nas páginas da História os capítulos impressionantes da Revolução Francêsa. (173 A).

(136 A) — V. Ellis Jr., "O Ouro e a Paulistânia", pág. 226 e Paulo Prado, "Retrato do Brasil", pág. 97.

(137) F. W. Tickener, "História Social e Industrial da Inglaterra, pág. 516 e segs.

(137 A) — V. Sombart, "*Le Bourgeois*", Simonsen, "*Hist. Econ. do Brasil*", Ellis Jr., "O ouro e a Paulistânia" e Vanorden Shaw, artigos no "O Estado de São Paulo".

O mercado Platino

Os campos que bordejam o baixo Paraná e o Uruguai eram povoados de gado bovino, cavalari e muar desde o século XVI. Os muares eram produzidos em largã escala como indústria subsidiãria da mineração andina, pois eram os animais indicados para servir à região montanhosa onde se localizavam as minas de Potosi. (138).

Quando estas minas argentíferas entraram em decadência, as regiões platinas tiveram a felicidade de ver surgir um outro importante mercado consumidor de muares: as regiões auríferas das Gerais (139).

A concentração de grandes massa demográficas nas Gerais fêz com que convergissem, para os sertões de além Mantiqueira importantes correntes comerciais que levavam todos os gêneros de consumo exigidos por núcleo humanos ciosos e de alto poder aquisitivo. Ora, os transportes só poderiam ser feitos a lombo de burro ou pelo dorso humano, pela impraticabilidade dos caminhos, pelo acidentado do relêvo, e em virtude das condições técnicas dos transportes da época.

Além do volumoso transporte de artigos para o consumo, o estabelecimento da indústria extrativa de ouro e de diamante, exigiu muares para o transporte do metal e das pedras preciosas para os portos de mar, bem como para os serviços das minas.

A grande procura de muares fêz com que se alargasse cada vez mais a área de sua criação, que foi ganhado os

(138) Alice P. Canabrava, "O comércio português no Rio da Prata", pág. 161

(139) Alfredo Ellis Jr., "O ciclo do muar", in "Revista de História", Ano I, pág. 76.

campos de Viamão, Missões, Colônia do Sacramento, Montevidéo, Buenos Aires, Corrientes, Entre Rios, etc. . . .

Analisando-se o comércio desses animais de carga, não se pode precisar até onde tal comércio era nacional e onde começava a ser externo. É que nessa época as áreas da bacia do Prata não estavam totalmente definidas, quanto à nacionalidade. Durante o século XVIII, muitas pendências e mesmo guerras se travaram entre Portugal e Espanha, pela posse de áreas platinas contestadas.

Além do mais, a base desse comércio era o contrabando. Formavam-se grandes tropas de mulas, onde se confundiam as de procedência hispano-americana, com as de produção nacional.

A princípio, as bestas de carga seguiam por terra até Laguna e daí eram transportadas por mar, desembarcando em Santos ou no Rio de Janeiro. Foi em 1738, que o grande tropeiro Christovão Pereira abriu um caminho terrestre direto, pelo interior, ligando os campos do Viamão a São Paulo.

Os muares criados no Rio Grande ou nas províncias hispano-americanas, formavam tropas compostas de centenas e mesmo milhares de cabeças. Tomavam o caminho do Norte em Setembro ou Outubro, época em que os pastos estavam viçosos por causa da abundância de chuvas. Partindo do Rio Grande do Sul, à altura de Santo Antônio da Patrulha derivavam para oeste e passando o Rio das Antas, Vacaria, e rio Pelotas, tocavam em Lages, Tibají, Itararé e Sorocaba. (140).

Sorocaba era considerado o ponto terminal da jornada. Aí se realizavam as feiras das mulas, de Abril a Maio,

(140) Roberto Simonsen, "História Econômica do Brasil" vol. I, pág. 269 e Pierre Deffontaines, "As feiras de Sorocaba", in "Geografia", ano I. n.º 3, pág. 263.

feiras que se tornaram famosas em todo o território brasileiro.

De Sorocaba, os muares se distribuíam por toda a região centro-sul do país, passando a constituir a mola principal de importante indústria de transportes.

O comércio de mulas tornou-se tão volumoso que determinou considerável evasão de nosso ouro para os cofres da Espanha.

Tanto assim que o autor anônimo do "*Roteiro do Maranhão a Goiás*" clamou contra esse desvio de metal. (141).

A produção de mulas nos confins sulinos do país repercutiu fortemente na criação de cavalos da Bahia, Maranhão e Piauí que decaiu. Os criadores de equinos, sentindo-se prejudicados, fizeram uma representação de protesto ao Rei.

Não se fez demorar uma carta régia datada de 19 de Julho de 1716, verdadeiramente absurda, proibindo o comércio e o uso de muares.

"... Sendo-me presente que pelo costume que de annos a esta parte se tem introduzido no continente do Estado do Brazil de fazerem os moradores delle os seus transportes em machos e mullas, deixando por isso de comprar os cavalos;

(141) "*Roteiro do Maranhão e Goiás*", R. I. H. G. B., vol. 99, pág. 126:

"Não se pode duvidar que para conduções excedem as bestas muares aos cavalos, mas também ninguém duvidará que a utilidade que nas ditas conduções acham os mineiros servindo-se de bestas muares de Espanha deva ceder a utilidade do estado, o qual pede que não saia dele para mãos estranhas o ouro e que dentro de si mesmo se promova nos lugares mais convenientes, em quanto for necessário a criação deste genero tanto em uma como outra espécie."

de Sorte que se vai extinguindo a criação delles, por não terem sahida, em grave prejuizo de Meu Real serviço e dos criadores e Bem Commum dos lavradores dos sertões da Bahia, Pernambuco e do Piauhy. E attendendo ao que em nenhuma cidade, villa ou lugar do Territorio dos vossos Governos se possa dar despacho por entrada ou por sahida a machos e mulas. E antes pelo contrario, todos e todas as que nelles se introduzirem depois da publicação desta sejam irremissivelmente perdidos e mortos pagando as pessoas em cujas mãos forem achados os sobreditos machos e mullas, a metade do seu valor, para os que os descobrirem. Nas mesmas penas incorrerão as pessoas que de tais cavalgadas se servirem, ou seja em tranportes ou em cavallaria, ou em carruagens, depois de ser passado dum anno que lhes concedo para o consumo das que actualmente tiverem . . . ' (142).

A proibição, descabida e draconiana, não poderia prevalecer, porque contrariava imperativas leis econômicas. As regiões do centro e do sul do Brasil, respectivamente consumidora e produtora do gado luar, reagiram contra o absurdo protecionismo aos criadores do norte. A côrte viu-se obrigada a voltar atrás. Foram promulgadas as cartas de 22 e 24 de Dezembro de 1764, nas quais foi reconhecida a utilidade incontestada do luar e permitido o seu uso, desde que tais bestas de carga fossem criadas dentro dos domínios coloniais. Ao mesmo tempo ficou estabelecido, para que a criação de cavalos não declinasse inteiramente, que as fazendas deveriam criar também

(142) "Documentos Históricas". vol. II, pág. 293.

equinos, na proporção de 1/6 da produção de muares. (143).

Proibindo-se a entrada de muares oriundos das regiões hispano-americanas e intensificando-se a produção nacional, atingia-se o objetivo visado: evitava-se o escoamento do ouro das Gerais para mãos estrangeiras.

Todavia, atrás desse comércio de burros com as regiões coloniais espanholas, havia grandes interesses políticos, especialmente a posse da região fronteiriça, que só era povoada e frequentada por ser uma zona de criação de bovinos e muares.

Faltando o interesse econômico representado pelas transações em torno dos animais de carga, a fronteira se despovoaria, pois "não haverá homens tão cegos que queirão ir habita-lá faltando-lhe esta utilidade..." (144).

Além do mais, a supressão desse comércio para as regiões do Prata significaria um prejuízo enorme para a Capitania de São Paulo pois a principal atividade de seus habitantes era ir buscar muares à fronteira. Também para a Coroa, a medida redundaria em prejuízo; é que as bestas que vinham do sul pagavam várias taxas nos diversos registros por onde tinham que passar (145).

(143) Roberto Simonsen, "História Econômica do Brasil", vol. I, pág. 292, 293.

(144) "Documentos Intressantes", vol. XIX, pág. 45.

(145) Todos esses inconvenientes foram apontados no ofício que o Capitão General da Capitania de São Paulo, D. Luiz Antônio de Souza enviou ao Conde de Valadares em 13 de Novembro de 1769:

"Não posso deixar de por na presença de V. Ex. o quanto he prejudicial ao bem comum e aos interesses de S. Mje. o estabelecimento de fazendas de egoas e burros dentro dos Registos, especialmente na Capitania de Minas que V. Ex. governa.

O negocio mais limpo que tem esta Capitania de São Paulo he o dos animais que se vão buscar à fronteira de Viamão; neste tráfico lucrão os que tem dinheiro e o empréstão, ga-

A grande necessidade de muares nas Gerais e a política metropolitana de impedir que nosso ouro se evadisse para os cofres de Espanha, bem como as pesadas taxas que recaiam sôbre as bestas que vinham do sul, impeliram algumas regiões das minas a tentar a criação de muares.

D. Luiz Antônio de Souza, em carta dirigida ao Marquês de Lavradio, em 14 de Novembro de 1770, dá-nos testemunho do aparecimento de fazendas de criação de bestas, na Capitania das Minas Gerais:

“A V. Excia., como cabeça deste Estado lhe vou dar conta como o principal negocio desta Capitania he a compra das bestas que se vão buscar à Fronteira de Viamão, a passagem dellas e os Direitos que pagão nos Registros são a principal renda que tem a Provedoria de Viamão e a desta Capitania de São Paulo, e a assistência deste comercio he o que da exercicio ao maneyo dos dinheiros particulares, modo de vida aos que vem do Reino e que faz conservar a Povoação nas Fronteiràs e o trafico mayor destes habitantes. Toda estas grandes utilidades estão perdidas pela introdução que ha hum tẽmpo a esta parte se tem procurado fazer na Capitania de Minas de Burros e Burras

nhão os que vão comprar, utilizão-se os Fazendeiros que povoão a Fronteira, e nas passagens dos Registos pagão a S. Mje. consideraveis direitos. Tudo isto se perde com o estabelecimento das referidas fazendas dentro dos Registos, e em Minas, porque multiplicando-se com o tempo a producção hade cair o negocio que se vay fazer à Viamão, e não só perdem os direitos que se pagão a S. Mage. nos Registos, mas despovoarse-ha a Fronteira, pois não haverá alguém tão desesperado que queira viver naquelas partes faltas de necessario, exposto ao gentio e aos trabalhos da Guerra faltando-lhe o avultado lucro...” “Documentos Interessantes” vol. XIX, pág. 414.

para fundação de Fazendas de criação. Eu, antevendo esses notáveis prejuízos não só dos Vassallos, mas também dos Reais interesses de S. Mage. fiz prohibir as passagens destes animais nos Registros desta Capitania, mas não consegui nada porque prevalecendo ao interesse publico a conveniencia particular, tem dado os creadores de Minas em mandar passar os ditos Burros por mar e até mandal-os vir das ilhas. . .” (146).

Três anos depois, em ofício datado de 30 de Agosto de 1773, o Morgado de Matheus acusava a chegada de um navio do Reino, trazendo um lote de burros para as minas e apontava os prejuízos que já se notavam no comércio de mulas vindas do sul, por haver fazendas de criação nas Gerais, bem como a queda das rendas do Registro. (147). D. Luiz Antônio de Souza, não se cansava de escrever às autoridades hierarquicamente superiores para explicarlhes, que a introdução de muares nas minas significava o abandono das zonas de Viamão e Curitiba, e, além do mais, um desvio de atividade dos mineiros das lavras para a criação o que redundava na diminuição dos quintos.

Seus esforços foram dispendidos em vão, pois êle não conseguiu impedir o desenvolvimento da criação de muares na Capitania das Minas Gerais.

Não obstante, o comércio de burros de proveniência platina prolongou-se século à fora. E as bestas vindas do sul continuaram servindo ao transporte do ouro, dos gêneros e das manufaturas em tôda a região central do Brasil, ao lado das de criação local (148).

(146) “Documentos Interessantes”, vol. XXXIV, pág. 284.

(147) Roberto Simonsen, “História Econômica do Brasil” vol. I pág. 297.

(148) Cessado o ciclo do ouro, novas aplicações encontrou o luar; serviu ao transporte da produção açucareira da Baixada Fluminense e ao da produção do “pequeno ciclo de açúcar paulista”. Com o advento do

O comércio de bestas de carga teve importante consequência em nossa expansão geográfica, em direção ao Prata. Podemos afirmar, secundando a afirmativa do Prof. Alfredo Eilias Jr., e apoiados na documentação aqui apresentadas que um dos fundamentos de nossa expansão para o sul, foi a valorização do luar, provocada pela mineração.

Importante atuação teve o comércio de muares no desenvolvimento dos núcleos coloniais hispano-americanos de Buenos-Aires, Entre Rios, Corrientes, Uruguai, etc., que enriqueceram e prosperaram mercê do intercâmbio com os nossos tropeiros. Sem tal comércio, essas regiões teriam conhecido apenas a estagnação e a decadência, e possivelmente não teriam sido alçadas à dignidade de Vice-Reinado do Prata. (149).

Notáveis consequências trouxe para a Capitania de São Paulo êsse comércio de animais de carga de origem platina. Tendo sido a principal atividade dos paulistas, foi ao mesmo tempo uma grande fonte de riqueza. Grossas fortunas amealharam-se e foram empatadas na compra e venda de muares.

Essa excelente fonte de renda atraiu provedores para o Planalto paulista que, se sofrera, no comêço do século, considerável sangria causada pelo êxodo de seus habitantes para as minas, tornou-se mais tarde um centro de atração de individuos interessados em enriquecer-se no comércio de tropas.

À margem do caminho de tropas, surgiram, cresceram e prosperaram inúmeras cidades paulistas que serviam de

café, o luar foi utilizado no transporte da rubiácea, até ser substituído pelos vagões das vias férreas, que surgiram em 1875. V. Alfredo Ellis Jr., "O ciclo do luar", in "Revista de História," ano I, pág. 78.

(149) Alfredo Ellis, J., "O ciclo do luar" in Revista de História, ano I, n.º 1, pág. 78.

balizas na conquista do sertão. Dentre tôdas, destacou-se Sorocaba que conheceu uma fase de grande fastígio, mercê das feiras de burros que nela se efetuavam.

O comércio de bestas de carga principiou a decair com o advento da estrada de ferro, depois de 1875. A técnica fez com que fossem se tornando desnecessários (150).

E' preciso porém, notar que o mercado platino forneceu muares não apenas para servir ao abastecimento das Gerais, mas também para os transportes feitos a Goiás e a Mato Grosso. Portanto, as consequências que apontamos não são apenas resultantes do comércio com as Gerais, se bem que êste tenha sido o que mais pesou na balança, pelas suas proporções.

Mercado africano

O comércio de importação de escravos da costa da África durante todo o período colonial, atingiu cifras bem elevadas. Caio Prado Jr. calcula que, no fim do século XVII, o valor dêsse comércio correspondia a um quarto do valor total de nossa importação. (151).

Durante todo o setecentismo, as minas dominaram o mercado de escravos, por serem as principais consumidoras de mão de obra.

Desde que o ouro foi descoberto nas Gerais, o comércio negreiro sofreu uma comoção violenta, em virtude da maior quantidade de escravos exigidos, do alto preço que pagavam os mineradores, e da concorrência que as

(150) Alfredo Ellis, Jr., "Ciclo do luar", Revista de História, ano I, n.º 1, pág. 73.

(151) Caio Prado Jr., "Formação do Brasil Contemporâneo", pág. 230.

regiões mineradoras moveram às antigas zonas agrícolas do litoral.

Notou-se uma verdade “fome’ de escravos em todo o Brasil. E a convergência de negros para as minas, refletiu-se sob a forma de decadência, de ruína, de desolação sôbre as zonas agrárias.

Na Consulta do Conselho Ultramarino, feita em 1.º de Setembro de 1706, pareceu a todos os Ministros:

“... que todo o damno que padece o Brasil e que com o tempo pode crescer como vae mostrando a experiencia, procede da falta de negros, e de não bastarem os que se introduzem para a fabrica dos engenhos, cultura de tabacos e trabalho das minas, porque o maior interesse que tem nelles os particulares faz extrair para as mesmas minas os negros que havião de servir nas fábricas dos engenhos e dos tabacos e que o tempo tinha mostrado que não eram bastantes as leis e providencias que se tinha dado para evitar aquelle damno...” (152).

No parecer de Pereira da Silva de 12 de Fevereiro de 1738, há outro trecho significativo a respeito do prejuizo que causava à lavoura a concorrência que lhe moviam as minas gerais:

Ultimamente a carestia e a falta de escravos prejudica e deteriora muito aos moradores desta Capitania (Bahia) pela grande diversão e sahida que tem para a das Minas, em que se occupam mais de 150 mil...’ (153).

(152) Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXXIX, pág. 301.

(153) Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXXI, pág. 27.

No mesmo parecer, Pereira da Silva, testemunha que as minas não só determinaram a escassez de escravos nas zonas agrárias, mas também a alta de preço, pois de 40 até 50 mil réis porque antes se comprava cada um, passaram a ser vendidos por mais de 200 mil réis. (154).

Todavia, se a princípio a descoberta das minas teve uma repercussão nefasta sobre a produção agrícola, decorridos alguns anos, algumas zonas agrárias floresceram e prosperaram em função da necessidade de braços para a indústria extrativa de ouro e diamantes. Sobretudo a lavoura de tabaco ganhou novo alento em correlação com a grande importação de escravos para as minas.

Para trazer escravos da África, era preciso existir uma mercadoria intermediária que servisse de moeda. Essa mercadoria foi principalmente o tabaco (num plano secundário, encontramos a aguardente de cana, e, em planos insignificantes, o açúcar, os panos de algodão, as quinquilharias, missangas, espelhos, etc...)

As minas gerais, pelo grande consumo de braços e pelos altos preços que pagavam e sobretudo pela preferência pelo escravo "mina" dominaram de tal forma o mercado negreiro que provocaram a deslocação das correntes de tráfico.

No comércio com a Costa da Mina, o produto essencial para o escambo de negros foi o tabaco. Praticamente só trazia escravos da Costa da Mina quem levasse fumo. Há no tráfico de escravos "minas", portanto, um binômio iniludível: fumo-escravo.

Na Instrução dada ao Marquês de Valença por Martinho de Mello e Castro em 10 de Setembro de 1779, vemos a enunciação do binômio referido:

"He constante que o tabaco do Brazil he tão necessário para o resgate dos negros quanto os

(154) Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXXI, pág. 27.

mesmos negros são precisos para a conservação da America portuguesa. Nas mesmas circunscias se achão as outras nações que tem colonias; nenhuma dellas se pode sustentar sem escravos e todas precizão do nosso tabaco para o commercio de resgate . . ." (155).

A Bahia e Pernambuco, produtores da matéria prima essencial ao comércio de escravo "mina", foram se destacando como regiões importadoras de negros. Chegaram a dominar este comércio, que assim, se transformou em comércio nacional, com navios e capitais regionais. A concorrência inglesa francesa e holandêsa, na compra de escravos foi posta à margem e os próprios armadores de Lisboa viram-se preteridos no lucrativo escambo.

E' Martinho de Mello e Castro, na já citada Instrução ao Marquês de Valença, quem nos fornece elementos para considerar o caráter nacional do tráfico na Costa da Mina:

"Sem fazermos a menor reflexão nos gravissimos inconvenientes que podião rezultar a este reino, em deixarmos o comercio da Costa da Africa entregue nas mãos dos Americanos, lhe permitimos, particularmente aos habitantes da Bahia e Pernambuco, huma ampla liberdade de poderem fazer aquella navegação e negociar em todos os portos daquelle Continente, não nos lembrando de acordar ao mesmo tempo aos negociantes das praças deste Reino, alguns privilegios, graças ou isenções para que na concorrência com os ditos americanos nos referidos portos da Africa tivessem os portugueses a preferencia, da mesma sorte que a Capital e os

(155) Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXXII, pág. 437.

seus habitantes a devem sempre ter em toda a parte sobre as colonias e habitantes dellas.

Rezultou desse fatal esquecimento ou descuido, que havendo na Bahia e Pernambuco o tabaco, a geribita ou cachaça, assucar e alguns outros generos de menor importancia, proprios para o comercio da Costa de Africa e não os havendo em Portugal, com ellas passarão os americanos aquella Costa nas suas proprias embarcações e lhes foi muito facil estabelecer alli o seu negocio, excluindo inteiramente delle os negociantes das Praças do Reino..." (156).

O comércio entre a Bahia e Pernambuco, de um lado, e a Costa da Africa, do outro, era tão movimentado, que foi preciso uma medida legal, restringindo o número de embarcações que poderiam dedicar-se ao escambo de negros. Ordenou-se, então, que apenas 24 navios se dedicassem ao tráfico, saindo por turnos, tirando-se a sorte para determinar a precedência, de forma que, entre a saída de um e de outro, houvesse um regular espaço de tempo (157).

Tal medida visava impedir a concorrência de muitos navios num mesmo pôrto, o que encarecia o preço do negro e proporcionalmente desvalorizava os rolos de tabaco.

Mais tarde, por resolução do Conselho Ultramarino, de 5 de Março de 1756, permitiu-se interinamente o comércio livre na Costa da África, proibindo-se porém, que navegassem para lá navios grandes; só se permitia a navegação de navios pequenos e cada um não podia levar mais do que 3.000 rolos de tabaco.

(156) Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXXII, pág. 442.

(157) Resolução régia de 25 de Março de 1723, conforme se lê na Instrução de Martinho de Mello e Castro ao Marquês de Valença, in Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXXII, pág. 443.

Essa providência que visava a liberdade de comércio para todos os que quisessem negociar com escravos, pois extinguiu os monopólios das grandes firmas interessadas no tráfico do negro e que também pretendia inundar o mercado com escravos a preços baixos, produziu efeito contrário. É que a abundância de moeda-tabaco e a afluência de muitos navios aos portos africanos determinaram o encarecimento do negro, pelo excesso de procura.

Os comerciantes da praça da Bahia, representaram ao Rei sobre os prejuízos advindos dessa liberdade (157 A).

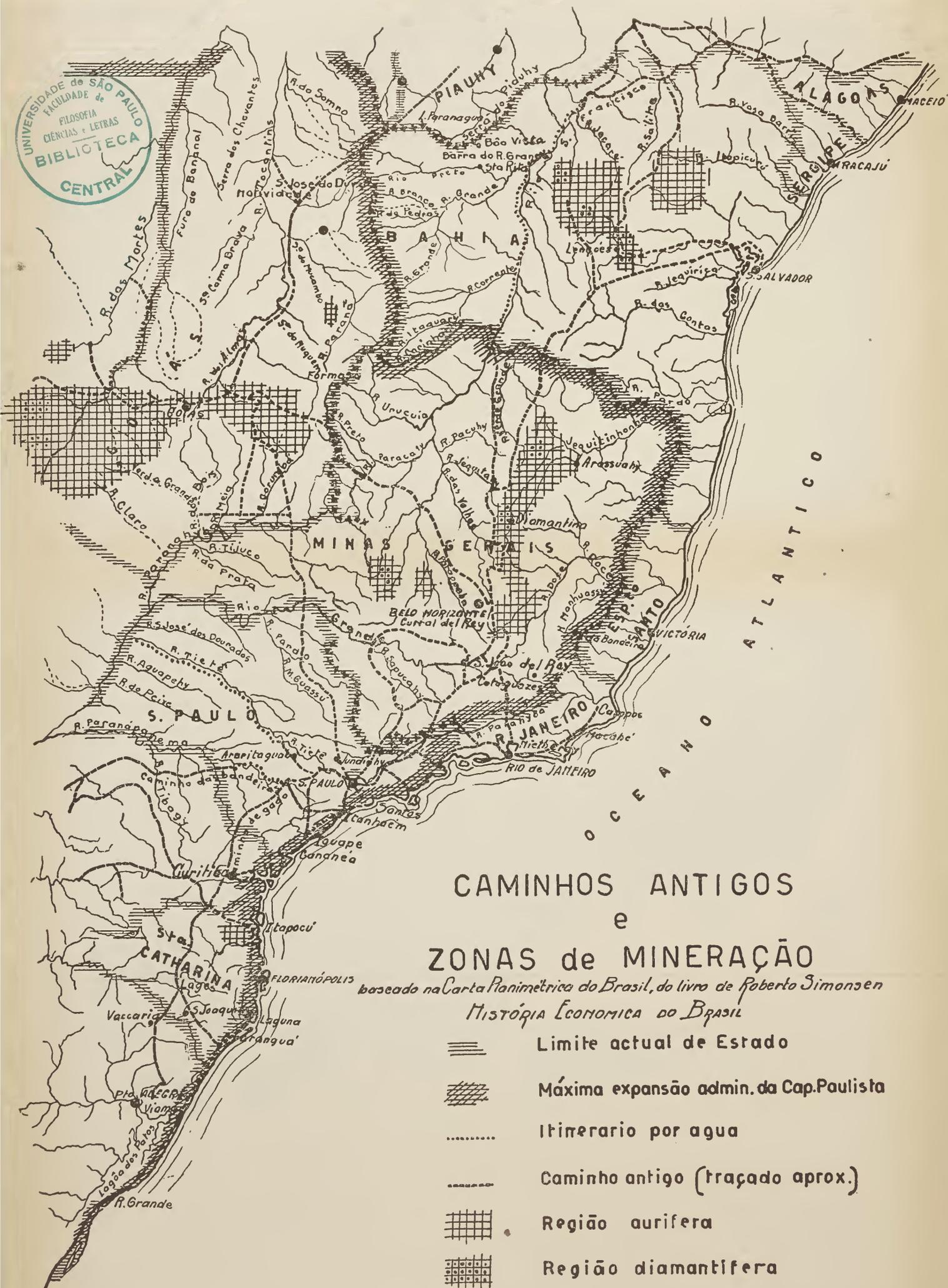
Os portos principais do comércio negreiro eram: Popó, Ajudá e Badagre.

De acôrdo com a carta do Dr. José da Silva Lisboa, de 18 de Outubro de 1781, não era preciso possuir grandes cabedais para o comércio negreiro. Uma bôa sumaca de 10.000 cruzados ou uma corveta de 20.000, permitia ao possuidor levantar dinheiro à taxa comum de 18%. Tal compromisso usualmente vencia trinta dias depois da chegada da embarcação ao pôrto.

Havia embarcações que traziam até 600 escravos, todos metidos no porão, pelo receio de que se sublevassem ou se lançassem ao mar, impelidos pelo desespero. A morte de

(157A) Na representação, sem data, provavelmente redigida em 1757, publicada nos Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXXI, pág. 239, os comerciantes baianos assim se expressaram:

“...só se poem na Real prezença de V. M. por ter-se conhecido não ser util a referida providencia para a conservação do comércio e dos habitantes daquelle pais, por ser meyo efficascissimo para arruinar os homens de negocio e prejudicar ao augmento da agricultura, por custar agora mayor preço hum escravo na Costa de Mina, em razão da pouca estimação que dão ao tabaco na dita Costa, pela multidão que nella tem introduzido os repetidos navios, custando agora 15 a 20 rolos o escravo que d’antes se vendia por 7 a 10 rolos...”



CAMINHOS ANTIGOS e ZONAS de MINERAÇÃO

baseado na Carta Planimétrica do Brasil, do livro de Roberto Simonsen
HISTÓRIA ECONÔMICA DO BRASIL

- ≡≡≡ Limite actual de Estado
- ▨ Máxima expansão admin. da Cap. Paulista
- Itinerario por agua
- Caminho antigo (traçado aprox.)
- ▣ Região aurifera
- ▤ Região diamantifera

Escala 1:10.000.000

muitos escravos na travessia Atlântica poderia causar a ruína do armador.

Em geral, porém, vinham os navios com suas cargas reduzidas por um número de mortes já previsto, mas não suficiente para influir nos avantajados lucros do negócio.

Traziam também algum ouro em pó, comprado furtivamente às tribos mineradoras e muitas manufaturas, de origem holandesa, francesa e inglesa que eram ilegalmente introduzidas nas alfândegas.

Em 1781, entraram na Bahia 15.000 escravos, estando ocupados em tal navegação mais de cinquenta embarcações, entre corvetas e sumacas. (158). Para tal comércio, cultivava-se tabaco nas visinhanças de Cachoeira e Moritiba. A produção total da Bahia era de 30.000 rolos, sendo que o de melhor qualidade era dirigido à Portugal e os fumos mais ordinários deviam ser destinados ao tráfico africano. (159).

O comércio intenso entre a Bahia e a Costa da África criou interessante laços de aproximação entre a capital da

(158) Carta do Dr. José da Silva Lisboa, advogado da Bahia à Domingos Vandelli, diretor do Real Jardim Botânico de Lisboa, em que oferece desenvolvida notícia sobre a cidade da Bahia, suas fortificações, clima, agricultura, indústria e comércio, in *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. XXXII, pág. 494.

(159) O tabaco baiano de primeira qualidade deveria ser enviado para Lisboa. Vemos entretanto, pela ordem régia de 9 de Setembro de 1743 (in *Anais da Biblioteca Nacional*, vol XXXI, pág. 78), que para o Reino se enviavam communmente tabacos ordinários, desviando-se os melhores para a costa da África. Os melhores tabacos, entretanto, não eram destinados aos negros, como verificamos pelo ofício do Marquês de Lavradio, de 1.º de Maio de 1768, que insere uma reclamação do Rei Daomê, sobre a má qualidade dos tabacos introduzidos no porto de Popó (in *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. XXXII, pág. 195). Podemos deduzir que o fumo de primeira era reservado aos holandeses, franceses e ingleses em pagamento das manufaturas que se contrabandeavam na costa africana.

Colônia e os empórios de escravos. Verdadeiros embaixadores manteve a Bahia no litoral africano, como o foram Felix de Souza, e Domingos Martins.

Recíprocamente, Daomê, rei da Costa da Mina, enviou embaixadas à Bahia, em 1750, em 1795 e em 1805. A embaixada de 1795, depois de avistar-se com o Governador da Bahia, D. Fernando José de Portugal, foi à Lisboa, levar mensagens de Daomê ao próprio rei (160) e (161).

(160) D. Fernando José de Portugal, em carta datada da Bahia, em 21 de Outubro de 1795, acusava a chegada de dois embaixadores do rei Daomê. Diz êle que, entrando em dúvida sôbre as formalidades que com tão singulares embaixadores devia praticar, consultou os livros da secretaria e lhe constou que em 1750, no tempo em que era Vice-rei do Brasil o conde de Atouguia, viera outra embaixada do mesmo rei.

D. Fernando José comunicou que mandou confeccionar compridas roupas de sedas para uso dos embaixadores para que pudessem apresentar-se dignamente, não só perante êle, mas diante do próprio rei de Portugal, pois que eram portadores de cartas dirigidas ao rei. (R. I. H. G. B. vol. XCIII, pág. 413).

Noutra carta, datada da Bahia, em 31 de Dezembro de 1796, o mesmo D. Fernando José de Portugal confirmava a estada dos embaixadores nessa cidade e queixava-se dos trabalhos que lhe ocasionaram os visitantes: "Persuada-se V. Excia. que não forão poucas as impertinências, grosserias e incivildades que sofri do embaixador." É que êste, portando-se com bem pouca dignidade, chegou a esconder-se numa embarcação, querendo viajar nela a todo transe. Por outro lado, os capitães de navio, temendo seus maus modos, recusavam-se a transportá-lo, pretextando estarem sobrecarregados. (R. I. H. G. B., pág. 419).

(161) Interessante é que o delegado africano que estêve em solo baiano, para estudar condições para o intercâmbio entre as duas margens do Atlântico, tencionava também casar-se com uma baiana.

O próprio rei, de Lisboa, ordenou que satisfizessem o desejo do singular diplomata; entretanto, não se efetuou o consórcio pelas razões que D. Fernando José de Portugal, expôs em uma carta, datada da Bahia em 31 de Dezembro de 1796:

Também o comércio de escravos entre o Rio de Janeiro e a Costa da África era importante, empregando-se neste escambo a aguardente e o açúcar como elementos de troca, bem como o ouro.

Desde que foi aberto, o "caminho novo", o Rio de Janeiro tornou-se um dos portos de maior utilidade para o fornecimento das minas. A Bahia sentiu a concorrência que lhe movia o Rio de Janeiro como entrepôsto de escravos. Os documentos mostram-nos a rivalidade que se estabeleceu entre as duas cidades portuárias, no fornecimento de escravos. D. Rodrigo da Costa, em carta datada de 20 de Junho de 1703, afirmava que os navios que vinham da África já nem sequer tocavam na Bahia e em Pernambuco, rumando diretos para o Rio de Janeiro (162).

Noutra carta, escrita dias após, relatava D. Rodrigo da Costa, que um Patacho que fôra a Loanda carregar escravos, não encontrára quem quizesse fornecer-lhe negros para a Bahia, reservando-os para os compradores que provinham do Rio de Janeiro, os quais pagavam melhores preços, e, além do mais usavam o ouro para as compras (163).

"Ainda que Sua Majestade me recommendou, em carta expedida por essa secretaria datada em 3 de Abril do presente anno, que proporcionasse ao embaixador todos os meios para cazar n'esta cidade, como pretendia, ou fosse com alguma preta, ou alguma parda, que quizesse contrair com elle o mesmo consórcio, não se efectuou o casamento por muitos inconvenientes que encontrei e pela variedade com que o mesmo embaixador me falava n'esta materia, na escolha de diferentes escravas, e de outras libertas, que não achei serem proporcionadas para esse fim." (R. I. H. G. B., vol. XCIII, pág. 419.)

(162) Coleção Ms. do Arquivo Público da Bahia, apud Luiz Vianna Fo. "O negro na Bahia", pág. 62.

(163) "Documentos Históricos", vol. XXXIV, pág. 249.

Quando o tráfico negreiro, porém, se concentrou especialmente na Costa da Mina, a Bahia e Pernambuco tomaram os primeiros postos no tráfico negreiro, por causa da necessidade extrema que havia de usar rolos de tabaco como moeda, sendo que a cultura de fumo era insignificante no Rio de Janeiro e importante naquelas regiões.

No Rio de Janeiro, posteriormente, também se desenvolveu a cultura de tabaco, como se constata pelos documentos. (164) Contudo o gênero principal usado na permuta de negros pelos armadores do Rio de Janeiro era a aguardente, como vemos pelo ofício do Desembargador José Feliciano da Rocha Gameiro de 28 de abril de 1798, e dirigido a D. Rodrigo de Souza Coutinho:

“Também me lembra que haveria um maior número de negros se a aguardente ou cachaça que forma o gênero principal da permuta na Costa de África se applicasse toda em remessa para aquelle continente, e não ficasse aqui tantas mil pipas infestando os nacionais...” (165).

Mais adiante:

“... é pois meu arbitrio para evitar um tão grande mal, que a dita cachaça seja toda transportada para fora, e muito principalmente para a África, para onde quanta mais vá, tanto mais se consome e mais negros vem...” (166).

(164) “Correspondência de várias autoridades”, R. I. H. G. B., vol. CV, pág. 88 e 95.

(165) “Correspondência de várias autoridades”, R. I. H. G. B., vol. CV, pág. 279.

(166) “Correspondência de várias autoridades”, in R. I. H. G. B. vol. CV, pág. 279.

Vemos portanto, que no comércio do Rio de Janeiro com a Costa da África, o binômio que prevalecia era pinga-escravo. Para a produção de tanta aguardente, especializaram-se algumas regiões do Rio de Janeiro, como a Ilha Grande (que possuía, no ano de 1798, 55 engenhos de cachaça); Paratí (com 100) e Tapacorá (com 60 engenhos). (167).

Os "tumbeiros" que partiam do Rio de Janeiro, iam buscar escravos, de preferência, em Angola, ou Benguela. O autor do "*Almanack Histórico da Cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro*", consigna para o ano de 1798 uma importação de:

3.609 escravos vindos de Angola
3.822 escravos vindos de Benguela. (168).

A importação de negros também foi feita por outros portos, como o de Pernambuco e o de Santos. Rodolpho

(167) No "*Almanack Histórico da Cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro*", composto por Antônio Duarte Nunes, em 1799, e publicado pela R. I. H. G. B., tomo. XXI, pág. 159, encontramos os seguintes dados estatísticos sobre a distribuição de engenhos de açúcar aguardente

	Engenhos de Assucar	Engenhos de água ardente
Irajá	32	4
Marapicú	57	11
Ilha Grande	32	55
Paratí	7	100
Inhomerim	8	3
S. Gonçalo	36	6
Tapacorá	65	60
Macacú	30	1
Cabo Frio	25	9
Campos dos Goitacazes	324	4
	—	—
TOTAL	616	253

(168) R. I. H. G. B., t. XXI, pág. 159.

Garcia, no seu artigo, "*A Capitania de Pernambuco no Governo de José Cesar de Menezes*", diz que de 1761 a 1770, foram introduzidos em Pernambuco 21.299 escravos. Afirma também que, de 1762 e 1775, extrairam-se para os mercados africanos dessa Capitania, 68.705 rolos e 212 magotes de fumo (169).

Dessa importação pernambucana, parte era para as necessidades das lavouras locais; o grosso, porém, da escravaria importada, destinava-se ao fornecimento das Gerais (170).

A importação de escravos pelo pôrto de Santos, também não era de desprezar-se como no-lo prova a carta régia de 6 de Março de 1728, dirigida ao Governador da Praça de Santos:

"...mas como no presente vão muitas embarcações com negros em direytura a esse porto e dahy se introduzem não só para a Capitania de Sam Paulo e Minas sujeitas ao dito governador, mas voltando pellas villas de Taubaté e Garatingueta se introduzem nas Gerais pello caminho velho que vay de Paraty, em grande prejuizo de minha fazenda... (171).

Roberto Simonsen, calculou em 600.000 o número de escravos importados para os trabalhos da mineração durante o século XVIII, (172). Chegou a êsse dado numérico partindo da produção total de ouro no século, atribuindo

(169) R. I. H. G. B., vol. CXXXVIII, pág. 535.

(170) "Documentos Históricos", vol. I, pág. 356.

(171) "Documentos Históricos", vol. XVIII, pág. 240.

(172) Roberto Simonsen, "História Econômica do Brasil" "Vol. I pág. 206.

a cada escravo a produção média de 200 grs. para homem-ano e a vida média de sete anos para cada escravo. (173).

Computando não só o trabalho das lavras, mas também os serviços de retaguarda nas regiões auríferas, avalia o mesmo economista, em 800.000 o número de escravos importados (174).

Essa mão de obra repartiu-se pelas minas de Goiás Mato Grosso e Minas Gerais.

Quanto à distribuição na zona aurífera das Gerais que é a que nos interessa mais de perto, sabemos pelas informações que nos foram legadas pelo Ouvidor Geral das minas, Caetano da Costa Mattoso, que houve épocas em que trabalhavam nas minas gerais mais de 100.000 escravos (175).

Assim, em 1735, havia nas minas 100.141 escravos, com a seguinte distribuição:

Vila Rica	20.863
Mariana	26.892
Rio das Mortes	17.400
Sabará	24.284
Serro Frio	10.702



(173) Roberto Simonsen, *"História Econômica do Brasil"*, vol. I, pág. 205. Parece a Mauricio Goulart, *"A escravidão no Brasil"* que nesses cálculos de Simonsen há certo exagero nos dois elementos básicos de apreciação. A média de produção fixada em 200 grs. para homem-ano seria muito elevada. Em compensação o cálculo da vida média do escravo, fixada em apenas 7 anos, muito diminuto. Diz ele que se a produtividade do escravo, fôsse por um prazo tão pequeno, seria economicamente ruinoso seu emprêgo nas lavras. Mas, como por um lado o exagero é no sentido de aumentar e no outro é no de diminuir, o resultado final que Simonsen apresenta é bastante razoável.

(174) Roberto Simonsen, *"História Econômica do Brasil,"* vol. II, pág. 90.

(175) Ms. da Biblioteca Municipal de São Paulo; códice Costa Mattoso.

Em 1738, a distribuição era a que se segue:

Vila Rica	21.012
Mariana	26.532
Rio das Mortes	15.096
Sabará	28.002
Serro Frio	8.116
Sertão	2.719

Apesar de termos dados estatísticos, comprovando que houve épocas em que trabalharam nas minas gerais mais de 100.000 escravos, não podemos deduzir daí que foi sempre tão elevado o número de braços utilizados na extração do ouro e do diamante. A média anual para o século tem que ser muito inferior, atendendo ao período de diminuta importação de mão de obra correspondente ao esgotamento das jazidas.

De qualquer forma, dêsse volumoso tráfico negreiro, para sustentar o trabalho da mineração, decorreram consequências importantes. Além das de carácter demográfico-social, consubstanciadas na formação de um denso núcleo populacional, fortemente pigmentado, no centro do Brasil temos ainda importantes consequências de ordem económica, tais como:

1ª) o largo incremento da cultura do tabaco na Bahia e em Pernambuco (e, em escala menor, no Rio de Janeiro) para o escambo de negros na Costa da Mina;

2ª) o desenvolvimento dos canaviais e a consequente multiplicação de engenhos de aguardente na Capitania do Rio de Janeiro, para o comércio negreiro com a Angola e Benguela;

3ª) o desenvolvimento da navegação;

4ª) o aparecimento de um comércio nacional tendo como fundamento o escravo, produzindo fortu-

nas nacionais e representando largo emprego de capitais manejados por homens do Brazil Colonial.

À margem do comércio negreiro, havia importantíssimo intercâmbio de fazendas européias que, negociadas na margem oriental do Atlântico, eram introduzidas, sob a forma de contrabando, nas alfândegas da Bahia e de Pernambuco.

Assim havia na Costa da Mina, dois diferentes ramos de comércio: um lícito e descoberto que consistia no resgate de negros, e outro ilegal, mas não menos importante, que consistia na compra de toda espécie de manufaturas européias, a despeito do monopólio da Coroa e à sombra do escambo negreiro.

Os armadores nordestinos, dominando o comércio africano, por possuírem o tabaco, não se contentavam com negociar com os régulos das tribos indígenas e compra de escravos.

Entabularam também negociações com os holandêses, francêses e inglêses que frequentavam aquela costa. Sequiosos de tabaco, para poderem adquirir escravos com a única moeda que realmente valia na Costa da Mina, aquêles estrangeiros vendiam aos nossos nacionais os produtos de sua indústria. Em troca obtinham fumo.

O comércio, assim, era duplamente rendoso. Aumentava cada dia o número de navios que a êle se entregava. De tal modo se atropelaram os armadores e tais tumultos causaram na Costa da África no entrechoque da ambições desenfreadas, que foi necessário uma medida régia restringindo o número das embarcações que podiam navegar em direção ao continente negro (23 de Março de 1723).

O alvará de 30 de Março de 1756, restabeleceu a liberdade de comércio na costa da África, mas somente

para navios de pequena tonelagem, não podendo levar cada um mais do que 3.000 rolos de tabaco em cada viagem.

Mas essa restrição era comumente burlada. Cada embarcação levava para a África o maior número possível de rolos de fumo. Além dos 3.000 permitidos, levavam por vezes até 1.500 a mais, além de ouro lavrado e moeda corrente. (175). E' que todo o fumo que se levasse era pouco, para adquirir-se não apenas negros como manufaturas europeias.

Nos meados do século XVIII êsse duplo comércio ganhara grande importância. Organizara-se uma engrenagem mercantil complexa onde os mais variados interesses se associavam harmônicamente. À margem do comércio legal, realizava-se o contrabando, no qual os capitães de navios, os capitalistas, os negociantes se acumpliciavam. Não faltou aos interessados a conivência das autoridades e oficiais da Alfândega.

A mesa da Inspeção não trepidava em permitir que os melhores tabacos se encaminhassem para a África sob denominação de "inferior", enquanto que para Lisboa frequentemente se encaminhavam fumos de terceira categoria e o refugo da produção. (176).

Muitas vezes os próprios oficiais da Mesa eram interessados no comércio africano de escravos e de fazendas europeias. Houve o caso de um guarda-mór da Alfândega ser negociante publico daquela costa. (177).

Tais facilidades fizeram com que se relaxassem as precauções dos negociantes. Vendiam-se as fazendas con-

(175) Instrucção de Martinho de Mello e Castro ao Marquês de Valença, in *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. XXXII, pág. 443.

(176) Ordem régia de 9 de Setembro de 1743, in *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. XXXI, pág. 78.

(177) Instrucção de Martinho de Mello e Castro ao Marquês de Valença, in *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. XXXII, pág. 444.

trabandeadas com a maior publicidade. Os armazens da Bahia estavam abarrotados de manufaturas européias e dessa cidade se derramavam tais produtos pelas cidades mineiras.

Consta que o Conde de Azambuja, Governador da Bahia, recebendo denuncia do escandaloso contrabando, ordenou que se confiscassem tôdas as fazendas estrangeiras, sujeitas a sêlo, que se encontrassem sem êle, nas lojas. Num só fiscalização, recolheram-se cêrca de 58.211 peças dentro da cidade (178).

Continuaram as buscas, não só nas lojas mas também em navios recém-chegados da Africa. O resultado era sempre o mesmo: ao lado da carga humana, as embarcações chegavam atulhadas de fazendas inglêsas, holandêsas e francêsas.

Os negociantes, os mestres e capitães de navios, postos à descoberto em semelhantes negociatas, não sabendo como se desculpar, alegaram que sofriam violências na costa da Africa, da parte dos holandêses, francêses e inglêses e que sob coação, eram obrigados a adquirir suas manufaturas.

Em vários documentos, aparecem-nos os capitães e mestre dos navios como as vítimas inocentes de inomináveis atentados. À força eram obrigados a trocar fazendas européias por tabacos. Para não jogá-las ao mar (que tristeza!) introduziam-nas nos portos brasileiros (179).

(178) Instrução de Martinho de Mello e Castro ao Marquês de Valença, in *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. XXXII pág. 444.

(179) Temos em mãos os autos do depoimento do Capitão Francisco Antonio Etre, tomado na Bahia em 30 de Março de 1767, no qual se relatam minuciosamente as "violências" a que eram submetidos os armadores que buscavam a costa da África para permuta de negros:

"...disse que êle (Francisco Antonio de Etre) como todos os mais Capitães que seguem a carreira da costa da Mina

Há um officio do Dezebargador Gervasio de Almeida Paes datado da Bahia, aos 4 de Fevereiro de 1783, que refere que "os contrabandos que vem pela Costa da Mina são certissimos e nenhum navio desta negociação deixa de

para poderem tomar os portos da sua negociação por causa das correntes das agoas serem grandes para o sul e leste, carecem de hir tomar a altura do cabo de Palmas para d'ali irem descaindo pela Costa e nesta altura do Castelo da Mina e em outros sitios se encontrão de ordinario com os navios Olandezes e alguns Inglezes que estão negociando os quais os abordão e como os que saem desta America para aquella negociação só levam 30 e tantas pessoas de equipagem ordinaria e meia duzia de espingardas pouco mais ou menos, com huma duzia de catanas ao muito para evitar o levantar dos captivos e sem mais artilharia que alguns canhões de limitado calibre, para as salvas, e como não tem fôrça para rezistirem se sujeitão a violencia que os ditos Estrangeiros lhe fazem de lhe tomarem tabacos a troca de fazendas que lhe querem dar para com elles fazerem melhor o seu negócio naquelas paragens dos seus Dominios em que os Portugueses não entrão e são communs às ditas Nações, assim como também à Franceza e à Dinamarqueza, e recebida esta troca violenta succede que nos portos do seu destino achão outros navios estrangeiros com a mesma fazenda em abundancia, de forma, que fica impossivel aos Portugueses darem sahida à que receberão, e trazendo-as para a Ilha do Principe e Santo Thomé de ordinario lhe succede o mesmo por terem nellas com mercio os referidos Estrangeiros, e por isso ficão obrigados a botarem-nas ao mar ou trazerem-nas para os portos da America, sem embargo de serem vedados para a sua introdução e succedendo a elle testemunha em abril do anno passado de 1776 trazer fazenda bastante da referida na Corveta N. S. da Guia, Santa Rita e S. João Nepomuceno de que elle testemunha he Capitão e de novo chegando ao Rio de Janeiro talvez pelas considerações acima, fazendo-a metter na Alfândega por alguma malsinação que se fizera, lhe dera o Juiz da mesma Alfandega despacho pagando os di-

os trazer". (180). Afirma entretanto, o missivista que se apurou nas devassas efetuadas, que os estrangeiros obrigavam violentamente os portugueses a trocarem manufaturas por tabacos, apoiados por navios de maiores forças, e que a troca, fazendo-se pela lei do mais forte, favorecia o estrangeiro que dava aos seus produtos o valor que queria, não tendo o mais fraco a liberdade de conservar o seu tabaco, gênero que lhe trazia maiores interesses. Diz ainda que os armadores não tinham lucro algum nas fazendas que recebiam, por serem elas trazidas em quantidade, por navios do Reino...

reitos de 12 1/2 por cento que satisfizeram..." Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXXII, pág. 166.

O provedor da Alfândega, Rodrigo da Costa e Almeida, em ofício dirigido a Martinho de Mello e Castro, corroborou o testemunho acima citado (Não sabemos se foi conivente no mesmo crime):

"De tempos a esta parte são constrangidos pelos Inglezes e principalmente pelos Olandezes na Costa da Africa Ocidental os Capitães e mais comissários das embarcações portuguezas, que vão negociar naquelle continente os escravos, que para este transportão a troco de tabaco em que consiste e he a maior e melhor parte da carga que levão, a comprarem fazendas brancas e outras suas que de necessidade trazem para o Brazil, por não haverem naquella Costa nem nas Ilhas do Principe e S. Thomé, por onde passam de ordinario por escala, quem as compre, por abundarem as mesmas introduzidas pelos ditos e mais estrangeiros. Desta infração resulta serem reprezadas nesta Alfândega, onde se achão muitas, a que tenho duvidado dar despacho, porque por huma parte contemplo prohibidas pelo alvará de 8 de fevereiro de 1711, do qual offereço copia, pois tanto he negociar com os ditos nestes portos, como nos da costa da Mina, sendo transportados para esta Cidade no que não pode deixar de padecer uma grande queda o comercio destes generos..."

(180) Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXXII, pág. 529.

Por trás dessas alegações de violência, é possível que existisse alguma coisa de real. O próprio Martinho de Mello e Castro reconhece, em carta datada de 5 de Janeiro de 1785, que as alegações em parte, eram verdadeiras. Considerou êle que os holandêses impuseram aos comerciantes luso-brasileiros que frequentavam a costa da Africa, "um jugo tão intoleravel e tão injurioso, que até agora não ha exemplo que outra alguma nação exceto a portugueza se submetesse a suportar". (181).

Na Instrução dada ao Marquês de Valença, confirmou Martinho de Mello e Castro, a existência de violências, da parte dos holandêses. (182).

Todavia, concluiu o judicioso Conselheiro:

"... he certo que no todo não hé a violencia dos Holandezes, mas a ambição, a fraude, a prevaricação dos negociantes da Bahia, a principal causa de trazerem aquelle porto as ditas fazendas, as quais se se admitissem a despacho, seria o mesmo que acordar-se aos inglezes, francezes e holandezes hum comercio franco pelos portos de Africa, entre aquellas nações e os dominios portuguezes do Brazil, sem intervenção alguma do Reino de Portu-

(181) "Documentos Officiais Ineditos relativos ao alvará de 5 de Janeiro de 1785", in R. I. H. G. B., vol. X, pág. 213

(182) "Os Hollandeses, não satisfeitos de obterem dos americanos o referido tabaco a troco de fazendas, por meio do comercio, e animados do desamparo com que deixamos aquella importante navegação, e do pouco caso que faziamos della, entregando-a nas mãos dos ditos americanos, entrarão a exigir delles um tributo de 10%, a determinar-lhes os districtos em que havião de commerciar, prohibindo-lhes os melhores e a confiscar-lhes as embarcações se os encontravão em qualquer parte daquella Costa, antes de hir ao Castello da Mina pagar o referido tributo" "Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXXII, pág. 443.

gal, contra a regra fundamental geralmente estabelecida entre todas as nações que tem colonias... (183).

A nós parece evidente que tal contrabando era deliberadamente procurado pelos negociantes nacionais. Se alguma violência havia, os lucros eram suficientemente gordos, para que, com os olhos nêles, se arriscassem navios, capitais e carregamentos de tabacos. Ninguém iria arriscar grossos cabedais e pôr-se a mercê de violências para ter prejuizo.

Na verdade, se prejuizo havia, era no comércio de fazendas estrangeiras através de Lisboa. Tais manufaturas, oneradas pelos lucros dos intermediários metropolitanos e pelos direitos alfandegários, não podiam ser vendidas pelo mesmo preço que as adquiridas diretamente dos ingleses, holandêses, e francêses.

(183) Anais da Bibioteca Nacional, vol. XXXII, pág. 444.

CAPÍTULO IV

OS TRANSPORTES DOS GÊNEROS, UTENSÍLIOS E ESCRAVOS

Os caminhos terrestres e fluviais. As rotas atlânticas. Os agentes do transporte. Os meios de condução. O tropeiro.

Os gêneros reclamados pelas populações da Gerais e produzidos pelos diferentes mercados abastecedores que formavam a retaguarda econômica das minas, atingiam a região por diferentes caminhos: os caminhos paulistas os do Rio de Janeiro e os baianos.

Os caminhos paulistas para as Minas

Os gêneros paulistas despejavam-se nas minas por três vias diferentes: a que transpunha a Mantiqueira pelo vale do Camanducáia; o caminho que passava por Mogi Mirim e o que se utilizava da garganta do Embu (V. o anexo B pág. 122 A).

Este último, segundo Antonil, era, dentre todos, o mais frequentado (184). Seu roteiro era o seguinte: partindo-se de São Paulo, passava-se pela Penha, Taquaquicetuba, Mogi das Cruzes, Laranjeiras, Jacarei', Taubaté,

(184) Este caminho é conhecido sob a designação de "caminho-velho".

Pindamonhangaba e Guaratinguetá. Aqui encontrava-se o pôrto ou passagem de Hepacaré ou Guaypacaré (hoje Lorena). e transpunha-se a serra pela garganta do Embau'. Vencida a cordilheira, o caminho bifurcava-se indo um dos ramos para as minas de Ribeirão do Carmo e Ouro Preto, e outro para as minas do Rio das Velhas. (185).

O segundo caminho paulista era o que seguia por Atibáia, Bragança, Extrema e transpunha a serra da Mantiqueira pelo vale do Camanducaia. Êste foi o caminho que teriam seguido Fernão Dias Paes e D. Rodrigo Castello Branco em suas memoráveis jornadas aos sertões dos Cataguas. (186).

O terceiro caminho era o que passava pelo vale do Mogi Guaçu e Morro do Gravi. Êste era o caminho chamado dos Guaianazes, e seu roteiro correspondia aproximadamente ao traçado atual da Estrada de Ferro Mogiana.

As penetrações paulistas em terras de além Mantiqueira precederam de muito a descoberta do ouro. Desde o século XVII que os paulistas haviam estabelecido ligação entre seus vilarejos e os sertões do São Francisco. Tal via de penetração saía de Pinheiros, rumava para o Norte, passava à leste de Jundiá, e enveredava na direção do Rio Grande. Saltado êsse rio, procurava a Serra das Vertentes e daí ganhava o Rio São Francisco. Era conhecido pelo nome de "Caminho Geral do Certão", e por êle seguiram

(185) Antonil, "Cultura e Opulência do Brasil", pág. 238, e Basílio Magalhães, "Documentos relativos ao bandeirismo paulista", R. I. H. G. B., vol. XVIII, pg. 434.

(186) Há dúvidas sobre qual teria sido o itinerário realmente seguido por Fernão Dias Paes. A. Taunay afirma que ninguém conseguiu até hoje demonstrar, de forma irretorquível, se Fernão transpôs a Mantiqueira pela garganta que fica nos arredores de Bragança ou pela Garganta de Embaú. (Curso de Bandeirologia, Conferência: "O bandeirismo e os primeiros caminhos do Brasil", pág. 10).

Mathias Cardoso, Domingos Jorge Velho, Manuel Alvares de Moraes Navarro e Francisco Dias Siqueira em suas heróicas jornadas ao nordeste (187).

Tal caminho deveria forçosamente ser bastante impreciso, e multiplicar-se em numerosos trilhos que depois se fixaram nas estradas descritas por Antonil.

Quanto ao tempo gasto e à forma de fazer-se a viagem para as minas, informa Antonil que gastavam os paulistas para atingir a região dos Goitacazes, pelo menos dois meses, isso porque não marchavam "de sol a sol, mas até o meio dia; e quando muito até huma ou duas horas da tarde: assim para se arrancharem como para terem tempo de descansar e de buscar alguma caça ou peixe, aonde há, mel de páu e outro alimento". (188).

Caminhos do Rio de Janeiro para as minas

O primeiro caminho que ligou o Rio de Janeiro as Gerais foi uma via semi-marítima, semi-terrestre que se chamou "caminho velho do Rio de Janeiro", em oposição ao "caminho novo" que se abriu mais tarde.

O roteiro do "caminho velho do Rio de Janeiro", era o seguinte: da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro ia-se por mar até o pôrto de Parati; desembarcava-se nesse ancoradouro e, por terra transpunha-se a serra do Mar, atingindo-se a cidade de Taubaté. Nesta cidade o "caminho velho do Rio de Janeiro", entroncava-se com o caminho velho paulista, continuando por Pindamonhangaba, Guaratinguetá, passagem de Hepacaré, Garganta do Embau, etc.

(187) A. Taunay, "História Geral das Bandeiras Paulistas", t. III págs. 301, 348 e segs.

(188) Antonil, "Cultura e Opulência do Brasil" pág. 238.

Esse caminho do Rio de Janeiro além de ser aspero e longo, tinha outro grave inconveniente: parte do trajeto era feito por mar. (189). Assim, o ouro vindo das Gerais e chegado ao pôrto de Parati tinha que percorrer um bom trecho do oceano, antes de chegar aos cofres da Capital da Repartição Sul, correndo risco de ser pilhado pelos piratas que, nessa época, constituíam verdadeiro flagelo à navegação portuguesa.

Tais perigos e inconvenientes levaram as autoridades metropolitanas a cuidar da abertura de um caminho novo que fizesse a ligação direta do Rio de Janeiro com as minas.

Arthur de Sá e Menezes, nesse sentido escreveu ao Rei, em 24 de Maio de 1698:

“... pareceu-me conveniente ao serviço de V. Mag. buscar todos os caminhos para que os quintos do ouro de lavage senão extraviem, como também o augmento das minas, e como as dos Cathaguazes são tão ricas conforme dizem, pareceume preciso facilitar aquelle caminho de sorte que convidasse a facilidade delle aos moradores de todas as villas, e aos do Rio de Janeiro a hirem minerar, e poderem ser os mineiros mais providos de mantimentos...” (190).

Arthur de Sá e Menezes procurou em São Paulo alguém que fôsse capaz de realizar a tarefa. Ofereceu-se-lhe Amador Bueno da Veiga, que pediu em troca do serviço

(189) Arthur de Sá e Menezes em carta ao Rei, datada do Rio de Janeiro, aos 24 de Maio de 1698, disse que se gastava nesse percurso mais de 3 meses. (Ms. do Arquivo Nacional, Coleção Governadores do Rio de Janeiro, vol. VI, f. 142).

(190) Ms. do Arquivo Nacional, Col. Governadores do Rio de Janeiro, Livro VI, f. 142.

tão grandes vantagens que não se lhe aceitaram os préstimos. (191). Surgiu então, para realizar a empresa, Garcia Rodrigues Paes que deve tê-la iniciado nos fins de 1698. Em 1701, a picada já estava aberta, entretanto, ainda não dava passagem a cavalgadas, mas somente a pedestres. (192). Seis anos mais trabalhou Garcia Rodrigues na abertura e aperfeiçoamento do "caminho novo". (193).

Todavia os últimos retoques foram dados por Bernardo Soares de Proença, que melhorou o "caminho novo" e ainda o encurtou de quatro dias. (194).

O "caminho novo" do Rio Janeiro foi a primeira grande via de penetração no sertão que o Govêrno luso mandou construir no Brasil. Só a descoberta do ouro pôde fazer com que o espirito luso vencesse a velha tendência de ficar no litoral, "arranhando a costa como carangueijo..."

Esse caminho foi mandado construir numa época em que a Côrte bragantina procurava facilitar a passagem às minas a quantos desejassem ir lavrar seus ribeiros peçados de ouro. Oferecia três utilidades: propiciava o povoamento das minas, facilitava seu aprovisionamento de viveres e evitava o risco do transporte dos quintos de ouro por mar, entre Parati e o Rio de Janeiro.

O "caminho novo" apresentou variantes na região alagadiça da Baixada Fluminense; uma dessas variantes tinha o seguinte roteiro: partia-se do Rio de Janeiro em embarcação ligeira, até o pôrto do Pilar. Ai', entrava-se pelo rio

(191) Ms. do Arquivo Nacional, Col. Governadores do Rio de Janeiro, Livro VI, f. 142.

(192) Basilio de Magalhães, Conferências "O Bandeirismo no Brasil" R. I. H. G. B., vol. 129, pág. 87 e "Expansão Geográfica do Brasil Colonial, "págs. 515 e 516.

(193) Garcia Rodrigues Paes foi auxiliado, na sua ingente tarefa, por Domingos da Fonseca Leme, seu cunhado.

(194) Anais da Biblioteca Nacional, vol XLVI, pág. 151 e Basilio de Magalhães, "Expansão do Brasil Colonial" pág.532.

Morombai acima; chegando-se ao pé da serra do Mar, na lombada chamada Tinguá, subia-se ao Pouso Frio. Daqui se atingia as roças de Garcia Rodrigues, nas margens do Paraíba do Sul, no local chamado Registro. Daí em diante seguia-se por onde hoje estão as cidades de Correias, Simão Pereira, Juiz de Fora, Barbacena, etc...

A outra variante do "caminho novo" era a que corria pela serra da Estrêla, partindo do pôrto de igual nome.

Finalmente, bem mais tarde, apareceu a variante que demonstrou ser a mais eficaz: era o caminho chamado "de terra firme". Subia o vale do rio Santana, depois de contornar os baixios alagadiços da Baixada Fluminense. Essa variante apresentou a vantagem de encurtar de quatro dias o percurso.

Tanto o caminho de serra da Estrêla, como o que passava em Pouso Frio e o de "terra firme", transposta a serra do Mar, se entrocavam nas roças de Garcia Rodrigues. Nesse local, ponto de passagem obrigatória de todos os que demandavam as Gerais, partidos do Rio de Janeiro, surgiu a cidade de Paraíba do Sul.

Outras cidades surgiram também à margem do "caminho novo", resultantes de pontos de pouso dos peregrinos que iam para as Minas ou de ranchos de tropeiros, estalagens, roças, pastos, etc...

A abertura desse caminho representou uma verdadeira revolução no sistema de comunicações com as Gerais. Representava uma diminuição de distância e uma economia de tempo assombrosas. Enquanto o caminho paulista exigia dois meses para ser transposto, e no "caminho velho do Rio de Janeiro" gastavam-se quarenta e três dias (195) o

(195) 43 dias era o tempo gasto das minas ao Rio de Janeiro pelo caminho velho do Rio de Janeiro no testemunho de Antonil, (*Cultura e Opulência*), pág. 242. Temos em mãos uma carta de Arthur

“caminho novo”, era vencido, antes de ser aberta a variante chamada de “terra firme”, em apenas 17 dias. Aberta essa variante, gastava-se no trajeto, em “marcha escoteira”, de 10 a 12 dias (196).

O Governador Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho gastou, para ir das minas ao Rio de Janeiro, na sua expedição de socorro à cidade que fôra tomada por Duguay-Trouin, 17 dias. (197).

* * *

Concluído o “caminho novo”, nas regiões desertas que êle cortava, foram surgindo as roças, os pontos de pouso e as estalagens que possibilitaram seu uso. Em pouco tempo êle se integrava na função econômica a que fôra destinado; tornou-se a principal via do povoamento e do abastecimento das Gerais. Mercê da abertura do “caminho novo”, o Rio de Janeiro converteu-se na porta de entrada da corrente imigratória que se despejava nas minas. Para essa cidade, canalizou-se a maior parte do comércio que dantes se fazia entre as minas e São Paulo e entre as minas e a Bahia. Também o ouro colhido nas Gerais e o diamante do Distrito Diamantino escolheram o Rio de Janeiro para seu principal escoadouro.

O “caminho novo” realizou um verdadeiro fenômeno de captura econômica, roubando aos caminhos paulistas

de Sá e Menezes, já citada em outro local dêste trabalho, que acusa o dispêndio de 3 meses nessa jornada. A discrepância certamente é oriunda da forma de se fazer a viagem.

(196) Antonil, “Cultura e Opulência do Brasil”, pág. 245.

(197) Carta de Albuquerque Coelho de Carvalho ao Rei, data-
da de 26 de Novembro de 1711, in R. I. H. G. B., vol. LXXXV pág.
215.

e aos baianos os lucros auferidos pelo comércio com o pujantíssimo "hinterland" mineiro.

A Câmara de São Paulo bateu-se arduamente pelo fechamento do "caminho novo". Em Junta realizada em São Paulo, em 7 de Julho de 1710, representaram os paulistas ao Rei, dizendo que:

"Esperavam da Real Grandeza fosse Sua Magestade servida mandar considerar os danos que se seguiam dos muitos caminhos abertos para as minas, não só pelo que respeitava aos descaminhos dos Reais quintos, como por darem passagem a pessoas prejudiciais como as muitas que entravam via "Rio de Janeiro, caminho que se devia tapar só devendo permanecer o de São Paulo. (198).

A decadência do comércio de São Paulo com as minas gerais foi se tornando cada vez mais evidente depois de aberto o "caminho novo". Quase nenhum ouro ia ter à Casa de Fundição de São Paulo que, deficitária, pagava seus funcionários com as rendas das congêneres das Capitânicas visinhas. Finalmente, por carta do Conde de Bobadella, de 16 de Junho de 1762, ordenou-se a extinção da Casa da Moeda da Cidade de São Paulo, atendendo-se à determinação régia de 1760, carta essa que transcrevemos em parte:

"Nesta ocasião mando as providências necessárias ao Ouvidor Geral de São Paulo para se extinguir a Casa da Fundição dessa Comarca e se vir quintar à Casa da Moeda desta cidade (Rio de Janeiro) todo o ouro nella extraído, como sua Ma-

(198) Apud. A. Taunay, "História Geral das Bandeiras paulistas", t. IX, pág. 608.

(199) "Documentos Históricos", vol. II, pág. 302.

gestade determina por carta de 13 de agosto de mil setecentos e sessenta..." (199).

Com a abertura do "caminho novo", Garcia Rodrigues, se prestou enorme serviço à Cora e concorreu grandemente para facilitar o povoamento das minas, em compensação, vibrou um golpe mortal na economia de sua terra natal. (200).

A ligação direta entre o Rio de Janeiro e as minas, significou privar São Paulo da invejável posição de porta de entrada para as Gerais. O magnífico mercado consumidor das Gerais passou a ser zona tributária do Rio de Janeiro e os fornecimentos paulistas se reduziram à proporção que aumentavam as entradas pelo "caminho novo".

Essa via de penetração permitiu que uma avalanche de reinóis se despejasse nas minas, convidada pela facilidade e rapidez do percurso. Se não fôsse o "caminho novo" ter aberto largamente os portões das Gerais aos imigrantes lusos, êstes teriam ido em menor escala para as Minas e provávelmente ter-se-iam evitado os atritos que culminaram com a Guerra dos Emboabas. (201).

Felizmente, para São Paulo, a ação nefasta de Garcia Rodrigues foi compensada pelos feitos heroicos de Pascoal Moreira Cabral e Bartholomeu Bueno da Silva que desvendaram as jazidas auríferas de Mato Grosso e Goiãz. Com o povoamento rápido destas regiões, novos mercados

(200) Alfredo Ellis Jr., in "O ouro e a Paulistania", pág. 84, assim se exprimiu: "Cruel destino dos filhos do "caçador de esmeraldas", José Dias, o filho natural de Fernão, atraçou o pai e foi enforcado. Garcia o filho legítimo, feriu tremendamente a região planaltina, arrancando da "Paulistania" e dando ao Rio de Janeiro as comunicações, com as regiões das minas".

Capistrano de Abreu também ressaltou obra antipaulista de Garcia Rodrigues, in "Caminhos antigos e povoamento do Brasil", pág. 70.

de consumo ficaram tributários das regiões planaltinas, atenuando os efeitos maléficos da abertura do caminho novo.

Também o comércio baiano como as minas foi grandemente afetado pela abertura do "caminho novo". Já Vilhena, em suas "Cartas soteropolitanas", retratou a decadência do intercâmbio da Bahia com as Gerais, correlacionando estreitamente tal decadência com as vantagens da ligação direta entre o Rio de Janeiro e as minas. (202).

Também sobre a Casa da Moeda da Bahia foram sensíveis os efeitos do estabelecimento do "caminho novo", como vemos pelo testemunho de um observador anônimo:

"Em aquelles ditosos tempos em que tudo corria bem, os contractos e as permutações se aperfeiçoavão com o equivalente do Ouro; as Casas das Moedas e das Fundições, com folhas dobradas batião de dia e noite, e por muitos e muitos annos a da Bahia, salvando todas, as suas exorbitantes despesas salvara também para a Real Fa-

(201) A ação estratégica do "caminho novo" na Guerra dos Emboabas foi ressaltada por Aureliano Leite. Essa via de penetração não permitiu apenas a invasão das Gerais pelos reinóis. Através desse caminho, o Governador da Repartição Sul enviou um militar aos emboabas, prevenindo-os para que ajuntassem gente e se acautelassem contra o ataque que os paulistas preparavam. Aureliano Leite. "O cabo Maior dos Paulistas na Guerra com os emboabas", pág. 98.

Alfredo Ellis Jr., realçando a função desempenhada pelo "caminho novo", na guerra dos emboabas disse: "O ato do filho de Fernão Dias Paes equivale ao do individuo que entrega as chaves da casa de sua familia ao salteador que vai roubar o que a casa contém e matar seus legítimos donos.

Foi Garcia Rodrigues quem possibilitou o assalto.

De fato, suprima-se o "caminho novo" e o latrocínio dos emboabas não teria lugar e a cronologia de Minas Gerais assinalaria outros capítulos.". "O ouro e a Paulistania", pág. 86.

(202) Vilhena, "Cartas Soteropolitanas", vol. I, pág. 50.

zenda de Direitos, mais de 10:000\$000; porem noje innida, e occiosa passa o tempo em ferias pagando-se os ordenados aos officiais, que no descanso esperão pelo que nunca desce." (203).

Enquanto isso a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro crescia e prosperava bafejada pela invejável situação de porta de entrada das minas e pôrto de escoamento do ouro dos diamantes. Intensificou-se sua produção e seu comércio. Aumentou consideravelmente o número de seus habitantes. Gradativamente essa cidade foi conquistando as condições que a habilitariam a ser a capital administrativa das Colônias lusas-brasileiras.

Caminhos baianos para as minas

Vários eram os caminhos que ligavam o Recôncavo baiano com as cidades mineiras. Antonil dá-nos o seguinte roteiro de um dêles: partindo-se do Recôncavo, vai se acompanhando o rio Paraguassú até o seu alto curso; dêle, passa-se para o rio das Contas, o qual se transpõe. Nêste ponto, encontra-se uma bifurcação; um ramo procura o rio São Francisco e sobe por êle e depois pelo seu afluente, o rio das Velhas. O outro ramo segue um trajeto mais curto; tomando pelas margens do rio Verde Grande, sobe até às minas. (204).

Há outra descrição dos caminhos baianos para as minas, num manuscrito anônimo que se encontra na Biblioteca

(203) "Discurso preliminar, histórico..." Ms. anônimo do Arquivo Ultramarino da Biblioteca de Lisboa, in *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. XXVII, pág. 283.

(204) Antonil, "Cultura e Opulência do Brasil", pág. 246.

de Ajuda denominado "Informações sôbre as minas do Brasil" no qual se lê:

"... sendo porem tantos e tão vários os caminhos como a vastidão dos lugares que se comunicação com os ditos currais e Rio para delle seguir para as minas, se reduzem todos a hum só, de tal sorte que do arrayal do Mathias Cardoso para cima, não ouve, nem se sabe athe agora que haja mais caminho do que o da beira do Rio de São Francisco porque a pouca distancia delle asim de hua banda como da outra apparecem Serras e matos tão impenetráveis que nem os Paulistas os entrarão nunca nem sabem da razão da sua qualidade nem do seu fim. E reduzidos na forma dita todos os caminhos que entrão no rio de São Francisco do Arrayal do Mathias Cardoso seguem pela beira do mesmo rio por distancia de cem legoas pouco mais ou menos athe a barra que nelle faz o Rio das Velhas, na qual deixado o dito Rio de São Francisco seguem pela beira do das Velhas athe se encontrarem com as minas de que as beiras delle se tira ouro

.....

Deste Rio das Velhas se apartão outra vez diversos caminhos para todas as minas descobertas, assim para as chamadas gerais, como para as do Cerro do Frio e para todas as outras de que se tira ouro por entre aquelas dilatadas Serras" (205).

(205) "Informações sôbre as minas do Brasil", Ms. Anônimo da Biblioteca de Ajuda, in *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. LVII, pág. 173.

A ligação entre a Bahia e as regiões auríferas foi muito anterior à descoberta do ouro. Tal ligação foi realizada de sul para norte, pelas bandeiras paulistas do século XVII.

O mesmo cronista anônimo já citado, atribuiu aos paulistas a abertura da via de penetração ligando as vilas paulistânicas ao sertão do Nordeste, passando pelas regiões, auríferas. Disse êle:

“Das Vilas de São Paulo para o Rio de São Francisco descubrirão os paulistas antigamente hum caminho a que chamavão Caminho Geral do Certão pelo qual entravão cortando os vastos desertos que medeão entre as ditas Vilas e o dito Rio nelle fizerão varias conquistas de Tapuyas e passarão a outras para os certões de diversas Jurisdições, como foram Marahãm, Pernambuco e Bahia sendo para todas geral o dito caminho athe aquelle termo fixo que fazião nesta ou aquella parte do Rio de São Francisco em o qual mudavão de rumo conforme a Jurisdição ou Capitania a que se encaminhavão ou conveniencia que se lhe offerecia; e com tão continuada frequencia facilitarão o transito daquelle caminho que muitos delles transpormando por elle suas mulheres e familias mudarão totalmente os seus domicilios de São Paulo para as beyras do dito ryo de São Francisco nas quais hoje se achão mais de cem cazais todos Paulistas e alguns delles com cabedaes muito grossos.’ (206).

Em outro local de suas “Informações”, confirmou o cronista que antes da descoberta das minas já existia o

(206) “Informações sôbre as minas do Brasil”, Ms. anônimo, in Anais da Biblioteca Nacional, vol. LVII, pág. 172.

caminho aberto pelos planaltinos, não tendo os baianos necessidade de abrirem outro:

“No que toca a parte ou partes do Norte, he de saber que logo no mesmo principio do descobrimento do ouro das beiras e sertões do Rio de São Francisco comessarão a subir para as minas pelo mesmo caminho que trazia os paulistas para o dito Rio, sem lhe ser necessário abrir outro de novo, porquanto no interior daquelle e nos seus sertões adjacentes foram descobertas as mesmas minas...’
(207).

Em 1720, por carta régia, o rei de Portugal mandou abrir um estrada da Bahia para as minas, encarregando dessa tarefa Antônio Gonçalves Filgueira. Não se tratava, porém, como querem alguns historiadores, de abrir o primeiro caminho de ligação da Bahia com as Gerais, mas sim, de estabelecer um caminho mais curto. (208).

Os caminhos baianos eram mais largos e mais suaves do que os que ligavam São Paulo e o Rio de Janeiro à região aurífera.

O autor anônimo das “*Informações sôbre as Minas do Brazil*” não se cansou de apontar as facilidades e vantagens que ofereciam os caminhos baianos. Disse êle que os viajantes encontravam, na jornada da Bahia para as minas, água em abundância, farinha em quantidade, carnes de toda espécie, frutas, laticínios, cavalos para se transpor-

(207) “Informações sôbre as minas do Brasil”, Ms. anônimo in: *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. LVII, pág. 173.

(208) A. Taunay, “História Geral das Bandeiras Paulistas” t. IX, pág. 349.

tarem, pastos para as cavalgadas, e casas para se recolharem, sem risco de Tapuyas nem de outros inimigos” (209)

Insistiu o mencionado autor nas facilidades e comodidades dos caminhos baianos, afirmando que seria impossível fechar os ditos caminhos em virtude dessas mesmas facilidades:

“O quarto e ultimo motivo que concorre para a impossibilidade de se vedar o dito caminho he a facilidade e provimento delle, para cuja intelligencia se ha de supor que o Rio de São Francisco desde a sua barra que faz no mar junto a Villa do Penedo, em igual distancia do outenta legoas da Bahia e Pernambuco, de hua e outra parte assim da que pertence a jurisdicção de Pernambuco como da Bahia (para as quais serve de divisão o dito Rio) tem as suas beyras varias povoações huas mais chegadas outras mais distantes do dito Rio e na mesma forma se vão continuando por elle asima por espaço de mais de seis centas legoas, athe se a justarem na barra que nelle faz o Rio das Velhas, em cuja altura se achão hoje as ultimas fazendas de gado de hua e outra banda do Rio de São Francisco, sem ter da dita barra athe esta altura parte despovoada nem dezerta em a qual seja necessario dormirem ou albergarem no campo os viandantes, querendo recolher-se nas casas dos vaqueiros como ordinariamente fazem pelo bom conhecimento que nelles achão...” (210).

(209) “Informações sôbre as minas do Brazil”, in *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. LVII, pág. 180.

(210) *Idem*, *ibidem*, pág. 159.

Além dos caminhos terrestres, a Bahia dispunha da ótima via fluvial representada pelo São Francisco e seus afluentes, para ligá-la à região aurífera. A via líquida era usada de preferência para a jornada de volta das minas, para o Recôncavo. Nas matas que rodeavam as lavras, encontravam os viandantes as madeiras indicadas para o fabrico de grandes canoas nas quais embarcavam pelo Rio das Velhas, entravam no de São Francisco e por êle desciam, demorando quinze dias para atingirem a cachoeira de Paulo Afonso. Disse ainda o cronista anônimo:

“E por esta cauza todos aquelles que não tem domicilio ou rezão particular para deserem das minas para São Paulo ou Rio de Janeiro embarcados na forma sobredita porque além da brevidade e suavidade da viagem a fazem com muito pouco custo porque evitão comprar cavallos pelo excessivo preço que valem nas ditas minas; e acabada a sua viagem vendem as canoas no porto a que chegão por dobrado vallor do que lhe tem costado nas minas, pois so nas mattas dellas se fazem todas as de que se uza no Rio de São Francisco da dita cachoeira para cima, porquanto so naquella parte ha paos capazes de as fazerem e antes de se tirar ouro naquelles distritos as fazião os Paulistas e por negociação as vinhão vender pelo Rio abaixo (211).

Razões de ordem geográfica, como vimos, davam aos caminhos baianos enorme vantagem sôbre os demais. Havia entretanto uma restrição de ordem econômico-política que representava um grande ônus para as vias baianas, na concorrência para o abastecimento das Gerais.

(211) “Informações sôbre as minas do Brazil”, in *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. LVII, pág. 180.

A cõrte lusitana havia proibido rigorosamente o uso dos caminhos que ligavam o Recôncavo às minas, para evitar o extrativo do ouro, abrindo uma exceção apenas, para o comércio do gado. (212). E' claro que essa proibição não poderia ser rigorosamente cumprida. O contrabando campeava largamente pelos caminhos de sertão. E sendo êsse contrabando bem organizado os fornecimentos ilegais da Bahia para as minas puderam ser volumosos. Mas é claro que maiores teriam sido, se não houvesse impecilhos legais. A proibição tinha que se refletir, necessariamente, no volume do intercâmbio da Bahia com as Gerais, restringindo-o.

* * *

Essas eram as vias diretas e oficiais de acesso às minas gerais e os únicos caminhos permitidos para a entrada nas minas. Nem um outro poderia ser aberto sob severas cominações de pena, para evitar-se o descaminho do ouro. (213). Contudo as proibições não foram suficientes, para obstar o aparecimento de dezenas e dezenas de trilhos pouco conhecidos e só percorridos pelos renegados extraviasdores de quintos, ou introdutores de gêneros que não haviam pago os direitos de entrada (214).

Cada uma das rotas de ligação com as Gerais apresentou prolongamentos, pois que o abastecimento das minas exigiu um formidável esforço de produção do qual participaram regiões remotas do país.

Assim, por exemplo, os caminhos paulistas se entrocavam com a via de penetração nas regiões da Bacia Platina.

Para abastecer as Gerais de gado bovino, cavalar e sobretudo de muares, abriu-se o Caminho do Sul. Tal

(212) Bando de Arthur de Sá e Menezes, Ms. do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, col. Governadores Gerais, L, VII, f. 78 v, Mais tarde foi também aberta exceção para a entrada de escravos.

(213) Ms. I. Arquivo Público Mineiro, Códice 10, pág. 1.

(214) Ms. do Arquivo Público Mineiro, Códice 17, pág. 245v.

caminho era um tronco que corria pelo Planalto, paralelamente ao litoral e que tinha como principal escala a cidade de Sorocaba. Daí se internava pelos campos gerais do sul, passando por Castro, Curitiba, Vila do Príncipe (hoje Lapa). Transpunha o rio Negro, passava por Lages, transpunha o rio Pelotas e ia chegar a Viamão, no Rio Grande do Sul.

O caminho do Sul foi iniciado por Francisco de Souza Faria, mas seu verdadeiro construtor foi Christovão Pereira que o completou em 1738. (215).

Muito antes de ser aberto êsse caminho, houve ligação por terra entre a região vicentina e êsse longinquo sul, pois as penetrações no sul datam da primeira metade do século XVII, de quando os bandeirantes paulistas se dirigiam às regiões ribeirinhas do Prata, em busca dos índios das Reduções Jesuíticas, por trilhos que se perderam por falta de uso.

Depois, abriu-se uma via semi-terrestre, semi-marítima até à Colonia do Sacramento. Atingia-se a cidade de Laguna por via marítima. Ai se desembarcava e marchava-se por terra, paralelamente ao mar, por ser mais fácil o caminho terrestre nesse acidentado litoral sulino. Êste caminho mixto foi aberto por João de Magalhães, genro de Brito

(215) Em setembro de 1727, o Governador da Capitania de São Paulo, Caldeira Pimentel, ordenou a Francisco de Souza Faria a abertura de "um caminho de terra da Capitania de São Paulo aos campos de Curitiba por onde possam passar gados e cavalgaduras" ("Documentos Interessantes, vol. XXVI, parte I, pág. 29).

Francisco de Souza Faria fracassou na empreitada. Encarregou-se da tarefa Christovão Pereira de Abreu que foi mais feliz no desempenho da missão. Em troca de seus serviços, por carta régia datada de Lisboa aos 4 de Maio de 1747, foi-lhe feita a mercê da metade dos direitos que pagavam as cavalgaduras e gado que entravam na Capitania de São Paulo, passando pelo Registro de Curitiba, pelo prazo de doze anos. ("Documentos Históricos," vol. II, pág. 61).

Peixoto, a mandado dêste, em 1725 (216). Mais tarde, quando foi aberto o caminho terrestre ligando o Rio Grande à São Paulo, passando pela Planalto, a cidade de Laguna começou a declinar, por ter perdido sua invejável situação de ponto de passagem obrigatória entre São Paulo e o Sul. Ficou arrendada, um ponto morto ao flanco da linha usada para passagem de tropas, de mulas e bovinos. Em compensação, Curitiba e Sorocaba recolheram sua herança de prosperidade.

Também os caminhos baianos de comunicações com as Gerais se entrocavam ao norte com as vias que penetravam nos sertões de Pernambuco, Maranhão, Piauí, e que convergiam tôdas em Joazeiro.

* * *

Todos os roteiros que analisamos, os da Bahia, os de São Paulo e os do Rio de Janeiro, além dos prolongamentos terrestres tinham ainda um entrosamento com as rotas atlânticas que iam convergir geralmente em Lisboa ou que iam dar na costa da África.

São Paulo, através do pôrto de Santos, a Bahia e o Rio de Janeiro serviam de entrepostos para os artigos provenientes da Europa e da África.

As rotas atlântico-européia tinham como principal ponto de partida, na Europa, Lisboa; comò pontos de escala, tocavam nas ilhas Madeiras (raramente nas ilhas do Cabo Verde). Das ilhas rumavam diretamente para a Bahia de onde se distribuíam as embarcações para os principais portos da costa brasileira.

As rotas atlântico-africanas faziam a ligação com a Costa da Mina, com a costa da Guiné, com Angola, com

(216) Coronel João Borges Fortes, "Rio Grande de São Pedro" pág. 31.

Bengala, sendo os principais portos do comércio negreiro Pópó, Ajudá e Badágre.

O transporte marítimo entre o mercado lisboeta e os portos brasileiros, era organizado sob o regime de frotas ou comboios. Tal sistema era usado para maior segurança da navegação, pois as guerras frequentes e a pirataria, no século XVIII, transformavam as travessias atlânticas em verdadeiras aventuras.

Sendo impossível prover de forças militares cada navio mercante que demandasse os portos das conquistas, foi inventado o sistema de navegação em comboio, mercê do qual grande número de navios podiam fazer a viagem a salvo, sob a proteção de alguns navios de guerra.

Criado em 1644, esse sistema de navegação, com o decorrer do tempo foi sofrendo alterações e flutuações.

De modo geral, as datas de partidas e regressos visavam aproveitar as monções mais favoráveis. Segundo Roberto Simonsen, a época considerada mais favorável variou, prevalecendo o seguinte plano: partidas de Lisboa, em Março e Abril; e regresso da Bahia, em Setembro e Outubro. (217).

Em 30 de Novembro de 1724, esse plano mencionado por Roberto Simonsen, foi alterado por carta régia que estabeleceu que os comboios deviam sair regularmente todos os anos de Lisboa para o Rio de Janeiro, a 1.º de Janeiro, e, do Rio de Janeiro deviam partir de volta ao Reino a 1.º de Junho. (218).

Saindo de Lisboa, os armadores necessitavam fazer provisões nas ilhas Madeira. Era-lhes permitido chegar até as ilhas fóra do comboio e ali esperar pela frota. Por isso, pode-se dizer que as ilhas eram o verdadeiro ponto

(217) R. Simonsen, "Hist. Econ. Br." vol. II, pág. 189.

(218) "Documentos Interessantes", vol. XVIII, pág. 130.

inicial da frota, porque dali em diante não podiam seguir sem ser em conserva.

O sistema de frotas apresentou épocas de maior ou menor rigor. Como nem tôdas as embarcações podiam completar os carregamentos na época estabelecida por lei por dependerem da embaraçosa navegação costeira e da incerteza da época das safras, por vêzes afrouxava-se a obrigação da travessia em comboio e permitia-se viagem livre. Bastava, entretanto, que se verificasse algum desastre no mar, para que o sistema dos comboios voltasse a ser aplicado em todo o seu rigor.

O sistema de navegação por frotas era mantido por Companhias privilegiadas que foram se sucedendo, até desaparecerem definitivamente em 1778. (219).

As rotas atlânticas oficiais, monopolizadas pelos portugueses, eram também usadas por navios inglêses pois que os mercadores britânicos desde 1.654 tinham o direito de mandar seus navios ao Brasil, sempre que incorporados às frotas.

O alvará de 8 de Fevereiro de 1711, determinava que os governadores das capitanias brasileiras só acolhessem navios inglêses ou de outra nação estrangeira quando fossem incorporados às frotas do Reino, ou quando entrassem para se abrigar do mau tempo, ou, ainda, em caso de avaria.

Além dêsses casos legais de entrada de navios estrangeiros em nossos portos, devemos considerar o comércio clandestino. Eram os inglêses os principais agentes do contrabando europeu nos portos coloniais. Naturalmente êste tráfico obedecia a rotas diferentes da oficial Brasil-Lisboa.

O comércio com nações européias, à revelia de Portugal, era bastante intenso no século XVIII. Em 1794, o

(219) Caio Prado Jr., "Formação do Brasil Contemporâneo", pág. 228.

Juiz de Fora do Rio de Janeiro, denunciando êsse intercâmbio ilegal, declarava que nos quinze meses que antecederam sua denuncia, nada menos de trinta e nove embarcações estrangeiras, na maioria inglesas, carregadas de mercadorias, haviam aportado ao Rio de Janeiro. (220). Tal contrabando era feito às escâncaras, sob as vistas das autoridades, e, muitas vêzes com sua cumplicidade.

Através das rotas africanas também se fazia ligação indireta com os mercados europeus, como vimos em outro capítulo, do presente trabalho.

As embarcações usadas nas rotas Atlânticas eram de pequeno calado e movidas à vela; sendo feitas de madeira, não podiam ter grande tonelagem, o que encarecia sobremaneira o transporte.

* * *

Nos transportes terrestres, as dificuldades eram ainda maiores do que nas rotas marítimas.

Os caminhos que levavam às Gerais, no início da mineração, eram quase que absolutamente desertos e estérteis. Antes de se estabelecerem nos seus roteiros, as estalagens, as roças, os lugares de pouso, muito padeceram os viandantes que foram para as minas.

Um cronista anônimo descreveu os padecimentos dos primeiros povoadores da Gerais, com patética simplicidade:

“Individuos tão alucinados pelo ouro havia que vindos da distancia de 30 e 40 dias de jornada, partiam sem provimento algum. Assim, pelo caminho, muitos acabaram de irremediável inanição. E houve quem matasse o companheiro por lhe tomar uma pipoca de milho que do seu borrar saltara

(220) “Correspondência de várias authmoridades”, R. I. H. G. B., vol. LXV, pág. 264.

para o do outro, dos poucos grãos que cada qual tinha para alimentar a vida naquele dia." (221).

Aos poucos, os caminhos para as minas foram se pontilhando de roças, estalagens e pastos que amparavam viandantes e cavalgadas na áspera viagem. Antonil assinalou o aparecimento dessas comodidades. (222).

Dos pontos de pouso e abastecimento dos peregrinos surgiram cidades importantes, como Paraíba do Sul, que nasceu das roças de Garcia Rodrigues; Barbacena, que desfrutava de vantajosa situação geográfica, pois localizava-se na bifurcação do caminho do Rio de Janeiro para as cidades das Gerais e muitas outras.

Antonil, ao descrever os roteiros das minas, aponta a existência de roças e pousadas em vários lugares: nos Pinheiros, às margens do rio Verde, do Rio Grande, o pouso do Rio das Mortes, etc..

As estalagens e ranchos que escalonavam e tornavam possível o acesso às minas, localizavam-se comumente à margem dos rios, onde eram mantidas canoas para facilitar a travessia aos viandantes.

Se tão difícil era a entes humanos chegar às minas, muito mais difícil era o transporte de mercadorias.

(221) "Relação do principio descoberto destas minas", Ms. da Biblioteca Municipal de São Paulo, códice Costa Mattoso.

(222) Antonil, "Cultura e Opulência do Brasil", pág. 239.

"...e aqui há roças de milho, aboboras e feijão que são as lavouras feitas feitas pelos descobridores das minas e por outros, que por ahi querem voltar. E só disso constam aquellas e outras roças nos caminhos e paragens das minas: e quando muito tem de mais algumas batatas. Porém, em algumas dellas hoje achão-se criação de porcos domésticos, galinhas e frangões, que vendem por alto preço aos passageiros, levantando-o tanto mais, quanto he maior a necessidade dos que paixão..."

A princípio, o único meio de transportar cargas para as minas era o lombo de escravo. Os caminhos, mal trilhados nos primeiros tempos, eram ásperos demais e muito estreitos para permitirem a passagem de cavalgadas.

Bento Fernandes, dá-nos uma idéa exata da dificuldade com que se faziam os transportes para as minas, no início da mineração:

“Assim foi crescendo o negocio de escravos, gados, cavalgadas, fazendas e mais viveres de toda a sorte, conduzidas com o maior trabalho a que obriga o interesse aos homens, servindo então naqueles principios de condutores as mesmas cervis humanas; porque o das bestas ainda não tinha passagem franca, como ao depois tiveram, franqueados e cultivados os caminhos (223).

Assim, vemos que no início da mineração, a transladação de volumes, à falta de caminhos que permitissem a passagem a animais de carga ou a carros, era feita no dorso de homens. A consequência imediata da larga utilização do lombo humano nos transportes, foi a intensificação do tráfico africano e a maior utilização dos índios, sendo os míseros cativos empregados no duro labor dos carretos.

As aldeias de índios da Capitania de São Paulo ficaram desertas; os administrados foram levados para as Gerais pelos paulistas, no transporte de suas cargas. (224).

Pelo termo de vereação de 30 de Junho de 1721, da Câmara Municipal de São Paulo, constatamos que os in-

(223) “Relato de Bento Fernandes”, apud A. Taunay, “História Geral das Bandeiras Paulistas”, t. IX, pág. 127.

(224) Carta de Rodrigo Cesar de Menezes ao Governador do Rio de Janeiro, escrita em 15 de Março de 1724, in Documentos Interessantes, vol. XX, pág. 98.

felizes aldeiaos faziam comumente jornadas para as minas gerais, alugando-se por um preço que oscilava entre 16 e 20\$000 e gastavam na viagem de 3 a 4 meses. (225).

Aos poucos, as condições das estradas foram se tornando melhores, permitindo, então, o largo emprego do muar. Só a besta de carga poderia substituir o dorso do escravo nesses caminhos estreitos que se faziam mais difíceis ainda, nos momentos de transposição das serras. Nem um veículo poderia ser utilizado, e, mesmo os muares, em certos trechos dos caminhos precisavam ser aliviados de suas cargas, pela estreiteza de certas passagens, pelo íngreme das encostas e pelo perigo dos precipícios. (226).

O muar, todavia, não aboliu inteiramente o transporte feito por escravos. As condições dos caminhos que levavam às Gerais determinavam que certas mercadorias mais frágeis (cadinhos de barro, louças, vidros, espelhos, etc.), fossem transportadas por índios e negros, para não se fragmentarem (227).

Para os transportes pessoais, utilizavam-se cavalos.

Para as cargas, sendo o muar praticamente o único meio de transporte, sua procura crescia cada vez mais. (228). Felizmente havia no sul do país regiões que se especializavam na produção das bestas de carga: eram as planícies do Prata, que, de há muito tempo se dedicavam a

(225) Atas da Câmara Municipal de São Paulo, vol. IX, pág. 66.

(225) Antonil "Cultura e Opulência do Brasil", pág. 204.

(227) Ms. Inédito do Arquivo Público Mineiro, Códice 17, pág. 242 v.

(228) Segundo os cálculos do Prof. Alfredo Ellis Jr., o custo do transporte em lombo de muar, no século XIX, seria de 146 rs. por tonelada quilômetro. No século XVIII, o preço deveria ser aproximadamente o mesmo. Calculou o Prof. Alfredo Ellis que o valor atual seria, consideradas as diferenças de câmbio, Cr\$ 4,38 por tonelada-quilômetro.

criação de muares para abastecer as densas populações das regiões mineiras dos Andes. (229).

A criação de animais de carga, reflexo que era da produção de prata de Potosi, estava experimentando os efeitos da decadência dessas minas, quando a descoberta do ouro nas Gerais lhe rasgou novos horizontes. Conhecera elas uma nova fase de prosperidade e expansão.

Com a busca premente de animais que realizassem o transporte de gêneros e utensílios para as minas, estabeleceu-se entre o centro e o sul do Brasil um poderoso elo econômico. Povoou-se definitivamente a região fronteira do sul. Mais do que isso; o Governo Metropolitano, impellido pelo imperialismo econômico, tentou estabelecer seu poderio político na região platina, Reacendeu-se, no século XVIII, a velha questão da Colônia do Sacramento, sendo agora a produção do luar, a mola dos novos choques travados pela posse da região (229).

O povoamento da fronteira sulina estava na estreita dependência do comércio de muares. D. Luiz Antonio de Souza, Capitão-General da Capitania de São Paulo, em ofício dirigido ao Conde de Valverde, as afirmou que sem o comércio de bestas de carga, despovoar-se-ia a fronteira, pois não haveria alguém tão desesperado que quisesse viver naquelas paragens desprovidas de todo conforto, exposto aos ataques do gentio, se não tivesse a atraí-lo os vantajados lucros do negócio de tropas. (230).

Os muares além de serem usados no transporte das cargas, servindo, portanto, de instrumento do comércio com

(229) Alice P. Canabrava, "O comércio português no Rio da Prata, no século XVI", Boletim da Fac. da Filosofia, U. S. P.

(229) Alfredo Ellis Jr., "O ouro e a Paulistânia", Boletim n.º VIII da Cadeira de História da Civilização Brasileira, da Faculdade de Filosofia da U. S. P., pág. 151; General João Borges Fortes, "Rio Grande de São Pedro", pág. 16 e segs.

(230) "Documentos Interessantes", vol. XIX, pág. 414.

as minas, constituíam também objeto desse comércio, pois eram vendidos aos mineradores para os trabalhos de extração aurífera.

Em tórno do luar, estabeleceu-se todo um aparelhamento e uma técnica de transporte que repercutiu fundamentalmente na economia e no povoamento do Brasil.

Ao longo das grandes vias de comunicação frequentadas pelas numerosas tropas de bestas, apareceram roças de milho em quantidade, para alimento dos animais. O consumo de milho pelos muares era tão grande e constituía um negócio tão lucrativo para os fazendeiros fornecê-lo às tropas, que êles disputavam as preferências dos tropeiros. Para atraí-lo, muitas vêzes, punham à sua disposição ranchos, para que descansassem na jornada. Mais ainda, davam alimentos gratuitos para o tropeiro e para todo o pessoal da tropa, e franqueavam os pastos para as cavalgadas. (231).

Tais métodos cavalheirescos de atrair os tropeiros e negociantes que demandavam as Gerais, não eram os únicos usados pelos roceiros estabelecidos ao longo das estradas. O Conde de Assumar, em carta datada da Vila do Carmo, aos 3 de Fevereiro de 1719, escreveu que os homens de negócio que andavam pelo "caminho novo" reclamavam que os roceiros estabelecidos nessa estrada cobravam excessivamente caro os mantimentos, pedindo por êles preços arbitrários e usando de medidas falsas. Além disso, desconcertavam o caminho, para que os negociantes se detivessem em suas roças e fizessem gastos. E se acontecesse de morrerem ou estropiarem-se as cavalgadas, eram os negociantes obrigados a vendê-las aos roceiros por

(231) Caio Prado Jr., "Formação do Brasil Contemporâneo", pág. 157.

preços diminutos ou dá-las a guardar, sendo que, neste caso, geralmente desaparecia a maior parte delas. (232).

O transporte em animais de carga apresentava problemas peculiares. Um desses problemas era o do volume das cargas. A capacidade do muar é pequena. As bestas carregavam em média 8 arrobas que deviam ser distribuídas em duas partes iguais, uma de cada lado do animal, para haver equilíbrio na cangalha. Mercadorias que não pudessem ser reduzidas ou divididas, sendo de grande peso, tornavam-se de transporte difícil senão impossível. Em certos casos, resolvia-se o problema utilizando-se várias sustentações por pares de bestas, mas a estreiteza dos caminhos tornava penosíssimo o transporte de tais cargas.

A consequência de tudo isso era o encarecimento dos objetos volumosos e das utilidades de grande peso.

O caso do ferro enquadrava-se nessas circunstâncias. Esse metal vinha da Europa em pesados lingotes, que deviam ser divididos, para que se tornasse possível seu transporte pelas bestas de carga. Tal operação, custosa e demorada, encarecia o produto.

* * *

Além das tropas de bestas, conduzidas pelos tropeiros, transitavam pelos caminhos das minas as boiadas e os comboios de escravos.

As boiadas, constituídas de centenas de cabeças, eram negociadas pelo boiadeiro nas fazendas em cujos portões se fazia a entrega. Os boiadeiros capatazes e tocadores de gado conduziam-nas ao seu destino, em marcha de três léguas diárias.

(232) R. A. P. M., vol. III, pág. 262.

Os comboios de escravos eram liderados pelos comboieiros. Os africanos iam em grupo de 20 ou 30 fortemente escoltados e presos uns aos outros por correntes.

Assim é que podemos distinguir no abastecimento das Gerais três diferentes agentes: os tropeiros, os boiadeiros e os comboieiros.

A missão desses homens tinha qualquer coisa de heroico pelos sacrifícios que exigia a jornada que se prolongava por meses, pela aspereza dos caminhos, pelos perigos que era preciso enfrentar nos trajetos infestados de ladrões, negros fugidos, feras, etc... (233).

O anônimo da "*Relação do princípio descoberto desta minas*" retratou, com grande fidelidade, os perigos que se escondiam nas viagens para as Gerais, relatando como era comum morrer gente assassinada ou por facinoras que se escondiam pelos matos, ou pelos próprios companheiros de jornada, que suprimiam os respectivos sócios para não dividirem o ouro apurado nas negociações. (234).

Rodrigo Cesar de Menezes escreveu ao rei sobre os perigos que inçavam os caminhos das minas. Temos em mãos a carta régia que se refere ao assunto, datada de 14 de Junho de 1728 da qual transcrevemos significativo trecho:

“...representando-me o governador vosso antecessor Rodrigo Cesar de Menezes os riscos e perigos que têm o viandantes pelas estradas dessa Capitania e a respeito de que nos grandes mattos não só há feras muito ferozes, mas facinoras escondidos e negros fugidos que uns e outros vivem de roubos, mortes e insultos e para defesa e guar-

(233) “Documentos Interessantes”, vol. LI, pág. 90, e “Documentos Interessantes”, vol. XVIII, pág. 161.

(234) Ms. da Biblioteca Municipal de São Paulo, Códice Costa Mattoso.

da dos passageiros seria mui conveniente permitir-se que podessem levar pistolas, clavinas e espingardas e todas as mais armas que lhes parecessem . . .” (235).

Mas apesar de todos os sacrificios, de todos os perigos, foi organizando-se o abastecimento das populações das Gerais. E’ que todos os sofrimentos e riscos eram largamente compensados pelos lucros auferidos nas negociações. O minerador pagava règeiramente os artigos de que necessitava e por isso, as correntes abastecedoras logo se organizaram. Antonil acusou o aparecimento das primeiras correntes abastecedoras:

“Porém tanto que se vio a abundanciar do ouro que se tirava a largueza com que se pagava tudo que lá hia logo começarão os mercadores a mandar às minas o melhor que chegava nos navios do Reino e de outras partes
.

E a este respeito, de todas as partes do Brazil se começou a enviar tudo o que dá a terra, com lucro não somente grande mas excessivo. E não havendo nas minas outro moeda mais que ouro em pó; o menos que se podia e dava por quaiquer cousa eram oitavas . . .” (236).

O tropeiro, o agente por excelência do comércio com as Gerais, era uma figura móvel que aos poucos foi adquirindo traços nítidos e característico. Transformou-se em personalidade típica de nossa sociedade colonial, figurando em

(235) “Documentos Históricos”, vol. I, pág. 157.

(236) Antonil, “Cultura e Opulência do Brasil”, pág. 217.

contos regionais, em nosso anedotário, em peças teatrais, etc . . .

Figura extremamente popular, o tropeiro, se no princípio da era mineradora teve qualquer coisa de antipático, pela especulação que fazia com os gêneros, aos poucos foi adquirindo, ao lado da função puramente econômica de abastecedor das Gerais, um papel mais social e simpático de portador de notícias, mensageiro de cartas e recados. Representava um verdadeiro traço de união entre centros urbanos afastadíssimos, levando de uns para outros as novidades políticas, as informações sôbre cousas de uso, correspondência, modas, etc.

Apesar de terem os abastecedores das minas êsse caracter de mobilidade, houve quem se distinguisse pelo vulto dos fornecimentos feitos às Gerais, sem jamais havê-las visitado, como por exemplo o padre Guilherme Pompeu de Almeida, paulista de grandes recursos que fazia todos os seus fornecimentos por intermédio de prepostos.

O tropeiro comprava nas vilas e cidades do litoral, gêneros, fazendas e utensílios de tôda a espécie e os levava para o interior, ganhando sôbre as vendas porcentagens exorbitantes. Era, em geral possuidor de grandes cabedais investidos em bestas de cargas, mercadorias, títulos de crédito, etc. . . . Muitos tropeiros possuíam várias tropas empregadas nos transportes, cada uma composta de 20 a 50 animais entregues à direção do "arrieiro" ou "arreiador", que era auxiliado pelos peões, tocadores de mulas, etc. . . .

E' que com o tempo, o tropeiro enriquecia. Aumentando o vulto de seus negócios, passava a dirigir os fornecimentos e não mais a executá-los. Com a fortuna, adquiria prestígio social, escalava a carreira política, etc. Famílias ilustres de São Paulo possuem tropeiros em sua

árvore genealógica. Grossas fortunas foram amealhadas nesse ramo de negócio. (237).

O comboieiro ou traficante de escravos não conquistou na sociedade colonial do século XVIII um lugar simpático, como o que coube ao tropeiro. Em tôrno dêle, formou-se uma aura de maledicência, uma fama tenebrosa. Os velhos cronistas chamavam-no "judeu usuário" e "hediondo vampiro".

Os negociantes de escravos adquiriam sua mercadoria nos portos a 100 ou 120\$000 cada um. Gastavam em direitos e despesas mais 20\$000. Iam vender cada escravo nas lavras por 180 ou 200 oitavas de ouro, não se importando de vender a fiado. (238).

Os mineradores, na febre da pesquisa aurífera, fascinados pelas facilidades de crédito que ofereciam os comboieiros, compravam mais africanos do que poderiam pagar.

Endividados, pagando juros extorsivos e proporcionando ao comboieiro lucros rapinantes, muitas vêzes, acabavam perdendo tudo que possuíam, inclusive as próprias jazidas de ouro, no momento das penhoras e execuções. (239).

Os tropeiros, comboieiros e boiadeiros eram na maioria reinóis: cristãos novos e ciganos, pois o natural da terra,

(237) Os tropeiros abasteciam todos os centros urbanos do sertão, notadamente as cidades mineradoras das Gerais, Goiás e Mato Grosso. Uma das maiores fortunas amealhadas nesse negócio foi a de Christavão Pereira, como o prova seu inventário (Ms. Inédito do Arquivo do Estado de São Paulo).

(238) Gilberto Freyre, "Sobrados e mocambos", pág. 43.

(239) Para salvar os mineradores da situação crítica a que foram levados pelo abuso do crédito e para evitar que perdessem as fábricas de mineração foi promulgada, em 1752, a famosa Lei da Trintena que exceptuava das execuções os mineiros que possuíssem mais de 30 escravos.

o brasileiro sempre manifestou, desde o início da colonização, grande aversão às atividades mercantis.

Oliveira China, em seu estudos sôbre os ciganos no Brasil, apresenta interessante documentação que revela a presença dos ciganos no comércio com as Gerais, principalmente na venda de escravos, cavalos e mulas. (240).

(240) José B. de Oliveira China, "Os ciganos no Brasil".

CAPÍTULO V

O COMÉRCIO NAS MINAS

*As transações, a moeda e o crédito. As feiras, as lojas.
Mascates e comerciantes.*

Nos primeiros tempos da mineração o único dinheiro que corria nas minas era o ouro em pó, que se media por citavas.

Já Antonil afirmou que, não havendo nas minas outra moeda mais que ouro em pó, o menos que se pedia e dava por qualquer coisa eram oitavas... (241).

O ouro em barra apareceu depois que se erigiram nas minas as casas de fundição.

Houve casas de fundição em São Paulo, em Taubaté, no Rio de Janeiro, na Bahia e na zona mineradora própria dita: em Sabará, São João del Rei, Vila Rica e Vila do Príncipe.

O ouro em pó era levado pelo mineiro à casa de fundição. Descontado o quinto, era fundido e transformado em barra. O ouro de cada minerador era fundido à parte, porque variava o toque do metal nas diferentes jazidas. Cunhava-se na barra o sêlo real, marcava-se o quilate, o pêso, e entregava-se ao possuidor uma guia impressa que

(241) Antonil, "Cultura e Opulência do Brasil", pág. 217.

sempre devia acompanhar a barra e na qual também figurava seu pêso e quilate.

Oficialmente, só o ouro em forma de barra e acompanhado da guia respectiva que significava ter sido pago o imposto, é que poderia circular nas Gerais. Entretanto, havia uma certa tolerância com relação ao giro do ouro em pó, dentro da Capitania de origem, porque nem sempre era possível a uma mesma pessoa reunir a quantidade de ouro suficiente para formar uma barra.

Essa tolerância abriu as portas à uma larga sonegação do quinto, pois para o ouro em pó, não se exigia o certificado de pagamento do imposto ao real erário.

As barras de ouro corriam como se fossem moedas, no interior do país. No litoral, contudo, quem as possuísse era obrigado a apresentá-las nas casas de moeda. Como, porém havia muito maior vantagem em vender as barras para ganhar o ágio, seus donos raramente as levavam para amoedar.

As barras de ouro, girando como se fôsem dinheiro, apresentavam um grave inconveniente: podiam ser limadas e mesmo cortadas, sem que ninguém notasse a fraude e continuavam a circular com o pêso e o quilate declarados na guia.

O ouro em pó que corria nas minas, era metal sôbre o qual ainda não se pagara o quinto. Tinha menor valor do que o reduzido à barra, porque, quem o adquiria, tinha que arcar com a redução correspondente ao imposto. Além do mais, tinha que contar com as quebras que sofreria, ao levá-lo para fundir, resultante das impurezas nêle contidas.

Era muito comum juntar-se, arditosamente, ao ouro em pó, corpos estranhos como o esmeril, a limalha de latão e outras drogas, para aumentar-lhe o pêso.

Rodrigo Cesar de Menezes, em seu depoimento sôbre as causas da decadência das minas, asseverou que:

“... anda adulterado quazi todo o (ouro) que gira, não sendo humanamente possível descobrir os autores de semelhante roubo, que são talvez quazi todos os habitantes desta Capitania; o que redundava em grave prejuizo daquelle que tendo huma certa quantidade o vai fundir e experimenta a perda consideravel que de tal mistura se deve seguir...” (242).

Em 4 de Maio de 1746, houve uma lei declarando ser caso de devassa o delicto de misturar latão ao ouro em pó. No preâmbulo dessa lei consta que no ano de 1721, fôra presente ao rei que “em Minas Gerais se ia experimentando a pernicioso introdução, a que derão principio alguns negros, de limarem peças de latão e mistural-as com ouro em pó nos jornais de seu senhores”. (243).

O valor da oitava de ouro em pó variou bastante nas minas, conforme a época e conforme o local. Antonil mostra essa variação, atribuindo-a à maior ou menor “perfeição” do metal e à maior ou menor distância das minas dizendo que mais barato se vendia o ouro junto às lavras do que nas vilas de São Paulo e Santos, e que muito mais valia nas cidades do Rio de Janeiro e da Bahia do que nas vilas referidas. (244).

Segundo o valioso testemunho daquêle jesuita, o valor da arroba do ouro em pó, na Bahia, era de 14.336 cruzados (sendo o valor da oitava 14 tostões) o ouro quintado ou

(242) “Exposição do Governador D. Rodrigo Cesar de Menezes sobre o estado de decadência da Capitania de Minas Gerais e meios de remedial-o”. R. A. P. M., vol. II pág. 322.

(243) Xavier da Veiga, *Ephemerides mineiras*, vol. I, pág. 225.

(244) Antonil, *Cultura e Opulência do Brasil*, pág. 221.

em barra custava por arroba, 16.384 cruzados (sendo o valor da oitava 16 tostões). (245).

Além da variação no espaço, conforme a maior ou menor proximidade das minas, o valor da oitava variou também no tempo.

O Govêrno atribuiu à oitava de ouro um valor oficial que se alterou no decorrer do século, da seguinte forma (246).

Desde a descoberta do ouro até 1725	valeu a oitava	1\$500
De 1/2/1725 a 24/5/1730	" " "	1\$200
De 15/5/1730 a 4/9/1732	" " "	1\$320
De 1735 a 1751	" " "	1\$500
De 1751 a 1823	" " "	1\$200

O valor oficial atribuído ao ouro, pelo Govêrno, na maioria das vezês, não correspondia ao valor real do metal no giro do comércio. Geralmente, o ouro valia mais do que se pagava por êle nas Casas de Fundição. Tal fato incrementava as fraudes, induzia ao contrabando, e determinava a evasão do metal.

Além de todos os fatores já mencionados que intervinham na variação do preço do fulvo metal, havia um outro: o sistema de percepção do imposto. Assim foi que, quando se estabeleceu a cobrança do real quinto pelo sistema chamado da Capitação, subiu o valor da oitava de 1\$200 para 1\$500. Isso foi de 1735 a 1751. Abolido êsse sistema de cobrança do imposto tornou-se a cair o preço da oitava.

(245) Antonil, "Cul. e Op. do Brasil", pág. 221.

(246) Encontramos êsses valores oficiais da oitava do ouro em Eschwege, "Pluto Brasiliensis", parte II, vol. II.

Encontramos confirmação dêsses dados no Ms. I. do Arquivo Público Mineiro, "Coleção de Noticias sôbre a origem dos rendimentos..." Luiz Diogo Lobo da Silva, Códice, 85, D. F.

O giro do ouro em pó era bastante prejudicial para a Metrópole que tentou proibi-lo em diversas épocas, sempre sem resultado.

Só se poderia abolir o uso do ouro em pó, instituindo na própria região mineradora casas de moeda. Em 1718, foi promulgada a carta régia que criava casas de moeda nas minas. A medida foi recebida pelas populações mineradoras com grande descontentamento e má vontade, porque, com tais casas, se fechava a mais larga

(247) Entre os Ms. Is. do Arquivo Público Mineiro encontramos interessante carta do Governador D. Lourenço de Almeida, ao Governador da Capitania de São Paulo, D. Rodrigo Cesar de Menezes, datada de Vila Rica, em 25 de janeiro de 1724, relatando a oposição dos povos à instalação das casas de moeda, no tempo do Conde de Assumar:

“Meo amigo e meo sr. Faço-vos esta carta dando vos conta que S. Mgde. q. Ds. foi servido ordenar ao Conde de Assumar meo antecessor neste governo que estabelese nestas Minas casa de fundição para nella se fundir e quintar todo o ouro que extrahisse dellas, como vós vereis da copia da ley que vos remetto; também o dito Sr. foi servido por outra Real ordem sua mandar que da mesma forma se fizesse hua casa de moeda em que se fabricasse toda a moeda de ouro nacional e também moedas de doze e vinte e quatro mil rs. e sem embargo que essas duas ordens que foram passadas ha muitos annos e se não deo cumprimento porque estes povos a impugnarão sempre e se levantarão contra o dito Conde de Assumar por não quererem cóncentir o estabelecimento dessa casa, as quais são da maior conveniência para a fazenda Real, assim por esta cauza como porque não hera rezão que estes povos impugnassem as ordens do nosso soberano: fiz toda a diligencia por conseguir o estabelecimento destas duas casas e convencendo as Camaras todas destas Minas e os homens bons de todas estas comarcas para hua Junta que fiz em quinze do corrente, nella estabeleci as primeiras das ditas cazas, como S. Mage. q. Ds. gde. manda e com geral acceitação de todos estes povos, como vos será presente pela copia do termo que vos remetto...” Arquivo Público Mineiro, Códice 17, pág.228.

porta à defraudação do fisco. Houve tumultos que culminaram com o levante de Vila Rica, em 1720, e com a execução de Felipe dos Santos. (247).

Diante de uma reação tão violenta, a Metropole adiou a instalação das fábricas de moeda.

Anos depois, o Governador da Capitania D. Lourenço de Almeida, convocando as "Cameras todas destas Minas e os homens bons de todas estas comarcas", conseguiu a aceitação das Casas de Moeda, que passaram a funcionar a partir do 1.º de Fevereiro de 1725. (248).

A 8 de Fevereiro de 1730, uma carta régia declarou nulos os contratos de vendas, compras, escambos e outros quaisquer, feitos na base de ouro em pó, impondo penalidades aos que o transportassem. Abriu-se uma exceção para os mineradores que poderiam reter um máximo de 500 oitavas, enquanto esperassem o momento de levá-las à fundição. Para suprir a falta de moedas para os pagamentos miudos, o rei mandou cunhar escudos e quarto de escudos, bem como moedas de cobre foram remetidas do Reino. (249).

Para as grandes transações, continuavam a girar as moedas de ouro ou as barras. Todavia os maléficos efeitos da presença da moeda, nas Gerais não tardaram em se fazer sentir.

A presença da moeda facilitava e avolumava o extravio do ouro, porque os moradores das Gerais podiam tro-

(248) Muito embora a Coroa tenha se empenhado tanto para estabelecer as Casas de Moeda e Fundição, nas minas, o emperrado aparelhamento burocrático reinol não permitia que elas funcionassem regularmente. Houve ocasiões de ficarem paralizados os trabalhos de reduzir o ouro a moedas ou barras porque não se enviava do reino solimão para fundir o metal, cadinhos e nem mesmo técnicos ensaiadores. (V. Ms. I. do Arquivo Publico Mineiro, Códice 17, pág. 248, proposta do Superintendente Eugenio Freire de Andrade, datada de Vila Rica, 7 de Setembro de 1725.)

(249) R. A. P. M., vol VI, pág. 876.

car o metal não quintado, pelas moedas trazidas pelos comerciantes.

Compreenderam os poderes metropolitanos que o único meio de contornar a evasão do áureo metal, seria proibir a entrada nas minas de tôda e qualquer moeda, porque, não entrando dinheiro não teriam os mineradores com que trocar o ouro, e leva-lo-iam à fundição. A essa conclusão chegou o Governador da Capitania que em carta de 10 de Junho de 1730, recomendou ao rei a proibição de entrada de moeda nas minas. (250).

Além do contrabando do ouro, houve outro poderoso motivo que concorreu para a proibição da entrada e fabricação de moeda nas Gerais: foi a descoberta de fábricas de moedas falsas.

A descoberta de uma fábrica onde se falsificavam moedas, em Paraopeba, no ano de 1731, causou um alarmo tremendo na Côrte lisboeta. Maior ainda foi a reação,

(250) R. A. P. M., Vol. VI, pág. 879.

(251) R. A. P. M., vol. IV, págs. 803 e 806. Não só nas minas, mas, ao que parece também em São Paulo e em Santos, houve quem possuisse falsos cunhos, para marcar as barras de ouro, com prejuizo do real erário.

Temos em mão um Ms. Inédito do Arquivo Público Mineiro, uma carta do Governador da Capitania das Minas, D. Lourenço de Almeyda, dirigida ao Governador do Rio de Janeiro, Luiz Vahia Monteiro, datada de Vila Rica, em 26 de Março de 1726 que diz:

“Nestas minas me dizem e há evidentes suspeitas de que em São Paulo e Santos se furtam as marcas Reaes com que se marcam as barras fazendo-as falsas e assim dou a V. S. este aviso para que V. S. mande fazer nessa Casa da Moeda o exame que lhe parecer para se averiguar se as barras que vem marcadas de São Paulo sam todas verdadeiras, ou não, e seguro a V. S. que se temos a felicidade de apanhar algum ouro desencaminhado aos quintos fazemos hum grande serviço a V. Mage. no grande exemplo que se de para que não hajão de o furtar o que he em gravissimo prejuizo da Fazenda Real e confesso a V. S. que todo o meu Receio e a mayor suspeita que tenho he que levão destas Minas ouro furtado pello Caminho

quando se descobriu em Catas Altas não só a falsificação de moedas, mas a existência de falsos cunhos de marcar as barras de ouro, para usurpar os régios quintos. (251).

Em 29 de Outubro de 1733, foi promulgada uma carta do real punho ordenando o recolhimento de tôda a moeda da Capitania das Minas Gerais. (252).

Assim, o extravio do ouro e a falsificação da moeda determinaram a proibição do giro do ouro amoedado e, mais do que isso, acarretaram a mudança radical do sistema de percepção dos impostos. A Metropole, em 1735 abandonou o sistema de recolher o quinto de ouro através das casas de fundição e moeda, substituindo-o pelo sistema da Capitação. (253).

Proibida definitivamente a circulação da moeda de ouro nas minas, pela lei de 3 de Dezembro de 1750, foi preciso que se estabelecesse uma série de providências, para que as transações mercantis se processassem normalmente, sem que os viandantes e homens de negócio sentissem os inconvenientes daquela proibição.

Daquela data em diante, os que entrassem nas zonas de mineração para vender suas mercadorias, se tivessem consigo dinheiro amoedado, deviam trocá-lo, nos Regis-

de São Paulo, e Paraty, e que lá o marcão com marcas falsas o que he facilissimo por serem de punções e não de cunho e os levão dessa Cidade dizendo que he ouro de Cuyabá e por esta causa peço a V. S. que mande fazer exames nas marcas para se cotejarem com as verdadeiras..." Códice, 17, pág. 253, v.

(252) R. A. P. M., vol. IV, pág. 807.

(253) O sistema de recolhimento do imposto sôbre o ouro, chamado Capitão, consistia no pagamento de 4,75 oitavas de ouro sôbre cada escravo que trabalhasse nas lavras, lojas, vendas, etc...

Esse sistema era de aplicação exata não admitindo fraudes. Os povos ficaram aterrados com sua instituição nas minas. Propuseram à Metrópole continuar com o sistema das casas de fundição e moeda, obrigando-se as Câmaras a contribuir com um mínimo de 100 arrôbas anuais, proposta que o rei não aceitou na ocasião, mas acolheu anos mais tarde.

tros especialmente criados para êsse fim e postados nos caminhos de entrada nas minas, por ouro em pó, ou moeda provincial de prata e cobre.

Ao sair, deveriam trocar todo o ouro em pó que houvessem auferido em suas vendas, por moedas.

Era considerado crime de lesa magestade introduzir moedas de ouro nas Gerais. Em todos os lugares de entrada e saída das minas, foram postados fiéis nos registros, para permutarem ouro por moeda ou vice-versa. A operação exigia uma série de outras medidas complicadas.

Como os viandantes que entravam nas minas, em geral levavam pouco valor em dinheiro, e muita mercadoria, não se fazia nos Registros depósito espontâneo de moeda legal, para ser-lhes fornecida na volta, quando traziam bastante ouro em pó, apurado na venda dos efeitos introduzidos nas Gerais.

Era preciso que patrulhas especiais do Govêrno fossem buscar dinheiro na Casa da Moeda do Rio de Janeiro para prover a Tesouraria Geral da Capitania das Minas. Dai a moeda se distribuia pelas Intendências das várias comarcas mineiras, e destas, para os Registros.

Inversamente, o ouro em pó recebido nos Registros, da mão dos homens de negócio que saíam das minas, era levado para as Intendências, dai para a Tesouraria Geral da Capitania e finalmente ia para o Rio de Janeiro, para ser amoedado. Duas vêzes por ano, iam soñdados ao Rio de Janeiro, levando ouro e trazendo moeda.

Tôdas essas operações eram perigosas e dispendiosas. O ouro, quer amoedado, quer em pó, devia percorrer distâncias enormes e era onerado com as despesas de transporte, funcionários, guardas, etc.

A manutenção de 22 registros e seus respectivos fiéis, havendo em cada um dêles mais dois escivães para o preenchimento das guias, importava em grande despêsas. Além do mais, a fazenda real arcava com o prejuizo das quebras

verificadas na fundição do ouro em pó, resultantes das impurezas nêle contidas.

Mas, o prejuizo maior, decorrente da proibição do uso da moeda, era sofrido pelos habitantes das Gerais. Estes, eram obrigados a fazer tôdas as suas compras com um meio circulante de manuseio difficil, eivado de vicios e impurezas que depreciavam seu valor.

O Dr. José João Teixeira Coelho, em sua "Instrucção para o Governo da Capitania das Minas Gerais", abordou êsse problema dizendo:

"São inumeras as quantias de ouro em pó, que giram na Capitania de Minas e infinitos os pagamentos que se fazem com elle. Está calculada a perda que costuma haver nestes pagamentos miudos em cinco por cento, porque a experiencia tem mostrado que toda a pessoa que tiver cem oitavas de ouro e as for gastando em pagamentos miudos, vem a perder cinco; parte d'este ouro fica pegado nas balanças, parte nos papeis em que se embrulha e parte se desencaminha com o ar, o que acontece às particulas mais subtis,

Esta perda é muito attendivel porque ninguem se aproveita daquelle ouro assim desencaminhado e ella se evita girando a moeda; porque havendo-a poucos hão de aceitar ouro, como fica dito' (254)

Apesar de apontar todos os inconvenientes do manuseio do ouro em pó, Teixeira Coelho era contrário à proibição absoluta do seu uso, porque, considerava êle, que grande parte da população das minas era formada por faisca-dores, cada um dos quais extraía, dos córregos e ribeiros,

(254) Teixeira Coelho, "Instrucção para o Govêrno da Capitania das Minas Gerais", 1780, in R. I. H. G. B., vol. XV, pág. 397.

dois, três ou quatro vintens de ouro por dia. Essa gente miserável, quando encerrava o dia de trabalho, passava pelas vendas para adquirir o necessário ao sustento cotidiano. Jamais chegava a juntar uma quantia de ouro em pó suficiente para levar à Casa de Fundição e transformá-la em moeda ou em barra. (255).

Atendendo aos interesses dos modestos faiscadores de ouro, foi que Teixeira Coelho opinou pela existência da moeda, ao lado do ouro em pó.

Entretanto, só em 1803, foi abolida a circulação do ouro em pó na Capitania mineira, podendo dessa data em diante correr as moedas de ouro, prata, cobre ou os bilhetes de permuta. (256).

* * *

As transações nas Gerais, por incrível que pareça, eram mais comumente feitas a crédito do que mediante pagamento à vista.

Parece estranho que populações que viviam direta ou indiretamente da extração do ouro, não tivessem êsse metal para saldar suas obrigações à vista.

Em uma carta que a Câmara de Vila Rica, dirigiu ao Visconde de Barbacena, lemos o seguinte:

“Em uma palavra e sem a menor contradição, o protesto simplesmente de pagar para o futuro vale hoje nesta Capitania, como o dinheiro e as fazendas nas demais partes do mundo”. (257).

Belchior do Rego de Andrade, em carta datada de Vila Rica, em 11 de Abril de 1734, disse considerando o estado de dívida em que viviam os mineradores: — “Não

(255) Idem, *ibidem*, pág. 396.

(256) Xavier da Veiga, “Ephemerides mineiras”, vol. II, pág. 255.

(257) R. A. P. M., vol. VI, pág. 147.

é crível o numero de milhões a que os mais praticos afirmam sobem os empenhos". (258).

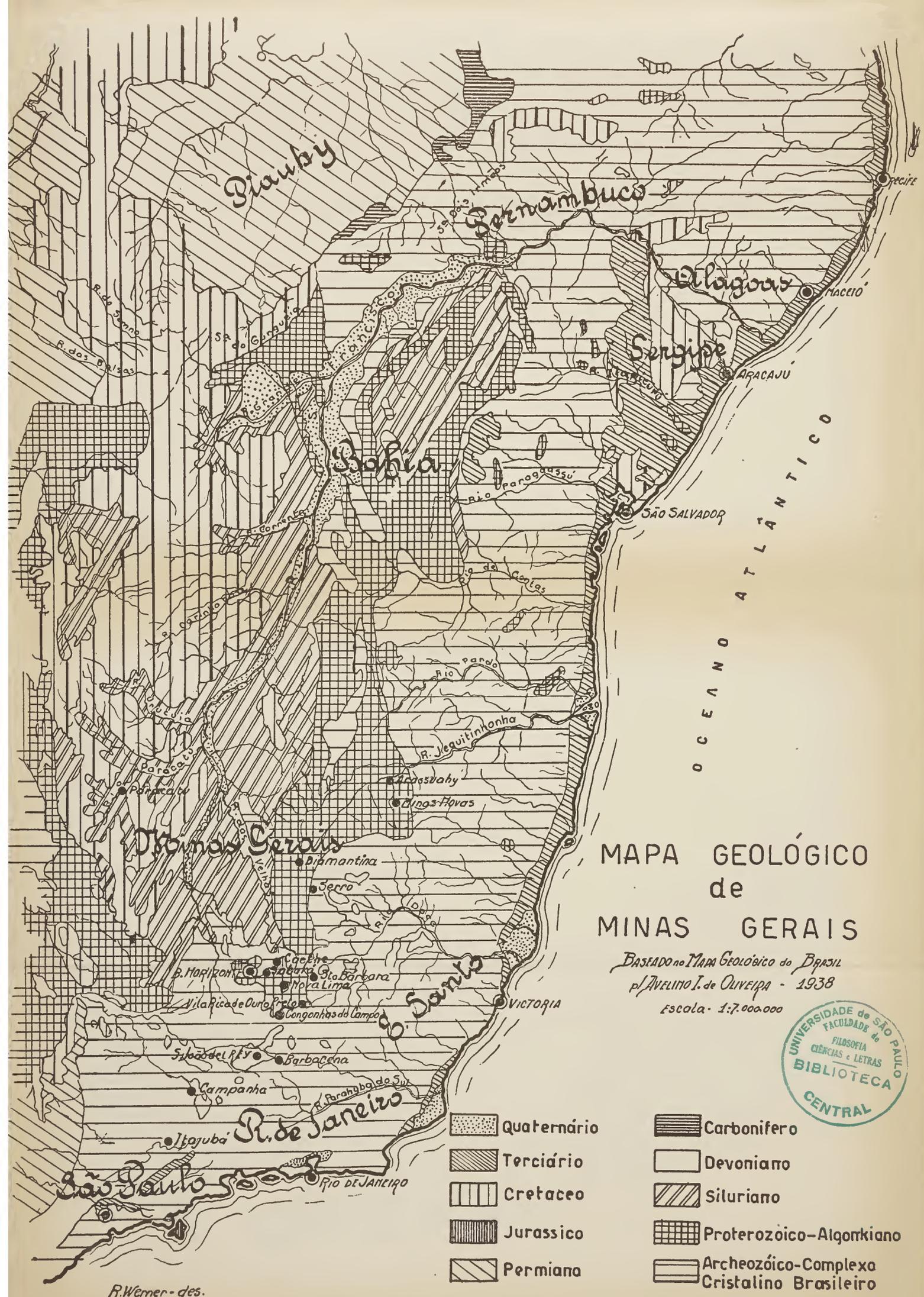
O autor anônimo do "Roteiro do Maranhão a Goiaz" considerou os maleficios do abuso do crédito nas Gerais, nos seguintes termos:

"He tão frequente vender-se em Minas tudo fiado, como será raro aparecer algum vendedor embolçado de todo o preço da cousa vendida. Hé já como certo deixar-se sempre de cobrar parte do que se fia de sorte que, quem calcular o que vende, e cobra o agricultor e comerciante, hade achar que o agricultor perde anualmente parte dos fructos que colhe; porque ainda que a venda, nunca vem a cobrallo; e que o comerciante deixando tambem em todos os giros que faz o Capital do seu negocio, de embolçar o vallor de parte das mercadorias que vende: vem por ultimo a perder do mesmo capital e reduzir-se a termos de fallir; fim comum a todos os Comerciantes de Minas". (259)

João Lucio de Azevedo noticia que, em 1760, os mercadores inglêses de Lisboa manifestaram-se contrários ao projeto de criação de uma companhia de comércio para o Brasil. Alegavam êles os débitos colossais dos habitantes das minas às praças do Rio e da Bahia, sendo que os negociantes destas cidades, por sua vez, deviam grandes so-

(258) Apud João Lúcio de Azevedo, "Épocas de Portugal Económico" pág. 353.

(259) "Roteiro Anônimo do Maranhão a Goiaz", R. I. H. G. B., vol. 99, pág. 60.



mas aos de Lisboa, e êstes, por seu turno, à feitoria britânica. (260).

O Conde de Sabugosa, em carta datada da Bahia, em 23 de Agosto de 1730, afirmou:

“As minas forão a total perdição do Brasil e a falta delas sera a sua ultima ruina; nestas se acha hum formidavel cabedal de todos os portos da Marinha e ainda de todo o Reyno e de varios Estrangeiros que com os olhos no ouro introduzem as suas mercadorias por meio dos Portugueses e tem tantas dillaçoens as remessas que muitos interessados estão por esta cauza perdidos porque as demoras dos pagamentos são de 3 e 4 annos, quando mais bem sucedidos e muitas vezes se procura o devedor em huma parte e não se acha, nem quem dê noticia delle’. (261).

Aos mineradores, na primeira metade do século XVIII, eram aberto largos créditos; em compensação, os juros cobrados eram altissimos, não raro atingindo as taxas de 25 e 30% (262). E’ que os negociantes e agiotas cobravam seus interêsses na mesma proporção do risco dos negócios.

O delirio do crédito embriagava os mineradores de tal forma, que muitos dêles acabaram se arruinando.

O abuso do crédito chegou a criar nos meados do setecentismo uma atmosfera de intranquilidade e insegurança econômica. Os mineradores que haviam confiado excessivamente em futuras extrações de ouro, e que fiados nessa crença, haviam gasto mais do que podiam sem colher a

(260) João Lúcio de Azevedo, “*Epocas de Portugal Económico*”. pág. 353.

(261) *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. XXXI, pág. 26.

(262) *R. A. P. M.*, vol. II, pág. 318.

quantidade de ouro esperada, acabavam culpando de seus desvarios e de sua ruina os negociantes que lhes facilitaram as compras a crédito.

A facilidade de obter créditos gerou abusos. As faltas de pagamento, na hora de saldar os compromissos, foram tornando-se escandalosamente frequentes. Diante dos prejuizos houve uma natural retrição das praças do litoral (263).

No "Discurso Preliminar", vemos a confirmação dessa atitude dos comerciantes das praças maritimas, que deixaram de fazer seus fornecimentos, com medo de não serem pagos:

"Os novos comerciantes a exemplo dos antecessores, medindo as suas perdições, hoje nada querem vender fiado para aquellas Minas, e certões, e porque só vendem a dinheiro, por isso mesmo pouco ou nada vendem: e eis aqui o actual estado daquelle commercio, a causa e a razão porque elle tem desaparecido e se acha quasi extinto. Os commerciantes, aprendendo à custa alheia se consevão firmes no desengano de não fiarem para não perderem". (264).

(263) Na "Informação da Capitania das Minas Gerais", de Basílio de Sá Vedra, embora seja de 1805, vemos retratada uma situação que existia desde os meados do século XVIII:

"Os negociantes dos portos do mar se fizerão ricos com o commercio de Minas...

Os mesmos negociantes dos portos de mar tem perdido muito com os devedores falidos em Minas; de poucas pessoas fião os seus gêneros e com interesses semelhantes ao risco de não serem pagos, no que se aumenta muito o mal desta Capitania." R. A. P. M., vol. II, pág. 674.

(264) "Discurso Preliminar", Ms. anônimo in Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXVII, pág. 348.

A mania do crédito era tal, que até a Fazenda Régia foi levada a fiar o pagamento dos impostos. Os negociantes que iam para as minas, comumente, não pagavam, na entrada, os direitos sobre as mercadorias que levavam. Pagavam-nos na volta e... quando podiam.

O Dr. Teixeira Coelho, em sua "Instrução", bateu-se pela proscricção de tal uso. Disse êle que, o costume invertido de se não pagarem, os direitos das entradas, à vista, nos Registros, devia desaparecer. A opinião que prevalecia na região era a de que seria impossivel suprimir uma norma estabelecida há tanto tempo e que, se tal se tentasse, muitos negociantes ficariam impossibilitados de commerciar.

Teixeira Coelho achava que, se a supressão do crédito concedido nos Registros, iria diminuir o numero dos negociantes que faziam fornecimentos às Gerais, em compensação os poucos que subsistissem seriam os de maiores cabedais. Desapareciam apenas os pequenos negociantes que giravam pelos caminhos das minas, falindo a cada passo, burlando os que nêles confiassem e prejudicando as casas comerciais estabelecidas no Rio de Janeiro e nas Gerais. E também para a Coroa haveria vantagem, pois, dizia êle:

D'este modo segurava Sua Magestade os seus direitos com os pagamentos promptos e se evitavam execuções para a cobrança d'elles, as quais arruinavam os povos. Quando ha de cobrar a mesma Senhora a grande quantia de 1.212:146\$176 que se lhe está devendo de Contractos na Capitania de Minas?' (265).

(265) "Instrucção para o Governador da Capitania das Minas Gerais", R. I. H. G. B., vol. XV, pág. 410.

Teixeira Coelho era de opinião que a cessação de créditos só deveria prevalecer para os negociantes que entravam pelo Caminho Novo, e que introduziam nas minas escravos, fazendas e gêneros procedentes do Reino. Nos outros caminhos, porém, por onde entravam boiadas, cavalos, bestas, couros, e outros gêneros, nos quais só podiam negociar os "homens robustos e capazes de sofrer os incomodos dos sertões e matos, os quaes como são pobres não é possível que paguem à vista os direitos das entradas", a Coroa deveria ser tolerante e continuar fiando. (266).

Foi na compra de escravos que o abuso do crédito chegou ao auge. Os mineradores, na sede insaciavel de extrair ouro da terra, e sabendo que quanto mais escravos possuíssem, mais ouro obteriam, empenhavam-se com os mercadores da mão de obra negra, na esperança de poder pagá-los com os lucros das faisqueiras.

E, não raro, não podiam saldar os compromissos, soffrendo a execução dos bens que eram arrematados em hasta publica, quase sempre a preços inferiores a seu real valor.

O alvará régio, de 26 de Março de 1721, mostra a situação de divida em que se encontravam os mineradores, pela facilidade de comprar escravos fiado:

"Eu El Rey faço saber aos que este meu alvará virem que por se ter entendido que o motivo principal que dá occasiam às inquietações dos povos das minas procede dos grandes empenhos em que se achão os seus moradores pella facilidade de comprarem escravos fiados, empenhando-se por este modo com a esperança do desempenho com os lucros que esperão tirar das faisqueiras, o qual

(266) "Instrucção para o Governo da Capitania de Minas Gerais" in R. I. H. G. B., vol. XV, pág. 411.

muitas vezes se desvanece, do que socede venderem se por arrematações publicas por muy inferior preço do seo valor: para evitar heste damno sou sèrvido que os dittos escravos se avaliem primeiro por dous louvados escolhidos pellas partes e não comparecendo ellas, pelo juiz da execução e não concordando ambos, desempate o juiz e soccedendo dos lanços não cheguem à avaliação depois de corridos os pregões da Ley, será obrigado o acreedor a acceitar em pagamento os escravos pela avaliação que estiver feita e este meu alvará que se cumpra..." (267).

Esse alvará régio, todavia, não foi suficiente, para proteger os mineiros e suas fábricas de minerar contra os prejuízos das execuções. Mais tarde, em 19 de Fevereiro de 1752, o Governo Metropolitano promulgou a célebre Lei da Trintena, pela qual os mineradores que possuíssem mais de 30 escravos, não poderiam sofrer penhora nos ditos escravos e nem nas "fábricas de minerar", (268). A execução só poderia correr sobre os demais bens que o devedor possuísse e sobre a terceira parte dos lucros das lavras.

Tal privilégio, promulgado com o fim específico de agraciar os mineradores, redundou em prejuízo da classe, porque abalou-lhe o crédito. Além do mais, prestou-se à interpretações duvidosas, e as mais contraditórias sentenças sobre ele, foram proferidas. (268A).

O alvará referia-se todo o Mineiro que tivesse trinta escravos próprios e dai para cima. Essa expressão era acolhida de diversas maneiras: umas vêzes, os escravos eram

(267) Ms. do Arquivo Público Mineiro, Códice 15, f. 85 v.

(268) Ms. do Arquivo Público Mineiro, Códice 92, f. 84.

(268 A) — Teixeira Coelho, "Instrução para o Governo da Capitania de Minas Gerais", R. I. H. G. B., vol. XV.

considerados próprios quando o mineiro já os havia pago; outras vezes, entendia-se que pertenciam ao minerador, muito embora este devesse ainda o preço da aquisição.

Quanto ao número de trinta escravos, também se prestava aos sofismas. Umas vezes, entendia-se que deviam existir 30 escravos efetivamente trabalhando nas lavras. Outras ocasiões, computavam-se nesse número os ocupados nos serviços domésticos e nas roças. Chegava-se até a considerar, para completar a trintena, os molecotes ainda incapazes para o trabalho.

A diversidade na forma de entender a Lei da Trintena fêz com que se multiplicassem as demandas sôbre a impugnação e a defêsa do privilégio, no que se dispendiam enormes quantias, por vezes superiores à importância das dívidas em causa.

Tudo isso se traduzia em prejuizo para os mineradores que, com o ouro gasto nas demandas, poderiam adquirir mais escravos, e, sobretudo, para os negociantes de escravos que, se viram esbulhados. É lógico que os mercadores de escravos não os teriam vendido, se soubessem que a lei iria exceptuar das execuções as melhores garantias de dívida que podiam oferecer seus clientes.

Surgiram demandas sem fim, em tórno dos débitos contraidos anteriormente à promulgação do Decreto de 19 de Fevereiro de 1752. Bem significativa é a carta régia de 25 de Maio de 1753 cuja cópia encontramos entre os manuscritos do Arquivo Público Mineiro, e na qual se verifica que os prejuizos eram gerais, quer para os mineradores, quer para os homens de negócio. (269).

(269) "Dom Jozé por Graça de Ds. Rey de Portugal e dos Algs. d'aquem e d'alem mar em Africa senhor de Guiné Faço saber a vós Gomes Freire de Andrada Gov. e Capp^m general da Capp^{na}. do Ryo de Jan^{ro}. com o Governo das Minas G^s que por parte de Manoel Dias da Costa e outros Mineiros moradores nessa Capp^{nia}. com fabricas grandes de Minerar se me representou que eu fora servido por de-

Na ocasião em que a Lei da Trintena foi promulgada, houve nas minas e nas praças comerciais do litoral verdadeira comoção financeira. Todos os mineradores endividados queriam prevalecer-se dos benefícios outorgados pela lei, em prejuizo dos fornecedores.

Queixosos os credores, porque seus devedores queriam valer-se do privilégio da Lei da Trintena, para obstar a

creto de dezanove de Fevereiro de mil sete centos e sincoenta e dous ordenar que a todo Mineiro que tivesse trinta escravos proprios ou dahy para sima, senão fizesse execução e penhora nos mesmos escravos nem na fabrica de mineirar, correndo só a execução nos mais bens e na terceira parte dos lucros que tirassem das Minas; e que sendo elles sup^{es}. acredores de avultadas quantias de dividas contraidas antes do d^o Decreto tendo já execução contra os seus devedores têmho experimentado nellas embaraço e hu grande prejuizo porque os mesmos devedores fundados no referido Decreto se opuserão e insistem em pagarem só na forma nelle ordenada o que parecia não ser da minha real intensão a respeito das dividas contraidas antes da publicação do mesmo decreto pois disso se seguia evidente damno aos Credores não havendo eu de querer que alguém ficasse prejudicado; porque além de que o pagamento feito por parcelas representava menos util na sensura de direito, era certo que elles supp^s. não contratariam fazendose credores de avultadas quantias se ja houvesse Ley que restringisse naquella forma o modo dos pagamentos pois se seguia hum dilatado dezembolso sendo todo e qualquer empate prejudicial aos homens de neg^o e porque a mim me pertencia declarar as Leys e remedear o damno dos meus vassallos me pedião mandasse declarar que a providencia dada no d^o Decreto só lemíta e deve ter observancia a respeito das dividas contrahidas depois dessa publicação mas não a respeito das dividas antecedente^m. contrahidas e sendo ouvido neste particular os Procuradores da m^a. Fazenda e Coroa sou servido ordenar-vos por rezolução de vinte e dous do cort^e. tomada em Const^a. do meu Cons. Ultram^{no}. informeis com vosso parecer neste particular observando o disposto no Decreto, exceptuando as dividas pellas quaes se achava feita a penhora a tempo da sua publicação e não outras quaisquer contrahidas antes della que ainda não estavam em execução enquanto não tomo outra rezolução..." Datada de Lisboa em 25 de Maio de 1753. Ms. I. do Arquivo Público Mineiro Códice 92, n.^o 86.

execução de dívidas anteriores ao decreto, representaram ao Rei, consultando sobre a retroatividade daquêlê benefício. A régia resposta pendeu para os devedores, confirmando o efeito retroativo do privilégio, mas considerou que não seria aplicado às dívidas antigas, no caso de já se haver iniciado a execução, ao tempo em que foi publicada a lei. (270).

Essa interpretação autêntica ainda mais perturbou o ambiente econômico das minas. Disse Teixeira Coelho que, antes de haver o referido privilégio, fiavam os negociantes aos mineiros capitais, escravos, ferro, aço e pólvora. Mas, depois da Lei da Trintena, nenhum fiado se fazia, porque julgavam os negociantes que jamais seriam pagos pela terça parte dos rendimentos das lavras. Por outro lado, nem os mineiros que tinham êsses rendimentos penhorados interessavam-se em fazer suas minas produzir. Enviavam seus negros a faiscar em outros lugares, deixando as minas paralisadas, para, dêsse modo, fraudarem os credores. (271).

Mineradores havia que, cheios de dívidas, procuravam por todos os meios completar o número de 30 escravos, para fugirem ao risco das execuções. E não era raro usarem os privilégios da Lei da Trintena, contra aquêles mesmos incautos que lhe haviam vendido fiado as lavras e os escravos.

Até sobre o rendimento das minas teve repercussões nefastas essa lei. E' que os donos das lavras que tinham suas fábricas de minerar penhoradas, devendo pagar seus credores com a terça parte dos lucros, em geral não estavam em condições de comprar escravos novos para manter o ritmo da produção. Os que possuíam, iam desgastando-se e envelhecendo. O minerador, nestas condições, apenas

(270) Ms. I. do Arquivo Público Mineiro, Códice 92. n.º 86 V. nota 269.

(271) Teixeira Coelho, "Instrucção para o Governo da Capitania das Minas Gerais," R. I. H. G. B., vol. XV pág. 385.

comprava algum escravo já cansado e estropiado para conservar o número de 30 que lhe assegurava o privilégio. E assim nunca fazia serviços custosos, reduzindo-se a simples fisco.

Para a Fazenda Real, também a lei não teve os resultados visados. Na verdade, para efeitos fiscais, mais valiam 3 mineiros, cada um com 10 escravos, do que um só, com 30 escravos.

Teixeira Coelho afirmou: “tem mostrado a experiência que estes pequenos mineiros fazem crescer mais o quinto do que os grandes; e parece que todos se fazem dignos do mesmo privilégio, ou que nenhum o deve ter”. (272).

* * *

As lojas e vendas onde se trocavam por ouro as mercadorias vindas de São Paulo, do Rio de Janeiro e da Bahia, e os artigos importados da Europa, realizaram uma função nobre nas minas: concorreram para a concentração dos povos e formação das cidades.

Constituíram elas pontos de atração do povoamento, representando função semelhante à desempenhada pelas igrejas no nascimento de nossas villas e arraiais.

Augusto de Lima Jr., descrevendo a formação dos núcleos urbanos nas Gerais, aponta os ranchos e casas de venda como motivos determinantes da localização das capelas e igrejas. Considera êle os pousos de bandeiras, ranchos e casas de venda, lojas etc., como os pontos iniciais do povoamento, pondo em segundo plano as capelas e igrejas. São estas as suas palavras:

(271) Teixeira Coelho. “Instrução para o Governo da Capitania das Minas Geraes”, R. I. H. G. B., vol. XV, pág. 385.

“Os povoados mineiros foram-se constituindo rapidamente. Excetuados os antigos pousos de bandeiras, começavam por um rancho de tropas onde os mineradores iam fazer suas compras em mãos de comboieiros que levavam da Bahia, do Rio ou de São Paulo as mercadorias de consumo.

Em redor desses “ranchos” fixavam-se casas de venda e como era certa a afluência de gente sobretudo aos domingos os religiosos iam ali ter, celebrando missas, fazendo batizados e casamentos, iniciando-se assim as capelas a que sucediam faustosas igrejas”. (273).

Mais adiante, prossegue o autor:

“Disseminados pelas montanhas e vales, os mineradores iam construindo casas junto às capelas e aos sábados vinham pernoitar com sua famílias, para no domingo assistirem à missa e fazerem suas compras no comercio que ali se estabelecia” (274).

Por estas linhas, verifica-se que Augusto de Lima Jr. considera os ranchos (275) e as casas de venda como pontos iniciais das formações urbanas nas minas, não deixando, porém, de contemplar a atuação da igreja nessa formação. (276).

(273) Augusto de Lima Jr., “A Capitania das Minas Gerais”, pág. 87.

(274) *Idem* ibidem.

(275) Os ranchos eram construções provisórias armadas pelos tropeiros para vender seus artigos. Eram lojas e vendas de duração efêmera que com o tempo acabaram fixando-se e consolidando.

(276) Augusto de Lima Jr., noutro capítulo de seu livro, afirma:

“Basta percorrer o mapa mineiro, anterior à depredação toponímica do arrivismo inculto e iconoclasta que encontraremos

É difícil, senão impossível generalizar quanto ao nascimentos das cidades mineiras. Teriam o comércio e a concentração, determinada pelo movimento de compras, feito surgir a igreja e posteriormente a cidade? Ou teria sido a igreja o ponto de atração dos comerciantes e das construções urbanas?

Só estudos monográficos em tórno das origens de cada cidade da Capitania das Minas Gerais, poderiam responder com segurança a pergunta.

É possível que em algumas, haja surgido primeiramente a igreja, e noutras, as casas de venda, ranchos de tropeiros, etc. O que é indiscutível é que os dois fatores concorreram para o mesmo fim: a fixação dos núcleos urbanos das Gerais. (277).

Ainda em nossos dias, algumas cidades do Estado de Minas nos mostram a concorrência dos dois fatores em suas origens: ao lado da igreja, completando o quadrilátero das praças, vemos os casarões assobradados do século XVIII, tendo na parte térrea as portas largas e altas, características dos estabelecimentos comerciais.

a origem de quasi todas as localidades no atrativo da capela edificada pela iniciativa, com o gosto e pelo fruto do trabalho dos sonhadores do ouro, esgravatadores de grupiarias ou bateadores felizes, cujas origens em Portugal se descobrem nas invocações do altar-mor" (pág. 178).

Algumas páginas adiante, acrescenta o autor citado:

"Por essas razões a Igreja era a obra mais urgente, menos talvez por piedade desinteressada, que pela premência de criar possibilidades de perdão para as faltas frequentes, sobretudo em matéria sexual," (pág. 194.)

(277) O que não se pode contestar é que, dentre os edificios públicos, a Igreja era sempre o primeiro a surgir, fruto do ardente sentimento religioso da época. (Afonso Arinos de Mello Franco, Conferência: "A sociedade bandeirante das Minas", "Curso de Bandeirologia", (pág. 90).

Analisemos, agora, um problema de nomenclatura. Nos documentos antigos encontramos sempre, lado a lado, êstes dois termos: lojas e vendas.

A distinção entre essas duas categorias de casas comerciais era, em linhas gerais, a mesma que se nota até hoje em nosso comércio, notadamente no interior. Nas lojas, vendiam-se apenas "fazendas secas", isto é, armarinhos, tecidos, enfim artigos para indumentária, utilidades domésticas, perfumarias, etc.

Nas vendas vendiam-se quase todos os artigos que se encontravam nas lojas, e mais os "molhados", isto é, as bebidas, os comestíveis, as gulodices, etc.

Tais estabelecimentos proliferaram nas minas, com rapidez espantosa. O comércio nas Gerais era rendosíssimo pelo alto poder aquisitivo de seus habitantes. Muitos mineiros comerciavam, ao mesmo tempo que se ocupavam das lavras, conforme mostra Antonil (278).

E' que vendendo comestíveis, aguardentes e garapa, tecidos, roupas, calçados e ferramentas, podia-se juntar grandes porções de ouro, sem o trabalho rude de extraí-lo dos tabuleiros, grupiaras e faisqueiras.

O comércio de gulodices e aguardente era animadíssimo pois que os negros e negras, quando mineravam, escondiam bastante ouro em pó nas carapinhas, e, roubando aos seus senhores iam gastá-lo em tudo quanto lhes despertasse o apetite.

As guloseimas eram não só vendidas nas vendas, como levadas à lavras, em tabuleiros bem arranjados e tentadores, dando origem a intenso comércio ambulante.

As negras e mulatas quituteiras, por mais que trabalhassem, nunca produziam o suficiente para satisfazer a gula dos trabalhadores das lavras.

(278) Antonil, "Cultura e Opulência do Brasil", pág. 222.

Verdadeira multidão de negras e mulatas, escravas e fôrras, percorriam com seus tabuleiros os morros e margens de rios onde se promovia a extração do metal aurífero, incitando os negros a gastar em quitutes o que não lhes pertencia.

No morro das Congonhas a situação chegou a tal ponto que foi preciso um bando do Governador D. Lourenço de Almeida, proibindo o comércio ambulante de comestíveis, nos lugares onde havia serviços extrativos e num raio de 200 passos à volta do morro. (279).

No mesmo morro existiam também em profusão vendas e ranchos, que abertos dia e noite, davam origem a desordens e desgraças promovidas por negros que nêles se embriagavam, gastando seus jornais, em lugar de entregá-los aos senhores. Tais estabelecimentos, por fôrça do bando citado foram obrigados a recuar à mesma distância de 200 passos, contados dos limites do morro das Congonhas, e seus donos proibidos de empregar negras e mulatas nos seus balcões. Só poderiam vender por suas mãos ou empregar negros, isso porque as negras procediam "sem temor algum de Deus Nosso Senhor, desencaminhando os ditos negros e servindo-lhes de ocasião para cometerem infinitos insultos..." (280).

Em 1722, em lista oferecida pelas Câmaras, constatou-se existirem nas minas 1.384 lojas e vendas. (281).

Para montar loja ou venda, era preciso que o dono desse fiança de pagamento dos impostos. É o que nos

(279) Bando de D. Lourenço de Almeida, datado de 11 de Setembro de 1729, in R. A. P. M., vol. VI, pág. 326.

(280) Bando de D. Lourenço de Almeida, de 11 de Setembro de 1729, in R. A. P. M., vol. VI, pág. 326.

(281) Diogo de Vasconcellos, "Breve descrição geographica física e politica da Capitania de Minas Gerais", R. A. P. M., vol VI, pág. 871.

mostra o Livro de Fiança dos Quintos, da Vila Real do Sabará (282).

Zoroastro Vianna Passos apresenta uma lista das vendas e lojas existentes no arraial da Igreja Matriz de Sabará, em 1720-21; nela contam-se ao todo 39 estabelecimentos comerciais, sendo 8 lojas e 28 vendas e mais 3 de natureza não especificada (283).

Além das lojas e vendas, havia nas minas as "boticas" onde se comerciavam os medicamentos. A venda de remédios e drogas, segundo Augusto de Lima Jr., estava, em geral, nas mãos dos padres que não só as vendiam, como também medicavam. (284).

Ao lado do comércio estável, feito através de lojas, vendas e boticas, havia nas minas o comércio ambulante, exercido pelos mascates comissários volantes e negras de tabuleiro.

Enquanto o dono da loja, venda ou botica, merecia alguma consideração social, se bem que pequena, pois o comércio era sempre considerado degradante, os pobres mascates eram taxados de elementos nocivos e indesejáveis. Os humildes vendedores ambulantes eram nivelados aos vagabundos, aos vadios e aos mendigos. Assim, a opinião geral era de que:

"... os vagabundos, comissarios volantes, mascates, vendilhões e oficiais superfluos, vadios, libertos e mendicantes capazes de trabalho e extravio sejam empregados utilmente nas estradas conducentes a facilitar os carretos, na expurgação

(282) Zoroastro Vianna Passos, "Em tórno da História de Sabará", vol. II, pág. 113.

(283) Idem, ibidem, pág. 113.

(284) Augusto de Lima Jr., "A Capitania das Minas Gerais", pág. 205.

dos salteadores, obras públicas, cultura de campos etc..." (285).

Os mascates eram considerados elementos tão perniciosos que, a 12 de Novembro de 1735, foi promulgado um bando que mandava expulsá-los das minas (286).

Os negociantes em geral, e especialmente os ambulantes não eram bem vistos, nem pela população mineradora, nem pelas autoridades governamentais.

Sobre êles, pesavam duas sérias acusações: a Governança julgava-os os principais responsáveis pelos contrabandos de ouro; a população acusava-os de cobrar preços extorsivos pelas mercadorias. (287).

A êsse respeito temos em mãos uma carta de D. Luiz Antonio de Souza ao Governador das minas, Conde Valaiares, datada de 13 de Novembro de 1769, na qual se lê:

"Em carta de 3 de 8br.º deste presente anno me insinua V. Ex^a. serem tão consideraveis os extravios de ouro em pó, que tem chegado a cauzar uma palpavel diminuição nos Reaes Quintos de S. Mge. Perdoe-me V. Ex^a. juntamente que nesta importante materia dê as providencias necessarias para atalhar esta clandestina, e prejudicial negociação, e lhe insinue os meynos mais proprios que pode haver de se evitar semelhantes roubos tão concideraveis para a Real Fazenda

O meyo de que se podem valer os viandantes são muitos e me persuado que os Registos na

(285) R. A. P. M., vol. IV, pág. 70.

(286) R. A. P. M. vol. VI, pág. 897.

(287) R. A. P. M., "Memoria Histórica das Minas Gerais", vol. II pág. 486.

situação em que se achão não são bastantes e evitálos porque podem entrar por muitas partes, e fica confundido com 'o ouro desta Capitania, que tãobem tem minas, e pode ser se evite esta dezordem pondo Caza de Fundição nesta Cidade e os Resgistros na Serra do Mar, mas esta Provedoria he tão pobre que não pode com as despesas da dita Caza. (288).

Quanto à especulação com os gêneros foi um fenômeno que sempre existiu nas minas. Antonil referindo-se à ganância dos mercadores disse que quem transpunha a Mantiqueira lá deixava pendurada a consciência.

Os mineradores também se opunham à classe dos comerciantes, por considerá-la menos onerada pelos impostos. Numa representação ao Rei, contra o imposto da Capitação, feita pela Câmara de Vila Nova da Rainha, em 1742, há o seguinte trecho:

“Só representamos que não he proporcionado o repartimento com que se estabeleceu o tributo pois sente maior gravame o pobre do que o rico a respeito dos comerciantes do pais que nestes não há necessidade de escravos para o expediente e aproveitamento de aventajados lucros.” (289).

Augusto de Lima Jr. consigna entre os comerciantes das minas uma predominância de portugueses de origem judaica. Diz êle que “eram os cristãos velhos e os cristãos novos, isto é, judeus que tinham aceitado o batismo e seus descendentes, até quatro costados”. (290).

(288) “Documentos Interessantes”, vol. XIX, pág. 412.

(289) R. A. P. M., vol. II, 288.

(290) Augusto de Lima Jr., “A Capitania das Minas Gerais”, pág. 155.

Chamavam-se Léo, Fortes, Henriques, Carneiro, Campos, etc.. Formavam agrupamentos, e na expressão de Augusto de Lima Jr., verdadeiros "guetos", reconhecíveis até hoje por não apresentarem capelas em suas ruínas. Eram os donos do comércio", negociavam com gêneros, utensílios e escravos e contrabandeavam ouro e diamantes.

Gilberto Freyre contemplou o papel dos clérigos na exploração do comércio de gêneros nas cidades mineiras. Disse êle que "na cidades de Minas apareceram entre os exploradores da falta de viveres na área da mineração, não tanto os tão falados judeus, mas frades, simplesmente frades". E cita o nome de Frei Francisco de Menezes; que esteve à frente de uma das "mais grossas negociatas" que já se organizaram no Brasil, e foi aliado de Manuel Nunes Vianna e de outro frade, Frei Firmo. (291).

291) Gilberto Freyre, "Sobrados e Mocambos", pág. 177.

CAPÍTULO VI

O CONSUMO DAS POPULAÇÕES DAS GERAIS

Varição do consumo no tempo, com a sistematização das correntes abastecedoras. Varição do consumo no tempo, com o apogeo e a decadência das minas. Varição do consumo nas diversas camadas sociais. Os gêneros mais consumidos nas Gerais.

O consumo nas Gerais variou, no tempo, em função de 4 fatores: o número de consumidores, isto é, o povoamento; a produção das minas; a sistematização das correntes abastecedoras e o aparecimento dos núcleos locais de produção. Todos êsses fatores agiram conjuntamente, cada um dêles atuando sobre os demais e o resultante dessa interação, determinou as características do consumo.

A princípio, quando as correntes comerciais que forneciam os gêneros e utilidades às minas mal se esboçavam, havia carência de tudo. O pouco que havia era vendido a preços exorbitantes.

Logo, porém, atraídos pelos gordos lucros, os mercadores levaram para as Gerais todos os produtos que reclamavam seus habitantes, desde os artigos de primeira necessidade aos mais supérfluos artigos de luxo vindos de remotas partes do mundo, para afagar a vaidade dos nababos do ouro e do diamante. Assim, os tropeiros, os mascates, os donos de lojas e vendas puseram ao alcance das popu-

lações das minas as louças e as porcelanas, os damascos e as tapeçarias da Índia e da China; da Europa chegaram os veludos, os brocados, os linhos, as bretanhas, as pelúcias, as cabeleiras empoadas, os vinhos, os queijos, os presuntos, etc.

Outro fator que atuou decisivamente sôbre o consumo das populações mineiras, foi a produtividade das lavras. A maior ou menor produção de ouro e de diamante, refletindo-se no maior ou menor poder aquisitivo das populações das Gerais, determinavam o consumo, o padrão de vida e a própria convergência das correntes abastecedoras.

Enquanto a produção das minas foi ascendente, crescentes foram as compras, como verificamos pela curva ascendentes dos impostos pagos nos registros postados nas entradas das minas. (Ver anexo D, pág. 280).

E enquanto houve ouro e diamantes jorrando aos borbotões das lavras férteis, exigente foi o habitante das Gerais. Mas, quando o rendimento das minas começou a decair, na segunda metade do século XVIII, paralelamente, o consumo começou a decrescer.

E' que já não havia dinheiro fácil para fazer frente às despesas. Os mineiros suprimiram os gastos supêrfluos. Reduziram seus orçamentos. Numa representação ao Rei, feita pela Câmara de Vila Rica, datada de 5 de Agosto de 1789, vemos um significativo paralelo entre a diminuição das entradas e a diminuição do rendimento das minas de ouro:

“Nesse mesmo tempo devendo computar-se a população das minas em pouco mais da metade em comparação da atual, o imposto dos direitos das entradas excedia quase o dobro do que agora rende. E não é este um irrefragavel posto que indireto testemunho da notavel diminuição do ouro?..

.....

Mais gente parecia dever consumir mais gene-

ros: porem as entradas dizem o contrario e o avultadissimo e notorio empenho desta Provinncia no comercio corroborão a nossa asserção." (292).

O menor rendimento das minas atuou sôbre a demografia mineira. A população decresceu porque muitos habitantes das minas emigraram para outras regiões, em busca de meios mais seguros de subsistência.

J. Vieira Couto, em sua "Memória sobre a Capitania de Minas Gerais", afirmou que era de espantar o despovoamento das minas ao findar o setecentismo. Transitava-se de arraial para arraial só contemplando ruínas e despovoação; só de longe em longe encontrava-se alguma animação. Disse ainda que os descendentes dos antigos mineiros, caídos em vergonhosa pobreza, correram a ocultar sua indignência nas roças solitárias. Outros, afogados pelas dívidas, ainda se mantinham à porta de suas minas pretendendo alcançar farrapos de fortuna. (293).

John Mawe, na sua viagem pela Capitania das Minas Gerais, realizada em 1802, notou os traços visíveis do despovoamento: casas abandonadas, ruínas, cidades estagnadas, etc. (294). José Eloi Ottoni e Eschwege também se impressionaram com o mesmo fenômeno que, tendo se iniciado no último quartel do século XVIII se prolongou pelas primeiras décadas do século XIX. (295).

A diminuição do número dos consumidores refletiu-se na diminuição dos direitos das entradas. Todavia, é pre-

(292) R. A. P. M., vol. IV, pág. 791.

(293) "Memória sôbre a Capitania de Minas Gerais" de J. Vieira Couto, R. A.P. M., vol. X pág. 77.

(294) John Mawe, "Viagem pela Capitania das Minas Gerais."

(295) José Eloi Ottoni, "Memoria sôbre o Estado actual da Cap. de Minas Gerais" Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXX. pág. 316 Eschwege, "Pluto Brasiliensis", vol. II, pág. 241.

ciso notar que a diminuição dos referidos direitos não foi apenas consequência da menor produtividade das minas, nem de seu despovoamento. Influuiu nesse decréscimo um fenômeno de outra natureza: o aumento da produção dos núcleos produtores da Gerais.

Os únicos dados estatísticos de que podemos dispor para calcular de maneira indireta o consumo das populações das Gerais, são os direitos que pagavam as mercadorias ao entrarem nas minas. Tais dados, porém, são falhos porque os direitos das entradas diminuíram, não só em função da diminuição do consumo. Houve interferência de um outro fator: o aparecimento de núcleos produtores dentro das minas, e, portanto, não sujeitos aos impostos que pagavam as mercadorias ao entrar na região mineira. Sobre os produtos regionais recaiam os impostos denominados "dízimos".

* * *

E' evidente que não só o número de habitantes influi no consumo. A qualidade do habitante também deve ser considerada. O consumo, em qualquer sociedade e em qualquer época varia em função das classes sociais.

Assim sendo, é ocioso considerar que nas Gerais, o pobre não se vestia, não se alimentava, não habitava da mesma forma que o rico.

O escravo não consumia o mesmo que o senhor. Os documentos do século XVIII mostram-nos de que forma andrajosa e desnuda viviam os escravos (296). Em virtude dos altos preços dos gêneros, a classe servil era de forma geral mal alimentada, e não foram poucos os crimes realizados por escravos famintos.

(296) Carta da Câmara de São José del Rei, de 30 de Setembro de 1744, in R. A. P. M., vol. II, págs. 294,295.

Todavia, há exceções nesse panorama. Temos também provas documentais que nos apresentam as negras e mulatas vestidas de seda, carregadas de braçaletes, colares, brincos, etc... Houve até necessidade de providências legais par restringir o luxo das escravas. A carta régia de 23 de Setembro de 1703, por exemplo, expressa-se nos seguintes termos:

“... E como a experiência tenha mostrado que dos trajes que usam as escravas se seguem muitas ofensas a Nosso Senhor vos ordeno não consintais que usem de nenhuma maneira de sedas, de peles nem de ouro para que assim se lhes tire o meio de poderem incitar para os pecados com os adornos e matizes de que se vestem.” (297).

O autor do “Triumpho Eucharistico”, também descreve, com detalhes de esplendoroso luxo, as vestes dos escravos-pajens que figuraram na procissão que se realizou à chegada do primeiro bispo à cidade de Mariana. (298).

Deixando à margem, porém, êsses casos excepcionais, o que constatamos é a classe servil da Capitania das Minas Gerais mal vestida e mal alimentada.

Aliás, o problema da alimentação era grave não só para os escravos como também para os homens livres, na região aurífera e, notadamente, para os que viviam nas cidades. O autor do “Roteiro Anônimo do Maranhão a Goiás” escreveu:

(297) Carta régia de D. Pedro II à D. Álvaro de Albuquerque, apud A. Taunay, “História Geral das Bandeiras Paulistas”, tomo IX, pág. 278.

(298) — Simão Ferreira Machado, “Triumpho Eucharistico”, R. A. P. M., vol. VI, pág. 1.003.

“Nas Minas todos os escravos se sustentão de legumes, o milho e o feijão he o seu unico e ordinário alimento. O mesmo acontece a respeito dos mais habitantes que não vivem nas Villas, ou Arraiaes em que costuma haver açougues: as mais abundantes ajuntão ao mesmo mantimento as carnes salgadas de muitos porcos, que crião, nutridos não em montados mas com os mesmos legumes...” (299).

Para bem situarmos o problema do abastecimento das Gerais e estudarmos o consumo das populações mineradoras, precisamos analisar as necessidades dessas mesmas populações.

Uma primeira questão propõe-se antes de qualquer cogitação: o que era vital e o que era supérfluo para os habitantes das minas?

Podemos agrupar os gêneros reclamados para o consumo da seguinte forma:

Um primeiro grupo, e logicamente em primeiro lugar, formado pelos gêneros essenciais à subsistência, tais como: os cereais, a carne, o sal, o açúcar, o toucinho. Dentre êsses gêneros, praticamente indispensáveis, ainda podemos destacar como imprescindíveis a carne e o sal.

Um segundo grupo formado pelas utilidades indispensáveis ao trabalho nas minas: os utensílios de ferro e aço, a pólvora e as armas com que o minerador defendia sua data aurífera e que garantiam, portanto, a continuidade do trabalho; o escravo que executava a extração do ouro e do diamante e que, sendo objeto de compra e venda, era tam-

(299) “Roteiro Anônimo do Maranhão à Goiaz”, R. I. H. G. B. vol. 99 pág. 95.

bém uma mercadoria que podemos colocar dentro dêste grupo.

Em um terceiro grupo podemos colocar os artigos para a vestimenta e calçado dos habitantes das Gerais, os utensílis e móveis para a casa, arreios para animais, cavalgadas, etc..

Os artigos de luxo, as cousas supérfluas e caras, porém muito consumidas por essa sociedade de novos-ricos que se constituiu nas Gerais, podemos considerar formando o quarto grupo.

Finalmente, em um grupo à parte, colocaremos dois gêneros que podem parecer supérfluos, mas que na verdade eram de vital importância para os mineradores: a pinga e o tabaco.

* * *

A localização da zona aurífera em regiões despovoadas e incultas, longe dos centros produtores de artigos alimentícios, fêz com que o problema da fome fôsse particularmente grave nos primeiros anos da história das minas.

O fornecimento de carnes era de importância vital, pois ela constituia a base da alimentação. A necessidade de carne bovina fêz com que de São Paulo, de Curitiba, da Bahia e de Pernambuco partissem boiadas sôbre boiadas, para suprir os habitantes das Gerais.

A fome de carne era tal que, nos primeiros tempos, depois de exgotados os diminutos estoques paulistas, foram para as minas até os bois mansos, bois de carro, velhos demais para o corte.

O Conde de Assumar calculava em 18 ou 20 mil bois anuais o consumo dos mineradores que seriam 30.000 almas, ao tempo de seu govêrno. (300) e (301).

O mercado fornecedor de bovinos, por excelência, era o sertão da Bahia e de Pernambuco, zona de grande produção e que já servira, de retaguarda abastecedora de carne da região dos engenhos do litoral nordestino.

Para evitar que êsse precioso produto viesse a faltar, tomou o Govêrno a precaução de estabelecer contratos de fornecimentos de carnes. Havendo, contudo, tais contratos causado perturbações terríveis, sendo uma das causas profundas da Guerra dos Emboabas, foram abolidos por ordem régia de 15 de Maio de 1722. (302).

(300) Apud A. Taunay, "História Geral das Bandeiras Paulistas", tomo X, pág. 233.

(301) O Conde de Assumar governou a Capitania das Minas de 1717 a 1721.

(302) Essa ordem régia é mencionada na carta que D. Lourenço de Almeida dirigiu aos oficiais da Câmara de Villa do Principe que estampamos a seguir:

"Tenho noticia por uma queixa que me fizeram os povos dessa Comarca de que V. M. novamente estabelleceram hum contracto de Carnes nessa Villa o qual não só hé em prejuizo universal dos povos de que justamente se me queixão senam também contra as ordens de S. Mge. q. D. Gde. expedidas em 15 de Mayo de 1722 que se acham Registradas nesta Secretaria pellas quaes he o d.º Sr. Servido que em nenhuma parte destas minas haja contracto de carnes e que nem as Camaras possam levantar cousa nenhuma de novo, sem que 1.º mo fação saber porque eu sou o que hei de dar conta a El Rey nosso Senhor de todo o prejuizo que se lhes seguir aos seos povos e como este prejuizo deste contrato de Carnes E o mais sensivel para elles e he totalmente contra as ordens de S. Mage, V. M. logo suspenderão o contracto das Carnes que estabellecerão, e dem faculdades para que dentro dessa Vª e em todo o termo e Comarca possa cortar carne toda aquella pessoa que quiser como athe o presente fasião, e tenham bem

Visando contornar a irregularidade dos fornecimentos de carne, estimulou o govêrno metropolitano a formação de uma zona pecuarista em tórno das minas, distribuindo sesmarias em profusão, sempre sob a condição de os agraciados instalarem currais. (303).

Ainda para obviar a falta de carne, habituaram-se os mineiros a criar suínos, localizados onde quer que houvesse espaço, até mesmo nos fundos dos quintais. O consumo de carne de porco tornou-se um hábito alimentar dos habitantes da região das lavras, e, até hoje, constitui o lombo de porco um dos pratos mais típicos e correntes do Estado de Minas.

Ao lado da carne de boi e de porco, os mineradores consumiam peixe sêco, fornecido pelo Rio São Francisco e seus afluentes.

Também como complemento à carne fresca, carregamentos volumosos de carne de porco salgada eram levados às minas pelos caminhos paulistas, bem como carnes sêcas chegavam às Gerais pelo caminho do sertão. Quando, nos fins do século XVIII, apareceu no Rio Grande do Sul o processo do xarque, as carnes assim preparadas foram também enviadas à Capitania das Minas Gerais.

O preço da carne era rigorosamente vigiado e tabelado pelas Câmaras das cidades mineiras, com o fito de impedir a especulação decorrente da irregularidade ou da insuficiência dos fornecimentos. É o que observamos, por exemplo, na "Cronologia da Cidade de Mariana", em que as

entendido que de obrarem o Contrario ficam sogeitos a pena de hua desobediencia das ordens de S. Mgde..." Ms. I do Arquivo Público Mineiro, Códice 17, f. 131 v.

(303) Ms. do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Coleção Governadores Gerais, vol. XII, pág. 122.

posturas se sucedem com grande insistência, fixando o preço da carne de boi e de vaca. (303).

O problema do abastecimento do sal também se caracterizou em nossa História Colonial pela sua gravidade. O suprimento de sal, especialmente para as cidades vicentinas, sempre foi difícil e penoso. (304) Na vila de São Paulo, o máu fornecimento do precioso condimento causou até revoltas. (305).

Se na vila de São Paulo que estava relativamente próxima do pôrto de importação de sal, havia tremendas dificuldades para a sua obtenção, que seria então das Gerais?

As minas, no seu desespero, conseguiram uma região interna que lhe fornecesse, se bem que em pequenas quantidades, tal mercadoria: os sertões marginais do São Francisco. O sal chegava às cidades mineiras subindo o rio São Francisco, em barcaças. O pôrto de São Romão destacou-se como centro distribuidor do sal do sertão.

Martinho de Mello e Castro assim considerou a necessidade de sal nas Gerais e as pesadíssimas taxas que o oneravam:

“... um alqueire de sal, genero da producção de Portugal é tão necessario em Minas Geraes, que, não só os habitantes, mas até mesmo os ani-

(303) “Cronologia da Cidade de Mariana”, in R. A. P. M., vol. VI, pág. 1152.

(304) Vide “Atas da Câmara Municipal de São Paulo, vol. VIII págs. 236, e 186; vol. XIII, pág. 65. Vide também a “Chronica dos tempos coloniais”, “A miséria do sal em São Paulo”, de A. de Toledo Pizza, in R. I. H. G. S. P., vol. pág. 279.

(305) Deu-se em São Paulo a célebre revolta de Bartholomeu Fernandes de Faria que armado de muitos capangas e numerosa tropa de negros e índios, atacou Santos em 1710, e arrancando sal dos armazens dos monopolizadores, subiu serra acima, destruindo na volta tôdas as pontes e obstruindo o caminho. Transformou sua fazenda de Jacarei em Praça forte, e só 12 anos depois é que as autoridades conseguiram prendê-lo.

mais não podem passar sem elle, e que por estes motivos se devia animar o seu maior consumo por uma proporcionada e moderada imposição de direitos; este genero que no Rio de Janeiro se compra ao contracto pelo alto preço de 800 rs o alqueire, paga de entrada em Minas 750 rs. ou $93\frac{3}{4}$ por cento; com o qual direito sobre as mais despesas de avarias, demoras, conducções a grandes distancias, e outros gastos, fica o sal tão escesivamente carregado que o seu preço n'aquella capitania é de 3\$600 rs. o alqueire e só a grande precisão d'elle é que o faz ter algum consumo." (306).

O autor anônimo da "Descrição dos sertões de Minas" retratou com grande precisão a falta de sal nas minas, afirmando, entretanto, que não podia dar uma idéia distinta e clara, a quem nunca estêve nas Gerais, de quanto sofriam seus habitantes com a insuficiência dos fornecimentos. Disse êle que não era só a população que sofria, mas também os animais domésticos. Tanto o gado bovino, como os cavalos, os carneiros, as cabras e os porcos rodeavam as casas de seus senhores e ficavam dias inteiros sem procurar os pastos, lambendo as terras dos terreiros, as beiradas das casas, salobras com as urinas. Outras vêzes, corriam sôfregos às queimadas, por causa dos sais contidos nas cinzas e até os ossos dos animais mortos e esparzidos pelos campos eram disputados pelas criações, por causa dos sais nêles contidos. (307).

(306) Instrução de Martinho de Mello e Castro ao Visconde de Barbacena", 1788, R. I. H. G. B., vol. VI, pág. 3

(307) "Descrição dos sertões de Minas, despovoação, suas causas e meios de os fazer florentes", R. I. H. G. B., vol. XXV, pág. 433.

A Coroa tomou conhecimento dessa angustiante falta de sal verificada na Capitania das Minas Gerais. Em 20 de Janeiro de 1735, escreveu D. João uma carta ao Conde de Galvêas, Governador das Gerais, pedindo que tomasse providências para sanar a falta de sal; ordenou-lhe que convocasse as Câmaras e as ouvisse sôbre a melhor forma de ser arrendado o contrato. (308). Mas êsse hipócrita interesse não conduzia a nada de prático, pois não cogitava da abolição dos monopólios, nem da permissão de explorar-se as salinas coloniais.

Só em 27 de Maio de 1795, foi que uma ordem régia expedida ao Visconde de Barbacena determinou que cessasse em todo o Brasil o monopólio do sal e que se tornasse franco seu comércio (309).

* * *

O ferro era outro produto de importância vital para os mineradores. Com êle se forjavam as ferramentas, (os alviões, os almocafres, as enxadas), com que se trabalhava o material aurífero. O rendimento das minas dependia diretamente da facilidade de obtenção de tais ferramentas. Apesar disso, a Metrópole nunca tomou providência alguma, para facilitar sua aquisição pelos mineradores.

(308) Ms. I. do Arquivo Público Mineiro, Códice 10, pág. 6.

(309) Xavier da Veiga, "Ephemerides mineiras", tomo II, pág. 305.

(309) Na Instrucção de Martinho de Mello e Castro ao Visconde de Barbacena", vemos que um quintal de ferro manufacturado (transformado em alavancas, picaretas, alviões, enxadas, foices, etc.) custava, no Rio de Janeiro, 4\$800 e 6\$000; pagava de entrada em Minas Gerais, 4\$500, isto é, 93, 1/3 ou 75%. Somando-se mais o transporte e outras despesas, ia custar nas Minas 14\$400. R. I| H. G. B., vol. VI, pág. 43. V. a esse respeito R. A. P. M., vol. VI, pág. 1074.

Pelo contrário, proibia sua fabricação na Colônia e, além do mais, onerava o ferro e as utilidades com êle fabricadas com impostos pesadíssimos.

Todos os gêneros, ao penetrarem nas minas, tinham que pagar taxas de entrada. Essas taxas, em lugar de serem proporcionais ao valor da mercadoria, eram calculadas sôbre o pêso delas: pagava-se o imposto proporcionalmente às arrôbas.

Sendo assim, o ferro que é um material pesado, era excessivamente taxado e, por isso, seu custo nas minas atingia cifra corresponde a 300% da que se pagava no Rio de Janeiro. (309).

O ferro era importado da Europa. Os portugueses adquiriam-no dos fornecedores suecos, hamburguêses e biscainhos e faziam-se intermediários entre os colonos e aquelas praças européias. E, naturalmente, a mediação era bem remunerada, acrescentando-se ao preço do ferro os lucros dos intermediários, bem como as taxas das várias alfândegas que o produto devia atravessar, até ser pôsto nas minas.

Rodrigo de Menezes, em sua exposição sôbre os motivos da decadência da mineração, propôs, em 1780, o estabelecimento de uma fábrica de ferro nas Gerais, aproveitando a abundância do minério na região. Justificando tal proposição disse êle:

“Se em toda a parte do mundo he este metal necessario, em nenhuma o he mais que nestas minas; qualquer falta que delle se experimente cessa toda qualidade de trabalho; seguem-se prejuizos irreparaveis e he uma perdição total. Fabricando-se aqui pode custar um preço mais módico, não obstante os Direitos que se lhe devem impor, como abaixo direi; facilita-se deste modo a compra dele, concorre este artigo para que faça mais conta

ao mineiro extrair o Ouro, tendo barato o ferro.
(310).

O enorme custo do ferro refletia-se diretamente sobre a atividade mineradora. Um grande capital era necessário para comprar as ferramentas utilizadas nas lavras. Pode-se imaginar quantos serviços e novos descobertos deixaram de efetuar-se esbarrando com a dificuldade representada pelo alto custo de alavancas, picaretas, alviões, enxadas e foices. Também sobre a agricultura da Capitania das Minas a falta de ferro fazia-se sentir, e muitas matas e terras não foram cultivadas mercê dos preços extorsivos dos instrumentos de trabalho.

* * *

O escravo era outra mercadoria imprescindível para os mineradores. Se na zona dos engenhos, o escravo era, na feliz expressão de Antonil “os pés e as mãos dos senhor de engenho”, na região aurífera o escravo significava muito mais. Não era apenas os pés e as mãos do senhor, mas representava a posse das minas, sendo, portanto, a verdadeira riqueza econômica dos seus donos.

O Regimento das Minas, de 1702 determinava em seu Capítulo XI que não receberia data de terra aurífera, aquele que não tivesse escravos para desfrutá-la. Além do mais, se o minerador deixasse de estabelecer os serviços de extração ou os paralisasse, por haver perdido seus negros, perdia também seus direitos à posse da mina, revertendo ela para a Coroa.

O Capítulo V do mesmo Regimento estabelecia:

(310) Rodrigo de Menezes, “Exposição sobre o estado de decadência da Capitania de Minas Geraes e meios de remedial-o” R. A. P. M., vol. II, pág. 315.

“O superintendente tanto que tomar conhecimento dos ribeiros ordenará ao Guarda-Mor que faça medir o cumprimento delles para saber as braças que tem; e feito saberá as pessoas que estão presentes e os negros que cada hum tem
 as mais dattas repartirá o Guarda-Mor regulando-se pellos escravos que cada hum tiver que em chegando a doze escravos ou dahi para cima fará repartição de hua datta de trinta braças conforme o estylo e aquellas pessoas que não chegarão a ter doze escravos lhes serão repartidas duas braças e meia por cada escravo...” (311).

O Capítulo VII do mesmo Regimento observava:

“... estando porém todos os mineiros accomodados havendo mais terras para repartir então se atenderá aos que tiverem mais negros, porque tendo mais dos doze pertencentes a primeira datta se fará com elles a repartição na forma do Capítulo V deste Regimento, dando-se duas braças e meia a cada negro...” (312).

A taxaçoão fiscal, na Capitania das Minas Geraes, foi calculada em determinada época, no número de escravos. O imposto baseado no número de escravos era denominado “Capitaçoão” e era o sistema ideal para a Metrópole, por não dar margens à fraudes. Várias vèzes foi tentada sua applicaçoão, mas só de 1735 a 1750 é que teve vigência.

O crédito também estava estreitamente ligado ao número de escravos. Sendo o escravo uma riqueza tão palpável

(311) Regimento das Minas de 1702, apud Eschwege, “Pluto Brasiliensis”, vol. I, pág. 169.

(312) Regimento das Minas, apud Eschwege, “Pluto brasiliensis”, vol. I, pág. 169.

quanto a própria mina, faziam os mineiros suas compras à fiado, tendo como garantia das dívidas os negros.

Por êsse motivo é que a Lei da "Trintena", que já estudamos noutra capítulo do presente trabalho, repercutiu tão fundamentalmente na economia não só das Minas Gerais, como na das praças comerciais de toda a Colônia, ao ser promulgada em 1752.

Os primeiros escravos entrados nas minas eram ameríndios levados pelos paulistas. As aldeias paulistas em consequência da descoberta do ouro nas Gerais, ficaram quase totalmente desfalcadas de seus índios.

Na sessão da Câmara Municipal de São Paulo, de 3 de Novembro de 1696, o Procurador do Conselho, Capitão Domingos Amores de Almeida, fêz um requerimento anunciando que o Governador do Rio de Janeiro ia chegar a São Paulo, para em seguida ir às Minas, e sendo necessários índios para sua condução e serviço era "m^{to} importante tratar de conservar ditos Índios nas suas aldeias as quais se vão despovoando com as levas dos homeis que vão para as minas dos catagoas p^a reparar estas desordeins e para satisfação do que temos a noso cargo; requeiro a vmces que mandem fixar debaixo de graves penas que nenhũa pessoa de qualquer calidade que seja tire Indio algum de suas aldeas..." (313).

Apesar dessa providência, Arthur de Sá e Menezes, ao chegar em São Paulo, foi obrigado a promulgar um bando ordenando que se recolhessem às suas aldeias os índios que se achassem nas minas (314).

Na sessão da Câmara de São Paulo, de 19 de Janeiro de 1705, foi proibido que se alugassem índios para as minas. Não obstante, em 19 de Abril de 1706, Pedro Tacques de Almeida representava à Câmara que "convinha ao servisso

(313- Atas da Câmara Municipal de São Paulo, vol. VII, pág. 490

(314) "Documentos Interessantes", vol. LI, parte II, pág.

da Sua Magestade que se mandasse pregar hum edital em todas as Aldeas que se não levasse indios às minas." (315).

Quanto ao escravo africano, no início da mineração, só podiam entrar, via São Paulo, 200 por ano. O resultado dessa limitação que absolutamente não atendia às necessidades das lavras, foi a sucção da mão de obra empregada na lavoura nordestina.

Temos em mãos um bando de Arthur de Sá e Menezes, de 26 de Março de 1700, que pinta essa corrida de escravos dos canaviais para as minas:

"Pelos grandes inconvenientes que se seguem em se desmantelarem alguns engenhos e partidas de escravos para hirem para as minas do que resultará não só o prejuizo na falta dos assucares como tambem a fazenda real: por cuia cauza ordeno e mando que nenhum senhor de engenho nem de partidos de canas e Lavradores de mandiocas possam mandar os negros pertencentes as ditas Lavouras para as minas cominação de que quem o contrario fizer perderá os ditos negros e as fazendas que levarem...'" (316).

O mesmo Arthur de Sá e Menezes representou ao Rei a necessidade que havia de anular aquêl limite de 200 escravos anuais, e o Rei, por carta régia de 17 de Março de 1702, determinou as providências que cabiam no caso, alterando a concessão feita à Junta de Cacheu e Indias, afim de que seus vassallos pudessem "ficar remediados" (317).

(315) Atas da Câmara Municipal de São Paulo, vol. VIII, pág. 120.

(316) Ms. do Arquivo Nacional, Coleção Governadores Gerais do Rio de Janeiro, livro XII, f. 55v.

A liberdade de remessa de escravos para as minas alarmou as Capitânicas agrícolas, mas o Rei, em 1711, restringiu essa liberdade, dizendo que seu alvará não compreendia "os adidos ao serviço dos engenhos e mais fábricas dos seus frutos" para que se não desse ocasião a que estas se perdessem. (318).

A Metrópole visava com essa providência impedir a ruína total da produção açucareira. Não o conseguiu porém. Os senhores de engenho prejudicados pela concorrência antilhana, valiam-se da venda de seu negros como meio de equilibrarem suas finanças. Efetivamente, o fornecimento de mão de obra para as Gerais era um excelente negócio, pois ai os escravos eram altamente cotados.

Anos depois, verificou-se uma alta nos preços do açúcar (319); também a lavoura de tabaco desenvolveu-se bastante em correlação com a maior importação de negros da costa da Mina. Chegou então o momento dos lavradores se lamentarem da concorrência que as minas moviam à agricultura, no mercado da mão de obra, mantendo preços acima de suas posses.

O Governador D. Rodrigo da Costa, em carta de 19 de Junho de 1706, testemunhou que:

"... em todas as capitânicas delle (Brasil) ha uma incrível falta de escravaria e que por esta causa e a dos excessivos preços em que hoje estão os homens pretos se impossibilita aos senhores de engenhos e lavradores de cannas e tabacos e mandioca fazerem os empregos de que necessitam para poderem continuar as suas lavouras, e ainda a conservação dos curraes de gados daquelles sertões de que se sustentam as ditas capitânicas e como este damno cresça e vá todos os dias em maior

(318) "Documentos Interessantes", vol. 49, pág. 7.

augmento a respeito de se levarem os ditos escravos para as minas do ouro, aonde seus donos lucrão nelles os grandes interesses que a insaciavel sede da sua ambição consegue, dando-se-lhes por elles tudo o que pedem, não hé possível os queirão vender aos lavradores a fim de os reservarem para o trabalho das minas, maiormente tendo certo por elles 2 ou 3 partes mais o preço a que podiam chegar os lavradores de todas aquellas capitancias, os quaes vendo-se impossibilitados para continuarem as suas lavouras, deixam as proprias fazendas, levando ou vendendo os escravos com que se acham para as ditas minas, só por lograrem os excessivos preços que por elles se dão, de que só se segue a infallivel ruina do Brazil mas também a da Real Fazenda..." (320).

Sem o trabalho escravo não poderia haver mineração no Brasil. Luiz Vahia Monteiro, Governador da Capitania do Rio de Janeiro, em carta dirigida ao Rei, afirmou categoricamente:

Às minas he serto, que se não podem cultivar senão com negros, assim porque fazem serviço mais vigorozo, como porque os brancos, e Reynois, ainda que sejam criados com a enxada na mão em pondo os pés no Brazil nem hu quer trabalhar, e se Deos lhe não dá meios licitos para paçar a vida costumão sustentaremce de roubos e trapaças. (321).

(319) Roberto Simonsen, "História Econômica do Brasil" II, 37.

(320) Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXIX, pág. 302.

(321) Carta de 5 de Julho de 1726, in "Documentos Interessantes", vol. L, pág. 60.

A contribuição do negro para a mineração não foi apenas material, como instrumento de trabalho. Houve também uma participação intelectual pois os africanos trouxeram de seu continente conhecimentos técnicos que os brancos adotaram e aperfeiçoaram.

Eschwege, contemplando o contingente cultural trazido pelo negro à nossa mineração, diz que a êle se deve a adoção das "batéias" e das chamadas "canoas". (322).

Os negros trabalhavam àrduamente nas faisqueiras, tabuleiros e grupiarias. Manejavam a batéia, o alvião e o almocafre. Escavavam as canoas, faziam os desmontes, as perfurações e as galerias. Trabalhavam horas e horas com o corpo mergulhado na água fria dos ribeiros. Outras vezes permaneciam a maior parte do dia em galerias profundas, sem iluminação e sem dispositivos para renovação do ar.

A mortandade e o desgaste dos negros na mineração eram enormes. A produtividade de cada africano não passava de 7 anos, segundo os cálculos de Simonsen.

Além dos trabalhos de extração aurífera, o negro era o encarregado do serviço das roças, das tarefas domésticas, funcionava como máquina de transporte e exercia os ofícios de sapateiro, alfaiate, pedreiro, etc. . .

Os escravos preferidos pelos mineradores eram os da Costa de Mina. Luiz Monteiro na mesma carta acima citada disse que "os negros minas são de mayor reputação para aquelle trabalho, dizendo os Mineyros que são mais fortes e vigorozos, mas eu entendo que adquerirão aquella reputação por serem tidos por feiticeyros, e tem introduzido o diabo, que só elles descobrem ouro, e pella mesma cauza não há mineyro que poça viver sem nem hua negra mina, dizendo que só com ellas tem fortuna..." (323).

(322) Eschwege, "Pluto brasiliensis", vol. I, pág. 305.

(323) "Documentos Interessantes", vol. L, pág. 60.

Os negros eram vendidos nas minas a preços elevados, e uma das causas da enormidade dos preços eram as várias taxas e direitos que sôbre êles incidiam, desde sua saída do continente negro. Além das que se cobravam na África, pagavam-se as seguintes tarifas: sôbre cada negro, pelo contrato de saída do Rio de Janeiro 4\$500; de despacho \$500; de passagem nos rios Paraíba \$160; aos soldados que estavam de guarda nessas passagens, correspondiam \$040 de propina; \$640 de despacho em Paraíba e 3\$000 de entrada no Registro de Mathias Barbosa. Além disso, pagava-se ao escrivão de policia \$040 sôbre cada passaporte de negro. E, durante muitos anos, pesou ainda, sôbre cada escravo o "subsídio voluntário" de 4\$800.

Durante grande parte do século XVIII, a Capitania das Minas sofreu angustiante crise de mão de obra. Apesar de entrarem pelo pôrto da Bahia e do Rio de Janeiro verdadeiras enxurradas de negros, nunca se saciavam os donos das lavras.

Os mineradores raciocinavam da seguinte forma: se possuindo 50 escravos, podiam extrair da terra anualmente mil oitavas de ouro, se possuíssem 100 escravos, tirariam o dôbro.

Essa forma de pensar, explica a ânsia com que disputavam a mão de obra, os altos preços que pagavam e, mais do que tudo, permite-nos compreender o estado de dívida permanente em que viviam os habitantes das lavras.

Confiando no maior volume de ouro que colheriam, se aumentassem a escravaria, os senhores das minas recorriam ao crédito. Nos seus sonhos de grandeza, esqueciam-se de computar as fugas de negros, as doenças, as mortes. (323).

(323) As fugas de escravos eram muito comuns nas Gerais. Possuimos a êsse respeito um Ms. I. do Arquivo Público Mineiro, que nos mostra que os negros da Vila do Príncipe, para prejudicarem seus

Por isso, frequentemente acabavam arruinados e à mercê dos fornecedores. A multiplicação das execuções fêz com que o comboieiro ou negociante de escravos fôsse se tornando uma figura sinistra, pela crueldade com que explorava a necessidade de braços, pelos lucros fabulosos que extorquia, pelo calculismo frio com que requeria as penhoras.

* * *

A pinga e o tabaco eram também artigos indispensáveis na Capitania mineira. Eram os suavizadores do rude trabalho das lavras.

A aguardente era vital para os negros que permaneciam durante horas com o corpo mergulhado nos ribeiros, manejando a bateia. Nessa época acreditava-se seriamente nas virtudes terapêuticas da pinga.

Para avaliar-se a importância que se dava à aguardente, equiparada aos gêneros de primeira necessidade, basta consignar que houve na Vila de Pitangui em 1720, um comêço de revolta, porque o Govêrno tentou dificultar seu comércio, colocando-a em estanco (324). A Câmara de Vila Rica, em carta dirigida ao Visconde de Barbacena, em 5 de Agosto de 1789, acusa para a Comarca um consumo de 80.000 barris de pinga, anualmente (325).

senhores, chegavam ao extremo de fugirem e meterem-se nos córregos diamantíferos que estavam absolutamente interditados. Assim, eram confiscados pelas patrulhas de soldados ou pelos capitães de mato. Os mineradores, ante a frequência dessas fugas recorreram ao Rei, em 17 de Setembro de 1745, para que só fossem confiscados os negros encontrados nos córregos proibidos, quando buscassem diamantes por ordem de seus senhores. Do contrário, seus patrimônios estariam à mercê das vinganças dos negros. Códice 10, pág. 748.

(324) "Memória Histórica da Capitania de Minas Gerais", R. A. P. M. vol. pág. 477.

(325) R. A. P. M., vol. IV, pág. 791.

Os escravos podiam viver mal vestidos e mal alimentados, porém jamais, poderiam passar sem uma dose diária de aguardente e sem um naco de fumo.

Os dois artigos, por serem largamente consumidos, eram também os mais visados pelos direitos reais.

Passemos agora a estudar os artigos de luxo. Estes muito cedo chegaram às minas. Antonioli, ao comentar os preços correntes nas Gerais, na primeira década do século XVIII, mencionou as meias e os trajes de seda, as camisas de linho, as tabaqueiras de prata, as espingardas com cabos do mesmo metal os queijos importados, a manteiga, o presunto, etc.. Ora, se tais artigos de luxo tinham preços correntes nas minas, é porque êles mesmo circulavam correntemente nas Gerais.

Os ricos mineradores, depois de escolherem cuidadosamente seu traje, seu chapéu de castor, sua tabaqueira de prata, sua faca de ponta, sua arma de qualidade, os arreios luxuosos de seu cavalo, cuidavam com carinho da moradia. Mandavam construir imponentes sobradões os quais mobiliavam com móveis de impressionante opulência. (326). Guarneciam as paredes com espelhos e pinturas italianas, introduzidas nas minas pelos frades esmoleres. Os leitos em que repousavam, eram quase sempre guarnecidos com magníficos dosséis; sentavam-se em cadeiras de alto espaldar de couro trabalho ou em tamboretas de pés torneados.

Guardavam as roupas em arcas ou em cômodas pesadas, belamente entalhadas. As louças da Índia, do Reino ou da Inglaterra e os talheres, geralmente de prata, eram

(326) J. W. Rodrigues, "Móveis antigos de Minas Gerais," in R. S. P. H. A. N., vol. VII, pág. 79

mantidos em "buffets" sólidos e suntuosos. As baixelas de prata eram muito comuns para os serviço de almoço e jantar. (327).

Quase todo o mobiliário dos ricos senhores das minas, era executado em jacarandá ou cedro. (328).

Riquíssimas peças de vertir, bem como os leitos, as cômodas, as arcas, os tamboretas, os "buffets" e outras peças do artístico mobiliário que serviu aos potentados das minas, podem até hoje ser vistos e admirados no Museu da Inconfidência, na cidade de Ouro Preto.

Até cravos (os antecessores do piano) foram ter àqueles remotos sertões de além Mantiqueira, bem como livros de Rosseau e até um exemplar da Constituição Americana. (329).

Alguns moradores das Gerais se davam ao luxo de possuir biblioteca.

No Arquivo da Casa dos Contos, nos autos de arrematação dos bens de Cláudio Manuel da Costa, encontram-se entre outros livros, um volume de Aristóteles (avaliado em cem réis) um volume de Píndaro (avaliado em seiscentos réis), e dois volumes de vocabulário italiano e espanhol (avaliados em trezentos réis). (330).

O mobiliário que guarnecia os sobradões das cidades mineiras, a princípio, foi importado da Bahia. Depois, tendo as minas atraído, por sua prosperidade, artistas de valor, passaram a apresentar uma indústria local de confecção de móveis de jacarandá e cedro. Essas oficinas regio-

(327) Augusto de Lima Jr., "A Capitania de Minas Geraes", pág. 299.

(328) Idem, ibidem, pág. 283.

(329) Miram de Barros Latif, "As Minas Gerais", pág. 144.

(330) Ms. do Arquivo da Casa dos Contos, in Anais da Biblioteca Nacional, vol. 65, pág. 282.

nais passaram a mobiliar, com uma riqueza e elegância que não se encontram em parte alguma do Brasil Colonial, não só casas particulares, como repartições públicas e igrejas. (331).

As igrejas mineiras funcionaram como verdadeiras condensadoras de obras de arte e objetos de luxo. Os mineiros sustentaram uma liturgia pomposa com paramentos bordados a ouro e a prata, damasco raríssimos, altares forrados de ouro, cálices, lampadários, turibulos e outros objetos do culto confeccionados em metais preciosos. Nos templos católicos da zona da mineração, quase sempre os retábulos, as imagens, os pórticos, os púlpitos entalhados constituem primorosas obras de arte.

Em tôrno das manifestações religiosas é que o luxo que havia nas minas se evidenciava. Por ocasião da posse do primeiro Bispo de Mariana, em 28 de Novembro de 1728, houve nessa cidade prolongados festejos em que tôdas as galas foram ostentadas. O cronista Simão Ferreira Machado, descrevendo os cortejos realizados na ocasião, demorou-se nas minúcias de tal forma que podemos ter idéia do luxo dos trajes dos personagens que desfilaram. Levavam vestes bordadas à ouro e recamadas de diamantes, calçavam-se com borzeguins enfeitados de metal precioso e a imagem que se forma em nosso espírito, dessa procissão, é a de uma avalanche de sedas, veludos, fitas, plumas e cambraias.

O Cronista se deliciou descrevendo de que fórma pomposa se apresentaram ajaezados os cavalos, e conta

(331) Augusto de Lima Jr., "A Capitania das Minas Gerais", pág. 287.

que um dêles levava "sella tão rica que não se sabe segunda no Brazil; sôbre veludo verde bordado a ouro; arreios dourados; a ferragem tôda de prata, as crinas do cavallo hião cahidas entre fitas de tella com muitos diamantes..." (332),

(332) Simão Ferreira Machado, "Triumpho eucharistico" R. A. P. M. vol. VI, pág. 1003.

CAPÍTULO VIII

CRÍTICA DO ABASTECIMENTO DAS GERAIS

Deficiências e qualidades do abastecimento. As crises de fome. Influências sociais dessas crises. O abastecimento e o apuro da civilização material.

A descoberta do ouro, e, posteriormente, a descoberta dos diamantes, determinaram a formação abrupta de núcleos populacionais imensos, em pleno sertão do Brasil, em regiões desprovidas de recursos de qualquer espécie, distanciadas dos núcleos de produção, localizados no litoral. Essas populações que cresciam de uma forma demasiadamente rápida, num ritmo marcadamente anômalo, tinham que padecer as consequências desse fenômeno que poderíamos chamar de "gigantismo".

Não é fácil abastecer centros populacionais nascidos quasi da noite para o dia. Havia gente demais, para ser alimentada, vestida, calçada e abrigada. O abastecimento das minas tornou-se um problema que por vezes se apresentou quase insolúvel, sobrevivendo crises agudíssimas de fome, decorrentes da total carência dos gêneros mais indispensáveis a vida.

Correntes abastecedoras não se improvisam e muito especialmente nesse Brasil de fins do século XVII e

alvorecer do século XVIII. (333). Não possuíamos nessa época uma tradição de comércio. Vivêramos durante todo o quinhentismo e seiscentismo engolfados na monocultura açucareira e numa economia de estreitos limites domésticos para tudo que se relacionasse com os artigos de subsistência.

O problema do abastecimento da Capitania das Minas Gerais era de difícil solução em virtude de várias circunstâncias:

1) o afastamento dos centros de produção de artigos para a alimentação, vestuário, etc.;

2) A diminuta produção desses artigos nas regiões que se erigiram em abastecedoras das Gerais;

3) a inexistência de uma tradição de comércio, no Brasil, excetuando a exportação de artigos tropicais e o comércio de escravos;

4) a falta de moeda, dificultando o giro do comércio;

5) a inexistência ou as péssimas condições das vias de comunicação;

6) a precariedade dos meios de transportes;

(333) Muito antes de serem descobertas as minas Gerais, já dissera o autor do "Diálogo das Grandezas do Brazil", que o problema da mineração não consistia em encontrar metais: — êstes existiam sem dúvida — pois o Oriente é mais nobre que o Ocidente e portanto o Brasil mais opulento que o Perú; o problema verdadeiro consistia na dificuldade de alimentar os mineiros. E propunha um plano; "o primeiro que se devia fazer antes de bolir nellas, depois de estarem certos que eram de proveito, houvera de plantarem-se muitos mantimentos ao redor do sítio onde ellas estão e como os houvesse em abundância tratar-se-ia da lavoura das minas". O plano porém era falho, porque o autor não considerou duas cousas: esqueceu a cobiça que o ouro gera, determinando o desprezo pelas atividades agrárias; também não contou com a aridez dos terrenos vizinhos às minas. (Diálogo da Grandezas do Brazil", pág. 76.).

7) a precariedade dos elementos técnicos existentes na época, para a conservação dos víveres;

8) as dificuldades de importação de artigos estrangeiros;

9) a multiplicidade e complicações das taxas e impostos que incidiam sobre os artigos durante todo o trajeto, até chegar às Gerais.

Os centros de produção, no Brasil ao tempo em que foram descobertas as minas, localizavam-se próximos ao mar, refletindo o caráter marítimo de nossa colonização e povoamento que com raras exceções, se limitava a "arranhar a costa".

Há certo exagêro em falar-se em "centros de produção" no que concerne aos gêneros alimentícios e objetos de uso, porque, mesmo nas regiões mais adiantadas e de povoamento mais denso, era restrita tal produção.

No Brasil colonial, a deficiência alimentar foi sempre uma constante, mesmo nas regiões mais ricas e férteis, como a zona dos engenhos. No Nordeste açucareiro, para que os senhores rurais dedicassem alguns palmos de terra aos produtos alimentares, era preciso a coação legal.

Em 27 de Fevereiro de 1701, por exemplo, foi promulgado um alvará suscitando a observância da lei de 15 de Fevereiro de 1688, que obrigava os habitantes da Bahia à plantação da mandioca. (334).

(334) Transcrevemos aqui um trecho desse alvará:

"...mandei estabelecer huma lei em 5 de fevereiro de 1688, de que se passou o alvará em 25 do mesmo mês e anno, que os Moradores do reconcavo da dita cidade da Bahia, des legoas ao redor della fossem compellidos a plantarem cada anno 500 covas de mandioca por escravo que tiverem de serviço e particularmente os que lavrão por engenho as cannas e os que plantão tabaco e possuem terras para o poderem fazer.

Sempre sem resultados, essas leis relativas às culturas alimentares foram se repetindo até o fim do século.

Em ofício do Governador D. Fernando José de Portugal, dirigido a D. Rodrigo de Souza Coutinho, datado de 21 de Outubro de 1799, revela-se a mesma situação de crise de artigos de subsistência:

“Quanto à plantação da mandioca he certo que ella he o sustento principal e pão diario destes povos e que he necessario continuadamente vigial-a e recommendal-a porque os lavradores conhecendo evidentemente os maiores lucros e interesses que lhes rezulta de outras plantações, como sejam o tabaco, assucar e algodão, não se entregam tanto aquella, ou antes, a abandonão, sendo difficultosos os meios de remediar este mal, pois toda a lavoura feita por constrangimento e violencia, pouco ou nada prospera, por ser este meio diametralmente



E porquanto em consulta do meu Conselho Ultramarino de 27 de outubro de 1700 me constou haver-se relaxado esta ley de maneira, que não só se deixa de plantar o dito numero de covas de mandioca, mas nem ainda a fabricam os moradores do Reconcavo para o sustento de sua familias donde resulta notavel falta deste mantimento damno publico dos moradores daquella Capitania pelo exorbitante preço a que tem subido e das mais Conquistas, que experimentão a mesma indigência; sendo tambem motivo de se retardarem as frotas por lhes faltar para a viagem o sustento; antes assim os ditos moradores do Reconcavo, principalmente em Maragogipe, Saubara, Caminhos, Cappanema e mais partes circunvezinhas como os das ditas três Capitánias do Camamú se divertirem para outras plantas tendo muitos delles novamente gado de criação que impedem aos outros lavradores que o não tem, fazerem roças de mandioca com o temor de l'has destruirerem, e a vir a ser inutil a providência das ditas terras que sempre forão as mais proprias para produzirem a mandioca, que se costumavão plantar nellas para sustento commum..." A. B. N.

opposto à liberdade de commercio e da agricultura tão recommendada por todos os economistas que tratão d'esta materia..." (335) e (336).

No Nordeste açucareiro, a monocultura da cana absorvia ao extremo. Em outros lugares do Brasil, eram o tabaco e o algodão que absorviam todos os esforços. Quanto às culturas de subsistência, as propriedades rurais produziam apenas o indispensavel para alimentar os que nela viviam. Funcionavam como verdadeiras autarquias agrícolas.

Na região vicentina também a produção de artigos alimentares era insignificante. As propriedades planatilhadas eram de pequena extensão, verdadeiras "lavourinhas" onde cada um plantava quase que só para o gasto. Muito pouco era destinado às trocas ou vendas.

Na região fluminense, verificava-se o mesmo fenómeno. Não havia sobras alimentares para enviar às minas. Passamos em revista, noutra capítulo d'este trabalho, copioso documentario em que se constata o estado de crise alimentar em que viviam as populações do Rio de Janeiro nos primeiros anos do setecentismo.

Não havendo sobras de gêneros de consumo, não havia comércio interno no Brasil. No quinhentismo e no seiscento-

(335) Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXXVI, pág. 159.

(336) O mesmo Governador D. Fernando José de Portugal, em 26 de Agosto de 1799, escrevia:

"Não posso deixar de determinar a V. Mcê. a que obri-
gue os lavradores da sua comarca, não só a plantarem a man-
dioca, mas feijão e milho para sustentação d'esses povos
e dos d'esta cidade, que prezentemente se achão em precisão
de hum genero da primeira necessidade, procurando V. Mcê.
animar, quanto for possível huma importante lavoura, expe-
dindo as ordens que para esse effeito julgar conveniente às
camaras respectivas..."

(Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXXVI, pág. 181.)

tismo só notamos a existência do grande comércio de exportação de açúcar e tabaco e a importação de escravos.

A falta de comércio interno se explica pelas distâncias que separavam os núcleos civilizados uns dos outros, escalonando-se pelo litoral imenso, como ilhas de povoamento no mar do sertão inculto. Nenhuma via de comunicação os interligava, a não ser a rotas marítimas. A insuficiência dos meios de transporte e a escassez da moeda completavam o panorama econômico dos dois primeiros séculos de nossa História. (337).

Tôdas essas dificuldades abafavam qualquer possibilidade de giro mercantil, obrigando a haver nas zonas rurais a auto-suficiência de cada propriedade e, nas zonas urbanas, o emperrado sistema dos monopólios, contratos e estâncos.

As cidades e vilas supriam suas necessidades alimentares com a importação de gêneros de além mar ou com os fornecimentos das regiões agrícolas localizadas em seus subúrbios. Da Europa, chegava azeite, sal, vinho, queijos, peixes salgados, frutas, etc. Das regiões circunvizinhas, chegavam aos núcleos urbanos os cereais, os bois para o côrte, os legumes, etc.

Tais fornecimentos, quer os que chegavam da outra margem do Atlântico, quer os que provinham dos subúrbios, eram irregulares e precários. Para assegurar a continuidade dos fornecimentos é que se estabeleceram os contratos, estâncos e monopólios.

Se a razão que determinou o aparecimento desses contratos, estâncos e monopólios era defensável, pois com êles

(337) Asfixiante crise de falta de numerário sofria o Brasil nos fins do século XVII. O Desembargador Antônio Luiz Gonçalves da Câmara Coutinho descreveu-a magistralmente numa representação ao Rei de 4 de Julho de 1692. (Anais da Biblioteca Nacional, vol. LVII, pág. 147). A. Taunay também descreve a crise de numerário que torturou o Brasil Colonial nessa época, em "História Geral das Bandeiras Paulistas", tomo IX, capítulos VII e segs.

visava a côrte regularizar os fornecimentos, essa razão não impediu, todavia que êles se transformassem em meios de vexação dos povos e em privilégios com que se favoreciam os apaniguados. As consequências de tal sistema de comércio, foram a especulação com os gêneros, o açambarcamento, a tortura das populações consumidoras que ficavam à mercê dos contratadores, monopolizadores e "atravessadores".

Se o problema de nutrição no Brasil Colonial já era difícil nos dois primeiros séculos, tornou-se muito mais complexo com o advento da mineração. Para as cidades que nasceram junto às lavras, havia todos os precalços que já padeciam as cidades litorâneas e mais os que lhes eram peculiares.

Começemos pelo problema das estradas. Os caminhos que conduziam às Gerais eram verdadeiros trilhos que à princípio, só podiam ser palmilhados por pedestres. Nessa primeira fase, o meio de transporte utilizado foi o dorso do escravo. Depois, a trilha se alargou um pouco, admitindo o uso de cavalgaduras. Aí cessou o progresso. Nenhuma espécie de viatura foi utilizada nas estradas que ligavam a Capitania das minas ao litoral. O burro foi o meio de transporte mais adequado para o abastecimento das Gerais, em virtude do acidentado das estradas, mormente na transposição das serras do Mar e da Mantiqueira.

Os muares representavam um meio de transporte caro, lento e de pequena capacidade. Em muitos trechos do caminho tinham que ser aliviados de suas broacas, para não rolarem pelos precipícios.

Algumas mercadorias chegavam às minas por via fluvial, em batelões que subiam penosamente o São Francisco, ou os seus afluentes.

Os bois e os escravos se auto-transportavam.

Usava-se o cavalo para os transportes pessoais.

Além do mau estado das estradas, além de serem tão precários os meios de transportes, havia outro fator entrando a circulação comercial entre as cidades mineiras e as do litoral: o fator insegurança. Êste era representado pelos salteadores, criminosos e negros fugidos que perturbavam a atividade dos negociantes e tropeiros com seus temíveis assaltos. Muitos carregamentos de gêneros e utensílios não chegaram ao têrmo da viagem, em virtude dos roubos, saques e mortes, sofridos pelos tropeiros.

Outro fator que contribuía para as demoras dos fornecimentos e para o encarecimento de todos os artigos, era a multiplicidade de barreiras onde se pagavam impostos e se procedia à revista e contagem das mercadorias. Nas estradas que iam convergir nas lavras havia os Registros onde todos os gêneros que entrassem deviam pagar o imposto denominado "de entrada" e onde os negociantes e tropeiros deviam permutar tôda moeda que tivessem por ouro em pó. Tais operações eram sempre demoradas.

Na travessia dos rios também pagavam as mercadorias direitos de passagem. (338).

Outro fator que complicava o abastecimento das Minas Gerais era a impossibilidade de abrir caminhos novos. A Coroa considerava crime de lesa-magestade a abertura de vias de comunicação, por receiar o extrativo dos quintos. Muitas vêzes, grupos de moradores das Gerais tentaram abrir estradas à sua custa, para facilitarem o comércio. Tais tentativas porém, foram acolhidas pelo Govêrno luso como nefandos crimes. (339).

(338) Os rios em cujas passagens as mercadorias pagavam taxas, eram: rio das Mortes, rio Grande, Sapucaí, Verde, Jacuí, Paraopeba, Urucuia, Baependi, Jequitinhonha, Pará, Pitanguí, das Velhas e São Francisco.

(339) Para comprovar essa atitude drastica da Metropole, bastará a leitura de uma carta do Governador das Minas Gerais, D. Lou-

Devemos atender ainda aos elementos técnicos da época que não permitiam a conservação de alimentos. Sendo assim, os gêneros de fácil deterioração, como os legumes, leite, frutas, etc. não poderiam ser levados às Gerais, pois não resistiram aos muitos dias de transporte.

Algumas frutas eram conservadas pela fabricação de doces, como o marmelo, a banana, a goiaba, com os quais

renço de Almeida, datada de Vila Rica, 24 de julho de 1725, dirigida a Feliciano Pinto de Vasconcelos, Capitão mor da Vila de São João del Rey:

“Remeto a V. M. os bandos inclusos pellos quaes verá V. M. que se tem aberto hum caminho para a borda do Campo e se vay introduzir na Estrada do Rio de Janeiro desviandose muito do Registo e como a abertura deste caminho he dolosa e demonstra que he feita para desencaminhar o ouro aos quintos de S. Mgde. a que se deve acodir com pronto remedio V. M. logo fará publicar nessa Vila o bando que lhe remeto que a ella pertence registrando-se 1.º nos Livros da camara o mandará fixar no Pelourinho dessa Vila; o bando que pertence a Vila de S. Joseph o remeterá V. M. ao Oficial que se achar na Villa, escrevendo-lhe da minha parte que o faça publico também da mesma forma.

Publicado o bando porse ha V. M. a cavallo e levando em sua Companhia as pessoas que lhe parecer hirá V. M. por serviço de S. Mgde., que D. gde. pello tal caminho novo, até onde se mete na estrada do Rio de Janeiro e o mandará V. M. tapar de sorte que fique impossivel de se andar por elle e para esta obra obrigará V. M. os roceiros que abrião” o tal Caminho, os quais remeto a V. M. na lista inclusa e se alguém poser algum genero de dúvida V. M. prenderá e mo remeterá para eu o mandar a Lisboa a El Rey nosso Senhor como usurpador dos seus reais quintos para o mandar castigar como for servido em todas essas roças fara V. M. ler hum dos bandos incluzos e deixara pregados dous na entrada e sahida do tal caminho...”

(Ms. I. do Arquivo Público Mineiro, Códice 17, página 247).

se produziam respectivamente a marmelada, a bananada, a goiabada.

As carnes de porco e o toucinho eram mantidos em bom estado pelo processo da defumação, salgamento pela fabricação da pessoca, etc.

* * *

Localizados em terras reconhecidamente sáfaras, já denominadas por um de nossos geólogos "xistos da fome" obsecados pela ambição que os fazia desprezar a agricultura e só se preocupar com o ouro, sofreram os primeiros habitantes das minas Gerais, agudas crises de fome em 1697/98, em 1700/01 e em 1713.

Antonil, observou a aridez dos solos vizinhos às lavras.

"Sendo a terra que dá ouro esterelíssima de tudo que se há de mister para a vida humana e não menos esteril a maior parte dos caminhos das ditas minas, não se pode crer o que padecerão ao principio os mineiros por falta de mantimentos, achando-se não poucos mortos, com huma espiga de milho na mão, sem terem outro sustento.' (340).

A primeira grande crise de fome que assolou as Gerais foi descrita em côres vivíssimas pelo Governador da Repartição Sul, Arthur de Sá e Menezes, em carta dirigida ao rei, datada de 20 de Maio de 1698:

"... he sem duvida que rendera muy grande quantia se os myneiros tiverão minerado este anno, o que lhes não foi posivel pella grande fome que experimentarão que chegou a necessidade a

(340) Antonil, "Cultura e Opulência do Brasil", pág. 217.

tal extremo que se aproveitarão dos mais immun-
dos animais e faltandolhes estes para poderem
alimentar a vida, largarão as minas e fugirão para
os mattos com os seus escravos, a sustentarençe
com as frutas agrestes que nelles achavão...”
(341).

Outra crise de fome encontramos registrada na carta
de João de Lencastro, dirigida a Arthur de Sá Menezes,
datada de 22 de Setembro de 1700:

“... e que por falta de mantimentos se haviam
retirado muitos mineiros para a montaria, para terem
com que sustentar a sua gente, e outros para suas
casas para voltar em Março assim pelos mantimen-
tos que já deixavam plantados, como pelo gado,
que haviam mandado buscar aos curraes da Bahia
e Pernambuco, o que será grande adjutório, para
se poderem lavrar as ditas minas...” (342).

Em 1713, foi a vez da nova colônia de Pitangui ser
torturada pela carestia de mantimentos, chegando quase à
dissolução mercê da dispersão da maioria dos moradores.
(343).

Tais crises agudas verificaram-se por não se haver
ainda sistematizado os fornecimentos. Nesses primeiros
anos da mineração, as correntes abastecedoras estavam
ainda se organizando, num extraordinario esforço de im-

(341) Ms. do Arquivo Nacional, Coleção Governadores do Rio de Janeiro, vol. VI, f. 117.

(342) Documentos Históricas vol. XI, pág. 283

(343) “Coleção das memorias archivadas pela Camara da Villa do Sabará,” compilada por Manuel José da Silva Pontes, in R. I. H. G. B., vol. VI, pág. 269.

provização. Não havia estoque de gêneros nas cidades mineiras, e, por isso, qualquer acidente que tornasse impraticáveis os caminhos (chuvas, enchentes de rios, etc.) repercutia sob a forma de dolorosas crises alimentares.

Em 1698, a falta de mantimentos foi tão absoluta que nem à pêso de ouro podiam ser adquiridos. O único remédio foi a fuga para os matos e o recurso à caça, mel de pau, frutas e bichinhos nojentos.

Em outras ocasiões, houve apenas escassez de víveres e não falta absoluta; os preços subiram a níveis absurdos, de forma que a morte por inanição atingia apenas os deserdados da fortuna, dizimando os miseráveis e a escravaria.

Em 1703, segundo Antonil, pagava-se por uma galinha 3 ou 4 oitavas de ouro; por um pastel, 1 oitava; por um barrilote de aguardente, 100 oitavas; por uma arrôba de açúcar, 32 oitavas. (342 A).

Simonsen, em sua "História Econômica do Brasil", escrita em 1937, converteu as oitavas em mil réis, atribuindo à oitava o valor de 100\$000. (343 A). Reduzindo os preços de Antonil ao valor do ouro em 1937, apresentou a seguinte conversão:

uma galinha	300 ou 400\$000
um pastel	100\$000
um barrilote de aguardente	10:000\$000
uma arrôba de açúcar	3:200\$000

Em nossos dias, custando a grama de ouro Cr\$ 50,00. e, portanto, a oitava Cr\$ 179,30, poderíamos atualizar os preços oferecidos por Antonil e teríamos os seguintes:

(342 A) — Antonil "Cultura e Op. do Brasil", pág. 218.

(343 A) — R. Simonsen, "Hist. Econ. do Brasil", vol. II. pág. 76.

um barrilote de aguardente	Cr\$ 17.930,00
uma arrôba de açúcar	Cr\$ 5.737,60
uma galinha	Cr\$ 537,90
um pastel	Cr\$ 179,30

As deficiências do abastecimento produziram consequências de ordem econômica, social e política que vincaram fundamente a História da Capitania das Minas Gerais. As principais foram as seguintes:

- a) a alta dos preços;
- b) a paralização momentânea dos trabalhos extrativos;
- c) o aparecimento de roças e de indústrias locais;
- d) a dispersão dos mineradores, fenômeno êsse que por sua vez determinou novos descobrimentos e o nascimento de outros arraiais;
- e) o refluxo da população das Gerais para as Capitânicas de origem;
- f) as mortes por inanição;
- g) a guerra dos Emboabas;

A falta de víveres e manufaturas determinou o encarceramento dos poucos existentes. A carência de gêneros causou o aproveitamento de tudo quanto pudesse matar a fome: cães, gatos, gaviões, ratos, mel de pau, raizes, frutas do mato, etc. Chegou-se até a comer a larva dos lepidópteros, o chamado "bicho da taquara", que só pode ser comido, quando encontrado vivo, pois do contrário é um veneno terrível.

Uma carta de autor anônimo, existente entre os papéis do Códice Costa Mattoso, relata a situação vigente no Ribeirão do Carmo, nos primeiros anos de sua História:

“Era tal a falta de mantimentos que se vendia no Ribeirão um alqueire de milho por 20 oitavas e de farinha por 32, o de feijão por 32; uma galinha por 12 oitavas, um cachorrinho ou gatinho por 32; uma vara de fumo 5 oitavas e um prato pequeno de estanho cheio de sal por 8. E tudo o mais a este respeito por cuja causa e fome morreu muito gentio, tapanhunos e carijós, por comerem bichos de taquara, que para os comer é necessário estar um tacho no fogo bem quente e alias vão botando os que estão vivos logo bolem com a quantidade que são os bons e se come algum que esteja morto é veneno refinado. (344).

A carestia de gêneros também compeliu os mineradores a distrair parte de sua atividade de extração aurífera para o plantio de roças. Na coletânea de “Documentos relativos ao bandeirismo paulista”, Basílio de Magalhães, consigna uma carta de Arthur de Sá e Menezes dirigida ao rei de Portugal, D. Pedro II, informando-o de que mandara fazer largas roças nos sertões das minas afim de conjurar o dano que se experimentava com a falta delas, pois que pereciam à miséria os mineiros. (345).

Antonil acusou o aparecimento de roças em tórno das lavras, dizendo que não foram poucos os que se enriqueceram plantando roças e citou nominalmente Balthazar de Godóy e Francisco do Amaral. (346).

A deficiência nos fornecimentos de gêneros teve consequências imediatas no povoamento das Gerais, causando a dispersão dos mineradores e, em muitos casos, o refluxo da

(344) Ms. da Biblioteca Municipal de São Paulo, Códice Costa Mattoso.

(345) R. I. H. G. S. P., vol. XVIII, pág. 450.

(346) Antonil, “Cultura e Opulência do Brasil, pág. 222.

onda imigratória, pois muitos dêles retornaram para os pontos de partida, no litoral.

Da dispersão forçada dos mineradores, muitas vezes surgiu a revelação de novas lavras auríferas e o nascimento de novos arraiais. Diogo de Vasconcellos, em sua "História Antiga das Minas Gerais", relata que por ocasião da primeira crise de fome, muitos dos que se achavam no Ribeirão do Carmo dispersaram-se e, disso resultou o aparecimento da localidade chamada Camargos (pela dispersão de José de Camargo Pimentel e seus sobrinhos); surgiu também o arraial de Bomfim de Mato Dentro, mais tarde chamado Antônio Pereira; do mesmo modo, nasceram os povoados de Congonhas do Campo, Cachoeira, São Bartholomeu, Casa Branca, Rio das Pedras, São Caetano e muitos outros. (347).

Basílio de Magalhães, descrevendo êsse fenômeno, assim se expressou:

"... o coeficiente máximo da irradiação paulista no começo do grande cyclo, foi a fome pelas duas medonhas crises de 1697-1698 e 1700 — 1701, comprovadas por vários documentos

.....

A essas duas debandadas que um "status necessitatis", determinou, é que se deve, com o descobrimento de novas jazidas e córregos auríferos, a fundação de muitos centros populosos de Minas Gerais." (348).

(347) Diogo de Vasconcellos, "História Antiga das Minas Gerais", pág. 119, e Basílio de Magalhães "Documentos relativos ao bandeirismo paulista". R. I. H. S. P. vol. XVIII, pág. 450.

(348) Basílio de Magalhães, Conferências: "O Bandeirismo no Brasil", R. I. H. G. B., vol. CXXIX, pág. 92.

Muitos mineradores, entretanto, temendo a insegurança das condições de vida nas minas, preferiam abandoná-las para sempre, refluindo para as zonas de aquém Mantiqueira, como o padre João de Faria Fialho que se retirou de vez para Taubaté, sendo imitado por muitos. (349). O mesmo procedimento teve José Gois de Moraes que enriqueceu nas minas e abandonou-as com sua comitiva e escravatura; e mais Domingos da Silva Bueno, Bento do Amaral, Antonio Bicudo Leme, e muitos outros cujos nomes a crônica não registrou. (350).

Além dessas consequências de ordem econômico-social, podemos estabelecer uma relação estreita entre o problema do abastecimento das Gerais e a Guerra dos Emboabas.

Alguns historiadores, frisam como causa principal dessa guerra o conflito pela posse das minas do ouro, salientando que os paulistas não queriam que elas fossem repartidas com os forasteiros.

Entretanto, se houve nas origens da Guerra dos Emboabas o ciúme dos paulistas contra o adventício reinol e rivalidades em torno da posse das minas, outro motivo suplanta êsse em importância: o monopólio de certos gêneros indispensáveis à vida nas Gerais, a especulação e o contrabando com todos os artigos de primeira necessidade, promovidos pelos filhos da Metropole, aliados aos baianos.

Numerosos são os depoimentos históricos que militam em favor de nossa tese:

O coronel Bento Fernandes Furtado de Mendonça, descrevendo as origens da Guerra dos Emboabas, assim se expressou:

(349) A. Taunay, "História Geral das Bandeiras Paulistas", tomo IX, pág. 381.

(350) Idem, *ibidem*, págs. 171, 172, 193.

“Frei Francisco de Menezes e Frei Conrado, tendo a fatal lembrança do monopólio de tabaco, empregaram 30 arrobas de ouro na compra de toda a quantidade desse artigo, para vendê-lo as varas, à razão de 4 e 5 oitavas de ouro cada hua, caso conseguisse arrematar este contrato pela medição de alguns reinos influentes, encontrando porém oposição por parte dos paulistas desistiram do intento. Tentaram depois igual monopólio de carne verde, indicado o método de arrematação aos açougueiros

Resultando dessas patrióticas oposições a primeira causa das discordias que breve haviam de perturbar e dividir a nascente sociedade.” (352).

Vilhena referindo-se a Guerra dos Emboabas, nas suas “Cartas”, disse:

“Desta desunião e discordia foram origem dois religiosos que devemos supor apostatas, pois que viviam com toda a liberdade que o paiz então permitia e que impelidos por uma voraz ambição abarcarão ou atravessarão com três arrobas de ouro todo o fumo e aguardente da terra para venderem por monopólio pello mais alto preço. Bem quizerão fazer elles o mesmo com as carnes; obstou-lhes porem a opposição dos Paulistas que tomarão a resolução de os expulsar por huma vez das minas

(352) “Primeiros descobridores das minas de ouro da Capitania de Minas Geraes”, nota compilada pelo Cel. Bento Fernandes Furtado de Mendonça e resumida por J. P. da Silva Pontes, in R. A. P. M. vol. IV, pág. 95.

que elles havião conquistado e onde se achavam estabelecidos com suas fabricas e familias.” (353).

Na “Memória histórica da Capitania das Minas Gerais”, também vemos apontados como germes da Guerra dos Emboabas, os contratos de carnes do açougues. (354).

Aristides de Araujo Maia, em sua “História da Provincia de Minas Geraes”, assim se expressa, tratando da Guerra dos Emboabas:

“Frei Francisco de Menezes e Frei Francisco de Amaral Gurgel que quizeram fazer o estanco da cachaça e do fumo, e depois das carnes de gado, descontentes com a opposição fomentaram os odios.” (355).

A luta em torno dos monopólios, do contrabando e dos contratos com o tempo se transformou numa luta entre paulistas e reinóis, porque aquêles, habituados aos misteres da agricultura, donos de escravaria numerosa, desprezavam as atividades mercantis, deixando êsse campo aberto aos portugêses.

E, os metropolitanos, como bem observou Basilio de Magalhães, foram os que melhor souberam aproveitar-se da imprevidência dos paulistas no tocante ao aprovisionamento de víveres. “E estas questões”, diz êle “não deixam de vincular-se muito estreitamente às luctas sangrentas do surto do nosso nativismo isto é “a guerra dos emboabas, ainda tão imperfeitamente conhecida por não se haver até

(353) Vilhena “Recopilação de noticias Soteropolitanas”, vol. II, pág. 665.

(354) “Memória histórica da Capitania de Minas Geraes”, in R. A. P. M., vol. II, pág. 425.

(355) Ver R. A. P. M., vol. II, pág.

agora arrancado ao pó dos archivos a respectiva documentação histórica". (356).

Aos reinóis associaram-se os baianos, porque a via principal do comércio de carne e fumo era a que acompanhava o São Francisco. Portugêses e baianos aparecem englobados na designação "emboabas".

E' no negócio das carnes, do fumo e da aguardente que aparecem em destaque as principais figuras com que tiveram de se desfrontar os paulistas: Frei Francisco de Menezes e Manuel Nunes Vianna. Os atritos entre paulistas e emboabas ligam-se estreitamente à ação de Borba Gato, procurando impedir o contrabando que descia da Bahia.

Manuel Nunes Vianna concentrava tôdas as suas atividades e tinha como principal emprêgo de capitais o fornecimento de viveres e manufaturas às populações mineadoras.

Sobre êle escreveu Borba Gato, ao Governador da Capitania, D. Fernando Martins Mascarenhas de Lencastro, em carta datada da Minas do Rio das Velhas, em 29 de Novembro de 1708:

"Também com a concideração de que este homem e a sua vinda a estas Minas era tão prejudicial a Fazenda de S. Magde. q. Ds. ge. porque não tem mais exercicio no rio de São Francisco que esperar comboyos da Bahia de hua groça suciedade que tem naquela cidade e tanto que lhês chegão não se contenta com marchar com estes para as Minas, senão convir servindo de cappitania aos mais comboios para que nenhum seja tomado do

(356) Basilio de Magalhães, "Documentos relativos ao bandeirismo paulista", R. I. G. B. S. P., vol. XVIII, pág. 450.

inimigo que nesta conta tem a quem trata da recadação da Fazenda de S. Mage..." (357).

Há uma carta de D. Fernando Martins Mascarenhas de Lencastro ao Rei, datada do Rio de Janeiro, aos 14 de Fevereiro de 1709, que mostra como a questão do abastecimento, revestindo caráter ilegal, agravou-se, preludiando a guerra civil dos Emboabas.

Manoel Nunes Vianna fortificara-se tanto e aliara-se tão fortemente a outros portugueses e baianos que, disse o Governador, para coibir o contrabando, não seria mais suficiente a infantaria solicitada por Borba Gato, mas sim um exército. Por outro lado, os paulistas atemorizados com os preparativos bélicos dos forasteiros, armaram-se também, pois "sentião a Guerra Sivil" muito proxima. (358).

* * *

Também no levante de 1720, o célebre movimento de Felipe dos Santos, o problema do abastecimento não ficou completamente à margem. O motivo mais ponderável dessa rebelião foi a instalação das Casas de Fundição nas minas, mas, a par desse motivo, a questão alimentar e o comércio não deixaram de pesar no ânimo dos revoltados. Estes queriam, além de impedir o funcionamento das Casas de Fundição, abolir os contratos de aguardentes de cana, de tabaco e carne. Queriam ainda que os direitos sobre as mercadorias que entrassem nas minas fossem pagos não na entrada, mas na saída, depois do negociante ter apurado o dinheiro, com a venda das mercadorias. (359).

(357) Apud Soares de Mello, "Emboabas", pág. 233, Ms. da Biblioteca Nacional de Lisboa, Arquivo da Marinha e Ultramar.

(358) Idem, *ibidem*.

(359) Carta do Governador das Minas, Conde Assumar, ao Rei de Portugal, 3 de Julho de 1720, in R. A. P. M. vol. V. pág. 221.

Tudo isso nos permite aquilatar da gravidade do problema do abastecimento das minas, problema êsse que fórma o "abstractum" dos principais acontecimentos políticos das Gerais, no primeiro quartel do século XVIII.

* * *

Aos poucos, o problema do abastecimento foi se solucionando. Os fornecimentos foram se tornando sistematizados. Formaram-se linhas regulares de tropas. Houve uma convergência do movimento comercial de todo o Brasil em direção das Gerais.

E' que rápidamente propalou-se a notícia de que os mineiros pagavam generosamente aos seus fornecedores. Todos os que tinham alguma cousa, para vender, buscavam o vantajoso mercado de além Mantiqueira.

Muitos ambiciosos que tinham corrido às Gerais, para lavrarem o ouro, acharam que era mais fácil fazê-lo chegar às suas mãos já lavrado por outros, através do comércio. Desistiram da pretensão de minerar e tornaram-se negociantes, mascates, comboieiros, tropeiros, etc.

Antonil assinalou o aparecimento das primeiras correntes abastecedoras das Gerais:

"Porem, tanto que se vio a abundancia do ouro que se tirava e a largueza com que se pagava tudo o que la hia; logo se fizerão estalagens e logo começarão os mercadores a mandar às Minas o melhor que chega nos navios do reino e de outras partes, assim de mantimentos como de regalo e de pomposo para se vestirem, alem de mil bugiarias de França, que tambem la forão dar". (360).

(360) Antonil, "Cultura e Opulência do Brasil", pág. 217.

Com os fornecimentos organizados sistematicamente, nada mais faltou aos povoadores das Gerais. O perigo da fome e da carestia desapareceram para sempre. Houve abundância de gêneros e de objetos de uso. A especulação e os altos preços, todavia nunca desapareceram. Tudo nas minas era vendido muito caro. Por esse motivo foi que Antonil deu ao Capítulo VII, de sua obra, o sugestivo título: "Da abundância de mantimentos e de todo o usual que hoje há nas minas: e do pouco caso que se faz dos preços extraordinariamente altos".

Podemos concluir afirmando que, já na primeira década do século XVIII, havia nas minas, além do necessário, também o supérfluo. Os mineiros tinham à sua disposição não só gêneros de primeira necessidade, como artigos para o regalo pessoal e para as ostentações de pompa.

CAPÍTULO VIII

OS NÚCLEOS DE PRODUÇÃO NAS MINAS

*As minas se encaminhando para a auto-suficiência. Causas.
A diminuição das correntes abastecedoras em função do
aparecimento dos núcleos de produção nas Gerais e da
decadência da produção aurífera.*

O aparecimento de núcleos produtores nas minas foi entravado por dificuldades de três ordens.

Abordaremos primeiramente as dificuldades de ordem psicológica: o ouro atraía tôdas as atenções, condensava tôdas as atividades, pela ascendência que exercia sôbre os espíritos ambiciosos que acorreram às Gerais. Sômente no caso de haver absoluta impossibilidade de explorar uma lavra é que se pensava em outras ocupações.

Dificuldades de ordem jurídica obstaram também o aparecimento de manufaturas e mesmo de algumas lavouras, como por exemplo a da cana de açúcar. A Metrópole, ávida de ouro, sequiosa de quintos, procurava concentrar tôdas as possibilidades de produção dos habitantes das Gerais na indústria mineradora. Além disso, havia uma política consciente no sentido de manter a Capitania das Minas em estado de dependência econômica para auferir os direitos de entrada.

Outra barreira que se opôs ao desenvolvimento dos núcleos de produção agrária, foi de ordem geológica: a pobreza dos solos na região das lavras.

Apesar de todos êsses obstáculos, as dolorosas crises de fome que flagelaram os primeiros povoadores das lavras e a alta do preço dos alimentos e utilidades, fizeram com que muitos dêles se dedicassem aos labores da terra, à prática dos diferentes ofícios, à produção de manufaturas ou ao comércio.

Poucos se sentiam atraídos por essas atividades tão pobres de emoção, ofuscados como viviam pelas promessas mirabolantes das minas. Todavia, nem todos podiam lavrar ribeiros. Para receber-se uma data de terra aurífera, era preciso preencher umas tantas condições: possuir certo número de escravos e avultados capitais, para comprar os gêneros para seu sustento e as ferramentas, para movimentar os serviços.

A inexorável realidade obrigou que se estabelecesse entre os habitantes das minas uma natural divisão de funções: enquanto a maioria lavrava os ribeiros, alguns se dedicavam ao artesanato, outros ao comércio, à abertura de roças, etc. Por vêzes, a mesma pessoa exercia duas ou mais atividades. E não eram apenas os mineradores que enriqueciam. A fortuna bafejava os de maior iniciativa e capacidade, não influenciando para o enriquecimento a natureza do trabalho. E disto nos dá seu valioso testemunho Antonil:

“E com isto não parecerá incrível o que por fama constante se conta haverem ajuntado em diversos tempos assim huns descobridores dos Ribeiros nomeados, como huns mais afortunados nas datas: e tambem os que mettendo gado e negros para os venderem por maior preço e outros generos mais procurados, ou plantando ou comprando roças

de milho nas minas se foram aproveitando do que outros tiraram'. (347)

Os primeiros a estabelecer plantações em tórno das lavras, foram os ricos senhores de muitos escravos que, forçados pela carência dos gêneros ou pelos altos preços, distraíram certo número de braços da indústria extrativa para as roças. Produziam, assim, para a própria subsistência e para o sustento dos seus familiares e escravaria. E, havendo sobras, negociavam-nas. (348).

No início da mineração, a atividade orientada para a agricultura era uma exceção tímida e absolutamente insuficiente. Muitos anos decorreram antes que a zona das lavras adquirisse relativa auto-suficiência.

A extração aurífera era absorvente. Enquanto a produção do ouro foi abundante, não houve margem para o aparecimento de uma agricultura ponderável ou de uma pecuária intensa. A agricultura, no apogeu do ouro, não poderia desenvolver-se, porque não podia disputar com as minas na compra de escravos. O minerador pagava pelo negro preços que o roceiro não alcançava.

A pecuária não apareceu na zona pròpriamente mineradora da Capitania das Minas Gerais, em virtude da irregularidade do relêvo. Os currais foram lentamente penetrando na Capitania espriando-se pelos campos contíguos ao São Francisco, como num prolongamento natural da pecuária baiana.

A governança lusa teve com relação ao abastecimento das Gerais uma política indecisa. Procurou débilmente cri-

(347) Antonil, "Cultura e Opulência do Brasil", pág. 222.

(348) Antonil, disse que Balthazar de Godoy, de roças e catas ajuntou 20 arrôbas de ouro. Disse também que Francisco do Amaral, negociando com negros e mantimentos e lavrando os ribeiros, acumulou mais de 50 arrôbas de ouro. "Cultura e Opulência do Brasil", pág. 222.

er nas minas um ambiente de normalidade; tentou livrá-las do flagelo dos preços exorbitantes e das crises de fome.

Com êsse fim fomentou a formação de um cinturão pecuarista em tórno dos terrenos auríferos, distribuindo terras em sesmaria aos que se obrigassem a instalar currais. A êsse respeito, escreveu Pedro II de Portugal ao Governador da Repartição Sul, D. Álvaro da Silveira e Albuquerque, em 7 de Maio de 1703:

“Para que essa Capitania e as mais do Sul abundem em gados e se possam prover com elle as minas, sem lhes ser necessario abrir possa (sic) dellas para á Bahia, e se evitarem os descaminhos que desta comunicação podem rezultar dos quintos do ouro. Me pareceo ordenar-vos deis de Sesmaria a maior parte que vos for possivel das terras dos campos das minas que se extendem para a parte dessa Capitania até junto a serra dos orgãos ã que mais perto for do Rio de Janeiro, com obrigação de cada hum dos donatarios por curral de gado dentro de dous até tres annos no sítio que se lhe der por se entender que com a fertilidade destas terras abundarão essas capitaniaç em gados e a Fazenda Real terá hum grande lucro nos dizimos...” (349).

Tais sesmarias foram distribuidas em profusão, como nos provam as cartas de doações existentes no Arquivo Público de Minas Gerais, mas a abundância em gados tardou a patentear-se (350).

(349) Ms. do Arquivo Nacional, “Coleção Governadores do Rio de Janeiro.” vol. XII, pág. 122.

(350) Numerosas cartas de doação de sesmaria foram publicadas na R. A. P. M., vol. I, págs. 755 e segs.; vol. III, págs. 29 e segs. vol. IV, págs. 845 e segs.

A política metropolitana não encarava de frente o problema alimentar da Capitania das Minas. As proibições de comerciar com a Bahia, por exemplo, demonstram sobrejamente que a Coroa considerava mais grave o problema da evasão dos quintos do que as crises de fome que atormentaram as populações mineiras.

Quanto à produção agrícola, a Metrópole também impediu o desenvolvimento das áreas de cultura, vedando o exercício da mais lucrativa que era a da cana de açúcar. No comêço do século XVIII, muitos engenhos foram erigidos na região aurífera e empregados, sobretudo na distilação da aguardente de cana. A Coroa, atendendo ao fato de que essas lavouras ocupavam grande número de braços que podiam empregar-se, com maiores lucros para os quintos, na extração do ouro, e considerando também que tais fábricas concorriam para a perturbação do socêgo público, pelas desordens provocadas por negros embriagados, proibiu, em 18 de Novembro de 1715, a instalação de novos engenhos. O prejuízo que o consumo da aguardente nacional causava aos fornecedores de aguardente do Reino, com certeza não deixou de ter influênciã nessa resolução.

Essa ordem régia, todavia, não foi cumprida com o rigor devido. Foi preciso reforçá-la aos 12 de Junho de 1743.

O Dr. Teixeira Coelho observou que, a despeito dessas leis proibitivas, multiplicaram-se de tal modo os engenhos que, ao tempo em que escreveu sua "Instrucção", rara era a fazenda, ainda que pequena, onde não houvesse produção de aguardente. (351).

É que, não obstante as proibições, os lavradores recorriam ao rei, invocando a seu favor o argumento de não

(351) Dr. Teixeira Coelho, "Instrucção para o Governo da Capitania das Minas Geraes", 1780, R. I. H. G. B. vol. XV, pág. 453.

terem minas de ouro em que empregar seus escravos; ou então alegavam estarem suas terras cansadas para outras culturas, só permitindo os canaviais. Dentre os manuscritos inéditos do Arquivo Publico Mineiro há numerosas petições ao rei, solicitando licença para erguer engenho, apoiadas naquelas alegações. (352).

E, não era raro o rei atender às solicitações.

(352) A título de exemplo, apresentamos a petição de Antonio da Rocha Lima e seus irmãos:

"Diz Antonio da Rocha Lima e seus irmãos Francisco da Rocha Lima e João da Rocha Lima, moradores no Ribeirão da Mata de N. Sra. da Conceição do Sabará que elles Suplicantes fizerão huma fazenda que V. Mage. lhe havia feito mercê de Sesmaria hum Engenho para moer canna e fazer assucar e aguas ardentes em que tem feito gastos excessivos não só em tirar agoas para o dito Engenho mas tambem em plantar cannas com muita grandeza, cortar madeiras para a fabrica delle e conduções dellas e outras varias para as despesas consideraveis para o dito Engenho o que tudo consta evidentemente da justificação incluza. E porquanto fizerão os Suplicantes todas estas obras e despesas antes de chegar aquellas Minas a resolução Real de V. Mage, pela qual prohibe erigirence engenhos de novo nellas, sem preceder primeiro licença especial de V. Mage. e já os Suplicantes havião feito as despesas referidas e necessitão agora novamente de confirmação de mercê para a continuação da fabrica do dito Engenho por não haver naquella paragem Minas de ouro em que possam os supplicantes ocupar os seus Escravos para pagamento dos quintos de V. Mage. Pedem a V. Mage., lhe faça mercê da confirmação da graça pedida atendendo a concideravel despeza que os Supplicantes tinhão feito no dito Engenho antes de chegar a Resolução real de V. Mage aquellas partes e não terem em que ocupem os seus Escravos pois de o não conseguirem recebem os Supplicantes grande damno e prejuizo em suas fazendas e ser o dito Engenho feito dentro da fazenda delles Supplicantes de que V. Mage. lhe havia feito mercê Sesmaria. E.R.M."

Ms. I. do Arquivo Público Mineiro, Códice 10, pág. 80. A

Assim, com a multiplicação das mercês, continuaram a propagar-se os engenhos.

Teixeira Coelho reprovou tal atitude da Coroa; assinalando a quantidade de engenhos e engenhocas disseminados na Capitania das Minas Gerais, considerou que os prejuízos causados por essas "fábricas" eram evidentes, porque os escravos que trabalhavam nellas, podiam empregar-se com maior vantagem na extração do ouro. Além disso, embebedavam-se com a aguardente por elas produzidas, causando mil disturbios.

O autor da "Instrução para o Governo da Capitania das Minas Gerais" era de opinião que na citada Capitania somente deviam ocupar-se os povos no trabalho das lavras e na cultura dos gêneros indispensáveis ao seu sustento; as aguardentes deviam ser produzidas nas Capitánias onde não havia ouro (São Paulo e Rio de Janeiro); assim animava-se o comércio, cresciam os direitos das entradas, e, se a pinga custasse mais caro aos mineradores, melhor seria, porque se evitava a frequente embriaguez dos negros. (353).

Rodrigo de Menezes, em sua "Exposição sobre o estado de decadência da Capitania de Minas Gerais" expendeu opinião contrária. Bateu-se pelo levantamento da proibição de erguer engenhos novos, dizendo que:

"... huma Sesmaria depois de ter abundantemente dado milho alguns annos fica totalmente infrutifera e incapaz de outra produção que não seja

O rei, por carta régia de 15 de Abril de 1746, foi servido "delhe confirmar novamente a mercê de poderem continuar na fabrica do dito Engenho attendendo as resões que alegão..."

Ms. I. do Arquivo Público Mineiro, Códice 10, pag. 80.

(353) Dr. Teixeira Coelho, "Instrução para o Governo da Capitania das Minas Geraes", in R. I. H. G. B., vol. XV, pag. 453.

a das canas de assucar, por cujo meio se pode tirar dellas hum partido concideravel.” (354).

A diretriz do governo luso, porém, era, por princípio, antagonica ao pensamento de Rodrigo de Menezes. Visava conservar a Capitania das Minas em estado de dependencia com relação às outras, para que o Real Erário lucrasse com os direitos das entradas e sobretudo para que não se desviassem braços da mineração. É o que observamos nas Instrucções dadas por Martinho de Mello e Castro ao visconde de Barbacena:

“E alem de tudo o que fica referido é indispensavelmente necessario que a capitania de Minas se conserve em alguma dependencia das outras capitancias, pelo que respeita ao seu consumo e giro do seu comercio; porque de outra sorte se acabaria a comunicação entre ellas e se extinguiriam as mutuas vantagens que reciprocamente se podem prestar umas às outras...” (355).

A despeito de tudo, as Gerais foram paulatinamente marchando para a auto-suficiência. A decadência do ouro foi a causa principal do desvio de atividade dos habitantes das Gerais da indústria extrativa para a pecuária, para as manufaturas, e para a lavoura.

Na própria região das lavras, multiplicaram-se as plantações. As minas agonizantes passaram a apoiar-se na lavoura que, expandindo-se, procurava gulosamente as manchas de terra fértil que havia nas imediações das lavras.

(354) Exposição do Governador D. Rodrigo Cesar de Menezes sobre o estado de decadência da Capitania de Minas Gerais, R. A. P. M. vol. II, pág. 317.

(355) Martinho de Mello e Castro, Instrucções para o Visconde de Barbacena, in R. I. H. G. B., vol VI, pág. 47.

As plantações que apareceram nessa segunda metade do setecentismo, eram bem diferentes daquelas primeiras roças do início do século, que só se improvisavam pelo receio de morrer de fome.

À medida que decrescia o rendimento das lavras, ganhava em importância a agricultura, ampliavam-se as áreas de plantação que avançavam, cada vez mais para a zona da mata.

Capistrano de Abreu notou a relação estreita entre a decadência aurífera e o incremento da agricultura, da pecuária, e de outras atividades. Disse êle:

“Desenganada do ouro, a população procurou outros meios de subsistência: a criação de gado, a agricultura de cereais, a plantação da canna, do fumo, do algodão; com o tempo avultou a produção ao ponto de crear-se uma indústria especial de transportes, confiada aos históricos e honrados tropeiros.” (356).

J. M. Siqueira, em sua “Memória”, associou também os dois fenômenos:

“Estão as Minas cansadas; os seus jornaes já não cobrem as despesas do ferro, asso, alimento e vestuario dos escravos e porisso o mineiro já desesperado se passa a lavrador ou creador de gado ou erije hum engenho d’aguardente e assucares...” (357).

(356) Capistrano de Abreu, “Capítulos da História Colonial do Brasil,” pág. 210.

(357) “Memória” de J. M. Siqueira, apud S. Buarque de Holanda, “Monções”, pág. 224.

Muitas vêzes, entre a lavra e a plantação, se estabeleceu uma espécie de simbiose. Os proprietários de roças, passada a época da colheita que é a mais ativa do ciclo agrícola, aproveitavam na mineração todos os negros que a lavoura podia dispensar.

Possuimos vários testemunhos da repartição da mão de obra entre os dois tipos de atividade, entre êles, o do Dr. Teixeira Coelho que constatou o fenômeno, nestes termos:

“O que dificulta mais o trabalho nas lavras é a falta de escravos que são divididos em partes: uns cuidam das roças, outros das lavras.

Por essas causas hoje os mineiros são apenas faiscadores que pouco proveito tiram de suas lavras” (358).

José Eloi Ottoni, testemunhou que:

“... antes da apuração do oiro, que nos grandes serviços somente se faz depois de hum anno e mais de trabalho, vão os Mineiros cobrindo as suas dizpezas com os generos da Lavoira, sendo para este fim deputada aquella porção de escravos que for necessaria”. (359).

Assim, as minas pobres passaram a ter períodos alternados de atividade e repouso, correspondentes às fases de vida agrária mais ou menos intensa.

Ao lado da decadência do minério aurífero, outros fatores concorreram para impelir os mineiros à prática da agricultura: a alta dos preços dos gêneros; o menor dispên-

(358) Dr. Teixeira Coelho, “Instrucção para o Governo da Capitania das Minas”, in R. A. P. M., vol. VIII pág. 1073.

(359) José Eloi Ottoni, “Memoria sobre o estado actual da Capitania de Minas Gerais”, Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXX, pág. 309.

dio de ferramentas; o menor desgaste de escravos; a economia de pólvora, e a maior segurança de rendimentos.

É o que depreendemos da leitura do relatório de Joaquim Velloso Miranda:

“... este aumento de preços nos generos mais faceis levam todos para promoverem seus interesses quais são os da agricultura.

Neste genero de trabalho acham mais segurança, ainda que pouco interesse. Poupam mais do quadruplo de ferro e aço e não despedem pólvora alguma.” (360).

No mesmo relatório de Velloso Miranda, temos dados sobre o melhor e o maior aproveitamento dos escravos na agricultura:

“Os escravos, ainda que velhos, dão serviço consideravel (na agricultura) o que não acóntece nas minas, onde são precisos homens de grande força para poderem suportar um serviço rude. Expostos, alem disso, aos vapores e exalações minerais e a uma continuada humidade, o que tudo é tão contrário à saúde, como se sabe.” (361).

Na “Memória” do Dr. José Vieira Couto temos a confirmação do menor desgaste de escravos nos trabalhos agrícolas. A êsse respeito escreveu êle que “um mineiro que tem cem negros, no fim de dez annos, não os reformando, não terá sinão cincoenta ou pouco mais, perdendo annos por outros um em cada vintena, e às vezes, em cada quin-

(360) Relatório de Joaquim Velloso Miranda, apud Augusto de Lima Jr. “A Capitania das Minas Gerais”, pág. 132.

(361) Relatório de Joaquim Velloso Miranda, apud Augusto de Lima Jr. “A Capitania das Minas Gerais”, pág. 135.

zena e os outros cincoenta que lhe restam estão com menos uma sexta parte da vida; a mortandade entre a escravaria do roceiro não é tamanha e este tem o cuidado de a ir renovando e aumentando com casaes." (362).

Constantamos, ainda, a existência de um outro fator, explicando a transformação da vida econômica na Capitania das Minas Gerais: o fator segurança. Encontrando-se as minas quase exgotadas, a indústria extrativa tornou-se incerta, quase, uma aventura, ao passo que a lavoura significava lucros modestos, porém seguros.

Valiosa prova documental possuímos, ressaltando a importância do fator segurança na mudança da atividade dos mineiros. É uma carta da Câmara de Villa Rica, datada de 5 de Agosto de 1789, na qual se lê:

"Convencidos os homens pela experiencia do pouco proveito da mineração que porventura não lhes sub-ministra com que, sem contrair novas dividas, se procurem o mais temperado alimento, vão pouco a pouco desemparrando este penozo e para os agentes infrutifero exercicio ao qual substituem o da lavoura, por onde não aspirando a grandes opulências, ao menos se eximem de perecer de fome." (363).

O fator segurança custou a impôr-se na sociedade mineradora, talvez por ter ela se originado de homens aventureiros e ambiciosos que foram para os sertões de além Mantiqueira acalentado sonhos de enriquecimento fácil e rápido.

O minerador custou a convencer-se de que as minas estavam se esgotando. Apesar das duras lições sofridas,

(362) José Vieira Couto "Memória sôbre a Capitania de Minas Gerais", R. I. H. G. B., vol CXXV, pág. 421.

(363) In R. A. P. M., vol IV, pág. 789.

dos prejuízos contínuos, preferia a aventura da lavra que podia enriquecê-lo da noite para o dia, à agricultura pacata.

Muito tempo levou para aprender que mais valia a segurança modesta proporcionada pela lavoura do que as promessas mirabolantes das lavras. Muitas vezes o dono de plantações e de minas, numa obstinação inexplicável, empregava todo o produto de suas lavouras em pesquisas inúteis, em terrenos que se recusavam a oferecer metal.

Por fim, a agricultura triunfou!

Se na primeira metade do setecentismo, quando a mineração ia em pleno fastígio, a agricultura não podia concorrer com as lavras na compra de escravos, mercê dos altos preços ditados no mercado da mão de obra pela abundância do ouro, no ultimo quartel do setecentismo, decadente a mineração e sendo muitas jazidas abandonadas por improdutivas, houve abundância de escravos a baixo preço, para a abertura da lavouras.

Eschwege, no seu "Pluto brasiliensis", mostra perfeitamente a transição de muitas regiões das Gerais, de mineradoras para agrárias e pastoris. (364).

Ao findar o século XVIII, era tão grande o número de habitantes da Capitania das Minas Gerais, que se dedicavam à agricultura, que, na Memória do Dr. José Vieira Couto, há um capítulo intitulado: "Consideração sôbre as duas classes mais importantes de povoadores desta Capitania, como são as de mineiros e agricultores e maneiras de os animar." (365).

E, descrevendo-as, assim se expressou:

(364) Eschwege, "Pluto brasiliensis", R. A. P. M., vol II, pág. 629.

(365) José Vieira Couto, "Memória sôbre a Capitania de Minas Gerais", R. A. P. M., vol. X, pág. 77.

“Duas classes há de gente nesta Capitania, que curvadas sobre a terra, tiram d’ella sua subsistencia: uma remexendo sua superficie e revezando suas plantações e colheitas, subministra a sustentação e manutenção dos povos, os materiais para as artes e para o commercio: outra penetrando muito mais abaixo d’esta mesma superficie, desaparecendo entre o numero de seus habitantes e soterrando-se pelas entranhas dos montes, arranca destes outro genero de riqueza...” (366).

O cultivo do algodão, da cana de açúcar, do tabaco, do linho e dos cereais tomou grande vulto.

Nos últimos anos do setecentismo, muitas regiões que haviam sido mineradoras, haviam enveredado francamente para a vida rural. Isso aconteceu com a região de Sabará, Paracatú, Minas Novas, São José del Rei, Mariana, Pitanguí, e outras.

Falando sôbre Mariana e a Comarca do rio das Mortes, disse o o autor da “Descrição geographica historica e politica da Capitania de Minas Gerais” que, por “serem bastante abundantes de mattos, em os quaes fazem roças em que plantam toda a qualidade de sementes e por essa razão e a grande produção que experimentam os lavradores ordinariamente, não passam os preços de \$405 o alqueire de farinha de milho; o de mandioca \$600; feijão \$450; arroz. \$900 o alqueire; toucinho a 1\$800 a arroba; queijos a 1\$200 a duzia, os quaes somente se fabricam na Comarca do Rio das Mortes.” (367).

(366) José Vieira Couto, “Memória sôbre a Capitania de Minas Geraes”, R. A. P. M., vol. X, pág. 77.

(367) “Descrição Geographica, Histórica e Politica da Capitania das Minas Gerais”, in R. I. H. G. B., vol. LXXI, pág. 140.

Sobre a penetração da agricultura na zona mineradora de Sabará, temos como prova documental o legado testamentário de Antonio de Abreu Guimaraens, feito em 1787. Possuía êle as fazendas de Jaguará, Vargem Comprida, Mucambo, Riacho d'Anta, Pau de Cheiro, Melica, Forquilha e Barra do Rio de Mello, tôdas na Comarca de Sabará. Essas fazendas foram doadas a instituições de caridades e, como se verifica pelo instrumento de doação, eram perfeitamente montadas, com bons maquinismos para os diferentes misteres agrícolas, com escravaria e muitas cabeças de gado de diferentes espécies. (368)

Outras provas documentais existem que nos permitem considerar a Comarca de Sabará invadida pela agricultura, no fim do setecentismo. Seus principais produtos eram o milho, o feijão, o arroz, o açúcar e a aguardante de cana. (369)

A respeito de Pitangui, região de passado minerador, constatamos que também havia se transformado em região agrícola no último quartel do século XVIII. Produzia as aguardentes de cana de "primeira estimação em tôda a Capitania". (369 A). O autor da "Descrição geographica, historica e política da Capitania de Minas Gerais" confirma a alta cotação em que era tida a aguardente de Pitangui e ressalta a excelência de seus açúcares nos seguintes termos:

"As aguardentes de canna que se fazem nas visinhanças de Pitanguy são as mais nomeadas em todas as minnas e as de que usam a maior parte de seus povoadores; igual singularidade em assucar fabricado nos mesmos engenhos e conduzidos

(368) R. A. P. M., vol. II, pág. 12.

(369) R. A. P. M., vol. II, págs. 452 e 368.

(369 A) R. A. P. M., vol. II, pág. 459.

por vários negociantes que costumam vendê-lo pelas comarcas vizinhas” (370).

Pitangui também produzia algodão de notável qualidade. (371)

Na Comarca do Sêrro Frio, onde outrora fôra intensa a indústria extrativa, ao findar o século setecentista, havia abundância de milho, feijão, arroz e cana de açúcar. (372)

A região de Minas Novas foi invadida pela expansão algodoeira que empolgou diversas regiões do Brasil, no fim do século XVIII. As cidades de Fanado, Agua Suja, São Domingos e Chapada, passaram a exportar algodão em quantidade. (373).

Interessante foi a evolução econômica da cidade de São João del Rey. Seu povoamento teve início com as fazendas de cultura e criação, estabelecidas às margens do Rio das Mortes. Foi região agrícola pastoril até o momento em que Tomé Portes del Rey, que aí se estabelecera com gado e plantações, descobriu ouro neste rio. Desde então a cidade se desenvolveu em função das lavras. Teve sua época mineradora e retornou, no fim do século, à economia agrícola e à pecuária.

São João e São José del Rey produziam arroz, feijão, trigo, milho, bem como gado suíno, bovino e seus derivados: laticínios, queijos, manteiga, toucinhos, etc. (374).

Outra lavoura que se desenvolveu na Capitania das Minas Gerais, nessa época, foi a do fumo, notadamente, nas vizinhanças de Baependi, Airuoca, Pouso Alto e Carran-

(370) R. I. H. G. B., vol. LXXI, pág. 149.

(371) R. I. H. G. B., vol. XXXII, pág. 149.

(372) R. A. P. M., vol. II, pág. 459.

(373) Caio Prado, “Formação do Brasil Contemporâneo, pág. 146.

(374) “Memória Histórica da Capitania das Minas Gerais”, R. A. P. M. vol. II, pág. 478.

cas. (375). Testemunha o desenvolvimento de tal lavoura o Dr. Teixeira Coelho que aliás desaprova seu incremento:

“O mesmo digo quanto à folha de tabaco, a que chama fumo, a qual devia cultivar-se sòmente nas capitãncias do Rio e de São Paulo e não em Minas, porque o grande numero de escravos que se emprega neste exercicio, podia empregar-se na extracção do ouro, em utilidade do real quinto e dos direitos das entradas, que se pagam nos registros”. (376).

A agricultura estava tão desenvolvida que seus frutos não só bastavam para o consumo dos habitantes da Capitania, mas também havia sobras para a exportação.

A Coroa Metropolitana, que até o fim do século só se preocupava com a mineração, voltou a atenção para a atividade agrária, recomendando ao Governador da Capitania que procurasse introduzir nela o uso dos bois e arados para o cultivo das terras, assim como o modo de queimar as canas depois de moidas, estabelecendo prêmios para os que primeiro introduzissem aquêlê uso. (377)

* * *

A pecuária foi outra atividade que se intensificou e prosperou, à medida que decaía a produção aurifera na Capitania das Minas Gerais.

A região das lavras, sendo muito acidentada e desprovida de pastagens não permitia a criação de bovinos nas

(375) Caio Prado, “Formação do Brasil Contemporâneo”, pág. 72.

(376) Dr. Teixeira Coelho, “Instrucção para o Govêrno da Cap. das Minas”, R. I. H. G. B., vol. XV, pág. 454.

(377) Xavier da Veiga, in “Ephemérides Mineiras”, vol. I, pág. 17 registra uma ordem nesse sentido, datada de 4 de Janeiro de 1798.

suas cercanias. Um dos primeiros núcleos de produção de bovinos a aparecer nas vizinhanças das cidades mineiras, foi o Curral del Rey, localizado no sitio onde hoje se encontra Belo Horizonte. E' possível que outros pequenos currais tenham surgido na zona aurífera, mas o pastoreiro só poderia ser efetuado em pequeníssima escala, por causa da natureza dos terrenos.

Durante muitos anos praticamente foi o porco o único animal criado nas vizinhanças das catas. O suíno não exige pastos extensos. Por isto, era criado em qualquer nesga de terra, até nos quintais dos sobradões de Ouro Preto, Sabará, São João del Rey, Mariana, etc. (378)

As deficiências do abastecimento de carne bovina, no inicio da era mineradora, fizeram com que o porco se tornasse um animal doméstico estreitamente ligado à sociedade mineira. Sua carne tornou-se a base da alimentação e seu lombo tornou-se o prato típico da cozinha mineira, completado pela couve, que medrava também no fundo dos quintais.

Alimentados com os restos de comida, os suínos viviam pacatamente nos pátios das casas, dentro das cidades. Em escala um pouco maior, eram criados em pastos pobres, imprestáveis para o boi, mas suficientes para o porco, porque êste se alimenta principalmente de milho.

O autor do "Roteiro do Maranhão a Goiaz" insurgiu-se contra o grande consumo de carne de porco pelos povoadores das Minas, porque a criação de suínos, exigindo uma atividade agricola paralela, que é a criação do milho, desviava grande número de escravos da mineração, concorrendo assim para o menor rendimento das minas e consequente diminuição dos quintos. (379)

(378) Miran de Barros Latif, "As Minas Geraes", pág. 105.

(379) Roteiro Anônimo do Maranhão á Goiaz", R. I. H. G. B., vol. 99, pág. 99.

A medida que avançava o século XVIII, mais intensa se fazia a criação de suínos, que não só atendia às necessidades dos habitantes da Capitania das Minas, mas também permitia a exportação de carnes salgadas e toucinho para o Rio de Janeiro. (380)

O gado bovino foi aparecendo nas minas em consequência da política usual da Metrópole de conceder sesmarias, com a obrigação de instalar currais. Essa medida, entretanto, não foi suficiente, para povoar de gado a Capitania das Minas. Durante muito tempo viveu a Capitania na dependência dos fornecimentos de boiadas que entravam nas minas pelo caminho do sertão baiano. Foi só quando a mineração já estava decadente, na segunda metade do século XVIII, que a pecuária ganhou impulso em Minas Gerais.

O setor norte da Capitania foi-se deixando infiltrar pelos currais que subiam lentamente o São Francisco e essa região se tornou um prolongamento natural da zona sertaneja baiana.

Em sentido contrário, descendo o Rio São Francisco e alguns de seus afluentes, como o Rio das Velhas, ia ganhando terreno a expansão do gado, levada a efeito por famílias do Planalto paulista, aí radicadas. (381).

Com o tempo, todo o vale mineiro do Rio dos "Currais" foi tomado pela criação intensiva de bovinos, bem como as regiões marginais de seus afluentes.

O Sul de Minas (vale do Rio Grande, do Rio das Mortes, Supucaí e Verde) também foi ocupado por fazendas de criação, onde se praticava o pastoreio de forma intensiva.

A região de Paracatú, de passado minerador, também se tornou pecuarista, sendo, depois da Comarca do Rio das

(380) "Memória" de J. M. de Siqueira, apud. Sérgio B. de Holanda, "Monções", pág. 221.

(381) Ellis Jr. Alfredo, Boletim n.º 3 da Cadeira de História da Civilização Brasileira da U. S. P., pág.

Mortes, a zona que mais produzia gado, na Capitania, exportando-o para o Rio de Janeiro. (382)

O rebanho mineiro, com o tempo, tornou-se não somente capaz de abastecer de carne as cidades da Capitania, mas ainda pôde fornecer rês para o suprimento dos habitantes do Rio de Janeiro. O autor do "Roteiro do Maranhão a Goiás" consigna que desde o ano de 1765 já descia gado das terras mineiras para o consumo dos habitantes do Rio de Janeiro. (383).

O Dr. Teixeira Coelho, discriminando a produção mineira, mencionou a abundância de carnes de porco e de vaca, vendidas a baixo preço, sendo o custo ordinário das primeiras entre 75 1/2 até 55 réis e o das segundas 20 réis e às vezes menos. (384).

* * *

No setor da pecuária, destacava-se também a produção de muares. A criação de bestas de carga, dentro das fronteiras da Capitania, permitiu, com o tempo, dispensar as bestas de criação platina.

Ha vários documentos assinalando a auto-suficiência das minas na produção de muares. Um dêles é o ofício de D. Luiz Antonio de Souza, dirigido ao Conde de Oeyras datado de São Paulo, em 5 de Janeiro de 1768, que diz:

"O negocio da passagem dos animais de Curitiba e Viamão foi o mayor que tem havido nesta Capitania, e ao mesmo tempo o mais util aos Re-

(382) Caio Prado Jr., "Formação do Brasil Contemporâneo" pág. 74.

(383) "Roteiro do Maranhão a Goiás", R. I. H. G. B., vol. 99, pág. 93.

(384) Teixeira Coelho, "Instrucção para o Governo da Capitania das Minas", R. I. H. G. B., vol. XV, pág. 260.

gistros de S. Mage pelos direitos que nelles costumão pagar os animais que sahem daquelles Districtos para toda a parte das Minas, mas hoje se acha o dito negocio totalmente arruinado e decadente pelo grande número de estabelecimento de fazendas de criação que se tem fundado em os caminhos das Minas
 e os Registros vão evidentemente em decadencia. O remedio que se lhe pode dar já vay hum pouco tarde por estarem muito adiantados os estabelecimentos daquella qualidade de fazendas por toda a parte, e especialmente em Minas...”
 (385).

Martinho de Mello e Castro, na sua Instrucção ao Visconde de Barbacena, corrobora o depoimento do Morgado de Matheus:

“Uma das vantagens que o Rio Grande de São Pedro tirava, e creio que ainda tira, posto que em muito menor quantidade, de Minas Geraes, é a da introdução das bestas muares; e bem se vê o quanto aquella fronteira é digna da nossa attenção e cuidado, para alli lhe procurarmos todo o beneficio e socorro: estabeleceu-se porem em Minas, depois de alguns annos, a criação das bestas muares, que de nenhuma sorte se devia ter consentido; e se estas, por serem do paiz não pagam direitos e as do Rio Grande, por serem de fora, os pagam, além das mais despesas de conducção e passagem, o resultado será que não podendo estas entrar em concurrencia com aquellas dentro de breve tempo se acabará este ramo de commercio entre

(385) “Documentos Interessantes”, vol. XIX, pág. 45.

as duas capitanias, com grave prejuizo do Rio Grande e igualmente da real fazenda.” (386).

A Capitania das Minas Gerais não só se tornou auto-suficiente no tocante à produção de bestas de carga, mas também passou a exportá-las para outras regiões. Vilhena, em sua “Recopilação de noticias Soteropolitanas”, constatou a exportação de muares para a Bahia. (387)

* * *

Quanto às manufaturas, sabemos que sua evolução no Brasil colonial foi entravada por tãda a sorte de obstáculos criados pela Metrópole que timbrava em manter nossa economia na dependência de seus fornecimentos. A situação nas Gerais era mais grave ainda do que nas demais Capitanias; se em tãdas elas se visava, com as restrições industriais, proteger as exportações metropolitanas, no caso particular da Capitania das Minas, havia ainda a preocupação de evitar-se a aplicação de braços, e capitais em outros misteres que não fõsse o da extração do minério aurífero.

Contudo, a vigilância ciumenta da governança lusa não pôde obstar o desenvolvimento das manufaturas nas Gerais e duas indústrias tiveram particular incremento: a siderurgia e a tecelagem.

O aparecimento das forjas que produziam as ferramentas de que as minas tanto necessitavam, foi a consequência lógica do entrosamento de vários fatores: a abundância do minério rico em ferro nas formações geológicas da Capitania; a presença do escravo mina que trouxe da África noções de siderurgia; os altos preços do ferro e das ferramentas importadas, os quais chegavam às Gerais sobrecar-

(386) R. I. H. G. B., vol. VI, pág. 3.

(387) Vilhena, “Recopilação de noticias soteropolitanas e brasili-
cas”, vol. 1, pág. 50.

regados pelo transporte custoso e onerado por infinidade de taxas e direitos.

As forjas foram surgindo discretamente em quase tôdas as cidades mineiras. Lentamente foram se multiplicando incentivada essa multiplicação pelo enorme consumo.

Rodrigo de Menezes propos à Coroa que estabelecesse uma "fábrica" de ferro nas minas, considerando que "se em tôda a parte do mundo he este metal necessário, em nenhuma o hé mais que nestas minas"... (388)

Finalmente, em 27 de Maio de 1795, foi expedida uma ordem régia ao Visconde de Barbacena permitindo a produção de ferro no Brasil. (389) Essa ordem, com relação às Minas Gerais não significou senão o reconhecimento do "statu quo".

Também a indústria textil começou modestamente nas minas, para, com o decorrer dos anos, adquirir notável importância.

A indústria de tecidos tinha como fundamentos as plantações de linho, algodão e alguns rebanhos de carneiro. O linho vicejava nas margens do Rio Grande, nas margens do Rio das Mortes e nas imediações de Barbacena. O algodão era cultivado intensivamente na região de Minas Novas e nas cercanias de Paracatú; mas, em tôdas as partes da Capitania das Minas, havia pequenas plantações de algodão e algumas cabeças de carneiro, suficientes para fornecer a matéria prima aproveitada em centenas de fusos e teares domésticos, existentes em tôdas as fazendas mineiras.

O autor do "Roteiro do Maranhão" assinalou o caráter doméstico da nascente indústria de fiação e tecelagem nas minas e arreceiou-se das consequências de seu desenvolvimento, dizendo:

(388) Rodrigo de Menezes, "Exposição sôbre o estado de decadência da Capitania de Minas Geraes", in R. A. P. M., vol. II, pág. 315.

(389) Xavier da Veiga, "Ephemerides Mineiras", vol. II, pág. 305.

“As minas produzem linho, lã, algodão e produzirão também seda; se se consentir que de todas estas matérias usem a pleno arbitrio, que se poderá esperar para o futuro? Os mineiros não tem ainda passado de imitar no interior das suas casas com as suas familias, os toscos e rudes theares de Guimarães, das Ilhas e dos pretos de Guiné: a impericia que athé agora lhes tem detido os progressos não persistirá sempre...” (390).

Os terrores do autor anônimo do “Roteiro do Maranhão a Goiaz” se converteram em realidade. Os teares domésticos manejados pelas sinhá-donas e pelas mucamas negras foram se aperfeiçoando e a produção de tecidos cresceu de tal maneira que no último quartel do século XVIII já havia reflexos dessa produção na decadência dos direitos de entradas, sendo que os tecidos ingleses e portugueses já lhe sentiam a concorrência.

Martinho de Mello e Castro, em sua “Instrucção” ao Visconde de Barbacena assim escreveu, referindo-se ao assunto:

“Os ditos habitantes porem, não satisfeitos com os thesouros que a terra lhes offerece, nem com o util commercio que delles lhe resulta, estendendo as suas vistas a outros objectos, se determinaram a estabelecer em Minais Geraes differentes fabricas e manufaturas, levando-as a um tal adiantamento, como se vê de um paragrapho da carta do Governador e Capitão-General d’aquella capitania, D. Antonio de Noronha, escripta em 1775, no qual se explica na forma seguinte: “Lembro-me que V. Ex. me fallou a respeito das fabricas estabelecidas

(390) Roteiro do Maranhão a Goiaz”, R. I. H. G. G., vol. 99, pág. 115.

n'esta capitania, as quaes se continuassem n'elle, dentro de muito pouco tempo ficariam os habitantes d'esta capitania independentes das d'esse reino, pela diversidade de generos que já nas suas fabricas se trabalhavam; e o expediente que tomei sobre esta importante materia é o que ponho na presença de V. Ex." (391).

O Marquês de Lavradio, em seu "Relatório" apresentado ao Vice-Rei Luiz de Vasconcellos e Souza, teve palavras bastante significativas no tocante ao progresso da tecelagens nas minas:

"...acrescera a isto a independencia que os povos das Minas se tinham posto dos generos da Europa, estabelecendo a maior parte dos particulares nas suas fazendas fabricas e teares com que se vestiam a si e a sua familia e escravatura, fazendo panos e estôpas e diferentes outras drogas de linho e ainda de lã..." (392)

Lavradio enumerou no seu "Relatório" os inconvenientes da produção mineira, e os prejuizos causados ao movimento comercial e às fábricas de tecidos metropolitanos, "pois não tendo os efeitos saida faltaria quem os encarregasse e por consequência viriam a arruinar-se tantas familias, as nossas fabricas da Europa e até viria a parar a navegação". (393)

Lutou o Marquês de Lavradio tenazmente contra o desenvolvimento da indústria têxtil na Capitania das Minas Gerais e, relatando o resultado dessa luta, confessou que

(391) Martinho de Mello e Castro, "Instrucção para o Visconde de Barbacena", in R. I. H. G. B., vol. XI, pág. 19.

(392) "Relatório do Marquês de Lavradio", apud Visconde de Carnaxide, "O Brasil na administração Pombalina", pág. 308.

(393) Idem, ibidem. pág. 309.

conseguiu suprimir "algumas que se iam fazendo mais publicas, como eram as de Pamplona". Não pôde, entretanto, destruir a infinidade de pequenas fábricas instaladas em cada fazenda. (394)

O alarme causado na côrte por essa indústria mineira exteriorizou-se no famoso alvará régio de D. Maria I, expedido em 1785, que mandava arrazar os tearés que fossem encontrados em qualquer parte da Colônia.

* * *

A produção de ferro e a indústria de tecidos eram as mais importantes na Capitania das Minas Gerais. Entretanto, outros artigos eram manufaturados, embora em menor escala. E' que a fama da riqueza das Gerais atraiu artesões de todos os officios, que instalaram junto às lavras suas oficinas e "ateliers" nos quais se fabricavam os mais variados objetos.

Assim, os entalhadores, os alfaiates, os sapateiros, os marceneiros, os gravadores, os ferralheiros, os oleiros e outros artesãos, animavam uma indústria modesta mas compatível com as condições econômicas da época.

Dentre tãda a série das pequenas indústrias, era de notar-se a que floresceu em tãrno da "pedra sabão", indústria essa tipicamente regional pela matéria prima que utilizava. A "pedra sabão", de consistência mole, encontrada em abundância em tãrno de Ouro Preto e Mariana, alimentou intensa produção de pratos, tijelas, panelas, potes, bilhas, etc.

E êsse excelente material não se prestou apenas ao fabrico de utensílios de uso doméstico. Foi largamente uti-

(394) *Idem, ibidem*, pág. 309.

lizado na confecção de obras de arte, tais como imagens, cornijas, pórticos, altares, nichos, chafarizes, etc. (395).

* * *

Vemos assim que, ao declinar o século XVIII, o panorama econômico da Capitania das Minas Gerais era bem diferente do que se descortinava no início da centúria.

O desenvolvimento da agricultura, da pecuária e das manufaturas, conferindo à Capitania elementos de auto-suficiência, permitiu-lhe dispensar os fornecimentos externos.

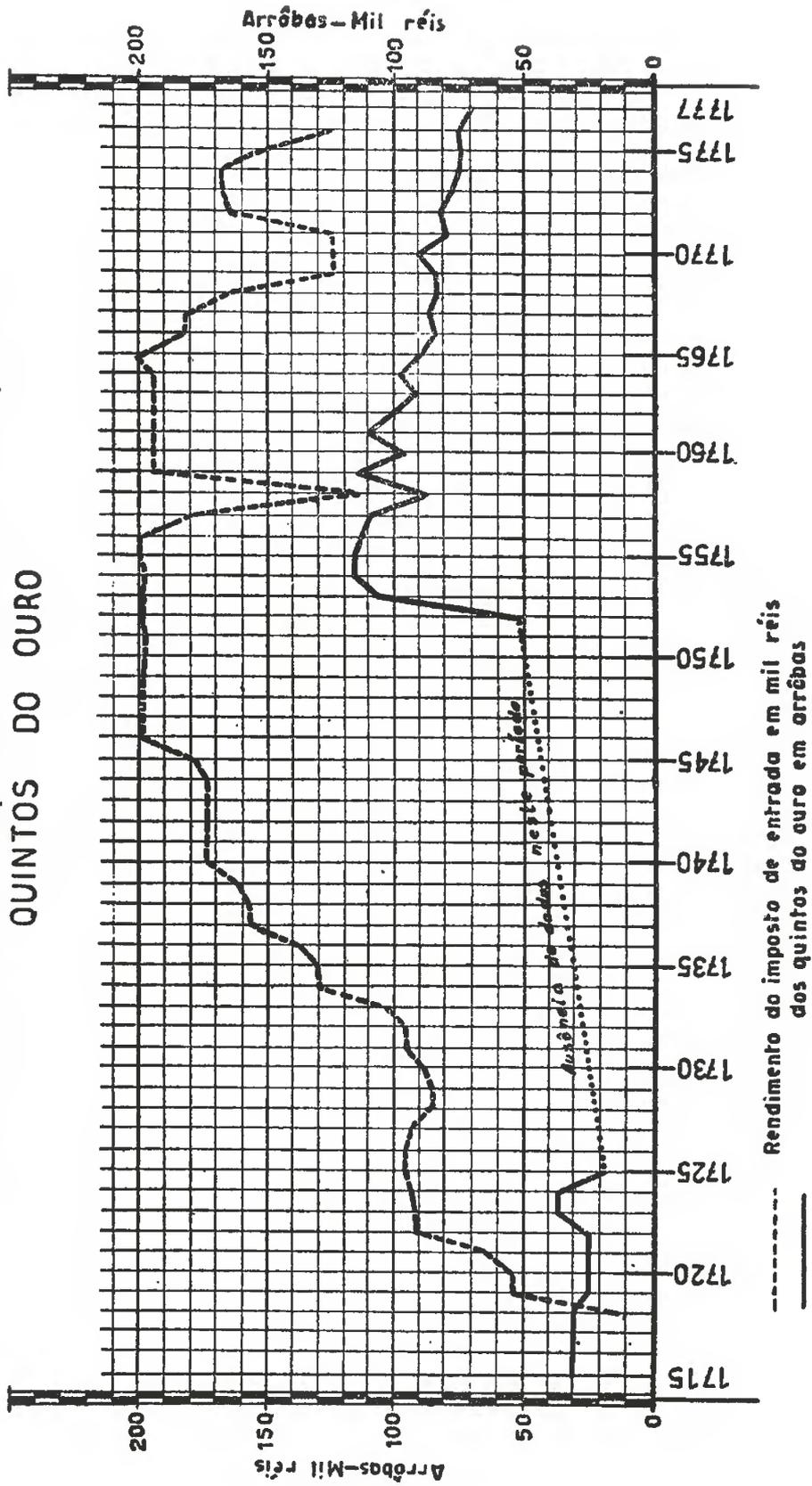
As correntes abastecedoras perderam a intensidade. Nota-se perfeitamente o fenômeno, observando-se as estatísticas dos direitos de entradas. (396) (Vêr anexo D. pág. 280A)

(395) E. Oroco, "As avarias nas esculturas do periodo colonial de Minas Gerais", in R. S. P. H. A. N., vol. V, pág. 179.

(396) Cálculo dos rendimentos das entradas da capitania de Minas Geraes desde o seu principio até o anno de 1776 apresentando por Teixeira Coelho na "Instrucção para o Governo da capitania das Minas", R. I. H. G. B., vol. XV, pág. 413.

anos	Rendimentos
1718	13:537\$678
1719	55:134\$720
1720	55:134\$720
1721	65:071\$102
1722	93:880\$240
1723	93:880\$240
1724	94:744\$808
1725	97:338\$480
1726	97:338\$480
1727	94:751\$369
1728	86:990\$038
1729	86:990\$038
1730	89:259\$991
1731	96:069\$851
1732	96:069\$851

Gráfico comparativo do rendimento do
 IMPOSTO DE ENTRADA
 de mercadorias na capitania das Minas Gerais, e dos
 QUINTOS DO OURO



No cálculo dos rendimentos das entradas da Capitania de Minas Gerais, desde que foi instituído esse direito até o ano de 1776, apresentado pelo Dr. Teixeira Coelho na "Instrucção para o Governo da Capitania das Minas", vemos que o rendimento máximo anual foi apresentado em 1756,

anos	Rendimentos
1733	104:944\$060
1734	131:566\$612
1735	131:566\$612
1736	138:274\$580
1737	158:398\$546
1738	158:398\$546
1739	162:420\$458
1740	174:486\$319
1741	174:486\$319
1742	174:502\$478
1743	174:550\$958
1744	174:550\$958
1745	178:679\$838
1746	191:066\$479
1747	191:066\$479
1748	191:058\$391
1749	191:034\$128
1750	191:034\$128
1751	192:585\$596
1752	197:239\$600
1753	197:239\$600
1754	198:921\$544
1755	203:967\$333
1756	203:967\$333
1757	181:535\$379
1758	114:239\$519
1759	195:739\$000
1760	195:739\$000
1761	195:739\$000
1762	195:881\$000
1763	195:881\$000
1764	195:881\$000
1765	203:438\$420

na importância de 203:967\$333, enquanto que no último ano que consta da relação, isto é em 1776, a renda caiu para 125:825\$513. (397).

O movimento decrescente continuou até o fim do século em proporção inversa ao desenvolvimento dos núcleos produtores das Minas. Infelizmente não dispomos de dados estatísticos sobre os direitos de entrada depois daquele ano, de 1776.

Possuimos, porém, outras provas não menos valiosas que testemunham a diminuição dos fornecimentos feitos às minas por São Paulo e pela Bahia, (398) e que figuram noutro local deste trabalho.

A agricultura e a pecuária mineiras desenvolveram-se a tal ponto que se tornaram capazes não só de abastecer os habitantes das Gerais, mas também as populações das Capitânicas vizinhas.

Houve, no último quartel do século XVIII, uma inversão das correntes abastecedoras.

O autor anônimo do "Roteiro do Maranhão a Goiás", assinalou desde 1765 o descimento de boiadas do Sul de

anos	Rendimentos
1766	182:294\$470
1767	182:294\$470
1768	166:630\$853
1769	125:638\$908
1770	125:638\$908
1771	125:638\$908
1772	166:660\$173
1773	168:099\$010
1774	169:632\$796
1775	156:788\$732
1776	125:825\$513

(397) Dr. Teixeira Coelho, "Instrucção" in R. I. H. G. B., vol. XV, pág. 413.

(398) "Documentos Interessantes", vol. XIX, pág. 45; Vilhena, "Recopilação", vol. I, pág. 50.

Minas para o Rio de Janeiro. (399) Vilhena constatou o fornecimento de mulas mineiras para a Bahia. (400)

J. M. de Siqueira, em sua "Memória", mencionou a frequência dos carregamentos de queijos, toucinhos, carnes salgadas, tabaco em rôlo que seguiam de Minas Gerais para o Rio de Janeiro. (401)

* * *

O incremento da lavoura, da pecuária e das manufaturas das Minas Gerais, foi principalmente devido à decadência da produção aurífera.

Todavia, nem todos os habitantes das Gerais que a exaustão das minas deixou desocupados, aplicaram-se àquelas atividades. Muitos preferiram emigrar para outras capitânicas, de forma que a produção mineira não alcançou os limites que poderia atingir, mercê do despovoamento.

(399) "Roteiro anônimo do Maranhão a Goiaz", R. I. H. G. B., vol. 99, pág. 93.

(400) Vilhena, "Recopilação de noticias soteropolitanas" vol. I, pág. 50.

(401) J. M. Siqueira, "Memória", apud Sergio Buarque de Holanda, "Monções, pág. 221.

CAPÍTULO IX

CONCLUSÕES

O problema do abastecimento das Gerais refletiu-se e produziu consequências não só nas regiões vizinhas e diretamente ligadas às Minas, mas, também em regiões remotas.

Uma grande área do Brasil, desde os sertões do Maranhão e Piauí, até as planícies do Rio Grande do Sul, sofreu uma agitação comercial até então desconhecida. Todos os centros produtores dessa imensa área fizeram refluir para as Minas as sobras de sua produção; mais do que isso, aumentaram sua capacidade produtiva para abastecer as Gerais.

Pela primeira vez no Brasil apareceu intenso comércio interno de artigos de subsistência; a circulação dos gêneros obrigou à abertura de vias de penetração no sertão, à criação de um sistema de transportes, baseado no mar. Foi no oitocentismo, em função do abastecimento das minas, que surgiram os mais importantes caminhos do Brasil colonial.

O consumo das Gerais causou o aumento das áreas de cultura, a multiplicação dos rebanhos de gado bovino, suíno e equino, bem como o desenvolvimento das manufaturas.

Incrementou-se a importação, pelo aparecimento de um mercado consumidor de alto poder aquisitivo, notável tanto pela qualidade quanto pela quantidade. Tal desenvolvimento refletiu-se no progresso das cidades portuárias que serviram de entreposto para as Minas. Igual incremento teve o contrabando com nações europeias.

O desenvolvimento do comércio determinou o crescimento da população brasileira. É que se o ouro atraiu po-

voadores para explorar as catas, por sua vez esses povoadores atraíram outros emigrantes que vieram apenas, para exercer as atividades mercantis consequentes das aglomerações mineiras.

Algumas consequências do abastecimento da Capitania das Minas foram efêmeras, como por exemplo a carestia de víveres e mesmo a fome verificada em São Paulo e no Rio de Janeiro.

Outras consequências, porém, marcaram fundamente nossa evolução histórica, como, por exemplo, o povoamento das campinas do Rio Grande do Sul, que se processou como um reflexo da necessidade de mueres para o abastecimento das Gerais.

Em virtude da necessidade de fornecer-se copiosa mão de obra para a extração aurífera, intensificou-se grandemente o intercâmbio com a África, o qual exigiu notável incremento da indústria da navegação e da produção de tabaco e aguardente.

Foi consequência do abastecimento de escravos, a formação de um denso núcleo populacional negro na Capitania das Minas Gerais, o que não só repercutiu na estrutura étnica do povo mineiro, mas também marcou nitidamente a evolução social, econômica e política da Capitania.

A circulação interna dos gêneros e utilidades que iam para as Minas, causou o aparecimento da interessante figura social do tropeiro.

As crises do abastecimento, concorrendo para a Guerra dos Emboabas, fomentou o surto dos sentimentos nativistas.

Outra consequência do abastecimento das Gerais foi dar ao Rio de Janeiro elementos de progresso que lhe permitiram tornar-se sede da capital do Brasil Colonial, em 1763.

O comércio com as Minas, interessando áreas remotas, obrigando à abertura de caminhos, determinando a convergência de correntes fornecedoras do norte e do sul, concorreu para o fortalecimento da unidade nacional.

BIBLIOGRAFIA

I. — FONTES PRIMÁRIAS MANUSCRITAS (1)

Códice Costa Mattoso, códice n.º 41 da Biblioteca Municipal de São Paulo.

Coleção Governadores Gerais do Rio de Janeiro, Livros I a XXIII do Arquivo Nacional.

“Extracto do descobrimento das Minnas Geraes, tempo em que nellas principiou a arrecadação da Real Fazenda, origem dos contractos., criação das villas,... — dirigido e ordenado pelo Governador e Capitão General de Minas Geraes Luiz Diogo Lobo da Silveira”, Livro 81, D. F. do arquivo Público, Ms. I.

Reis, Manuel Martins Couto, “Descrição Geographica, Politica e Chronographica do Distrito dos Campos Goitacas” 1785, Ms. da Biblioteca da Faculdade de Filosofia da Universidade de São Paulo.

2. — FONTES PRIMÁRIAS IMPRESSAS (2)

Andreoni, João Antonio (pseud. Antonil) — “Cultura e Opulência do Brasil por suas drogas e minas”, com um estudo bibliográfico por A. de E. Taunay, Companhia Melhoramentos de São Paulo, S. P. 1923, 280 pgs.

Barros, F. “Novos Documentos para a História Colonial”, Bahia, Imprensa Oficial, 1931.

Castro, Martinho de Mello e, Instrução para o Visconde de Barbacena, 1788, R. I. H. G. B., vol. VI, pág. 3

Castro, Martinho de Mello, e, Instrução a D. Antonio de Noronha, in R. I. H. G. B., vol. pág. 215.

(1) e (2) — Os manuscritos avulsos, tais como cartas, officios, etc. não constam desta relação, para não alongá-la. A indicação d'elles consta das notas de pé de página.

- Castro, Martinho de Mello e, Instrução para o Marquês de Valença, governador e Cap. General da Bahia, 1779. Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXXII, pág. 437.
- Costa, Antonio Rodrigues da, "Consulta do Conselho Ultramarino a S. M. no ano de 1732", Ms. da Biblioteca Pública Eborense, in R. I. H. G. B., vol. VII, pág. 475.
- Cardoso de Abreu, "Divertimento admirável", in R. I. H. G. S. P. vol. VI, pág. 252.
- Coelho, José João Teixeira, "Instrução para o Governo da Capitania de Minas Gerais", 1780, traz em anexo "Breve descrição chorographica da Capitania de Minas Gerais", in R. I. H. G. B., vol. XV pág. 255 e na R. A. P. M., vol. VIII, pág. 399.
- Coelho, José João Teixeira, "Extracto da Memória Manuscrita" 1778, R. I. H. G. B., vol. VI, 292.
- Couto, José Vieira, "Memoria sobre a Capitania de Minas Gerais" feita a pedido da Rainha D. Maria I, em 1799 com o anexo "Considerações sobre as duas classes mais importantes de povoadores desta Capitania, como são as de mineiros e maneiras de os animar", R. I. H. G. B., vol. XI, pág. 289 e, R. A. P. M., vol. X, pág. 55.
- Duguay Trouin, "Ataque e tomada da cidade do Rio de Janeiro pelos franceses em 1711, sob o comando de Duguay Trouin, publicadas na França no ano de 1740. Tradução de Tristão de Alencar Ara-ripe, in R. I. H. G. B., tomo 68, pág. 61.
- Maia, Aristides de Araujo. "Memoria da Provincia de Minas Gerais", in R. A. P. M., vol. VII, pág. 25, ano 1885.
- Menezes, D. Rodrigo Cezar de, "Exposição sôbre o estado de decadência da Capitania de Minas Geraes e meios de remedia-lo", 4 de Agosto de 1780, in R. A. P. M., vol. II pág. 311
- Mendonça, Cel. Bento Fernandes Furtado de, "Primeiros descobridores das minas de ouro na Capitania de Minas Geraes" nota compilada pelo A. e resumida por J. P. Silva Pontes, in R. A. P. M., vol. IV, pág. 95.
- Machado, Simão Ferreira, "Triunpho Eucharisttico", impresso em Lisboa em 1734, repr. na R. A. P. M. vol. VI, pág. 985.
- Nunes, Antonio Duarte, "Almanack Histórico da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro", 1799, in R. I. H. G. B., tomo XXI.
- Otoni, José Eloi, "Memoria sobre o estado actual da Capitania de Minas Gerais", 1798, in Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXX, pág. 301.

O Abastecimento da Capitania das Minas Gerais 267

- Pizarro é Araujo, José de Souza Azevedo, "Memórias Históricas do Rio de Janeiro", originais publicados pela Imprensa Régia em 1820/22, Redição da Imprensa Nacional, Rio, 1945, com prefácio de Rubens Borba de Moraes, 3 volumes.
- Perdigão, José Rebello, "Noticia pratica que dá ao R. P. Diogo Soares o Mestre de Campo José Rebello Perdigão, sobre os primeiros descobrimentos das Minas Geraes do ouro", in R. I. H. G. B., vol. CXIII pág. 276.
- Rocha Pitta ,Sebastião, "História da America Portuguesa" Lisboa Ocidental, Of. de Joseph Antonio da Silva, 1730.
- Sá Vedra, Basilo, "Informação da Capitania das Minas Geraes", 185, in R. A. P. M., vol. II, pág. 674.
- Siqueira, J. M. "Memoria q'Je. Mel de Segra. Presb.º secular professor real da Philophia Rac^{al} e Moral de V^a do Cuyabá academico da R^l Academia das Sciencias de Lx.^a enviou a M^{ma} academia sobre a decadencia atual das tres Cap^{nias} de Minnas e os meios d'a reparar no anno de 1802", in "Monções" de S. Buarque Holanda, pág. 220.
- Vandelli, Domingos, "Memoria sobre as minas de ouro do Brazil" in Anais da Biblioteca Nacional, vol. XX, pág. 267.
- Vasconcellos, Diogo Pereira Ribeiro de "Breve descrição geographica, phisica e politica da Capitania de Minas Geraes", 1806, in R. A. P. M., vol. VI, pág. 761.
- Vilhena, Luiz dos Santos, "Recopilação de Noticias Soteropolitanas e Brasilicas", contidas em XX cartas, que na cidade de Salvador, Bahia de Todos os Santos, escreve hum e outro amigo em Lisboa, debaixo de nomes alusivos noticiando-o do Estado daquella cidade. sua Capitania e algumas outras do Brazil; feita e ordenada para na parte que convier de Elementos para a História brasilica, Ornada de Plantas Geographicas e Estampas. Dividida em Tres Tomos que ao Soberano e Augustissimo Principe Regente N. Sr. o muito alto e poderoso Senhor Dom João dedica e oferece o mais humilde dos seus Vassalos", Anno de 1802, Reed na Bahia, impr. Oficial, 1921.
- Anônimo — "Discurso preliminar, historico e introductivo, com natureza de descrição economica da Comarca e cidade de Bahia", Ms. do Arquivo Ultramarino da Biblioteca de Lisboa, s/d, in Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXVII, pág. 238.
- Anônimo — "Informações sobre as minas do Brazil", Ms. da Biblioteca de Ajuda, em Lisboa, s/d, in Anais da Biblioteca Nacional, vol. LVII, pág. 159.

- Anônimo — “Catalogo dos capitães mores, governadores, capitães generais e vice-reis que tem governado a Capitania do Rio de Janeiro, desde sua primeira fundação em 1565, até o presente ano de 1811”, Ms. da Biblioteca Episcopal Fluminense, in R. I. H. G. B., vols. I e II.
- Anônimo — “Descobrimto de Minas Geraes” — Relação circunstanciada da Capitania escrita em 1807, in R. I. H. G. B., tomo XXXII, pág. 5.
- Anônimo — “Compendio das epocas da Capitania de Minas Geraes, — desde o anno de 1694 até o de 1780”, in R. I. H. G. B., tomo VIII pág. 53.
- Anônimo — “Memorias publicas e economicas da cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro — para uso do vice rei Luiz de Vasconcellos (por observação curiosa dos annos de 1779 até 1789). in R. I. H. G. B., vol. LXVIII, pág. 25.
- Anônimo — “Descrição geographica, historica e politica da Capitania de Minas Geraes”, 1781, Ms. existente no Arquivo da Real Biblioteca de Ajuda. cuja autoria é geralmente atribuida a J. J. Rocha, in R. I. H. G. B., vol. LXXI, 1.ª parte.
- Anônimo — “Descrição dos sertões de Minas, despovoação, suas causas e meios de os fazer florentes”, In R. I. H. G. B., vol. XXV, pág. 430, s/d.
- Anônimo — “Roteiro do Maranhão a Goiaz pela Capitania do Piauí”, Ms. da Secretaria de Estado dos Negócios Ultramarinos, in R. I. H. G. B., vol. XCIX, pág. 60.
- Coleção de documentos: “Correspondencia de varias autoridades”, in R. I. H. G. B., vol. CV, pág. 264.
- Idem — Documentos do Arquivo da Casa dos Contos, in Anais da Biblioteca Nacional, vol. LXV, pág. 81.
- Idem — “Documentos officiais ineditos relativos ao Alvará de 5 de Janeiro de 1785 que extinguiu no Brasil todas as fabricas e manufaturas de ouro, prata, sedas, algodão, linho e lã”, in R. I. H. G. B., vol. X. pág. 213.
- Idem — Coleção das Memorias arquivadas pela Câmara da Vila de Pitangui e resumidas por José Pires da Silva Ponte, in R. I. H. G. B., vol. VI, pág. 284.
- Idem — Coleção das memorias arquivadas pela Camara da Vila de Sabará, compilada por José da Silva Pontes, in R. I. H. G. B., vol. VI, pág. 269.

O Abastecimento da Capitania das Minas Gerais 269

- Idem — Mapas da Importação e exportação dos Produtos da Capitania da Bahia para Portugal e outros portos nos annos de 1798, 1799, 1800 e 1801, in *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. XXXVI, pág. 470
- Idem — Relação dos rendimentos da Fazenda Real na cidade do Rio de Janeiro em 1700, in *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. XXXIX, pág. 261.
- Idem — Atas da Câmara de Vila Rica, de 1711 a 1715, in *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. XLIX, pág. 199.

3.º — OBRAS GERAIS

- Abreu, João Capistrano de, "Caminhos antigos e povoamento do Brasil", Rio de Janeiro, Ed. Briquet, 1930. ?
- Abreu, João Capistrano de, "Capitulos da História Colonial", Ed. da Sociedade Capistrano de Abreu, Rio de Janeiro, 1928.
- Azevedo, João Lucio d', "Epcas de Portugal Econômico", Livr. Clássica Editora, 2.º edição, Lisboa, 1947.
- Amaral, José Alvares do, "Resumo chronologico e noticioso da Provincia da Bahia desde o seu descobrimento em 1500" Bahia, Imprensa oficial, 1922, 2.º edição.
- Balbi, Adrien, "Essai statistique sur le royaume de Portugal et d'Algarve comparé aux autres etats de l'Europe." Paris Chez Rey et Gravier, 1822, 2 vols.
- Barros, F. Borges, "Bandeirantes e sertanistas bahianos", Bahia, Imprensa oficial, 1920.
- Birnie, Arthur, "Historia Econômica da Europa", versão em castelhano de Daniel Cosío Villegas, Fondo de Cultura Economica, Mexico, 1944.
- Brito, Lemos, "Pontos de partida para a Historia Econômica do Brasil", Ed. Nacional, série Brasileira, S. Paulo, 1939.
- Canabrava, Alice P., "O comércio português no Rio da Prata no século XVI", Boletim n.º 2 da Cad. de Historia da Civilização Americana da Faculdade de Filosofia da U. S. P. 1942.
- Calmon, Francisco Marques de Goés, "Vida Econômica financeira da Bahia", Salvador, Impr. Oficial, 1925.
- Calmon, Pedro, "História Social do Brasil", Ed. Nacional, Série Brasileira, São Paulo, 1939, 3 vols.

- Calógeras, João Pandiá, "A política exterior do Império", tomo especial da Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Impr. Oficial, Rio de Janeiro, 1927.
- Calógeras, João Pandiá — "As minas do Brasil e sua legislação", Impr. Oficial, Rio de Janeiro, 1904/05, 3 vols.
- China, José B. d'Oliveira, "Os ciganos no Brasil", Impr. Oficial, São Paulo, 1936.
- Carnaxide, Antonio de Souza Pedroso, Visconde de "O Brasil na administração pombalina", Ed. Nacional, São Paulo, 1940.
- Coutinho, José Joaquim de Azeredo, "Ensaio Econômico sôbre o comércio de Portugal e suas colonias..." Lisboa, s. d.
- Carvalho, Daniel, "Estudos de Economia e Finanças", Rio de Janeiro, Agir, 1946.
- Castro, Eugenio, "Geografia linguística e cultura brasileira" Rio de Janeiro, Sauer, 1937.
- Ellis Jr.. Alfredo, "Resumo da História de São Paulo", Ed. do Autor, São Paulo, 1942.
- Ellis Jr. Alfredo, "O ouro e a Paulistânia", Boletim n.º VIII da Cadeira de História da Civ. Brasileira da Faculdade de Filosofia da U. S. P., São Paulo, 1949.
- Ellis J. Alfredo, "O bandeirismo paulista e o recuo do meridiano", Ed. Nacional Brasileira, S. P. 1938, 3.º ed.
- Ellis Jr. Alfredo, "Raça de Gigantes", Ed. Helios S. P., 1926.
- Eschwege, Wilhelm Ludwig, "Pluto Brasiliensis", tradução de Domicio de Figueiredo Murta, Ed. Nacional, Brasileira, São Paulo, 2 vols. Original publicado em Berlim 1833.
- Franco, Afonso Arinos de Mello, "Desenvolvimento da civilização material no Brasil", publ. do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 1944
- Fleiuss, Max "História da cidade do Rio de Janeiro", Cia Melhoramentos, São Paulo, 1928.
- Freyre, Gilberto, "Inglêses no Brasil", Coleção Documentos brasileiros, José Olimpio, Rio de Janeiro, 1948.
- Freyre, Gilberto, "Sobrados e Mucambos", Edit. Nacional, série Brasileira, São Paulo, 1936.
- Freyre, Felisbelo Firmo de Oliveira, "História da cidade do Rio de Janeiro", Rev. dos Tribunais, Rio de Janeiro, 1922, 2 vols.

O Abastecimento da Capitania das Minas Gerais 271

- Fortes, João Borges, "Rio Grande de São Pedro", publ. do Ministério da Guerra, Biblioteca Militar, Rio de Janeiro, 1941.
- Goulart, Mauricio, "A escravidão africana no Brasil", Livr. Martins Editora São Paulo, 1949.
- Hollanda, Sérgio Buarque de, "Monções", Coleção Estudos Brasileiros", Rio de Janeiro, 1945.
- Leite, Aureliano, "O Cabo maior dos Paulistas na Guerra com os Emboabas", Ed. Martins, SCão Paulo, 1942.
- Lisboa, Balthazar da Silva, "Annaes do Rio de Janeiro" Tip. Seignot Plancher, Rio de Janeiro, 7 vols 1834/35.
- Martins, J. P. Oliveira, "História de Portugal", Liv. Editora Parceria Antonio Maria PePreira, Lisboa, 1942, 12.ª edição 2 vols.
- Martins, J. P. Oliveira, "O Brasil e as colonias portuguesas" Ed. Parceria Antonio Maria Pereira, Lisboa, 1920, 5.ª edição.
- Mawe, John, "Wiagens ao Interior do Brasil", trad. de Solena Benevides Vianna, Ed. Valverde, Rio de Janeiro, 1944
- Mata F.º, Aires N. de, "O negro e o garimpo em Minas Gerais", Col. Documentos Brasileiros, E(d. José Olimpio, Rio de Janeiro, 1943.
- Manchester, Alan K., "British preeminence in Brazil".
- Moura, Gentil de Assis, "As bandeiras paulistas, estabelecimento das diretrizes gerais a que obedeceram e estudo das zonas que alcançaram", Ed. O Pensamento, São Paulo 1914. ?
- Magalhães, Basflio de, "Expansão geográfica do Brasil Colonial", Ed. Epatsa, Rio de Janeiro, 3.ª edição, 1944.
- Moraes F.º, Alexandre José de Mello, "Os ciganos no Brasil" Garnier, Rio de Janeiro, 1886.
- Mendes, Renato da Silveira, "Paisagens culturais da Baixada Fluminense", Boletim da Fac. de Filosofia da U. S. P., 1950
- Normano, J. F. "Evolução Econômica do Brasil", Ed. Nacional, Brasileira, São Paulo, 1945.
- Prado Jr., Caio, "Formação do Brasil Contemporâneo", Ed. Brasiliense, São Paulo, 1945.
- Prado Jr., Caio, "História Econômica do Brasil", Ed. Brasiliense, SCão Paulo, 1945.
- Padua, Saturnino de, "Guia do Colecionador de moedas Brasileiras Ed. Leitão, Rio de Janeiro, 1928.

- Passos, Zoroastro Vianna, "Em tórno da História de Sabará", Impr. Oficial, Belo Horizonte, 1942, 2 vols.
- Prado, Paulo, "Paulistica", Ed. Monteiro Lobato, São Paulo, 1925.
- Saint Hilaire, Augusto de, "Viagem pelas provincias do Rio de Janeiro e Minas Geraes", tradução de Ribeiro de Lessa, Ed. Nacional, São Paulo, 1938.
- Simonsen, Roberto, "História Econômica do Brasil", Ed. Nacional, série Brasileira, São Paulo, 1939, 2 vols.
- Silva, Antonio Delgado da, "Coleção da Legislação Portuguesa" Lisboa, Maigrense, 1825 a 1847, 8 vols.
- Silva, Ignacio Accioli de Cerqueira e, "Memorias Históricas e politicas de Provincia da Bahia", tip. do Correio Mercantil, Bahia, 1835/1852, 3 vols.
- Sombart, W., "Le Bourgeois, contribution a l'histoire morale et intellectuelle de l'homme economique moderne", Trad. do alemão por S. J. Evitch, Paris, Payot, 1926.
- Silveira, Victor, "Anuário de Minas Gerais", Belo Horizonte, 1925.
- Taunay, A. E. "História geral das Bandeiras Paulistas", Impr. Oficial, São Paulo, 1927-49, 10 vols.
- Taunay, A. E. "Carta Geral das Bandeiras Paulistas", Ed. Melhoramentos, São Paulo, 1926.
- Taunay, A. E. "História da Vila de São Paulo no século XVIII" Anais do Museu Paulista.
- Taunay, A. E. "Na Bahia colonial, 1610 a 1774, impressões de viajantes estrangeiros", E. Nacional, São Paulo, 1942.
- Taunay, A. E. "Collectanea de mappas da Cartographia Paulista Antiga", São Paulo, 1922.
- Taunay, A. E. "História antiga da abbadia de São Bento, "Tip. Ideal, São Paulo, 1927.
- Tickener, F. W. "História social e industrial da Inglaterra" tradução de L. Panero, Ed. Pegaso, Madri, 1945.
- Vasconcellos, Mario de Barros, "Motivos de História Diplomática do Brasil", Impr. Oficial, Rio de Janeiro, 1930.
- Vasconcellos, Diogo de, "História Antiga das Minas Gerais", Belo Horizonte, Impr. Oficial, 1904, 2 vols.
- Vasconcellos, Diogo de, "História Media das Minas Geraes", Belo Horizonte, Impr. Oficial, 1918.

O Abastecimento da Capitania das Minas Gerais 273

- Vianna, Urbino, "Bandeiras e sertanistas bahianos", Ed. Nacional, série Brasiliana, São Paulo, 1935.
- Vianna F^o., Luiz "O negro na Bahia", Prefácio de Gilberto Freyre Coleção Documentos Brasileiros. Ed. José Olímpio, Rio de Janeiro, 1946.
- Xavier da Veiga, José Pedro, "Ephemerides Mineiras" (1664 a 1897) Impr. Oficial, Ouro Preto, 1897, 4 vols.

4^o — ARTIGOS DE REVISTA.

- Carvalho, Téofole Feu, "Caminhos e roteiros nas Capitanias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas", in Anais do Museu Paulista, vol. IV, pág. 687.
- Deffontaines, Pedro, "Feira de burros de Sorocaba", in Geografia ano I, n.º 3, pág. 263.
- Derby, Orville A., "Os primeiros descobridores de ouro em Minas Geraes", in R. I. H. G. S. P. vol. pág. 240.
- Derby, Orville A. "Os primeiros descobrimentos de ouro nos districtos de Sabará e Caethé", R. I. H. G. S. P., vol. V. pág. 279.
- Ellis Jr., Alfredo, "O ciclo do luar", Revista de História, ano I, n.º 1, pág. 78.
- Ellis, Jr., Alfredo, "O pequeno ciclo do açúcar paulista", Revista Indústria Açucareira, Agosto-Setembro de 49.
- Fazenda, José Vieira, "Fundamentos da Cidade do Rio de Janeiro", in R. I. H. G. B., tomo 80, pág. 531.
- Ferreira, J. Vieira, "Legislação portuguesa para o Brasil" in R. I. H. G. B., vol. 159, pág. 198.
- Garcia, Rodolpho, "A Capitania de Pernambuco no Governo de José Cezar de Menezes", R. I. H. G. B., vol. 138, pág. 535.
- Holanda, Sérgio Buarque de, "Expansão paulista em fins do século XVI e começo do século XVII", Publicação do Instituto de Administração", n.º 29, pág. 20.
- Lima Augusto de, "Um município de ouro", R. I. H. G. B., vol. 106, pág. 141.
- Moura, Gentil de Assis, "As bandeiras paulistas — Estabelecimento das diretrizes a que obedeceram e estudos das zonas que alcançaram", in R. I. H. G. S. P., vol. XIX, pág. 75.

- Magalhães, Basílio de, "Documentos relativos ao Bandeirismo paulista e questões conexas, no período de 1664 a 1700, peças históricas existentes no Arquivo Nacional e copiadas, coordenadas e anotadas por ordem do Governo do Estado de São Paulo", in R. I. H. G. S. P., vol. XVIII, pág.
- Oliveira, Alvaro de Salles, "A produção de ouro no Brasil", in R. I. H. G. B., vol XXXVII, pág. 196.
- Orosco, E. "As avarias nas esculturas, do período colonial de Minas Geraes", in R. S. P. H. A. N., vol. 5. pág. 179.
- Paiva, Glicon, "Calógeras e o código de Minas", in Digesto Econômico, ano III. n.º 25.
- Pizza, A. Toledo, "Chronica dos tempos coloniais — a miseria do sal em São Paulo", R. I. H. G. S. P., vol. IV, pág. 279.
- Peixoto, Eduardo Marques, "Descaminhos do ouro", in R. I. H. G. B., vol. CXX, pág. 155.
- Rodrigues, J. W., "Moveis antigos de Minas Gerais", in R. S. P. H. A. N., vol. VII, pág. 79.

5º — CONFERÊNCIAS

- Franco, Affonso Arinos de Mello, "A sociedade bandeirante nas minas", Curso de Bandeirologia", pág. 79.
- Magalhães, Basílio, "O bandeirismo no Brasil", in R. I. H. G. B., vol. CXXIX, pág. 71.
- Taunay, A. E.. "O bandeirismo e os primeiros caminhos do Brasil", in "Curso de Bandeirologia", pág. 7.
- Vários autores — "Curso de Bandeirologia", publ. do Departamento Estadual de Informações, 1946.

6º — REVISTAS E OUTRAS PUBLICAÇÕES PERIODICAS

- Anais da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.
- Anais do Arquivo Público da Bahia, Salvador.
- Anais do Museu Paulista, São Paulo.
- Actas da Câmara Municipal de São Paulo, São Paulo.
- Digesto Econômico, São Paulo.
- Documentos dos Arquivos Portugueses que importam ao Brasil, Lisboa.
- Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo, São Paulo.

O Abastecimento da Capitania das Minas Gerais 275

Documentos Históricos, Rio de Janeiro.

Inventários e Testamentos, São Paulo.

Publicações da Divisão de Fomento da Produção Mineral do Ministério da Agricultura, Rio de Janeiro.

Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais, Belo Horizonte.

Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Bahia, Salvador.

Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro.

Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, São Paulo.

Revista do Arquivo Municipal de São Paulo, São Paulo.

Revista do Arquivo Público Mineiro, Belo Horizonte.

Revista de História, São Paulo.

Revista Indústria Açucareira, São Paulo.

LISTA DAS ABREVIACOES USADAS NESTE TRABALHO

Ms. — Manuscrito.

Ms. I — Manuscrito Inédito.

R. I.H.G.B. — Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

R. I. H. G. S. P. — Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo.

R. A. P. M. — Revista do Arquivo Público Mineiro.

R. S. P. H. A. N. — Revista do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

INDICE

Prelácio	5
CAPS.	
I — A descoberta do ouro e do diamante na Capitania das Minas Gerais	25
II — O povoamento das Gerais	37
III — Os mercados abastecedores das Gerais	49
IV — Os transportes dos gêneros, utensílios e escravos	122
V — O comércio das Minas	155
VI — O consumo das populações das Gerais	184
VII — Crítica do abastecimento das Gerais	210
VIII — Os núcleos de produção nas Minas	232
IX — Conclusões	262

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 — AMERICO VESPUCCI E SUAS VIAGENS
- N.º 11 — A ECONOMIA PAULISTA NO SÉCULO XVIII

**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.

Enderêço:

CADEIRA DE HISTÓRIA DA CIVILIZAÇÃO BRASILEIRA

**Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras
Caixa Postal, 8.105
S. Paulo (Brasil).**

