

GRANDES NOMES
DO PENSAMENTO
BRASILEIRO

Caio Prado
Júnior

Formação
do Brasil
Contemporâneo

Colônia

Sob licença de



No primeiro capítulo, em que procurei destacar o sentido da colonização brasileira, já se encontra o essencial do que precisamos para compreender e explicar a economia da colônia. Aquele “sentido” é o de uma colônia destinada a fornecer ao comércio europeu alguns gêneros tropicais ou minerais de grande importância: o açúcar, o algodão, o ouro... Vê-los-emos todos, com pormenores, mais adiante. A nossa economia se subordina inteiramente a este fim, isto é, se organizará e funcionará para produzir e exportar aqueles gêneros. Tudo mais que nela existe, e que é aliás de pouca monta, será subsidiário e destinado unicamente a amparar e tornar possível a realização daquele fim essencial. Vejamos, pois, em primeiro lugar, como se organiza a produção de tais gêneros que fazem a base da riqueza e das atividades da colônia.

Na agricultura – depois falarei dos demais setores –, o elemento fundamental será a grande propriedade monocultural trabalhada por escravos. Este tipo de organização agrária, que corresponde à exploração agrícola em larga escala, em oposição à pequena exploração do tipo camponês, não resulta de uma simples escolha, alternativa eleita entre outras que se apresentavam à colonização. E é todo interesse, para avaliar a profundidade com que penetram as suas raízes, indagar das causas que o determinaram. Dando à organização econômica da colônia esta solução, a colonização portuguesa foi estritamente levada pelas circunstâncias em que se processou, e sofreu as contingências fatais criadas pelo conjunto das condições internas e externas que acompanham a obra aqui realizada por ela. A grande exploração agrária – o engenho, a *fazenda* – é consequência natural e necessária de tal con-

junto; resulta de todas aquelas circunstâncias que concorrem para a ocupação e aproveitamento deste território que havia de ser o Brasil: o caráter tropical da terra, os objetivos que animam os colonizadores, as condições gerais desta nova ordem econômica do mundo que se inaugura com os grandes descobrimentos ultramarinos, e na qual a Europa temperada figurará no centro de um vasto sistema que se estende para os trópicos a fim de ir buscar neles os gêneros que aquele centro reclama e que só eles podem fornecer. São estes, em última análise, os fatores que vão determinar a estrutura agrária do Brasil colônia. Os três caracteres apontados: a grande propriedade, monocultura, trabalho escravo, são formas que se combinam e completam; e derivam diretamente e com conseqüência necessária daqueles fatores. Aliás, em todas as colônias em que concorrem, não só no Brasil, tais caracteres reaparecem.

Já vimos no primeiro capítulo o tipo de colono europeu que procura os trópicos e nele permanece. Não é o trabalhador, o simples povoador; mas o explorador, o empresário de um grande negócio. Vem para dirigir: e se é para o campo que se encaminha, só uma empresa de vulto, a grande exploração rural em espécie e em que figure como senhor, o pode interessar. Vemos assim que, de início, são grandes áreas de terras que se concedem no Brasil aos colonos. Salvo a exceção da colonização de açorianos em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul, isto já no séc. XVIII, e em poucas outras instâncias, que no conjunto representam quantidades desprezíveis, as "sesmarias", designação que teriam as concessões, se alargam por espaços muito grandes, léguas e léguas de terra. Nenhum daqueles colonos que emigravam com vistas largas, e não entendia levar aqui vida mesquinha de pequeno camponês, aceitaria outra coisa. A política da metrópole, inspirada por estes elementos que cercam o trono ou dele se aproximam – sabe-se que boa parte dos colonos, sobretudo das primeiras levas, é de origem nobre ou fidalga – ou influída por eles, uma vez que formam o contingente de que o Reino dispõe para realizar suas empresas ultramarinas, tal política se orienta desde o começo, nítida e deliberadamente, no sentido de constituir na colônia um regime agrário de grandes propriedades. Não lhe ocorreu, a não ser no caso tardio e excepcional já citado dos açorianos, como também não ocorrerá a nenhum dos donatários, que partilharam um momento seus poderes soberanos, a idéia de tentar sequer um regime de outra natureza, uma organização camponesa de pequenos proprietários.

Teria influído nesta orientação a experiência que Portugal já adquirira da colonização dos trópicos e dos processos a adotar neles. Mas seja com este conhecimento de causa ou sem ele, levada por este ou outros motivos, o fato é que as condições naturais da colônia vinham ao encontro da política adotada. A experiência secular da história dos trópicos no-lo demonstra. A grande propriedade lavrada por trabalhadores dependentes, sejam escravos ou assalariados, ou bem formas intermediárias de trabalho, representa o sistema de organização agrária que sempre acaba dominando nos trópicos, mesmo quando outros são inicialmente tentados. Combinam-se as dificuldades que o meio natural oferece ao trabalho de indivíduos isolados, sobretudo quando se trata ainda de desbravamento, com as exigências técnicas da exploração tropical (aparelhamento necessário, organização das atividades), para fazer predominar aquele sistema. As colônias inglesas da América do Norte, pela contigüidade aí de zonas diferentes e variedade de tentativas e experiências ensaiadas, bem como pelo fato de serem todas da mesma origem nacional, nos fornecem exemplos flagrantes daquela norma. Nas de clima temperado (Nova Inglaterra, Nova Iorque, Pensilvânia, Nova Jérsei, Delaware), estabelece-se a pequena propriedade do tipo camponês; às vezes encontramos a grande propriedade, como em Nova Iorque, mas parcelada pelo arrendamento; a pequena exploração, em todo caso, realizada pelo próprio lavrador auxiliado quando muito por um pequeno número de subordinados. Ao sul da baía de Delaware, nesta planície litorânea úmida e quente onde já nos encontramos num meio físico de natureza subtropical, estabelece-se pelo contrário a grande propriedade trabalhada por escravos, a *plantation*. Na mesma altura, mas para o interior, nos elevados vales da cordilheira dos Apalaches, onde a altitude corrige os excessos da latitude, reaparece novamente a colonização por pequenos proprietários. A influência dos fatores naturais é tão sensível nesta discriminação de tipos agrários, que ela se acaba impondo mesmo quando o objetivo inicial e deliberado de seus promotores é outro. Assim, na Carolina e Geórgia, onde nos achamos em zona nitidamente subtropical, a intenção dos organizadores da colonização (neste caso, como em geral nas colônias inglesas, companhias ou indivíduos concessionários) foi constituir um regime de pequenas propriedades de área proporcional à capacidade de trabalho próprio de cada lavrador; e com este critério iniciou-se a colonização e a distribuição das terras. Mas frustrou-se tal objetivo, e o plano inicial fracassou, instituindo-se em lugar dele o tipo geral das colônias tropicais'.

Na ilha de Barbados passou-se qualquer coisa de semelhante. A primeira organização que se estabeleceu aí foi de propriedades regularmente subdivididas, não se empregou o trabalho escravo em escala apreciável. Mas pouco depois introduziu-se na ilha uma cultura eminentemente tropical como a da cana-de-açúcar: as propriedades se congregaram, transformando-se em imensas plantações; e os escravos, em número de pouco mais de 6.000 em 1643, sobem, 23 anos depois, a mais de 50.000².

A monocultura acompanha necessariamente a grande propriedade tropical; os dois fatos são correlatos e derivam das mesmas causas. A agricultura tropical tem por objetivo único a produção de certos gêneros de grande valor comercial e por isso altamente lucrativos³. Não é com outro fim que se enceta, e não fossem tais as perspectivas, certamente não seria tentada ou logo pereceria. É fatal portanto que todos os esforços sejam canalizados para aquela produção; mesmo porque o sistema da grande propriedade trabalhada por mão-de-obra inferior, como é a regra nos trópicos, não pode ser empregada numa exploração diversificada e de alto nível técnico.

Com a grande propriedade monocultural instala-se no Brasil o trabalho escravo. Não só Portugal não contava população suficiente para abastecer sua colônia de mão-de-obra, como também, já o vimos, o português, como qualquer outro colono europeu, não emigra para os trópicos, em princípio, para se engajar como simples trabalhador assalariado do campo. A escravidão torna-se assim necessidade: o problema e a solução foram idênticos em todas as colônias tropicais e mesmo subtropicais da América. Nas inglesas do Norte, onde se tentaram a princípio outras formas de trabalho, aliás uma semi-escravidão de trabalhadores brancos, os "*indentured servants*", a substituição pelo negro não tardou muito. É aliás esta exigência da colonização dos trópicos americanos que explica o renascimento da escravidão na civilização ocidental em declínio desde fins do Império Romano, e já quase extinta de todo neste séc. XVI em que se inicia aquela colonização.

Utilizaram-se a princípio os autóctones. Lá onde a sua densidade é grande, e onde estavam habituados a um trabalho estável e sedentário, como no México e no altiplano andino, o escravo ou semi-escravo indígena formará o grosso da mão-de-obra. No Brasil ele é mais escasso, e sobretudo ineducado para o sistema de trabalho organizado que exige a agricultura colonial. Empregou-se na falta de melhor, particularmente naquelas

regiões de nível econômico mais baixo que não comportavam o preço elevado do escravo africano. Este o substituirá sempre que possível, e encontramos-lo, como se sabe, em todas as grandes lavouras e na mineração. No fim da era colonial, cerca de um terço da população colonial era composta de escravos negros.

Completam-se assim os três elementos constitutivos da organização agrária do Brasil colonial: a grande propriedade, a monocultura e o trabalho escravo. Estes três elementos se conjugam num sistema típico, a "grande exploração rural", isto é, a reunião *numa mesma unidade produtora* de grande número de indivíduos; é isto que constitui a célula fundamental da economia agrária brasileira. Como constituirá também a base principal em que assenta toda a estrutura do país, econômica e social. Note-se aqui, embora isto já esteja implícito no que ficou dito acima, que não se trata apenas da grande propriedade, que pode também estar associada à exploração parcelária; o que se realiza então pelas várias formas de arrendamento ou aforamento, como é o caso, em maior ou menor proporção, de todos os países da Europa. Não é isto que se dá no Brasil, mas sim a grande propriedade mais a grande exploração, o que não só não é a mesma coisa, como traz conseqüências, de toda ordem, inteiramente diversas.

Mutatis mutandis, a mineração, que a partir do séc. XVIII formará a par da agricultura entre as grandes atividades da colônia, adotará uma organização que, afora as distinções de natureza técnica, é idêntica à da agricultura; concorreram para isto, de uma forma geral, as mesmas causas, acrescidas talvez da influência que a feição geral da economia brasileira já tomara quando a mineração se inicia. É ainda a exploração em larga escala que predomina: *grandes unidades*, trabalhadas por escravos. A atividade dos "fiscadores", que corresponde na mineração ao trabalho individual do pequeno lavrador autônomo da agricultura, e que chegou a tomar vulto considerável no Brasil, é, como veremos, resultado da decomposição do regime econômico e social das minas. Representa um índice de decadência e extinção gradual da atividade mineradora, e não constitui em si uma forma orgânica e estável; é a transição para o aniquilamento.

O terceiro setor das grandes atividades fundamentais da economia brasileira é o *extrativo*. Ele próprio, quase exclusivamente do vale do Amazonas. Organizar-se-á de forma diferente, porque não terá por base a propriedade territorial. A colheita do cacau, da salsaparrilha, da noz de pixurim e outros produtos

espontâneos da floresta amazônica não se faz em áreas determinadas e exclusivas para cada empresa; os colhedores têm a liberdade de se dirigirem para onde lhes convenha nesta floresta suficiente para todos e que forma uma propriedade comum. Além disto, a extração não é uma atividade permanente, e se organiza de cada vez, para se dissolver logo depois da estação apropriada em que se efetua. Trata-se em suma de uma exploração primitiva e rudimentar, um primeiro esboço de organização econômica que não será ultrapassada até o fim da era colonial. Mas afora isto, a extração não se distingue, na organização do seu trabalho e estruturação econômica dos demais setores da atividade colonial. Encontra-se ainda aí o empresário, embora não seja proprietário fundiário como o fazendeiro e o minerador, mas que dirige e explora, como estes, uma numerosa mão-de-obra que trabalha para ele e sob suas ordens.

Além destas atividades fundamentais – fundamentais porque representam a base em que assenta a vida da colônia, e constituem mesmo sua razão de existência – poderíamos acrescentar outras, como a pecuária, certas produções agrícolas, em suma, aquelas atividades que não têm por objeto o comércio externo, como as que acabamos de ver. Mas não podemos colocá-las no mesmo plano, pois pertencem a outra categoria, e categoria de segunda ordem. Trata-se de atividades subsidiárias destinadas a amparar e tornar possível a realização das primeiras. Não têm uma vida própria, autônoma, mas acompanham aquelas, a que se agregam como simples dependências. Numa palavra, não caracterizam a economia colonial brasileira, e lhe servem apenas de acessórios. Deixamo-las por isso, no momento, de lado.

Não insistirei aqui em pontos que o desenvolvimento subsequente do assunto irá naturalmente esclarecendo. O que procuro é apenas destacar os elementos fundamentais e característicos da organização econômica da colônia. Elas são em todos os setores, como acabamos de ver, a *grande unidade produtora*, seja agrícola, mineradora ou extrativa. Esta última, móvel no espaço e instável no tempo, constituindo-se para cada expedição colhedora e desfazendo-se depois; mas ainda assim, grande unidade naquilo em que reúne – e é isto que mais interessa – um número relativamente avultado de trabalhadores subordinados sob as ordens e no interesse do empresário. É isto que precisamos sobretudo considerar, porque é neste sistema de organização do trabalho e da propriedade que se origina a concentração extrema da riqueza que caracteriza a economia colonial. Concentração de

que a presença na população de 30% de escravos, e mais outra porcentagem ignorada, mas certamente avultada, de indivíduos desprovidos inteiramente de quaisquer bens e vegetando num nível de vida material ínfimo, constituem a conseqüência mais imediata, ao mesmo tempo que um índice seguro daquela organização econômica do país⁴.

São estes, em suma, os característicos fundamentais da economia colonial brasileira: de um lado, esta organização da produção e do trabalho, e a concentração da riqueza que dela resulta; do outro, a sua orientação, voltada para o exterior e simples fornecedora do comércio internacional. Nestas bases se lançou a colonização brasileira, e nelas se conservará até o momento que ora nos interessa. Não há na realidade modificações substanciais do sistema colonial nos três primeiros séculos de nossa história. Mais não se fez neste período de tempo que o prolongar e repeti-lo em novas áreas ainda não colonizadas. Em certos aspectos, ele naturalmente se complica, surgindo elementos novos, ou pelo menos tendências que alteram a simplicidade inicial do quadro que traçamos de uma colônia produtora de alguns gêneros destinados ao comércio da metrópole. O fato elementar do crescimento da população já constitui por si só um fator de transformação, porque determina a constituição e desenvolvimento do mercado interno, e com ele, de um setor econômico propriamente nacional, isto é, orientado já não exclusivamente para a exportação, mas para as necessidades do país. Este setor vai ganhando em importância, e tende a se tornar, de um elemento subsidiário de expressão mínima e desprezível no conjunto da economia brasileira, numa parte ponderável dela, e que por si só, sem a dependência de um outro setor que lhe dê vida e o impulse, exprima alguma coisa. É verdade que aquele crescimento é muito mais quantitativo que qualitativo: no alvo-recer do século passado, a massa da população brasileira ainda é constituída por escravos ou recém-egressos da escravidão; ou então por indivíduos deslocados, sem posição econômica e social definida e fixa; essencialmente instáveis. Analisarei noutro capítulo estes aspectos da sociedade brasileira, que no terreno econômico, que por ora nos interessa, reduz muito o alcance do desenvolvimento demográfico do país. Em substância, nas suas linhas gerais e caracteres fundamentais de sua organização econômica, o Brasil continuava, três séculos depois do início da colonização, aquela mesma colônia visceralmente ligada (já não falo da sua subordinação política e administrativa) à economia da Eu-

ropa; simples fornecedora de mercadorias para o seu comércio. Empresa de colonos brancos acionada pelo braço de raças estranhas, dominadas mas ainda não fundidas na sociedade colonial.

Este é o fato fundamental da economia brasileira; e é interessante notar que na teoria econômica da época, isto já era não só afirmado, mas elevado à categoria de um postulado, uma necessidade absoluta e insubstituível. Entre outros, possuímos a este respeito um escrito precioso, datado provavelmente do último quartel do séc. XVIII, e que contém, a meu ver, a mais lúcida síntese da economia brasileira de fins daquele século⁵. O que o autor em suma procura expor e demonstrar é que as colônias existem e são estabelecidas em benefício exclusivo da metrópole; este benefício se realiza pela produção e exportação, para ela, de gêneros de que necessita, não só para si própria, mas para comerciar com o supérfluo no estrangeiro; que, finalmente, o povoamento e organização das colônias deve subordinar-se a tais objetivos, e não lhes compete se ocuparem em atividades que não interessem o comércio metropolitano. Admite no máximo, mas como exceção apenas, a produção de certos gêneros estritamente necessários à subsistência da população e que seria impraticável trazer de fora.

Esta citação é interessante naquilo em que seu autor, afirmando uma norma de política econômica, não faz mais que reconhecer um fato real. Tal era, efetivamente, o conteúdo essencial da economia brasileira. Os pequenos desvios da regra, ele os discute adiante; e atribuindo-lhes os males de que sofria a colônia, previne contra eles a política metropolitana. Não eram aliás muitos nem muito graves.

O autor dirigia-se a um bom entendedor: nunca o Reino e sua política tiveram outro pensamento que utilizar sua colônia no sentido por ele apontado. O Brasil existia para fornecer-lhe ouro e diamantes, açúcar, tabaco e algodão. Assim entendia as coisas e assim praticava. Todos os atos da administração portuguesa com relação à colônia têm por objeto favorecer aquelas atividades que enriqueciam o seu comércio, e pelo contrário opor-se a tudo mais. Bastava que os colonos projetassem outra coisa que se ocupar em tais atividades, e lá intervinha violentamente a metrópole a chamá-los à ordem: o caso das manufaturas, da siderurgia, do sal, de tantos outros, é bastante conhecido.

O resultado desta política, reduzindo o Brasil à simples situação de produtor de alguns gêneros destinados ao comércio internacional, acabou por se identificar a tal ponto com a sua

vida, que já não se apoiava unicamente em nossa subordinação de colônia, já não derivava apenas da administração do Reino. Orientada em tal sentido desde o início da colonização, determinada por fatores mais profundos que simplesmente a política deliberada do Reino, fatores que já analisei no primeiro capítulo e que vão condicionar a formação e toda a evolução da economia brasileira, esta última assim se organiza e tal se tornara, no fim da era colonial, a natureza íntima de sua estrutura. A responsabilidade da metrópole estava já então apenas em contribuir com sua ação soberana para manter uma situação que se tornara, mesmo apesar dela, efetiva; mais forte aliás que seus propósitos, fossem eles em sentido contrário, o que não era o caso.

Tanto não era apenas o regime de colônia que artificialmente mantinha tal situação, que abolido ele com a Independência, vemo-la perpetuar-se. O Brasil não sairia tão cedo, embora nação soberana, de seu estatuto colonial a outros respeitos, e em que o "sete-de-setembro" não tocou. A situação de fato, sob o regime colonial, correspondia efetivamente à de direito. E isto se compreende: chegamos ao cabo de nossa história colonial constituindo ainda, como desde o princípio, aquele agregado heterogêneo de uma pequena minoria de colonos brancos ou quase brancos, verdadeiros empresários, de parceria com a metrópole, da colonização do país; senhores da terra e de toda sua riqueza; e doutro lado, a grande massa da população, a sua substância, escrava ou pouco mais que isto, máquina de trabalho apenas, e sem outro papel no sistema. Pela própria natureza de uma tal estrutura, não podíamos ser outra coisa mais que o que fôramos até então: uma feitoria da Europa, um simples fornecedor de produtos tropicais para seu comércio.

De tudo isto resultará uma conseqüência final, e talvez a mais grave: é a forma que tomou a evolução econômica da colônia. Uma evolução cíclica, tanto no tempo como no espaço, em que se assiste sucessivamente a fases de prosperidade estritamente localizadas, seguidas, depois de maior ou menor lapso de tempo, mas sempre curto, do aniquilamento total. Processo este ainda em pleno desenvolvimento no momento que nos ocupa e que continuará assim no futuro. À primeira fase de prosperidade, que alcança os mais antigos centros produtores de açúcar da colônia, em particular a Bahia e Pernambuco e que vai até o fim do séc. XVII, segue-se a decadência logo no início do seguinte. Substituem-se a estas regiões, na linha ascendente de prosperidade, os centros mineradores. Esta ascensão não irá muito além

da metade do século; já antes do seu terceiro quartel, assistimos ao progressivo aniquilamento das minas. Volta novamente a prosperidade dos primitivos centros agrícolas do litoral; e eles se acrescentam alguns outros; e o açúcar é subsidiado pelo algodão. No momento em que abordamos a história brasileira, achamos-nos em plena fase ascendente deste último ciclo. E, embora o período seguinte ultrapasse o nosso assunto, sabemos que esta fase não duraria, como as anteriores, muito tempo: em meados do século passado, a situação já se retornara completamente. Começava a degradingolada das regiões até então no primeiro plano, e outras vinham tomar-lhes o lugar, já agora com um produto novo: o café.

Esta evolução cíclica, por arrancos, em que se assiste sucessivamente ao progresso e ao aniquilamento de cada uma e de todas as áreas povoadas e exploradas do país, uma atrás da outra, não tem outra origem que o caráter da economia brasileira acima analisado. Como vimos, é em bases precaríssimas que ela assenta. Não constitui a infra-estrutura própria de uma população que nela se apóia, e destinada a mantê-la; o *sistema organizado da produção e distribuição de recursos para a subsistência material dela*; mas um “mecanismo”, de que aquela população não é senão o elemento propulsor destinado a manter seu funcionamento em benefício de objetivos completamente estranhos. Subordina-se portanto inteiramente a tais objetivos e não conta com forças próprias e existência autônoma. Uma conjuntura internacional favorável a um produto qualquer que é capaz de fornecer impulsão a seu funcionamento e dá a impressão puramente ilusória de riqueza e prosperidade. Mas basta que aquela conjuntura se desloque, ou que se esgotem os recursos naturais disponíveis, para que aquela produção declina e pereça, tornando impossível manter a vida que ela alimentava. Em cada um dos casos em que se organizou um ramo de produção brasileira, não se teve em vista outra coisa que a oportunidade momentânea que se apresentava. Para isto, imediatamente, se mobilizam os elementos necessários: povoa-se uma certa área do território mais conveniente com empresários e dirigentes brancos, e trabalhadores escravos – verdadeira turma de trabalho – desbrava-se o solo e instala-se nele o aparelhamento material necessário; e com isto se organiza a produção. Não se sairá disto, nem as condições em que se dispôs tal organização o permitem: continuar-se-á até o esgotamento final ou dos recursos naturais disponíveis, ou da conjuntura econômica favorável. Depois abandona-

se tudo em demanda de outras empresas, outras terras, novas perspectivas. O que fica atrás são restos, farrapos de uma pequena parcela de humanidade em decomposição.

É assim que se formou e sempre funcionou a economia brasileira: a repetição no tempo e no espaço de pequenas e curtas empresas de maior ou menor sucesso. Algumas foram fulgurantes, mas pouco ou nada sobrou delas. No conjunto, a colônia não terá nunca uma organização econômica que mereça este nome, e alcançará o seu termo sem conseguir equilibrar estavelmente a sua vida. Oscilará com altos e baixos violentos, semeando de cada vez mais um pouco de destruição e miséria neste vasto território que lhe foi dado operar. Os resultados, o balanço final de três séculos deste processo, não podiam deixar de ser parcos, de um ativo muito pobre. E assim foi efetivamente; mas deixemos isto para a análise que adiante se empreenderá.

Da economia brasileira, em suma, e é o que devemos levar daqui, o que se destaca e lhe serve de característica fundamental é: de um lado, na sua *estrutura*, um organismo meramente produtor, e constituído só para isto: um pequeno número de empresários e dirigentes que senhoreiam tudo, e a grande massa da população que lhe serve de mão-de-obra. Doutro lado, no *funcionamento*, um fornecedor do comércio internacional dos gêneros que este reclama e de que ela dispõe. Finalmente, na sua *evolução*, e como conseqüência daquelas feições, a exploração extensiva e simplesmente especuladora, instável no tempo e no espaço dos recursos naturais do país. É isto a economia brasileira que vamos encontrar no momento em que ora abordamos sua história.

Notas

1. Coman, *Industrial History of the United States*, 38.
2. Hansen, *The Atlantic Migration*, 41.
3. Reproduzo aqui a definição da agricultura tropical de um autor recente, e que assinala muito bem o caráter específico dela: “*Commercial farming in the tropics is today one of the most distinctive types of farming, and the oldest of the modern types of large-scale, specialized agriculture. It began with the colonization of the hot humid portions of the Americas, but its development has taken place largely during the past hundred years. This type of farming*”

involves the growing and processing of a cash crop for export to temperate countries, chiefly those of the Northern Hemisphere." Clarence Fielden Jones, *Economic Geographic* 156.

4. Mas índice apenas, e não o mal originário em si, o que é bom notar porque nem sempre foi lembrado, como não o foi pelos idealistas da Abolição, que libertando o escravo, pensaram realizar outra coisa mais que uma simples modificação do estatuto jurídico e nominal do trabalhador. O que mantinha a massa da população brasileira naquele grau ínfimo de existência material e em consequência moral, que era o seu, não era somente a escravidão, mas antes a organização fundamental do país, de que o trabalho escravo não é senão um dos aspectos, que, abolido, se substitui por outro que continuou, com pouca diferença, mantendo o trabalhador e portanto a massa da população naquele nível ínfimo de existência.

5. *Roteiro do Maranhão a Goiás*. Não se conhece o seu autor, nem a data precisa em que foi redigido. No texto, o último ano a que se refere é o de 1770, mas parece ter sido escrito algum tempo depois. Foi encontrado nos arquivos da Secretaria dos Negócios Ultramarinos em 1802 e dali copiado. Publicou-o o *Patriota*, mensário editado no Rio de Janeiro em princípios do século passado, em seus números de maio a dezembro de 1813. Reproduziu-o a *Rev. do Instituto Histórico* em 1900, tomo 62, parte I.

Grande lavoura

A agricultura é o nervo econômico da civilização. Com ela se inicia – se excluirmos o insignificante ciclo extrativo do pau-brasil – e a ela deve a melhor porção de sua riqueza. Numa palavra, é propriamente na agricultura que assentou a ocupação e exploração da maior e melhor parte do território brasileiro. A mineração não é mais que um parêntese; de curta duração aliás. E particularmente no momento que nos interessa aqui, passara já nitidamente para o segundo plano: a cultura da terra voltava a ocupar a posição dominante dos dois primeiros séculos da colonização.

Aponteí acima, e é por demais conhecido, o fator principal que determinou esta inversão de posições. Os depósitos auríferos ricos apenas na superfície do solo, se tinham esgotado, e não pagavam mais a sua exploração. Mas além deste fator negativo, há outros que estimulam o refluxo das atividades da colônia para a agricultura. Os mercados para seus produtos se estendiam. Para isto contribui particularmente o desenvolvimento considerável da população européia no correr do séc. XVIII; a par disto, o incremento das atividades econômicas e relações comerciais em todo mundo, este prenúncio da nova era que se inaugura na segunda metade daquele século, a era da Revolução Industrial. Isto se reflete intensamente no mundo colonial. Seus mercados se alargam, seus produtos se valorizam. A importância do comércio colonial para os países da Europa, neste período, se manifesta nas lutas que em torno dele se acendem. Todos os conflitos europeus, desde a guerra de Sucessão da Espanha, e inclusive as guerras napoleônicas, têm sempre, como *ultima ratio*, o problema colonial.

Aliás, estas guerras, cujo teatro principal é quase sempre nas grandes rotas marítimas, vão contribuir para a valorização dos produtos do ultramar, embaraçando e tornando escasso o seu fornecimento. Quem estará então bem colocado é Portugal. Potência de segunda ordem entre os países coloniais da Europa, abrigado à sombra poderosa de seu aliado inglês, o Reino é dos países europeus que menos se envolvem nos conflitos. Desta sua posição de neutralidade dúbia, que terminaria num desastre, ele foi tirando, enquanto pôde, vantagens consideráveis. Durante um certo tempo dominou mesmo o comércio colonial, e com isto recobrou uma posição que desfrutara dois séculos antes, e que parecia já irremediavelmente perdida para sempre.

Mas se Lisboa se tornara, pelos fins do século, o empório do grande comércio colonial, a sua colônia americana não seria menos avantajada pela posição privilegiada da metrópole. Todos os demais produtores de gêneros tropicais se viam atingidos pela luta em que se envolviam suas respectivas metrópoles. A neutralidade portuguesa se estendia sobre o Brasil e seu comércio. Podia ele, em paz, desenvolver suas riquezas e vender sem empecilho seus produtos. Mas não é só: nos últimos anos do século, seus principais concorrentes ainda sofrem golpes mais profundos que a guerra. São as agitações políticas e sociais que transformam a vida das colônias inglesas e francesas das Antilhas, sobretudo o grande colapso de São Domingos em 1792. No comércio dos produtos tropicais, a posição do Brasil se tornara única.

Ainda ocorre na segunda metade do século mais um fator particular que estimula a agricultura brasileira. Até então, o grande gênero tropical fora o açúcar. Outro virá emparelhar-se a ele, e o sobrepujará em breve: o algodão. Embora conhecido imemorialmente, o papel do algodão nunca fora de destaque; em particular na Europa, onde nada havia que o avantajasse às fibras de produção local então utilizadas para os mesmos fins que ele: o linho ou a lã. Os progressos técnicos do séc. XVIII permitirão o seu aproveitamento em medidas quase ilimitadas, e ele se tornará a principal matéria-prima industrial do momento, entrando para o comércio internacional em proporções que este desconhecia ainda em qualquer outro ramo. Arkwright constrói o seu fuso em 1769, no mesmo ano em que Watt obtém patente para a máquina a vapor que tornaria possível o emprego desta energia em larga escala. Em 1787, Cartwright inventa o tear mecânico. São datas preciosas para o Brasil. O consumo do algodão na Inglaterra, o grande centro da indústria têxtil mo-

derna, acompanha estas datas. Não ia, no quinquênio 1771/5 além de 4,76 milhões de libras (peso); no penúltimo do século, logo depois da introdução do tear mecânico, atingirá 26 milhões.

Já não bastavam para este volume considerável os antigos e tradicionais fornecedores do Oriente; e a América, aproveitando suas reservas imensas de terras virgens, virá encher a falta e se tornará o grande produtor moderno do algodão. O Brasil terá sua parte, que a princípio não é pequena, neste surto sem paralelo no passado do comércio algodoeiro.

Todos estes fatores concorrem para fazer do final do séc. XVIII um período de grande progresso da agricultura brasileira. As velhas regiões produtoras, como a Bahia e Pernambuco, decadentes desde princípios do século, se renovam e brilharão outra vez como nos dois primeiros séculos da colonização. Abrem-se novas regiões de grande produção açucareira, como nos Campos dos Goitacases¹; bem como em São Paulo, onde a cana, como já referi, se alastra para o norte da capitania em demanda dos férteis solos de terra roxa de Campinas. No litoral paulista também, São Sebastião e Ubatuba começam a se destacar como produtores de açúcar². No Maranhão passa-se coisa semelhante, mas aí com o algodão. Até o terceiro quartel do séc. XVIII, esta capitania representa ainda uma unidade desprezível no conjunto da colônia. Daí por diante prosperará rapidamente, e se colocará logo entre as principais. No Pará também, onde até então não se fizera mais que colher os produtos naturais da floresta, a agricultura começará a representar alguma coisa. As primeiras plantações de cacau, o principal produto amazônico, são daquele momento.

Todas estas transformações se fazem em contraste fríante com as regiões mineradoras, cujo declínio se torna cada vez mais acentuado. Elas se voltam aliás, na medida do possível, para as atividades rurais. Tal contraste se reflete nas discussões econômicas da época. É sensível nelas o prestígio da agricultura e a crescente descrença na mineração. O balanço entre ambas, a alternativa e o grande assunto do momento, é quase unânime em favor da primeira. Somente dela se esperavam seriamente resultados promissores. O país acordara finalmente do seu longo sonho de metais e pedras preciosas.

Assinalei a conseqüência máxima, na feição geral da colônia, do renascimento da agricultura: o deslocamento do seu eixo das capitanias do interior para as da marinha (a distinção e as designações são já da época). A zona de eleição natural da

agricultura é a faixa de territórios que se estende, de norte-sul, ao longo do oceano. Aí se fixara de início, e exclusivamente, nos dois primeiros séculos. Para a produção dos gêneros tropicais de que então se tratava, e sobretudo o açúcar, nada mais favorável que esta baixada litorânea úmida e quente, em que a qualidade excepcional de certos solos vinha completar a excelência das condições climáticas. Ocorria ainda mais uma circunstância favorável a esta localização. Produzindo exclusivamente para o exterior, as atividades econômicas da colônia se fixam naturalmente próximo aos portos de embarque e exportação. Vimos no capítulo relativo à distribuição da população o grande papel que nela representam os acidentes da costa, favoráveis à navegação marítima e onde se localizam os portos de exportação. O autor anônimo do *Roteiro do Maranhão*, já citado acima, e que com tanta argúcia analisou a economia da colônia, não deixou escapar o fato: "O povoador, ou seja agricultor ou seja comerciante, de nenhuma maneira estenderá povoamento, cultura e comércio para o interior do país indo se estabelecer naqueles lugares dos quais, sendo conduzidas as produções aos portos (*de exportação*), não possam com o valor que eles tiveram, pagar tanto o trabalho da aquisição (*produção*) como as despesas das conduções e transportes. Daqui se segue que o valor que tiverem nos portos respectivos as produções... será a regra que fixa o limite da extensão da povoação, cultura e comércio para o interior do país"³.

A desvantagem das capitanias do interior, neste terreno, é manifesta. Numa economia essencialmente exportadora como a da colônia, sua posição é excêntrica. Só com a agricultura, a colonização não teria penetrado o interior; e é por isso que até o século XVII os portugueses continuavam a "arranhar o litoral como caranguejos". São a mineração e a pecuária que tornaram possível e provocaram o avanço: a primeira por motivos óbvios: o valor considerável do ouro e dos diamantes em pequenos volumes e peso anula o problema do transporte. A segunda, para empregar a pitoresca fórmula do mesmo autor que acabei de citar acima, "porque os gados não necessitam de quem os carregue, eles são os que sentem nas longas marchas todo o peso dos seus corpos..."⁴.

É por isso que as capitanias do centro, que se tinham estabelecido em função das minas agora decadentes, quando passam a dedicar-se a atividades rurais para se ocuparem alguma coisa, é a pecuária que de preferência escolhem. É o que se verifica, como referi, em Minas Gerais. Mas seja este caso, ou subsidiariamente o da agricultura, tratar-se-á sempre de uma

atividade de segundo plano. A grande lavoura, isto é, a agricultura que produz para a exportação e que é a única de perspectivas amplas, esta só excepcionalmente se fixará no interior.

O algodão, nos primeiros tempos da febre e dos grandes lucros, gozando de preços anormalmente altos, constituirá uma destas exceções. Encontrando no interior condições naturais altamente propícias, mão-de-obra relativamente abundante que a decadência da mineração deslocara e pusera à sua disposição, ela se alastra por setores inesperados. Formam-se no alto interior zonas algodoeiras de certa importância, como nos sertões de Minas Gerais e da Bahia, não estes aliás os únicos casos, como veremos abaixo. Mas tratar-se-á sempre de uma situação precária e que não durará muito. E aqueles centros do interior não contrabalançarão nunca a faixa de territórios mais próximos do mar, mesmo neste caso particular do algodão.

O que se passa em São Paulo, neste terreno, se assemelha a um paradoxo. Assistimos aí à inversão da regra geral. Até fins do séc. XVIII, é ainda o litoral que prevalece sobre o planalto interior; e é nele – estamos ainda na regra – que se verificou seu primeiro ciclo agrícola. Mas no momento em que a agricultura paulista, acompanhando o movimento geral da colônia, toma verdadeiro impulso e pela primeira vez passa a representar alguma coisa no conjunto da economia do país, não é o litoral que escolhe: este ficará em segundo plano. É no planalto, como referi, que se localizará a principal região produtora de açúcar com que São Paulo começa sua restauração e progresso.

A exceção à regra se explica, e já referi acima as condições desfavoráveis do litoral paulista, que contrastam com as grandes vantagens do planalto e de seus magníficos solos, sem dúvida os melhores do país. Aliás, embora separado dos portos pelo abrupto da serra, não se afasta deles excessivamente.

Também é o caso de lembrar aqui a lavoura cafeeira que, embora ainda nos primeiros passos de sua grandiosa trajetória, já começava a conquistar um pequeno lugar entre as principais atividades agrícolas da colônia. O cafeeiro também foge à baixada litorânea, que não lhe convém, e procura as encostas da serra que a domina. Assim mesmo, não se entranhará muito, a não ser bastante mais tarde, e ficará no bordo oriental do planalto que sobranceia o mar.

De um modo geral, é assim a faixa de territórios mais próxima do mar que é atingida pelo renascimento agrícola da colônia. Outro fator, já referido incidentemente acima, virá re-

forçar esta tendência geral para a costa: é a decadência dos sertões nordestinos, acossados pela seca, e que serão substituídos, como grandes fornecedores de carne, pelos campos do Rio Grande do Sul. Analisarei este fato, com mais vagar, em capítulo próximo; mas lembro-o aqui para completar o quadro desta inversão do movimento colonizador, no sentido do interior durante o séc. XVII e sobretudo XVIII, de retorno para o litoral, dos fins deste último em diante.

O desenvolvimento da agricultura no período que temos em vista, embora bastante considerável, é muito mais quantitativo que qualitativo. Daí sua precariedade e, salvo em casos excepcionais, sua curta duração. No terreno do aperfeiçoamento técnico, o progresso da agricultura brasileira é naquele período praticamente nulo. Continuava em princípios do séc. XIX, e mais ou menos nas mesmas condições continuará ainda por muito tempo, com os mesmos processos que datavam do início da colonização. Processos bárbaros, destrutivos, explicáveis e mesmo insubstituíveis na primeira fase da ocupação; mas que começavam já, pela insistência neles, em fazer sentir seus efeitos devastadores.

Para a instalação de novas culturas, nada de novo se realizava que o processo brutal, copiado dos indígenas, da "queimada"; para o problema do esgotamento do solo, outra solução não se descobrira ainda que o abandono puro e simples do local por anos e anos consecutivos, com prazos cada vez mais espaçados que o empobrecimento gradual do solo ia alargando. Para se tornar afinal definitivo. A mata, sempre escolhida pelas propriedades naturais do seu solo, e que dantes cobria densamente a maior parte das áreas ocupadas pela colonização, desaparecia rapidamente devorada pelo fogo. Assim, no litoral nordeste, entre outros exemplos, da densa e ininterrupta floresta que se estendia da Paraíba até Alagoas, sobravam apenas uns restos nos dois extremos da área. Tentar-se-ão defendê-los do assalto final nos últimos anos do séc. XVIII; não aliás em consideração à agricultura ou à necessidade de reserva para o futuro desenvolvimento do país, mas para o fornecimento de madeiras aos arsenais da Marinha Real. Critério estreito, como sempre, que será um dos responsáveis pela ineficiência e inutilidade das medidas de defesa adotadas. A destruição continuará como dantes.

Contribuía particularmente para esta destruição o consumo indiscriminado e descontrolado da lenha. Sobretudo responsáveis os engenhos de açúcar, que absorviam quantidades

enormes⁵; não se cogitara ainda em utilizar o bagaço de cana como combustível, coisa que nas colônias inglesas, francesas e holandesas já se tornara processo rotineiro⁶.

A devastação da mata em larga escala ia semeando desertos estéreis atrás do colonizador, sempre em busca de solos frescos que não exigissem maior esforço da sua parte. Graças somente à excepcional e providencial fertilidade dos massapês baianos ou pernambucanos, é que foi possível manter aí durante tanto tempo a cultura da cana. Mas o vácuo de matas que se ia formando em torno dos engenhos criava outros problemas igualmente sérios. Tinha-se que ir buscar lenha a distâncias consideráveis; freqüentemente ela se torna inacessível, e a atividade do engenho cessa. A falta de lenha é uma das causas mais comuns do abandono de engenhos: é o que informam os testemunhos da época⁷.

No trato da terra também nada se fizera no sentido do melhor aproveitamento, restauração ou mesmo simples conservação das propriedades naturais do solo. O sistema de monocultura e o espírito que anima o produtor colonial são disto os principais responsáveis. Voltamos aqui ao que já foi dito anteriormente, quando descrevi o caráter da economia brasileira. Ela faz convergir para um único fim, com o objetivo de um máximo e momentâneo proveito, todas as atenções e esforços; verdadeiro processo de bombeamento dos recursos naturais do solo, "agricultura extrativa", já se denominou. A fatal separação entre a agricultura e a pecuária, corolário daquele sistema, e que constituiu um dos traços mais característicos da economia rural da colônia, também foi funesta para o trato do solo, privando-o como o privou do único elemento fertilizante de que poderia dispor: o estrume dos animais. E nem se procurou obviar ao inconveniente daquela separação, na medida do possível, aproveitando o gado que se empregava no manejo dos estabelecimentos rurais e que era numeroso. Não se tem notícia de nenhum agricultor que tivesse assim agido⁸. Nem ao menos a *bagaceira*, inutilmente desperdiçada, se aproveitava como adubo. Quando estorvava pelo volume acumulado, incinerava-se⁹.

Naturalmente, de outros melhoramentos mais complexos do solo nunca se cogitou um instante sequer. Irrigação, tão necessária em muitos lugares e relativamente fácil em vários casos; drenagem e outras medidas de regularização do fornecimento da água para a agricultura, ou em defesa dela, medidas tão importantes num clima particularmente sujeito à irregularidade e

violência das precipitações e do escoamento das águas, são praticamente desconhecidas na colônia. Só os jesuítas, na sua fazenda de Santa Cruz, no Rio de Janeiro, realizaram alguma coisa neste sentido. Aliás, as propriedades dos jesuítas, bem como as dos beneditinos, e em muito menor escala as dos carmelitas, são os únicos exemplos na colônia de uma economia rural menos rudimentar. Infelizmente são no conjunto de expressão insignificante.

Em matéria de lavra do solo, nada verdadeiramente se praticava de eficiente, e além da queima e roçada para a limpeza indispensável – e isto mesmo apenas sumariamente e sem mais que o conhecido processo indígena da *covara* –, não se fazia mais que abrir o solo em regos ou covas, conforme o caso, para lançar nela a semente. Aliás de instrumentos agrícolas não se conhecia mais que a enxada. Nada mais primário.

O problema da escolha ou seleção de variedades a serem cultivadas pode-se considerar desconhecido. Até princípios do séc. XIX só se conhecia uma única variedade de cana-de-açúcar, a mesma que se cultivava desde o início da colonização, e que por isso, quando os lavradores brasileiros descobriram que não era a única, foi apelidada *crioula*. Só naquela data começou a se difundir outra variedade mais resistente, a cana de caiena ou *otaiti*¹⁰. Relativamente ao algodão aparece mais cedo um rudimento de discriminação; desde o último decênio do séc. XVIII notara-se que uma variedade particular, conhecida por *algodão do Maranhão* – embora nada tivesse com esta capitania –, produzia melhor, e começou-se a adotá-la a partir de 1796; mas seus progressos foram, ao que parece, lentos¹¹. Se isto se dava com as principais lavouras da colônia, pode-se imaginar o que ia pelas demais.

As indústrias complementares da agricultura também se mantinham na mesma inércia. Os engenhos de açúcar em nada se tinham modificado, e a minuciosa e tão bem feita descrição que deles fez Antonil em princípios do séc. XVIII ainda se ajustava, tal qual, aos engenhos de cem anos depois. Compare-se, para comprovação, com a descrição igualmente sugestiva de Vilhena¹². Já me referi ao caso do emprego da bagaceira como combustível, que não se praticava ainda no Brasil, apesar de já ser um processo velho de mais de meio século; a moagem se fazia ainda em aparelhos antiquados, de baixo rendimento, apesar dos progressos da técnica neste assunto, e que já tinham sido substituídos, fazia muito, em outros lugares¹³.

A utilização da água corrente como força motriz das moendas (engenhos d'água), de rendimento quase dobrado com relação ao da propulsão animal, também não é muito comum. Na descrição da capitania de Pernambuco feita no governo de José César de Meneses (1777), trabalho estatístico minucioso, só encontramos referência a 18 engenhos d'água, num total de 369 que era então o efetivo da capitania¹⁴. Aliás, o emprego da força hidráulica é excepcional em qualquer setor. Os viajantes estrangeiros que nos visitaram em princípios do século passado e que tão exaustivamente descreveram a colônia, mesmo quando da minúcia e rigor escrupuloso de um Saint-Hilaire, raramente encontram ocasião para assinalar alguma roda-d'água. Afora do *monjolo*, este velho e rudimentar pilão mecânico trazido provavelmente do Oriente pelos portugueses, o emprego da energia hidráulica é na colônia muito pouco difundido. Das fontes de energia então reveladas ao conhecimento humano, não se utilizavam aqui em escala apreciável, senão as mais rudimentares, as que primeiro se impuseram aquele conhecimento: a força do Homem e do animal.

A mesma rotina se verifica no beneficiamento do algodão. No descarregamento, apesar da descoberta de Whitney, a *sawgin*, que é de 1792 e logo se difundiu largamente por toda a região algodoeira dos Estados Unidos, o Brasil continuava a empregar o velho princípio do descaroador de origem imemorial, a *churka* do Oriente¹⁵. Ignorou-se por completo aqui uma descoberta que revolucionou completamente a cultura algodoeira, dando-lhe um impulso que a transformaria. Sete anos depois do invento de Whitney, um dos espíritos mais cultos e informados da colônia, Manuel de Arruda Câmara, botânico e lavrador – pode-se considerá-lo o pai da agronomia brasileira –, escrevia a sua *Memória sobre a cultura dos algodoeiros*, em que mostra desconhecer totalmente o acontecimento máximo da sua época no domínio de que se ocupa. Em 1813, o *Patriota*, inspirado pelo louvável desejo de orientar os lavradores brasileiros, pondo ao seu alcance o trabalho de Arruda Câmara, o único manual em português sobre o assunto, transcreve-o sem acrescentar um adendo ou uma simples nota sequer relativa à matéria. E observe-se que há no manual todo um capítulo sobre os possíveis aperfeiçoamentos a serem introduzidos no descaroador que se empregava. Continuava o Brasil, para quem a cultura do algodão representava uma das riquezas máximas, completamente na ignorância do que produzira o maior impulso da lavoura algodoeira

nos Estados Unidos. E ainda um quarto de século depois do invento de Whitney, Martius em 1817, Saint-Hilaire dois anos depois, percorrendo as principais zonas produtoras do país, não encontram outra coisa que o mesmo antiquado processo.

Para o enfardamento do algodão, o meio mais usado ainda no tempo em que Arruda Câmara escreveu a sua memória era o manual¹⁶; a prensa por ele introduzida não progredia muito, ele mesmo o deplora. Mas justiça é reconhecer que Martius afirmará tê-la visto por toda parte. Contudo, Saint-Hilaire, dois anos depois do botânico alemão, não a encontra nas regiões que percorreu, e que embora não sejam as mesmas do primeiro e tão importantes quanto elas, são contudo, ainda assim, de certo destaque. O progresso não fora portanto ainda geral.

Estes índices da agricultura brasileira, sobre que me estendi propositadamente porque o assunto é de grande interesse e de conseqüências da maior monta, revelam sem margem para dúvidas o seu ínfimo nível técnico. A rotina e a ignorância. O principal responsável por tal estado de coisas é naturalmente o sistema geral da colonização fundada no trabalho ineficiente e quase sempre semibárbaro do escravo africano. Seria difícil realizar qualquer coisa de muito melhor com trabalhadores desta natureza. Numa de suas admiráveis cartas, Vilhena descreve as atividades nos engenhos; observações colhidas na Bahia, o maior e mais importante centro açucareiro da colônia. A ignorância, a incapacidade, a falta de atenção e cuidado com que se maneja a fabricação do açúcar, são de pasmar. Nada falta para completar as cores negras do quadro¹⁷.

Mas não é só o trabalho escravo o responsável. De nível bastante superior eram a agricultura e indústrias anexas em outras colônias tropicais, contando embora com idêntica mão-de-obra. A razão da diferença está, não pode haver outra, na natureza do colono português, e sobretudo no regime político e administrativo que a metrópole impôs à sua colônia. Este fora sempre, pelo menos no último século, de isolar o Brasil, mantê-lo afastado do mundo, e impedindo portanto que aqui chegasse outra coisa qualquer que o reflexo do já baixo nível intelectual do Reino. Doutro lado, não supria o isolamento em que vivia a colônia o mais rudimentar sistema de educação e instrução que fosse. Não se podem considerar sistema de ensino as magras cadeiras de primeiras letras, latim e grego que havia nalguns dos maiores centros da colônia. Criados aliás só depois de 1776, e que funcionavam ao deus-dará, com professores mal pagos, alu-

nos indisciplinados e aulas desorganizadas¹⁸. O nível cultural da colônia era da mais baixa e crassa ignorância. Os poucos expoentes que se destacavam pairam num outro mundo, ignorados por um país que não os podia compreender. E sobre tudo isto pesava uma administração mesquinha, ciosa unicamente dos rendimentos do fisco e dos particulares desta chusma de burocratas incapazes e pouco escrupulosos que a metrópole nos remetia para este lado do Atlântico.

No lugar próprio ver-se-á que não exagero. E o que fica disto já dá boa margem para explicar o nível rudimentar das principais atividades econômicas da colônia. Mas ainda há uma consideração, de ordem ainda mais geral, a fazer nesta matéria da agricultura colonial. A colonização européia nos trópicos inaugurou ali um novo tipo de agricultura comercial extensiva e em larga escala. Aliás, durante séculos, até os tempos contemporâneos, é só nos trópicos que se encontra esta forma de produção agrária. Hoje ela parece também na zona temperada, particularmente na produção cerealífera, como nos Estados Unidos, na Rússia Soviética, na Argentina. Mas aí ela resulta de progressos técnicos e mecânicos notáveis. E veio depois que estes progressos conseguiram contrabalançar, em parte pelo menos, os inconvenientes do sistema. Estes não são pequenos, e o regime oneroso e exaustivo a que submete o solo é o mais grave deles.

Na agricultura tropical, pelo contrário, ainda hoje quase não existem processos racionais de cultura extensiva. No passado, nem se fala. Acresce ainda que qualquer sistema de produção extensiva na agricultura exige inversões vultosas de capital e trabalhos preliminares e paralelos consideráveis. Tudo isto faltou ou não foi possível realizar nos trópicos quando se começaram a explorá-los. A produção contou neles, unicamente, com os recursos naturais abundantes, com a exuberância da vegetação e as reservas secularmente acumuladas num solo virgem. Mas tudo isto estava fadado a se esgotar. Nos primeiros séculos da colonização não foi percebido que se estava desbaratando um capital, e não apenas colhendo seus frutos. Não se percebeu ou não havia inconvenientes imediatos: sobrava o espaço. É só aos poucos que se foi enxergando o alcance do mal. No Brasil, em fins do séc. XVIII e princípios do seguinte, já se começa a senti-lo; e havia consciência do que se passava. Os autores que citei acima, e outros que ainda virão à baila, se referem com mais ou menos conhecimento de causa ao assunto. Naturalmente cegam-nos noções erradas, sem contar que estavam diante de um fato

inteiramente novo, desconhecido no passado, quando a explicação dos trópicos ainda estava em seus primeiros passos. Faltavam-lhes conhecimentos científicos que só muito mais tarde se vulgarizariam. Não compreendem por isso, muito bem, o mal que estava roendo a substância da colônia. Percebem seus efeitos, e instintivamente sentem que alguma coisa há a fazer. Mas não sabem ao certo o quê. As soluções, quando as dão, vão buscá-las no arsenal da experiência européia, como aquele autor anônimo do *Roteiro do Maranhão*, já tantas vezes lembrado, que aconselhava para que se pudesse lavrar convenientemente a terra, o destocamento dos terrenos de cultura, como se nas extensões enormes das plantações coloniais, e sem outro auxílio que o braço humano e a força animal, fosse possível realizar o que ainda hoje é quase sempre impraticável.

A baixa produtividade da agricultura brasileira, e que acabará numa esterilização quase completa de áreas extensas – a não ser, provisoriamente, no caso especial e restrito do café, em que se recorreram às últimas obras acessíveis e aproveitáveis de terras virgens –, não é, em última análise, senão consequência do que acima ficou dito. E ela já era bem sensível no momento que nos ocupa.

Mas o que nos cabe aqui concluir é que o baixo nível técnico das nossas atividades agrárias, e as consequências que teria, não se devem atribuir unicamente à incapacidade do colono. Em muitos casos, nos mais importantes mesmo, ele não podia fazer melhor. Poderia, é certo, acompanhar os seus concorrentes de outras colônias, atingir o seu padrão bastante superior. Mas seria pouco ainda. O mal era mais profundo. Estava no próprio sistema, um sistema de agricultura extensiva que desbaratava com mãos pródigas uma riqueza que não podia repor. E com esta consideração, se de um lado desculpamos a colonização, doutro a carregamos muito mais. Porque o problema se torna muito mais difícil. Se não é simples educar os colonos e a população em geral para que pudessem aperfeiçoar os seus processos e melhorar sua técnica, muito mais custoso será modificar um sistema, o que exigiria reformas profundas, econômicas e quiçá sociais.

Seja como for, é em condições precárias, apesar do bafejo providencial de conjunturas favoráveis, que a economia brasileira entra no séc. XIX, século em que a liberdade e a livre concorrência a poriam em campo aberto, em face de adversários infinitamente mais bem aparelhados. A sua derrota era inevitável; e mantem-

do-se como se mantinha unicamente na base do comércio exterior, dependendo de mercados sobre que não tinha a mais leve e remota ação, o colapso não tardaria, se a Providência não viesse em nosso auxílio. E foi o que ocorreu, embora já estejamos aqui navegando em águas que vão muito além do nosso assunto; viria o colapso e viria também a Providência salvadora. Esta chegaria até nós sob a forma de um gênero para cuja produção a Natureza nos aparelhara admiravelmente: o café. Desbaratar-se-á com ele mais uma grande parcela dos dons com que a Natureza nos dotara. Mas onde não havia mais destes dons a gastar, a Providência falhou, e veio o colapso.

Não eram contudo tão sombrias ainda, ao inaugurar-se o século passado, as perspectivas da agricultura colonial. Pelo contrário, vimos que a conjuntura internacional e doméstica a favorecia largamente. Os nossos produtos estavam valorizados, os possíveis concorrentes debilitados; e internamente, a decadência da mineração punha à disposição dela energias e atividades desocupadas. Tudo sorria, e ela parecia marchar vitoriosa. Vejamos pois, mais de perto, a estrutura e organização desta força que voltava a estear, aparentemente de forma tão sólida, a vida da colônia.

Na agricultura colonial brasileira é preciso distinguir dois setores cujo caráter é inteiramente diverso. Já abordei o assunto no capítulo anterior, embora sem particularizar o caso da agricultura que ora só nos interessa. De um lado, a *grande lavoura*, seja ela do açúcar, do algodão ou de alguns outros gêneros de menos importância, que se destinam todos ao comércio exterior. Doutro, a agricultura de “subsistência”, isto é, produtora de gêneros destinados à manutenção da população do país, ao consumo interno. Não preciso aqui insistir nos fundamentos desta distinção porque isto já foi feito anteriormente. Aliás, ela se impõe mesmo sem consideração àquelas observações gerais, mesmo que nos conservemos unicamente no plano da agricultura, e não da economia em geral da colônia. Em primeiro lugar pela importância e vulto econômico de um dos setores e insignificância do outro. A grande lavoura representa o nervo da agricultura colonial; a produção dos gêneros de consumo interno – a mandioca, o milho, o feijão, que são os principais – foi um apêndice dela, de expressão puramente subsidiária. Este papel subsidiário se verifica aliás, quase sempre, na própria estrutura da produção agrícola. Aqueles gêneros de consumo são produzidos, na maior parte dos casos, nos mesmos estabelecimentos rurais organizados

e estabelecidos para cuidar da grande lavoura. Destinam-se a abastecer o pessoal empregado nesta última, e existem portanto unicamente em função dela. Adiante, aqui, somente como exemplo, matéria que analisarei propriamente mais abaixo.

O outro aspecto que distingue fundamentalmente a agricultura de subsistência da grande lavoura é a organização respectiva da produção em uma e outra. É da última que me ocuparei no momento. A primeira ficará para o próximo capítulo.

O traço essencial das grandes lavouras é, como já afirmei, a exploração em larga escala. Cada unidade produtora, conjugando áreas extensas e numerosos trabalhadores, constitui-se como uma usina, com organização coletiva do trabalho e mesmo especializações. Isto se observa em particular na produção típica da agricultura colonial: a do açúcar, onde o engenho, com seu conjunto de máquinas e aparelhamentos, forma uma verdadeira organização fabril. Mas não é só nas indústrias anexas da agricultura que vamos encontrar tais caracteres. Embora menos acentuados, eles aparecem na própria lavoura do campo. O preparo do terreno, a sementeira, os cuidados com a planta, a colheita, bem como outras operações conexas, se realizam sempre na base do trabalho coletivo.

A observação é importante porque são justamente estes caracteres apontados que distinguem a exploração em larga escala e a individualizam entre as demais formas de exploração rural. É isto tem grande significação econômica e social. É deste tipo de organização em que se constituiu a lavoura brasileira que derivou toda a estrutura do país: a disposição das classes e categorias de sua população, o estatuto particular de cada uma e dos indivíduos que as compõem. O que quer dizer, o conjunto das relações sociais no que têm de mais profundo e essencial.

São estes em suma, com o trabalho escravo, os elementos fundamentais e comuns da grande lavoura brasileira. Mais acentuados em alguns setores dela, como sobretudo no da cana-de-açúcar; atenuados em outros, em particular na do tabaco; elas aparecem contudo em todas, e constituem o traço característico do conjunto.

^{CANA} Passemo-las em revista. A primeira é a do açúcar; primeira cronologicamente, e primeira na contribuição que trouxe para a colonização, porque é ela que serviu de base material para o estabelecimento do europeu neste território que haveria de constituir o Brasil, e lhe traria, mesmo em confronto com a mineração, a maior quota da sua riqueza. O Brasil é, pode-se afirmar parodiando He-

ródoto, "um dom do açúcar". E ainda no termo da história colonial, representa seu principal esteio econômico.

A distribuição geográfica da cana é ampla; encontramos-la disseminada por todo litoral, do Extremo-Norte, no Pará, até o sul, em Santa Catarina; e no interior, salvo nas regiões semi-áridas do sertão nordestino, ela aparece, em maior ou menor escala, por todas as zonas habitadas do território da colônia. É quase como a mandioca, um acompanhamento necessário do Homem.

Os seus grandes centros produtores, todavia, aqueles que "contam", restringem-se a algumas poucas e restritas áreas do litoral. É aí que se localiza o que propriamente constitui a grande lavoura açucareira. No mais, trata-se apenas de uma pequena produção local, onde aliás a cana é muito menos aproveitada para fabricação do açúcar que para a da aguardente, do melado ou da rapadura; e de pequena expressão no conjunto da economia canavieira. O litoral nordeste, da Paraíba a Sergipe, e os contornos do Recôncavo Baiano, formam as duas áreas mais importantes e mais antigas. Naquele, as plantações de cana e os engenhos se condensam no baixo curso destes pequenos rios que, todos paralelos, se sucedem de norte a sul, desde o Mamanguape, na Paraíba, multiplicando-se consideravelmente em Pernambuco, até o rio Real, em Sergipe. Cursos d'água que serviram de vias de penetração, comunicação e transporte dos produtos; de fertilizadores do "massapé" em que a cana se encontra tão à vontade¹⁹. No Recôncavo Baiano, similarmente, as culturas se concentram também no estuário dos numerosos rios, braços de mar e endentações que retalham o contorno. Pontos de acesso e de comunicações fáceis²⁰.

Segue-se a capitania do Rio de Janeiro. A distribuição dos canaviais é aqui mais variada que nas áreas setentrionais descritas; temos setores diferentes a considerar. Em dois deles, há semelhança com as capitanias do Norte; são os da Guanabara, em que a cana se reparte pelos contornos da baía e no baixo curso dos rios que nela deságuam; e da parte sul do litoral, neste arco de círculo de costa grandemente endentada que se estende da ilha Grande até a ponta de Joatinga, limite da capitania, e que compreende os distritos daquela ilha, Angra dos Reis e Parati; neste setor também as culturas se fixam no bordo marítimo. Coisa diversa se passa para o norte da baía de Guanabara. A linha costeira é acompanhada aqui por grandes depósitos arenosos semeados de lagunas. O solo é impróprio para culturas, e a cana se fixou mais para o interior, além das areias e das lagunas. Assim no setor

sudeste da capitania, atrás desta série de lagoas que vão da de Maricá à de Araruama. Assim também, finalmente, no último e mais importante setor açucareiro da capitania, os Campos dos Goitacases, formados da baixada que se estende entre a lagoa Feia, o rio Paraíba e o seu afluente Muriaé²¹.

Em São Paulo, como já observei, a cultura da cana iniciava no momento que nos ocupa uma fase de grande prosperidade. Além do litoral, Ubatuba e São Sebastião, centros de menor importância, a cana progredia no planalto, particularmente nesta faixa que liga o rio Tietê ao Mojiguaçu, entre Itu e Moji²².

A organização da lavoura canavieira, mais ou menos idêntica, nos seus traços gerais, em todo o país, tem por elemento central o *engenho*; designação que da fábrica propriamente, isto é, as instalações para a manipulação da cana e preparo do açúcar, se estendeu à propriedade toda, com suas terras e culturas. O engenho abrange grandes áreas – de uma a quatro léguas de terras, e mais ainda, na Bahia²³ – exploradas em parte diretamente pelo proprietário, cedida noutra a lavradores que se obrigam a moer sua produção no engenho do proprietário. São as *fazendas obrigadas*; o lavrador recebe metade do açúcar produzido por sua cana, e ainda paga, pelo aluguel da terra que utiliza, uma certa porcentagem variável segundo os lugares e deduzida daquela sua metade²⁴. Há também os lavradores livres, proprietários das terras que ocupam, e que fazem moer a sua cana no engenho que entendem; recebem então meação integral. Seria interessante conhecer a importância relativa da produção dos senhores e dos lavradores; encontrei apenas um dado a este respeito, e ele se refere aos Campos dos Goitacases em 1779; neste ano, os engenhos do distrito produziram 1.761 caixas para os senhores, e cerca de 400 para os lavradores²⁵; tomando-se pois em consideração a divisão descrita – na hipótese de serem todos os lavradores livres, o que não é o caso nem para a maioria deles, pois nos Campos a propriedade fundiária é particularmente concentrada –, teríamos para os primeiros um máximo de 1.361 caixas, e o mínimo para os lavradores de 800. Contribuição avultada, como se vê. Mas não é preciso acrescentar que estes lavradores não são pequenos produtores; da categoria de camponeses; trata-se de senhores de escravos; suas lavouras, sejam em terras próprias ou arrendadas, formam, como os engenhos propriamente, grandes unidades. Vilhena os coloca na mesma categoria e posição social dos senhores de engenho.

O engenho é uma organização complexa e dispendiosa; embora menos importante que as instalações congêneres das

Antilhas, segundo Koster, o seu valor, com todo o aparelhamento, terras, culturas e benfeitorias, atinge no litoral 7 a 8.000 libras esterlinas; 3 a 5.000 no interior²⁶, importância bastante considerável; o que não obsta, como anotei acima, a deficiência do aparelhamento. O engenho compreende numerosas construções e instalações: moenda, caldeira, casa de purgar etc.; além da casa-grande, que é a habitação do senhor (no Norte; no Sul nunca se empregou esta designação, porém, *morada*, e mais recentemente, *sede*), a senzala dos escravos e instalações acessórias e suntuárias: oficinas, estrebarias etc.²⁷. Suas terras, além dos canaviais, são reservadas em parte para outros fins: pastagens – o engenho emprega no seu manejo grande número de cavalos e bois –, culturas alimentares para pessoal numeroso; matas, quando ainda sobram, para lenha e madeiras de construção. O engenho é um verdadeiro mundo em miniatura, em que se concentra e resume a vida toda de uma pequena parcela de humanidade.

O trabalho é todo escravo; assalariados, há-os em pequeno número e para funções especializadas ou de direção – mestres, purgadores, feitores, caixeiros (são os que fazem as caixas) etc.²⁸. São aliás, comumente, antigos escravos libertos. O número de escravos empregados num engenho de primeira ordem é, segundo Koster (Pernambuco), 80 no mínimo; Vilhena (Bahia) afirma que quem não tem para mais de 80 é reputado fraco senhor de engenho²⁹, mas este número, pelo menos no Rio de Janeiro, donde possuímos dados específicos³⁰, não é comumente atingido. Naquela capitania, há os extremos, como o engenho seqüestrado aos Jesuítas, com 1.400; o da Ordem de São Bento, com 432; e o dos Viscondes de Asseca, os grandes barões “feudais” dos Campos dos Goitacases, com 200. Mas a generalidade é de contingentes mais baixos.

Além do açúcar, extrai-se também da cana a aguardente. É um subproduto de largo consumo no país, e que se exporta para as costas da África, onde servia no escambo de escravos³¹. A par das destilarias de aguardente anexas aos engenhos, há os estabelecimentos próprios exclusivos para este fim; são as *engenhocas* ou *molinetes*, em regra de proporções mais modestas que os engenhos, pois suas instalações são mais simples: menos dispendiosas e portanto mais acessíveis. A aguardente é uma produção mais democrática que a do aristocrático açúcar. Há no entanto destilarias com dezenas de escravos³². As *engenhocas* empregam muitas vezes, como matéria-prima, o melado, resíduo da produção do açúcar adquirido nos engenhos. Outro produto

da cana é a rapadura, que substitui o açúcar e é largamente consumida em certos setores da colônia; no sertão do Nordeste em particular. Quase toda a cana produzida nesta área, ou antes, nos raros oásis agrícolas que nela se encontram, é utilizada nos pequenos "bangüês" locais de rapadura. Refiro estes produtos secundários da cana para completar aqui o assunto; mas é claro que já saímos do terreno próprio da grande lavoura: Trata-se no máximo de um setor marginal dele.

Muito mais simples e menos dispendiosa que a produção do açúcar, é a do algodão. Saint-Hilaire observa em São Paulo, no vale do Paraíba, que enquanto o açúcar é uma produção dos ricos, o algodão pertence aos lavradores modestos³³. E é isto que tornou possível o seu grande e rápido desenvolvimento. A causa inicial e determinante deste progresso, já ouvimos, é o aumento do consumo da fibra pela indústria têxtil européia, particularmente na Inglaterra. Havia já naquela época uma pequena cultura algodoeira na colônia. Aliás de longa data, provavelmente desde o início da colonização. Sabe-se que o algodão é nativo da América, embora não haja indícios de sua utilização pelos indígenas do Brasil. Mas o certo é que com a colonização o seu cultivo se difundiu. Entre outros lugares, e principal deles, no Maranhão, onde os novelos de fio e pano daquela fibra chegaram a circular como moeda³⁴, hábito que de tal forma se arraigou, que ainda em princípios do séc. XIX, segundo depoimento de Gayozo, exprimiam-se naquelas mercadorias os valores monetários locais; novelo ou rolo de pano por 10\$³⁵. Mas até o terceiro quartel do século XVIII, quando começa a ser exportado, o algodão nada mais representa que uma insignificante cultura de expressão local e de valor econômico mínimo. Fiado e tecido em panos grosseiros, servia para vestimenta dos escravos e classes mais pobres da população³⁶. É só quando se torna mercadoria de grande importância no mercado internacional, que o algodão começa a aparecer, tornando-se mesmo uma das principais riquezas da colônia. Verifica-se aí, mais uma vez, o papel que representa na economia brasileira a função exportadora: é ela o fator único determinante de qualquer atividade econômica de vulto. E isto se comprovará novamente, neste mesmo setor da produção algodoeira, pouco depois do momento que nos ocupa, quando vem o reverso da medalha e a fibra brasileira é desbancada e excluída do mercado internacional pelos seus concorrentes. A produção decairá logo em seguida; e as regiões produtoras que não contaram com um substituto, como é o caso em particular do Maranhão, encerram com um colapso sua brilhante e curta trajetória³⁷.

A primeira remessa de algodão brasileiro para o exterior data, ao que parece, de 1760; provém do Maranhão, que neste ano exporta 651 arrobas³⁸. De Pernambuco exporta-se a partir de 1778, sendo porém em quantidades insignificantes até 1781³⁹. A Bahia e o Rio de Janeiro seguirão o passo. Mas é no Maranhão que o progresso da cultura algodoeira é mais interessante, porque ela parte aí do nada, de uma região pobre e inexpressiva no conjunto da colônia. O algodão lhe dará vida e a transformará, em poucos decênios, numa das mais ricas e destacadas capitânicas. Deveu-se isto, em particular, à *Companhia geral do comércio do Grão-Pará e do Maranhão*, concessionária desde 1756 do monopólio deste comércio. É ela que fornecerá créditos, escravos e ferramentas aos lavradores; que os estimulará neste sentido de se dedicarem ao algodão, cuja favorável conjuntura se começava a delinear. A Companhia não colherá os melhores frutos do seu trabalho: extingue-se em 1777 com a cessação do seu privilégio que não é renovado. Mas o impulso estava dado, e o Maranhão continuará em sua marcha ascendente. Será ultrapassado mais tarde por Pernambuco e Bahia, que contavam ao se lançarem na empresa com recursos muito mais amplos. Mas o Maranhão terá, pelo menos um momento, seu lugar no grande cenário da economia brasileira⁴⁰.

A cultura do algodão neste apogeu dos primeiros anos do século passado, quando o Brasil se alinha entre os grandes produtores mundiais⁴¹, dissemina-se largamente pelo seu território. Segundo Saint-Hilaire, sua área estende-se desde o Extremo-Norte⁴², até o planalto dos Campos Gerais (Paraná), e avança na base da Serra, mais para o Sul, até a latitude de 30°2', nas proximidades de Porto Alegre⁴³. Para o interior, até Goiás produzia e exportava algodão⁴⁴. O país inteiro fora atingido pelo *boom*. Não seria aliás mais que isto: um acesso de febre momentânea. Como o declínio dos preços, que se verificará ininterruptamente desde o começo do séc. XIX, conseqüência sobretudo do considerável aumento da produção norte-americana e do aperfeiçoamento da técnica, que o Brasil não acompanhou, a nossa área algodoeira se vai restringindo, e se estabilizará, com índices muito baixos, apenas em dois ou três pontos.

Na localização, o algodoeiro não acompanhará as antigas e tradicionais culturas tropicais brasileiras: o açúcar e o tabaco. Rebelde à umidade, e particularmente à irregularidade das precipitações, que na época em que se abrem as maçãs deterioram a fibra, as regiões mais arredadas do litoral, onde as chuvas são

menos freqüentes e mais regulares, se avantajam sobre os setores que foram os de eleição para a cana e o tabaco. No Maranhão, as culturas se internam subindo as margens do Itapicuru, e se concentram sobretudo em Caxias. Deste último distrito provinha mais de metade da produção maranhense⁴⁵. No Ceará, elas invadem a Bacia do Jaguaribe, e seu principal centro se localizará no alto sertão, em Icó. Aracati, escoadouro natural desta região, torna-se um importante porto de exportação que em 1794 já remetia 16 a 18.000 arrobas⁴⁶. Fato semelhante se verifica no Nordeste: a cana ocupará as planícies de beira-mar, o algodão se fixará nesta faixa intermediária entre elas e a caatinga do alto sertão: no agreste. Em Pernambuco, com Koster, podemos mesmo acompanhar o deslocamento gradual das plantações do litoral para o interior, à medida que a experiência ia ilustrando os lavradores. Refere o viajante inglês, que residiu longos anos naquela capitania, o fato sintomático de os negociantes proprietários de descarregadores de algodão – os “maquinistas”, diríamos hoje – transferirem suas máquinas e centros de operações, concentrados antes a duas léguas de Recife, sucessivamente para Goiana e daí para Limoeiro e Bom-Jardim⁴⁷. Na Paraíba, passa-se a mesma coisa; e como aí o algodão se tornará o produto principal, desbancando o açúcar, verificar-se-á nesta capitania o deslocamento do eixo econômico local: novas regiões, arredadas da marinha, vão surgir em substituição às da tradicional localização da riqueza paraibana.

O interior mais remoto também se aproveita da preferência do algodão por climas mais secos. Nos altos sertões limítrofes da Bahia e de Minas Gerais forma-se uma região algodoeira de certa importância. Ela abrange, no sul da primeira, a área que se estende a leste do rio São Francisco, compreendendo a serra de Monte Alto, Rio de Contas, Gavião e Conquista, com centro principal em Caitité; e em Minas Gerais, a comarca de Minas Novas (Fanado, hoje cidade de Minas Novas, Água-Suja, São Domingos, e Chapada); estende-se mesmo mais para o sul, até Peçanha, já na bacia do rio Doce⁴⁸. A maior parte do algodão exportado pela Bahia provinha desta região, que também escoava sua produção pelo Rio de Janeiro⁴⁹. A região de Minas Gerais a oeste do São Francisco também fornecia algodão. O caso de Goiás já foi referido acima⁵⁰.

Como se vê, a lavoura algodoeira abriu perspectivas agrícolas para zonas que até aí só tinham conhecido o pastoreio ou a mineração. Mas como já assinalei, ela será precária em todas elas; o afastamento dos portos de embarque e a dificuldade de transportes acabarão sufocando-as. A concorrência internacional

e a queda de preços eliminarão estas regiões mais desfavorecidas; e sobrarão apenas, mas em posição medíocre, internacionalmente falando, o Nordeste e o Maranhão.

O progresso da lavoura algodoeira foi muito facilitado, como afirmei, pela relativa simplicidade da produção. Ao contrário do açúcar, ela quase nada exige além da cultura propriamente; seu benefício se limita à separação do caroço e ao enfiamento, operações simples e que não exigem senão instalações sumárias a que já me referi acima. E mesmo para isto, realizara-se uma certa separação entre a cultura e o beneficiamento, como se infere da citação que fiz acima de uma observação de Koster, forrando-se assim o lavrador do ônus e dificuldades do preparo do seu produto.

Nem por isso a cultura do algodão tem um tipo de organização diversa da cana; aí, como nesta última, é a grande exploração que domina. Embora de manipulação menos complexa que a do açúcar, o algodão se afeiçoa mais, comercialmente, a este tipo. Aliás, a mão-de-obra abundante que exige, em particular por ocasião da colheita, já é por si uma circunstância favorável à cultura em larga escala⁵¹. Encontramo-la assim, particularmente nas grandes regiões produtoras, Maranhão e Pernambuco, concentrada em fazendas de vulto. Gayozo, de quem possuímos o melhor estudo sobre o Maranhão de princípios de séc. XIX, apresenta para uma lavoura típica de algodão os seguintes dados: 50 escravos que produzem num ano 2.000 arrobas em caroço, ou seja, livres do dízimo, 600 de pluma⁵². Aliás, o considerável afluxo de escravos que provoca no Maranhão o desenvolvimento da lavoura do algodão indica muito bem seu caráter⁵³.

A terceira grande lavoura da colônia é a do tabaco. Sua cultura data entre nós do séc. XVII, e em princípios do seguinte já figurava com quantidades avultadas no comércio exterior⁵⁴. Este nível, embora estacionário ou com pequeno progresso, se manteve; é só em princípios do séc. XIX que começa a declinar⁵⁵. Seja como for, o fato é que a exportação do tabaco só perderá para o algodão o segundo lugar que ocupava depois do açúcar, nos últimos anos do séc. XVIII.

Boa parte da exportação destinava-se à África, servindo, como referi, no escambo de escravos. Isto particularmente para o tráfico baiano. Quando pelo tratado de 1815 entre Portugal e Inglaterra se proíbe o tráfico ao norte do Equador, o que excluiu o melhor fornecedor da Bahia que era a Guiné, e a vigilância dos cruzeiros ingleses se incumbia de efetivar a proibição, um dos

seus efeitos mediatos foi de atingir duramente a produção baiana de tabaco. O declínio dela, que só muito mais tarde se reergueria, começa naquele momento.

Como a cana e o algodão, embora em menor escala, a cultura do tabaco se espalha por toda a colônia. É contudo mais concentrada, pois as áreas de produção de certo vulto, com exclusão dos pontos em que só aparece ocasionalmente em quantidades pequenas, são muito reduzidas. O centro mais importante é o de Cachoeira, na Bahia; já era assim no tempo de Antonil, como aliás será até hoje. Segue-se Inhambupe, também na Bahia, nos "campinhos de Santo Amaro da Purificação", e em Sergipe, então comarca baiana⁵⁶. Cultivava-se algum tabaco no Rio de Janeiro: ilhas da baía, ilha Grande, e na faixa litorânea, como em Parati⁵⁷. Também no Espírito Santo. Em São Paulo, plantava-se no litoral, sendo muito apreciado o rapé da ilha de São Sebastião; e no vale do Paraíba, onde constituía a principal ocupação dos habitantes de Guaratinguetá e Lorena⁵⁸. Região produtora mais importante que estas últimas e de regular destaque, é o Sul de Minas – Aiuruoca, Carrancas e sobretudo Baependi e Pouso Alto. Aí a riqueza dos proprietários é avaliada pelos seus pés de tabaco, e alguns há que chegam a 60.000⁵⁹.

A lavoura do tabaco é de todas as que se praticam no Brasil, a que se faz com mais cuidados. É uma exceção honrosa que redime um pouco a agricultura colonial. Responsável a natureza da planta, que exige, sob pena de perecer, uma atenção que a cana e o algodão, em rigor, dispensam⁶⁰. Emprega-se o adubo, caso único; durante o crescimento, cerca-se a planta de vários cuidados especiais, como a transplantação, proteção contra insolação excessiva, podas repetidas e periódicas, catação de lagartas – para o que Vilhena recomenda soltar nas plantações bandos de perus, muito gulosos desta praga. Tudo isto reduz muito as vantagens relativas da cultura em larga escala. E mais o fato de dispensar o tabaco quaisquer instalações de beneficiamento e preparo – nada mais era necessário que um galpão em que as folhas são penduradas para secar e depois torcidas – torna o seu cultivo acessível a lavradores modestos. Ao lado de grandes produtores que fabricam até 200 rolos, outros há que não vão além da modesta contribuição de 20⁶¹. Mas embora não tenhamos estatísticas e dados tão precisos como no caso do açúcar e do algodão, percebe-se muito bem, através do depoimento daqueles que trataram da matéria, que o caráter desta lavoura não é, no seu conjunto, diverso do dos demais grandes produtos agrícolas

da colônia. A predominância nela do trabalho escravo já é disto um índice seguro⁶².

As três lavouras que acabamos de ver constituem os fundamentos da agricultura colonial. Tanto pelo valor da produção como pela parte da população que nelas exerce sua atividade, elas representam a quase totalidade da economia agrária do país. Não falarei aqui no café, que introduzido no Pará em princípios do séc. XVIII, e daí transportado para o Maranhão e depois para o Rio de Janeiro, começava a penetrar setores importantes desta capitania; e daí, pelo vale do Paraíba, as zonas limítrofes de Minas Gerais e São Paulo. A história do café, embora iniciada antes do período que ora analiso, não cabe nele, mas no seguinte, em que tomará o impulso que todos sabem. A produção do café ainda era muito insignificante para merecer destaque, e seria no futuro grande demais para caber no reduzido papel de então. Refirirei apenas, sumariamente, as demais "grandes lavouras" da colônia; "grandes", mais no sentido que dei à expressão e pelo caráter econômico delas: os objetivos que animam sua produção e sua estrutura.

O cacau constituía a principal atividade agrícola das capitanias setentrionais: o Pará e o Rio Negro. Trata-se de um gênero espontâneo da floresta amazônica, explorado desde os primeiros tempos da penetração do vale. Na segunda metade do século começa a ser cultivado regularmente. Pouco depois é levado para o Maranhão, e também começa a ser plantado em Ilhéus, na Bahia, que se tornará mais tarde, e até hoje, como se sabe, o maior centro produtor de cacau do país.

O arroz que se consumia também regularmente na colônia é gênero de grande exportação no Maranhão, ocupando o segundo lugar no comércio externo da capitania, embora em posição modesta depois do algodão. Em menor escala, encontra-se no Pará e no Rio de Janeiro.

O anil é uma esperança que se frustrou. A América se tornou no séc. XVIII a maior produtora mundial, em substituição à Índia, até então a grande fornecedora. Cultivava-se sobretudo na Carolina, Geórgia e em São Domingos. No Brasil, procurou-se também introduzir o indigoeiro. Deve-se isto à iniciativa do Marquês do Lavradio, em 1769; e o anil prosperou sobretudo no Rio de Janeiro. Em Cabo Frio, em particular, onde havia, em fins do século, 206 manufaturas para a preparação do produto, e a exportação chegara a 1.500 arrobas⁶³. A exportação total da capitania foi em 1796 de 5.000 arrobas⁶⁴. Mas pela mesma época

iniciava-se a decadência, aliás na América em geral, por efeito da concorrência da Índia, onde a Inglaterra, tendo perdido suas colônias americanas, estimulava com grandes capitais o renascimento da produção. O Brasil foi particularmente atingido porque seu produto, mal preparado e fraudado, tinha péssima aceitação nos mercados. A cultura do indigoeiro desaparece praticamente pouco depois⁶⁵.

Notas

1. Já citei alguns dados noutra capítulo; os engenhos em 1769 eram 55; até 1778 levantaram-se mais 113, e até 1783, outros 110. J. Carneiro da Silva, *Memória sobre os Campos dos Goitacases*, 49. Para a capitania do Rio de Janeiro em conjunto, que compreendia os Campos, a progressão é de 310 engenhos de açúcar e 166 de aguardente em 1776, para 616 engenhos de açúcar (324 nos Campos), e 253 de aguardente, em 1799. Respectivamente: *Relações que acompanham o relatório do Marquês do Lavradio*, 285 e *Almanaque histórico*, 159.

2. Santos, no alvorecer do séc. XIX, já figura como exportador de açúcar, embora modestamente, com suas 1.000 caixas anuais, que vêm depois das 20.000 da Bahia, 14.000 de Pernambuco e 9.000 do Rio de Janeiro. Varnhaagen, *História Geral do Brasil*, V, 61.

3. *Roteiro do Maranhão*, 103

4. *Roteiro do Maranhão*, 107.

5. O gasto de combustível nas fornalhas médias ia de 12 a 16 carros de lenha por dia. Vilhena, *Recopilação*, 184.

6. As primeiras fornalhas para cozer o açúcar com o bagaço foram construídas no Brasil em 1809 por Manuel Jacinto de Sampaio e Melo, proprietário do Engenho da Filosofia, que publicou em 1816 um *Novo método de fazer açúcar, ou Reforma Geral Econômica dos Engenhos no Brasil*. A propósito dos progressos agrícolas nesta fase, ver *A Literatura Brasileira sobre o açúcar*, de José Honório Rodrigues.

7. Relativamente à Bahia, veja-se a *Descrição da Câmara da Bahia*, 201, ao Rio de Janeiro, as *Relações do Marquês do Lavradio*.

8. Vilhena, *Recopilação*, 174.

9. Vilhena, *Recopilação*, 175.

10. Querem alguns que esta variedade, originária da ilha de Taiti, donde o nome, e trazida para a América Central e as Guianas, tivesse passado para o Pará entre 1790 e 1803. É a opinião de Baltasar da Silva Lisboa, nos *Anais do Rio de Janeiro*. Mas só mais tarde, em todo caso, começou a se difundir pelos grandes centros açucareiros do Brasil. A este respeito, veja-se *Memória sobre as principais plantas aclimatadas no Brasil*, de Freire Alemão.

11. Arruda Câmara, *Memória sobre a cultura dos algodoeiros*, 15.

12. *Recopilação*, Carta V.

13. A descrição da produção do açúcar nas Índias Ocidentais, no séc. XVIII, encontra-se em Labat, *Nouveau Voyage* e outras obras; e em Hum-

boldt, sobretudo na *Relation Historique*, para princípios do seguinte. – Vilhena reconhece e deplora a inferioridade do Brasil a este respeito. *Recopilação*, 198. Observamos ainda que não se fazia no Brasil a refinação do açúcar exportado. Na Inglaterra, refinava-se o nosso produto, que depois era reexportado para a Espanha e até possessões portuguesas. *Correio Braziliense*, dez. 1814, XIII, 785.

14. *Idéia da população da capitania de Pernambuco e das suas anexas...*

15. O princípio deste aparelho é o de dois cilindros tangentes e revolvendo em sentido contrário. O algodão é forçado entre eles, passando a pluma e ficando o caroço retido.

16. Suspendia-se o saco recheado de algodão fofo, e nele metia-se um negro, de pé e comprimindo o algodão para o fundo com o seu peso; acrescentava-se mais algodão fofo e repetia-se a operação até que o saco estivesse cheio de algodão comprimido. Este processo, além de moroso e pouco eficiente, pois a compressão era mínima, prejudicava muito a saúde do trabalhador, pois o calor que se desprendia do algodão lhe produzia graves distúrbios orgânicos.

17. *Recopilação*, carta V.

18. O mesmo Vilhena, que era professor régio, nos dá a respeito informações edificantes, *Recopilação*, Carta VIII.

19. Veja-se o capítulo "A cana e a água", do trabalho de Gilberto Freyre, *Nordeste*, em que o autor faz a apologia dos "pequenos rios" brasileiros, em oposição aos "grandes", que chamam mais a atenção, mas que não tiveram o mesmo papel que os primeiros.

20. O número de engenhos nestas áreas é: Paraíba 37; Pernambuco 296; Alagoas 73: (dados de 1777, *Idéia da população*); Sergipe 140; Bahia, mais de 260 (dados de Vilhena, *Recopilação*, 50, escrita em 1802).

21. Em 1799, segundo o *Almanaque* deste ano, da autoria de Antônio Duarte Nunes, os engenhos do Rio de Janeiro são em número de 616 de açúcar e 253 de aguardente distribuídos pelos setores acima discriminados da seguinte forma: contornos da Guanabara: 228 eng. de aç. e 85 de aguardente; contornos de Angra dos Reis e Ilha Grande: 39 e 155 respectivamente; setor sudeste (Cabo Frio): 25 e 9; Campos dos Goitacases: 324 e 4.

22. Segundo Martius, os dados oficiais acusam em 1808, 458 engenhos e 601 "destilarias" de aguardente, a maior parte no entanto insignificante e de importância apenas local. *Travels*, Book II, 15. Em 1819, Saint-Hilaire dá para Campinas cerca de 100 engenhos e engenhocas; o mesmo número para Itu. *Voyage aux provinces de Saint Paul*, I, 210 e 348.

23. Vilhena, *Recopilação*, 181.

24. Segundo Antonil, o lavrador pagava em Pernambuco o *quinto*; na Bahia, a *vintena* ou *quintena*. *Cultura e opulência*, 162. Em fins do século, paga-se na Bahia esta última parte. *Recopilação*, 182.

25. *Relações do Marquês do Lavradio*.

26. Koster, *Voyages*, II, 252 e 264. Koster refere-se a Pernambuco, e naturalmente aos seus engenhos maiores. Não temos dados quantitativos dos engenhos coloniais senão para o Rio de Janeiro, e são os das *Relações do Marquês do Lavradio* referentes a 1779. Encontra-se aí uma relação completa de todos os engenhos da capitania, com o número de trabalhadores e a produção respectiva de cada um. A diversidade é grande. Podemos aliás fazer uma observação interessante relativa ao grau de concentração da produção açucareira nas várias capitanias. Pelos números citados mais acima, e embora se refiram, quanto a Pernambuco, a época mais recuada, observa-se que a produção de cada uma das três grandes capitanias açucareiras (Bahia Pernambuco, Rio de Janeiro) é in-

versamente proporcional ao número respectivo de engenhos. O assunto mereceria uma análise mais pormenorizada, que infelizmente não posso tentar aqui.

27. Veja-se a interessante reconstrução de um engenho pernambucano, em perspectiva e planta, feita por Cícero Dias, e publicada em apenso à *Casa Grande & Senzala*, de Gilberto Freyre.

28. Para a especificação das várias funções dos engenhos, veja-se Antonil, *Cultura e Opulência do Brasil*; como já referi, embora velha de um século, sua descrição, graças à rotina da produção açucareira, ainda serve. Koster afirma que são livres também aqueles cuja função é escumar o caldo fervido da cana, trabalho excepcionalmente penoso, prejudicial à saúde do trabalhador e mais delicado, donde a preferência em empregar trabalhadores livres. O pormenor é interessante, *Voyages*, II, 244.

29. *Recopilação*, 183.

30. *Relações do Marquês do Lavradio*.

31. O principal gênero usado neste escambo, forma pela qual se fazia a aquisição dos negros, era o tabaco. A aguardente vem logo depois. Para o tráfico baiano emprega-se sobretudo o primeiro; para o Rio de Janeiro, esta última. Aliás, a produção de aguardente, no Rio, é notável; ela vem sobretudo da Ilha Grande, de Angra dos Reis e de Parati, esta última de especialidade tão notória que seu nome se tornou sinônimo do produto local, como na França se deu com o *champanha* e o *conhaque*.

32. *Relações do Marquês do Lavradio*.

33. *Segunda viagem a Minas Gerais*, 185.

34. Frei Francisco de N. Senhora dos Prazeres, *Poranduba maranhense*, 106.

35. *Compêndio histórico-político*, 169.

36. O volume da sua produção é aliás tão pequeno que no Maranhão, por exemplo, proibiu-se sua exportação, em caroço ou rama; e em pano só se podia vender para o Pará e capitânicas adjacentes. Havia falta para o consumo local. É o que determinava o *bando* do governador, de 1^a de fevereiro de 1703, cit. p. Gayozo, *Compêndio*, 179.

37. Isto já começa a se verificar desde o primeiro quartel do séc. XIX. Algum tempo depois, quando a ruína provocada pela exclusão do algodão brasileiro já se consumara, o maior produtor mundial, os Estados Unidos, se vê envolvido em lutas intestinas, a Guerra de Secessão, que paralisam seu comércio. Em 1861, o ano posterior ao início das hostilidades, começam a subir a produção e exportação brasileiras, e uma aragem de prosperidade volta a soprar nas regiões algodoeiras do país reduzidas, até então à miséria e ao desolamento. Mas não durará muito a conjuntura. A guerra termina em 1864, os Estados americanos sulinos, que são os produtores, se recompõem, e em 1872 já tinham desbancado novamente o Brasil. A exportação decai, e as regiões algodoeiras voltam à estagnação e pobreza.

38. Gayozo, *Compêndio*, 179.

39. Arruda Câmara, *Memória sobre a cultura dos algodoeiros*, 7.

40. Não é só economicamente que se transforma; a mudança é mais profunda. Com o algodão vieram os escravos africanos – ou vice-versa, preferivelmente –; modifica-se a feição étnica da região, até então composta na sua quase totalidade, salvo a minoria de colonos brancos, de índios e seus derivados mestiços. O algodão, apesar de branco, tornará preto o Maranhão.

41. A importação do algodão na Inglaterra, o grande consumidor da fibra, foi em 1807, segundo as proveniências, a seguinte: Est. Un. 41.466.600 libras (peso); Guiana 12.530.840; Colônias britânicas 6.716.750; Índias Orientais

3.650.880; Brasil 3.188.808; outras proveniências 2.347.750. *Correio Braziliense*, n.º de junho de 1808. Neste número do jornal há outros dados sobre o comércio internacional do algodão, inclusive preços fêtos.

42. O Pará exporta, em 1796, 71 contos – tabelas publicadas por Martius, *Viagem*, III, 50.

43. *Voyage aux provinces de Rio de Janeiro...*, II, 107 nota.

44. 3.874 arrobas em 1808, segundo o *Patriota*, n.º 3, de março de 1813.

45. Martius, *Viagem*, II, 450.

46. Castro Carreira, *Descrição abreviada*, 127.

47. *Voyages*, II, 269.

48. Para estas áreas, vejam-se os diários de Saint-Hilaire e Martius que percorreram todas elas, cada um as suas. Saint-Hilaire afirma que o algodão de Minas Novas era conhecido na Europa pela sua qualidade; no Brasil, só o superava o pernambucano. *Voyage aux provinces de Rio de Janeiro...*, II, 5.

49. Vilhena, *Recopilação*, 595.

50. O registro de Malhada, por onde transitava o algodão que vinha destas duas últimas regiões em demanda da Bahia, acusa de janeiro de 1816 a março de 1817 a passagem de 3.262 arrobas exportadas. Tabelas publicadas por Martius, *Viagem*, II, 243. – Saint-Hilaire nos fornece pormenores interessantes sobre a cultura do algodão em Goiás, inclusive sobre o seu início. O centro principal da capitania era em Meia-Ponte (hoje Pirenópolis). *Voyage aux sources du rio de S. Francisco...* II, 185.

51. Segundo Martius, uma pessoa colhia de uma a duas arrobas diárias. *Viagem*, II, 459.

52. *Compêndio*, 263 e segs. O custeio anual desta lavoura seria aproximadamente de 2 contos de réis. É muito interessante o cálculo do custo de produção que Gayozo faz, e do qual exclui qualquer item referente ao valor da terra, sua renda ou juros do capital invertido. Isto lança muita luz sobre o sistema de contabilidade e finanças privadas da época; e tanto mais precioso que é esta uma das raríssimas fontes que possuímos a respeito.

53. A média anual de escravos importados no Maranhão era de 3.500 nos primeiros anos do século passado. Martius, *Viagem*, II, 452. Em 1783, o Maranhão já importava 1.546. Gayozo, *Compêndio*, 242, mapa IV.

54. A Bahia exportava 25.000 rolos, do valor de 303:100\$000; Alagoas, 2.500 e 41:550\$000. Antonil, *Cultura e opulência*, 200. – O rolo, pelo menos em fins do século, era de 20 arrobas para cima, Vilhena, *Recopilação*, 204. Para o tráfico africano empregavam-se rolos de cerca de 3 arrobas. *Carta de D. Francisco José de Portugal, Gov. da Bahia, sobre os embaixadores do Rei de Dagomé* (1795), 415.

55. Martius, *Viagem*, II, 297. Notemos o fato interessante, assinalado pelo mesmo, do estabelecimento na Bahia pouco antes de sua viagem (1818), de uma manufatura de tabaco por empresários franceses. Foi possivelmente a primeira que se organizou no Brasil. O tabaco era objeto de “estanco real”, isto é, seu comércio era cedido, com monopólio, a arrendatários que o obtinham por contrato da coroa.

56. Nestes três centros, entre grandes e pequenas, as fazendas de fumo somavam 1.500. Em Alagoas não há, para a época, indicação especial de produção vultosa, embora no tempo de Antonil constituísse com Cachoeira os dois maiores centros então produtores.

57. Martius, *Travels*, Book I, 191. Até 1757 fora proibida a cultura no Rio de Janeiro, a fim de não prejudicar os estancistas que faziam seus negócios

com a Bahia. Naquele ano (lei de 10 de janeiro), foi abolida o estanco no Rio, e permitiu-se a plantação de tabaco na capitania, que lutou aliás de início com a forte concorrência baiana, avantajada, pela sua antiguidade. Veja-se a respeito, *Correspondência de várias autoridades*, 85 e 95.

58. Martius, *Travels, Book I*, 302.

59. Saint-Hilaire, *Segunda viagem*, 120.

60. Encontra-se a descrição pormenorizada da cultura do tabaco em Vilhena, *Recopilação*, 201.

61. *Descrição econômica da comarca de Bahia*, 322.

62. Apesar das oportunidades que a cultura do tabaco oferece ao lavrador modesto, em contraste frisante com a produção do açúcar e do algodão, elas não foram a ponto de transformar a feição predominante do campo brasileiro. Sabe-se aliás que em toda América tropical e subtropical onde se cultivou esta planta, o tipo "fazenda" é sempre a regra. Assim, nas colônias subtropicais inglesas da América do Norte: a *plantation* surgiu lá com esta cultura; o arroz, o anil e o algodão só vieram depois.

63. *Memórias de Cabo Frio*, 205.

64. *Produtos exportados do Rio de Janeiro*.

65. Sobre o anil, veja-se o muito bem feito trabalho do Visconde de Abrantes, *Origens da cultura e comércio do anil*. Relativamente ao início da cultura e esforços do Marquês do Lavradio, consulte-se seu *Relatório*, 38. Encontram-se ainda informações interessantes sobre o anil no longo *Ofício* que seu sucessor Luís de Vasconcelos e Sousa escreveu ao deixar o governo (1789), 183.

Já apontei acima os motivos principais por que fiz esta distinção, fundamental numa economia como a nossa, entre a grande lavoura que produz para a exportação e a agricultura que chamei de "subsistência", por destinar-se ao consumo e à manutenção da própria colônia. E acrescentei que além daqueles fundamentos gerais da distinção, ocorre ainda a diversidade da organização de um e outro setor da agricultura colonial. De fato, enquanto na grande lavoura, como vimos, encontramos a exploração em larga escala, disposta em grandes unidades produtoras (fazendas, engenhos) que empregam numerosa mão-de-obra e organização coletiva do trabalho, na agricultura de subsistência, pelo contrário, predominam outros tipos de estrutura agrária, variáveis, aliás, como veremos.

Há naturalmente entre estes setores um terreno comum. Todos os produtos da grande lavoura – açúcar, algodão, tabaco e os demais – se consomem igualmente no país; e neste sentido, portanto, são também de subsistência. Da mesma forma, certos produtos que entram nesta última categoria se exportam, embora em pequenas quantidades e quase sempre ocasionalmente apenas. Seriam pois também de exportação. Mas a proporção é de tal modo favorável, no primeiro caso à exportação, no segundo ao consumo interno, que não há confusão possível. E além deste critério quantitativo, há a considerar a natureza econômica intrínseca de uma e outra categoria de atividade produtiva: o fundamento, o objetivo primário, a razão de ser respectiva de cada uma delas. A diferença é aí essencial, e já me ocupei suficientemente da matéria.

Destaquemos alguns ramos da produção agrícola em que mais se verifica tal superposição de caracteres. A aguardente em

primeiro lugar. A situação deste gênero é toda especial: trata-se de um subproduto, e a maior parte de sua volumosa produção deve-se a esta circunstância. Não fosse o açúcar, e certamente ela se reduziria muito. Doutra lado, a aguardente está na categoria particular dos gêneros de escambo utilizados no tráfico de escravos¹.

O algodão e o arroz também, embora produzidos para a exportação, se consomem bastante no país. Já notei no caso do primeiro que a produção dele no Brasil precede de muito a época em que começou a ser exportado. Mas depois disto a situação se inverte completamente, e a fibra começa a ser produzida sobretudo para o comércio exterior. O seu consumo na colônia, em em que continua a servir na confecção de tecidos grosseiros para vestimenta de escravos, ocupa um lugar secundário e de mínima expressão.

Quanto ao arroz, embora se consuma largamente no país, o grande volume de sua produção se explica sobretudo pela exportação que dele se faz. Podemos mesmo distinguir, na rizicultura colonial, um setor de grande lavoura, como no Maranhão, e também em menor escala, no Pará e no Rio de Janeiro, onde o estímulo é claramente o do comércio exterior, e outro, de proporções muito mais reduzidas, disseminando por várias regiões, e que tem o mesmo caráter das demais culturas exclusivamente de subsistência, como as da mandioca e do milho.

Mesmo pois nestes casos extremos, uma análise mais atenta mostra que os dois grandes setores em que dividi a produção colonial se distinguem nitidamente. E feitas estas observações preliminares, vejamos como se organiza e distribui nossa agricultura de subsistência. Encontramo-la em primeiro lugar incluída nos próprios domínios da grande lavoura, nos engenhos e nas fazendas. Estes são em regra autônomos no que diz respeito à subsistência alimentar daqueles que os habitam e neles trabalham. Praticam-se aí as culturas alimentares necessárias a este fim, ou nos mesmos terrenos dedicados à cultura principal, entremeando-a – como se dá com o milho, plantado entre os algodoeiros, ou com a mandioca, nos canaviais² –, ou em terras à parte destinadas especialmente a elas. Parte é realizada por conta do proprietário, que emprega os mesmos escravos que tratam da lavoura principal e que não estão permanentemente ocupados nelas; outra, por conta dos próprios escravos, aos quais se concede um dia na semana, geralmente o domingo, e até às vezes, no caso de um senhor particularmente condescendente, mais um outro dia qualquer, para tratarem de suas roças. As fazendas de

gado no sertão do Nordeste, a que me referirei com mais vagar noutro capítulo, também são autônomas no que diz respeito à subsistência de seus empregados; plantam-se aí nas várzeas dos rios, únicos lugares em que a agricultura é possível nestas regiões semi-áridas, alguns gêneros de que se ocupam os *fábricas*, auxiliares do vaqueiro. Coisa semelhante se passa nas fazendas do Sul, Minas Gerais, Campos Gerais, Rio Grande. Assim, de um modo geral e em princípio, pode-se dizer que a população rural da colônia ocupada nas grandes lavouras e nas fazendas de gado, e que constitui a maior parte do total dela, provê suficientemente à sua subsistência com culturas alimentares a que se dedica subsidiariamente, sem necessidade de recorrer para fora.

Não está nestas condições a urbana. Esta tem naturalmente de socorrer-se do exterior. Em parte, abastecem-na com seus excessos os grandes domínios. Parte pequena, freqüentemente nula; há momentos em que a alta dos preços dos produtos exportáveis estimula de tal forma estes últimos, que os alimentares são completamente abandonados, e até os grandes domínios têm de apelar para fora no que diz respeito ao seu abastecimento. Por estes motivos constituem-se lavouras especializadas, isto é, dedicadas unicamente à produção de gêneros alimentares. Forma-se assim um tipo de exploração rural diferente e separado da grande lavoura e cuja organização aliás varia. Vai desde a grande propriedade, aproximando-se neste caso, nos seus caracteres exteriores, da grande lavoura – o que é menos freqüente –, até a insignificante roça, chácara ou sítio, onde não há escravos ou assalariados e onde o proprietário ou simples ocupante da terra é ao mesmo tempo o trabalhador. É preciso distinguir entre estes dois casos do proprietário e do mero ocupante, pois este último ocorre freqüentemente sob a forma do *agregado* dos grandes domínios. O *agregado* é um trabalhador rural a quem o proprietário cede, em geral a título gratuito e em troca apenas de uma espécie de vassalagem e prestação de pequenos serviços, o direito de se estabelecer e explorar uma parte inaproveitada do domínio. Deixo para analisar o estatuto deste *agregado* quando me ocupar da organização social da colônia. Basta assinalar aqui que, sob o aspecto econômico, ele faz as vezes de um pequeno produtor autônomo. Embora ligado ao senhor do domínio, e seu subordinado, não se entrosa na organização normal e regular da grande lavoura.

Assim, com mais ou menos independência do lavrador, e maior ou menor extensão da lavoura respectiva, constituem-se a

par das grandes explorações, culturas próprias e especializadas que se destinam à produção de gêneros alimentares de consumo interno da colônia. É um setor subsidiário da economia colonial, depende exclusivamente do outro, que lhe infunde vida e forças. Daí aliás o seu baixo nível econômico, quase sempre vegetativo e de existência precária. De produtividade escassa e sem vitalidade apreciável. Raramente encontramos lavouras desta natureza que se elevem acima de tal nível. Em geral, a sua mão-de-obra não é constituída de escravos: é o próprio lavrador, modesto e mesquinho, que trabalha. Às vezes conta com o auxílio de um ou outro preto, ou mais comumente, de algum índio ou mestiço semi-servil. Excepcionais são neste setor as fazendas. Veremos abaixo estas exceções.

Pelo destino dado aos produtos desta pobre agricultura de subsistência, podemos prever a sua localização. Ela será naturalmente e de preferência nas proximidades dos grandes centros urbanos a que particularmente serve. É assim que na Bahia dissemina-se pelos contornos do Recôncavo, entremeando os engenhos de açúcar e plantações de tabaco. Contentando-se com solos inferiores ou cansados, inaproveitáveis para a cana e a grande lavoura em geral, as culturas alimentares encontram nesta região algumas sobras de terras vantajosas pelo fato de se situarem próximas a um grande mercado para seus produtos. Em Pernambuco, a cidade não está a este respeito tão bem situada. Os seus fornecedores mais próximos acham-se bastantes afastados. Entre eles se destacam Tejucupapo e a ilha de Itamaracá. O Rio de Janeiro, como a Bahia, é banhado por larga enseada que não é em todo seu contorno aproveitável para a grande lavoura. As culturas alimentares encontram aí bastante espaço, bem como nas ilhas fronteiras. A capital da colônia é em conjunto bem abastecida, porque àqueles sítios se juntam as áreas contíguas à cidade para o interior; num raio de mais de uma légua é este o caso⁷. Coisa semelhante se repete, bem que em muito menor escala, nas demais aglomerações da colônia.

Além destas concentrações em torno dos centros urbanos, formam-se outras que embora afastadas deles são suas tributárias. As regiões em que se localizam as grandes cidades são sempre centros de grande lavoura; resultam aliás da presença destas grandes lavouras, únicas atividades capazes na colônia de provocar a formação de aglomerações urbanas de certo vulto. Veremos abaixo o caso da mineração. Sendo assim, as terras próximas às cidades se destinam quase sempre à grande lavoura,

e são por ela ocupadas. Sobra espaço insuficiente para as culturas alimentares, "mesquinha plantação", como as chama o Desembargador João Rodrigues de Brito, mais tarde deputado às Cortes de Lisboa, quando consultado sobre a situação da agricultura colonial⁸. Indicarei abaixo as conseqüências nefastas deste desprezo. As culturas alimentares se localizam por isso, em grande parte, longe das cidades, embora sejam estas seus únicos mercados. Escolhem todavia os lugares de acesso mais fácil: a marinha, que oferece o transporte mais barato que se realiza por água. Assim, os pontos da costa que não são suficientemente favorecidos para que neles se instalasse a grande lavoura, mas aceitáveis para uma atividade de segunda ordem, se tornarão áreas de concentração da agricultura de subsistência. Está no caso o litoral que se estende do Recôncavo Baiano até o Rio de Janeiro, e deste para o Sul. Para o norte da Bahia, e transposto o trecho que foi tomado pela grande lavoura do açúcar e que vai até a Paraíba, segue-se, como vimos, uma costa arenosa imprestável para a agricultura. É por isso que não teve o mesmo destino. Mais para o Sul formam-se em sucessão contínua todos estes lugarejos estreitamente ligados às necessidades alimentares dos grandes centros da colônia, e que constituem a comarca de Ilhéus e as capitanias de Porto Seguro e Espírito Santo. O mesmo para baixo do Rio de Janeiro: no litoral paulista, incluindo o do atual Paraná; na ilha de Santa Catarina e terra firme que com ela entesta; finalmente no Rio Grande do Sul. Estas áreas são todas, e quase exclusivamente, abastecedoras do Rio de Janeiro, da Bahia e de Pernambuco, em gêneros de subsistência. Em nenhuma delas, salvo em pequenas proporções no Espírito Santo e São Paulo, instalou-se a grande lavoura. Ou então não vingou nelas. Por um motivo ou outro não se prestaram a isto; e as populações que nelas se fixaram, populações marginais de baixo teor de vida na maioria, aí se encontram só porque não acham lugar nas zonas de maiores perspectivas que são da grande lavoura. A mediocridade desta mesquinha agricultura de subsistência que praticam, e que nas condições econômicas da colônia não podia ter senão este papel secundário e de nível extremamente baixo, leva para elas, por efeito de uma espontânea seleção social, econômica e moral, as categorias inferiores da colonização. Não encontramos aí, por via de regra, senão um elemento humano, residual, sobretudo mestiços do índio que conservaram dele a indolência e qualidades negativas para um teor de vida material e moral mais elevado. Ou então, brancos dege-

nerados e decadentes⁵. Martius, o Príncipe Maximiliano e Saint-Hilaire, que percorreram estas regiões, deixaram delas um testemunho doloroso. Fazem exceção à regra apenas as populações do Extremo-Sul, Santa Catarina e Rio Grande, em cuja constituição intervieram fatores particulares e especiais, como vimos acima: a colonização provocada de açorianos, o que deu outra feição ao tipo de habitantes destas regiões. Assim mesmo contudo, é uma população pobre e de medíocre nível de vida que as ocupa⁶.

Este tipo de agricultura de subsistência autônoma, isto é, separada dos domínios da grande lavoura e especializada em seu ramo, encontra-se também, em proporções apreciáveis, em Minas Gerais. A maioria da população dos distritos mineradores, e é ainda assim no alvorecer do séc. XIX apesar da decadência da mineração, ocupa-se aí na extração do ouro e diamantes, que, ao contrário da grande lavoura, não permite este desdobramento de atividades que encontramos nesta última, e que torna possível aos indivíduos nelas ocupados dedicarem-se simultaneamente a culturas alimentares de subsistência. O trabalho das minas é mais contínuo e ocupa inteiramente a mão-de-obra nela empregada. Sob este aspecto, as populações mineradoras se assemelham às urbanas. Tal fato provocou em Minas Gerais, mais densamente povoada que outros centros de extração de ouro, o desenvolvimento de certa forma apreciável de uma agricultura voltada inteiramente para a produção de gêneros de consumo local. Desenvolvimento tão acentuado que chegou a causar alarmes na administração metropolitana e seus delegados, que fascinados pelo metal e pelas pedras que começavam a escassear, viam nesta atividade agrícola uma das causas do declínio da mineração e dos rendimentos do sacrossanto Erário Real⁷.

A proximidade de um importante núcleo de povoamento do litoral como o Rio de Janeiro veio reforçar aquela situação. E graças a estas perspectivas excepcionais, a agricultura mineira, embora quase exclusivamente de subsistência – as únicas exceções são os casos já assinalados do algodão em Minas Novas e do tabaco no Sul –, adquire um nível bem mais elevado que o das demais regiões similares da colônia. E é aí que encontramos as principais daquelas poucas exceções acima lembradas, de grandes propriedades, fazendas, ocupadas unicamente com a produção de gêneros de consumo interno.

Outras áreas particulares em que a agricultura de subsistência encontra condições propícias é ao longo das grandes

vias de comunicação, freqüentadas pelas numerosas tropas de bestas, que fazem todo o transporte por terra na colônia, e pelas boiadas que das fazendas do interior demandam os mercados do litoral. Sobretudo as primeiras, que no sentido que nos interessa aqui mais se destacam: é preciso abastecer estas tropas durante a sua viagem, alimentar os condutores e os animais. Não se julgue que este trânsito é pequeno, e quando forem analisadas as comunicações e transportes da colônia, procurarei dar uma idéia dele. Por ora, basta-nos adiantar que é largamente suficiente para provocar o aparecimento, sobretudo nas grandes vias que articulam Minas Gerais, Goiás, São Paulo e Rio de Janeiro entre si, de uma atividade rural que não é insignificante. O consumo de milho pelas bestas, em particular, é tão volumoso e constitui negócio de tal modo lucrativo para os fornecedores, que estes, para atrair os viajantes, não só lhes põem à disposição *ranchos* onde pousem na jornada, mas dão ainda mantimentos gratuitos para o pessoal das tropas e pasto para os animais⁸. As boiadas também contribuem, embora em menores proporções, para o povoamento e uma certa atividade agrícola em zonas que de outra forma teriam sido desprezadas. A este respeito, já citei o autor anônimo do *Roteiro do Maranhão*, que se refere ao assunto.

O papel secundário a que o sistema econômico do país, absorvido pela grande lavoura, vota a agricultura de subsistência, e que parece ter ficado bem caracterizado acima, cria um problema que é dos mais sérios que a população colonial teve de enfrentar. Refiro-me ao abastecimento dos núcleos de povoamento mais denso, onde a insuficiência alimentar se tornou quase sempre a regra. Excetua-se tão-somente o Rio de Janeiro, pelas circunstâncias acima referidas, e que parece nunca ter sofrido neste terreno como as demais grandes cidades da colônia. Nestas outras, sobretudo na Bahia e em Pernambuco, há um verdadeiro estado crônico de carestia e crise alimentar que freqüentemente se tornam em fome declarada e generalizada. Isto ocorre sobretudo nos momentos de alta de preços dos produtos da grande lavoura, quando as atividades e atenções se voltam inteiramente para ela e as culturas alimentares são desleixadas e abandonadas. Situação paradoxal, porque é a miséria e a fome a ombrearem com a prosperidade daqueles preços elevados.

Desde longa data, a legislação da colônia se preocupava com o mal e tentara obstá-lo⁹. O alvará de 25 de fevereiro de 1688 mandava que os lavradores de cana plantassem pelo menos 500 covas de mandioca para cada escravo de serviço; o de 27 de

fevereiro de 1701, que os donos de embarcações ocupadas no tráfico africano tivessem roças próprias para plantar mandioca, suficiente para suas tripulações e para os escravos transportados. Ambas as leis foram reforçadas pela Previsão Régia de 28 de abril de 1767¹⁰. Mais tarde, começou-se a incluir nas sesmarias concedidas a cláusula de plantar um certo número de covas desde o primeiro ano da ocupação¹¹. Outra disposição legal mandava que ninguém pudesse ser lavrador de cana sem ter para mais de 7 escravos próprios.

Não parece contudo que a insistência e as várias medidas adotadas tivessem resultado apreciável. Todos procuravam furtar-se ao seu cumprimento, e pode-se imaginar como seriam inócuas quando os lavradores tinham diante de si as perspectivas de altos preços do açúcar, e gordos negócios em vista. Vilhena, que habitou a Bahia num daqueles bons momentos, últimos anos do séc. XVIII, não encontra palavras para deplorar a desobediência geral na matéria, e adverte contra os perigos iminentes que já se percebiam na má qualidade e preços excessivos dos gêneros¹². A precaução que se tomara então fora de proibir a exportação de gêneros alimentares para fora da capitania. Prejudicado maior foi Pernambuco, que dependia dela.

Escusado dizer que estas determinações legais eram acicamente combatidas. A elas se atribuíam toda sorte de malefícios, e embora praticamente inoperantes, como vimos, consideravam-se responsáveis por boa parte das dificuldades dos lavradores. No conhecido inquérito mandado proceder na Bahia em 1807 pelo governador Conde da Ponte, os consultados, pessoas de destaque na administração, agricultura e comércio, vêm todos fulminar seus raios contra o que os privava, ou procurava privá-los dos bons proveitos que direta ou indiretamente auferiam da cana. E tão absurdas achavam as medidas, que um deles, o notório senhor do Engenho da Ponte, Manuel Ferreira da Câmara, não hesita em lançar-lhes seu formal desafio: "Não planto hum só pé de mandioca para não cahir no absurdo de renunciar á melhor cultura do paiz pela pior que nelle ha..."¹³. Mas nenhum deles se lembrou de discutir o verdadeiro problema: a fome que periodicamente afligia o Recôncavo. Por que se lembrariam dela, quando os largos proventos que tiravam do açúcar lhes davam de sobra para pagar os preços, que para eles não eram altos, dos gêneros que consumiam?

Pernambuco parece ter sido dos mais atingidos pela escassez de alimentos. Além da reduzida produção local, bem

menor que a da Bahia, agrava-se a situação pela concorrência das secas periódicas que flagelam o sertão, quando as populações famintas do interior refluem para o litoral em busca de alívio. Assim na Grande Seca de 1793, quando a mortandade foi grande, e a Bahia teve de socorrer os flagelados com fortes remessas extraordinárias de víveres¹⁴. Pernambuco, apesar de menos povoado que a Bahia, dependia muito mais que esta do abastecimento exterior; na exportação de gêneros do Rio de Janeiro, figura com volume cerca de duas vezes maior¹⁵.

No Maranhão a situação é a mesma. As fomes são frequentes, o algodão absorve todas as atividades e ninguém cuida de culturas alimentares. Isto se dá não somente na capital, mas em todo Itapicuru, a grande zona algodoeira¹⁶. Martius observará que em São Luís ocorria por vezes falta tão absoluta de gêneros, que os habitantes tinham de se contentar com o arroz para escapar à fome¹⁷. Felizmente para a capitania havia este mantimento, que abundava graças ao fato de ser exportável. Como se vê, até a alimentação de seus habitantes é no Brasil colônia função subsidiária da exportação.

Vejamos contudo, para terminar, a distribuição por espécies das culturas alimentares do país. Não será preciso lembrar que em área e volume, o primeiro e incontestado lugar cabe à mandioca, o "pão da terra". Já observei acima que ela é aqui um acompanhamento necessário do Homem. Pelas qualidades nutritivas da farinha, adaptabilidade da sua cultura a qualquer terreno e excepcional rusticidade, a mandioca, introduzida pela tradição indígena, foi universalmente adotada pela colonização como gênero básico de alimentação; e assim se perpetuou até nossos dias¹⁸. É certamente a maior contribuição que nos trouxe a cultura indígena. Contudo, apesar desta universalidade, pode-se observar nas diferentes regiões do país uma certa variabilidade no grau de sua difusão. Assim no Sul, o milho leva-lhe a palma. Capistrano, observando esta maior predominância do milho na alimentação meridional, considera o emprego deste cereal como traço cultural que indica a influência paulista do Sul. E ligando o consumo habitual do milho ao *monjolo* que se usa na pilação, associa-o aos lugares de águas correntes que acionam aquele aparelho. Nos sertões do Norte, onde a água é escassa, o *mun-guzá*, que corresponde à canjica de milho paulista, só se usava nas casas-grandes, com escravos para a pilação¹⁹. Esta associação de Capistrano é sumamente interessante; mas é preciso considerar outros fatores que contribuem para a maior difusão

relativa do milho e da mandioca; outras condições naturais que não a simples frequência da água corrente; possivelmente elementos étnicos; também o maior emprego, nas montanhosas regiões do Sul, de bestas de carga cuja alimentação essencial é o milho²⁰. O certo é que enquanto no Norte domina incontestavelmente a mandioca, vindo o milho somente muito depois, no Sul a situação é inversa. Martius, referindo-se a São Paulo, chega a afirmar com algum exagero que a mandioca é aí raramente cultivada, "porque é tida como pouco saudável"; e acrescenta que nas capitanias do Norte se faz a mesma opinião do fubá, a farinha do milho²¹.

Podemos grosseiramente traçar o limite entre as áreas respectivas da mandioca e do milho pelas fronteiras da Bahia e de Minas Gerais. Nesta, o último já domina. Enumerando os gêneros que aí se consomem, o autor anônimo das *Considerações sobre as duas classes de povoadores de Minas Gerais*, que se atribuem a Vieira Couto, se refere unicamente ao milho, ao feijão e "alguns efeitos dos engenhos de cana". Saint-Hilaire, nas suas longas peregrinações por esta capitania que percorreu inteiramente, observa também a frequência muito maior do milho. No Norte, pelo contrário, este cereal é pouco cultivado. Fazendo a relação das produções de Pernambuco e das capitanias anexas, a *Idéia da população*, etc., escrita no governo de José César de Meneses, e já citada acima, só se refere ao milho num único ponto, na freguesia de São Lourenço da Mata. No Pará, a alimentação se compõe, além do peixe, de um pouco de arroz e de carne-seca, exclusivamente da mandioca; aliás na sua mais indigesta forma, a farinha-d'água²². É interessante notar que, no Norte, o milho parece estar associado ao algodão; é ele, com o feijão, segundo Koster, o principal alimento dos escravos ños algodoados de Pernambuco²³; e Martius observa a mesma coisa no Maranhão²⁴. Aliás, as duas culturas se dão muito bem juntas, e para elas se emprega o mesmo terreno, intercalando as plantas, como já anotei acima. Isto se dá, enquanto é com a mandioca que se entremeia a cana; são associações que talvez signifiquem alguma coisa.

Na marinha, o limite da mandioca desce mais para o sul que no interior. Parece pois que o clima é um fator importante. No litoral meridional da Bahia, o milho é tão escasso que o Desembargador Luís Tomás de Navarro, viajando por aí em 1808, encontrou até Canavieiras grandes dificuldades para a alimentação de suas bestas²⁵. Daí para o sul, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo e mesmo Santa Catarina, o milho é en-

contrado com mais frequência, mas a mandioca ainda predomina²⁶. Em São Paulo, enquanto o milho é mais abundante serra acima, a mandioca leva-lhe a palma no litoral²⁷. Em Santa Catarina, capitania exclusivamente marítima – o planalto interior ainda não se integrara propriamente nela, e vivia apartado –, a produção, consumo e exportação da mandioca são muito superiores aos do milho²⁸. Mais para o sul ela é desconhecida.

Depois da mandioca e do milho, seguem na lista dos alimentos vegetais da colônia e na de suas culturas, o feijão e o arroz. O primeiro se distribui, quase sem discriminação, por todo o país, embora pareça ser mais freqüente no Centro-Sul: Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Espírito Santo. O arroz, artigo de grande exportação no Maranhão, menos no Rio de Janeiro e Pará, cultiva-se para consumo interno em todo o litoral, do Extremo-Norte a São Paulo. Evidentemente, fator climático predominante: calor e umidade. Não se encontra mais para o sul, nem em Santa Catarina, nem no Rio Grande²⁹.

O trigo é cultivado no Sul, desde São Paulo, particularmente nos Campos Gerais, hoje Estado do Paraná, até o Rio Grande. Neste sobretudo, onde constitui o principal gênero de alimentação vegetal, e donde se exporta em regular quantidade para outras capitanias³⁰. O mesmo se passa em Santa Catarina³¹. Cultiva-se também o trigo, em pequena quantidade, nalguns distritos de Minas Gerais – Guanhães, Serro, Peçanha, Serra da Piedade, próximo a Sabará³²; e em Jacobina, na Bahia, donde se exporta farinha para a capital³³.

As demais culturas alimentares não merecem atenção. Hortaliças são excepcionais. Mesmo nos grandes centros, consomem-se pouco e só os abastados se dão a este luxo. Com as frutas, ocorre mais ou menos a mesma coisa. Pomares, e menos freqüentemente hortas, aparecem às vezes nos grandes domínios, os engenhos do Nordeste e as fazendas do Sul, como culturas suntuárias de seus proprietários. Nas capitanias meridionais, sobretudo no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina, encontram-se mais freqüentemente as hortaliças. Destaquemos a cebola, que se cultivava bastante nestas regiões e se exporta em regular quantidade. Influência com certeza do ilhéu.

Notas

1. Das 4.345 pipas de aguardente exportadas do Rio de Janeiro em 1796, 2.841 foram empregadas neste tráfico. *Produtos exportados do Rio de Janeiro*. Note-se que há nesta capitania regiões especializadas na produção de aguardente, e onde o açúcar passa a um segundo plano, como em Parati.

2. Koster, *Voyage*, II, 270 e 291.

3. Luccock, *Notes*, 295 e segs.

4. *Cartas econômico-políticas*, 29.

5. Em Cairu, Vilhena assinala moradores de sangue ilustre – Meneses, Barretos, Castros, Lacerdas etc., mas inteiramente degenerados. *Recopilação*, 517.

6. Descrevem-nas Saint-Hilaire e Luccock, que por aí passaram.

7. Veja-se a este respeito, em particular, a *Memória* de José Vieira Couto, bem como as considerações sobre o assunto do autor anônimo do citado *Roteiro do Maranhão*.

8. Observações desta natureza são correntemente feitas pelos viajantes que nos deixaram seus diários, como Martius, Saint-Hilaire e outros. Veja-se em particular este último, *Segunda viagem a Minas Gerais*, 200.

9. Já os holandeses, na época da ocupação de Pernambuco, tinham enfrentando o problema e procurado resolvê-lo com medidas coercivas do plantio de gêneros alimentares. Watjen, *Das holländische kolonialreich in Brasilien*, 283.

10. Vilhena, *Recopilação*, 151, e Brito, *Cartas econômico-políticas*, 28.

11. Isto se fez na Bahia, a partir de 1788. *Memória sobre as sesmarias da Bahia* (fragmento), 387.

12. *Recopilação*, 159, etc.

13. *Cartas econômico-políticas* – Protesto contra medidas restritivas da exportação de gêneros alimentares é do desembargador presidente da Mesa de Inspeção do Rio de Janeiro, José Feliciano da Rocha Gameiro. Carta de 28 de abril de 1798 in *Correspondência de várias autoridades*, 280.

14. Vilhena, *Recopilação*, 159.

15. *Produtos exportados do Rio de Janeiro*.

16. Francisco de Paula Ribeiro, *Roteiro de viagem*, 51, e *Descrição do território dos Pastos Bons*, 55.

17. *Viagem*, II, 273.

18. Notemos aqui que o termo *mandioca* se aplica propriamente à parte tuberosa das raízes da *maniva*, que é o verdadeiro nome da planta. A este respeito, veja-se o *Dicionário de Botânica Brasileira*, de Joaquim Almeida Pinto.

19. *Capítulos de história colonial*, 218 e 283.

20. No Norte, o animal de carga mais usado é o cavalo; e a ração clássica deste é lá, segundo Gilberto Freyre, o melaço ou mel-de-furo. *Nordeste*, 97. A pequena difusão do milho no Norte se poderá atribuir talvez a condições naturais adversas à sua cultura. Referindo-se à época atual, o Sr. Gregório Bondar, consultor do Instituto de Fomento da Bahia, descreve neste Estado os efeitos devastadores do *caruncho* dos cereais, o que só poderia ser obstado pelo expurgo. No Sul, pelo contrário, graças ao clima, o *caruncho* é muito pouco freqüente. Veja-se o interessante artigo daquele agrônomo, publicado em *O Estado de São Paulo* de 23 de fevereiro de 1941: "O êxodo da população nordestina do Brasil e o *caruncho* dos cereais".

21. *Travels*, Book II, 18.

22. Martius, *Viagem*, II, 15. É o que se denomina localmente, do nome indígena, *farinha puba*, que se obtém macerando a raiz na água e deixando-a sofrer princípio de fermentação, quando perde o veneno. Lava-se depois e, uma vez seca, é consumida sob várias formas

23. *Voyages*, II, 291.

24. *Viagem* II, 548.

25. *Itinerário*.

26. Embora Brás da Costa Rubin afirme que no Espírito Santo o milho é a parte principal da alimentação tanto do Homem como dos animais (*Memória*, 310), temos razões para suspeitar de um engano. A asserção vai de encontro a todas as demais informações que possuímos da capitania e que são bastante numerosas

27. Martius publica (*Travels*, Book II, 35) o quadro da exportação de São Paulo em 1807: por terra, vindo portanto do planalto, exporta-se muito milho, e nenhuma mandioca; por mar, a situação é inversa.

28. Dados de 1810, publicados no *Patriota*, n.º 3, de março de 1813, pág. 98.

29. Notemos que os maiores produtores de arroz são hoje no país Minas Gerais, Rio Grande do Sul e São Paulo. Este último, não mais no litoral, mas sobretudo no planalto, o vale facilmente irrigável do Paraíba. O contraste com o passado colonial é neste caso frisante. Antes fosse assim em tudo...

30. Veja-se o quadro de exportação do Rio Grande do Sul, de 1790 a 1792, numa carta do governador Rafael Pinto Bandeira. *Correspondência de várias autoridades*, 266.

31. *Patriota*, n.º 3 de março 1813.

32. Saint-Hilaire, *Voyage dans les provinces de Rio de Janeiro*, I, 391 e 416; II, 270.

33. Southey, *History*, III, 796 e 803.

Não fosse por consideração de simples ordem na exposição, deveria ter-me ocupado da mineração logo depois da grande lavoura. É que participa do mesmo caráter econômico desta última e pertence à mesma categoria. Ambas se destinam à exploração de produtos que têm por objeto unicamente a exportação, em função da qual se organiza e mantém a exploração; são atividades que se desenvolvem à margem das necessidades próprias da sociedade brasileira. Donde seu caráter precário no que diz respeito aos interesses fundamentais desta última, sua impropriedade como base econômica e de vida para a coletividade humana que nelas se apóia. Já vimos isto em relação à grande lavoura, que entre outros efeitos até impediu que a agricultura resolvesse o mais elementar problema da população brasileira, e que é o da sua subsistência alimentar. Iremos encontrar coisa semelhante na mineração.

No alvorecer do séc. XIX, a indústria mineradora do Brasil, que se iniciara sob tão brilhantes auspícios e absorvera durante cem anos o melhor das atenções e atividades do país, já tocava sua ruína final. Os prenúncios desta já se faziam aliás sentir para os observadores menos cegos pela cobiça, desde longa data. De meados do séc. XVIII em diante, a mineração não fizera mais que declinar; o seu apogeu deve ser fixado naquele momento, quando se chega ao máximo da produtividade das minas e interrompem-se as descobertas sucessivas que iam mantendo uma chama que bruxuleava nalguns lugares, e se apagava já em outros; quando finalmente a atividade dos mineradores se estende sobre sua maior área de expansão.

As causas da decadência que se segue não são difíceis de precisar. Aliam-se aí fatores naturais, que são as características

peculiares das jazidas auríferas do território brasileiro, com outros mais profundos, econômicos e sociais. Sabe-se que o ouro explorado no Brasil proveio sobretudo de depósitos aluvionais recentes. As rochas matrizes são entre nós de pequeno vulto e pobres em teor metálico¹. Exploraram-se inicialmente só aqueles depósitos²: passou-se em sucessão, e na medida em que se foram respectivamente esgotando, dos depósitos mais recentes e superficiais, os *vieiros*, contidos no leito dos rios – cujas areias ou cascalhos eram às vezes tão ricos que dispensavam até a batéia, catando-se à mão as pepitas de ouro – aos mais antigos e por isso mais profundos: os *tabuleiros*, na margem contígua; as *grupiarias*, já a meia encosta. Até aí, os problemas foram mais ou menos facilmente resolvidos. Com maior ou menor trabalho, e com seus rudimentares processos e instrumentos, conseguiram os mineiros pôr a descoberto as ricas aluviões com seu cascalho facilmente lavrável que se escondia debaixo de camadas pouco espessas. Mas quando se teve de atacar as rochas matrizes, a situação mudou de figura. Nos seus afloramentos superficiais, e onde os *vieiros* eram contidos em rochas friáveis e sem consistência (*podres*, como se denominavam estas rochas semidecompostas), ainda era fácil trabalhar; o mesmo não se dá nas rochas sãs, cuja dureza – trata-se sempre de quartzos, pirites, itabiritos e outras rochas extremamente compactas – tornava-se obstáculo invencível à técnica rudimentar dos mineradores da colônia³. Além disto, os *vieiros* se aprofundavam cada vez mais na terra⁴. A falta de recursos técnicos e materiais foi por isso, à medida que prosseguiram as escavações, tornando difícil, até afinal impossível, a exploração destas camadas que se aprofundavam no solo. Os instrumentos usados, a rotina dos processos, a ignorância completa dos mineradores em tudo quanto dizia respeito ao seu ofício, salvo os conhecimentos empíricos adquiridos pela experiência e que se reduziam a umas poucas medidas, sempre as mesmas, impossibilitaram, num momento dado e em cada caso, a continuação da exploração. É unicamente devido à larga área em que se disseminava o ouro brasileiro que foi possível mantê-la, e a princípio com grande sucesso graças ao teor elevado das aluviões superficiais em certos distritos, por todo um século. E assim, passando sucessivamente de um para outro lugar, e embora arranhando apenas a superfície do solo, houve em que se ocupar durante tão largo período⁵.

A indústria mineradora no Brasil nunca foi além, na verdade, desta aventura passageira que mal tocava um ponto para aban-

doná-lo logo em seguida e passar adiante. E é esta a causa principal por que, apesar da riqueza relativamente avultada que produziu, drenada aliás toda para fora do país, deixou tão poucos vestígios, a não ser a prodigiosa destruição de recursos naturais que semeou pelos distritos mineradores, e que ainda hoje fere a vista do observador; e também este aspecto geral de ruína que em princípio do século passado Saint-Hilaire notava consternado, e que não se apagou ainda de todo em nossos dias.

Chega-se assim, no alvorecer do séc. XIX, a um momento em que já se tinham esgotado praticamente todos estes depósitos de superfície na vasta área em que ocorreram. A mineração sofre então o seu colapso final. Nada se acumulara na fase mais próspera para fazer face à eventualidade. Os recursos necessários para restaurar a mineração nas novas bases que a situação impunha se tinham volatizado, através do oneroso sistema fiscal vigente, no fausto caricaturesco da corte de um D. João V e na dispendiosa e ineficiente administração portuguesa; as migalhas que sobravam desta orgia financeira se foram também na dissipação imprevidente dos mineradores. A ignorância, a rotina, a incapacidade de organização nesta sociedade caótica que se instalara nas minas, e cuja constituição não fora condicionada por outro critério que dar quintos a um rei esbanjador e à sua corte de parasitas, e nos restos satisfazer o apetite imoderado de aventureiros, davam-se a mão para completar o desastre. Nada mais era possível fazer, só com recursos locais, para reerguer a indústria da mineração no Brasil; serão estrangeiros, em particular ingleses, aos quais se permite o estabelecimento nas minas em 1824, que vão recolher o triste espólio da aventura passada, e infundir um novo embora leve alento na indústria brasileira da mineração. Antes de sua vinda, a odisséia de um Eschwege, procurando ensinar, difundir conhecimentos e noções científicas rudimentares que havia séculos se conheciam na Europa; apelando para a inteligência e bom-senso dos mineradores; batendo desesperadamente às portas de uma administração pública emperrada e inepta para alcançar medidas legais eficientes; tudo isto para ver baldados seus esforços de uma atividade incansável que se prolongou por onze anos (de 1810 a 1821), é bem o retrato da época.

Façamos um balanço rápido do que sobrava da mineração. Explorava-se ainda o ouro, últimos espasmos da agonia, nas quatro capitâneas centrais. Minas Gerais, em primeiro e principal lugar; Goiás, Mato Grosso, e muito pouco na Bahia, em

seguida⁶. O mais era desprezível; em São Paulo, o que se pode considerar mineração desaparecera fazia um século; no Espírito Santo já nada restava, fazia muito, das minas do Castelo, no Itapemirim⁷; o mesmo mais ou menos no Rio de Janeiro, com os sertões de Macacu⁸; a fracassada mineração dos Cariris Novos (Ceará), já se fora para sempre⁹. Não preciso tampouco estender-me sobre as novas tentativas que se levaram a efeito em princípio do século passado, como no Rio Grande do Sul, porque são de expressão mínima¹⁰.

Em Mato Grosso, embora ainda fosse a mineração a única fonte de produção e riqueza da capitania, muito pouco sobrava do passado. Lavrava-se algum ouro nas antigas minas das cercanias de Cuiabá e Vila Bela (Mato Grosso), bem como no Alto Paraguai, cujas jazidas, vedadas desde 1746 porque aí se descobriram diamantes, assim se conservaram apesar dos insistentes e sempre renovados pedidos dos habitantes da capitania, até 1805, quando são afinal franqueadas e repartidas as datas pelo Governador Abreu e Meneses¹¹. As minas do Alto Paraguai, reserva que o acanhado espírito da administração por acaso conservou até o séc. XIX, reanimaram um pouco a mineração decadente da capitania; em 1828 – não temos dados para antes – trabalhavam ainda nestas minas cerca de 3.000 escravos, segundo avaliações D'Alincourt¹². Em Vila Bela, eles não passavam na mesma ocasião de 400, e em Cuiabá havia apenas escassos faiscadores.

Em Goiás, a situação não é melhor. O estado de profunda decomposição econômica e social em que se achava a capitania, cuja riqueza única era o ouro, já foi referido anteriormente¹³. Distribuía-se aí a exploração do ouro nas duas regiões em que se divide a capitania: Sul e Norte. Na primeira, concentram-se as lavras nas altas cabeceiras do Tocantins e Araguaia de um lado, e nas dos afluentes da margem direita do Parnaíba do outro deste divisor de águas que atravessa a capitania de leste a oeste, e onde estava fixada, como ainda hoje está, a maior parte da sua população. Também neste setor de Goiás começam-se a lavar novas minas em princípios do século passado, revigorando, embora pelo lapso de um relâmpago, a mineração da capitania. Trata-se das minas de Anicuns, descobertas em 1809¹⁴; bem como das explorações dos rios Claro e Pilões, vedados desde o governo de Gomes Freire de Andrade, quando Goiás ainda dependia de Minas Gerais, pelo sempre recorrente motivo da descoberta de diamantes¹⁵.

Na repartição do Norte, onde aliás sempre fora de pequena monta, a mineração se reduzia à mais simples expressão. Afirma Cunha Matos que aí “o trabalho da mineração é de tão pouca conta no dia de hoje, que se pode dizer que não se trabalha, mas só se arranha a terra em alguns lugares”. São José, Santa Rita, Cachoeira e Conceição eram os distritos em que ainda sobrava alguma atividade.

É somente em Minas Gerais que a extração do ouro conserva alguma importância; relativa, bem entendido, ao que se passa nas demais capitanias, porque a decadência aí também é profunda. Possuímos para esta circunscrição dados estatísticos pormenorizados coligidos por Eschwege e relativos a 1814. Segundo os quadros por ele publicados no *Pluto Brasiliensis*, havia em Minas Gerais 555 lavras, em que trabalhavam 6.662 pessoas, sendo 6.493 escravos; havia mais 57.47 *faiscadores* – mineiros que trabalham individualmente, dos quais 1.871 são escravos. A produção total de ouro fora naquele ano de 228.449 oitavas (cerca de 800 quilos)¹⁶. A distribuição das explorações ainda corresponde grosseiramente, em princípios do século passado, ao que fora anteriormente, e que vimos ao tratar do povoamento da capitania. Embora muito reduzida em toda parte, sobretudo nas zonas marginais – Minas Novas, Sul de Minas e Paracatu –, ela ainda se mantinha em todos ou quase todos os antigos distritos.

Ao contrário do que se dá na agricultura e em outras atividades da colônia, a mineração foi submetida desde o início a um regime especial que minuciosa e rigorosamente a disciplina. As primeiras notícias seguras de ouro na colônia são dos últimos anos no séc. XVI: tratava-se desta insignificante mineração em São Paulo que nunca foi seriamente por diante. E já em 1603 aparece a primeira legislação sobre o assunto, contida na Carta Régia de 15 de agosto daquele ano. Os princípios fundamentais que prevaleceriam, apesar das modificações posteriores, estão aí consagrados: estabelece-se a livre exploração e a coroa reserva-se o quinto de todo ouro extraído. Quando em fins do séc. XVII se fazem as grandes descobertas no território que haveria de constituir a capitania de Minas Gerais, a antiga lei é substituída pelo *Regimento dos superintendentes, guardas-mores e oficiais deputados para as minas de ouro*, datado em 19 de abril de 1702¹⁷. Este regimento, com algumas modificações posteriores que não lhe alteraram a feição essencial, se manteria até o Império¹⁸.

Não é aqui o lugar próprio para me estender sobre a legislação de minas do Brasil colonial. Um estudo crítico admirável que parte de uma autoridade duplamente competente pelos seus grandes conhecimentos científicos na matéria e pela sua qualidade de delegado oficial do governo para se ocupar do assunto, encontra-se no *Plutus Brasiliensis* de Eschwege. Mais recentemente, embora resumido e com outros objetivos que não interessam diretamente o historiador, no grande trabalho de Calógeras, *As minas do Brasil*. Limitar-me-ei por isso a indicar as suas linhas gerais para dar uma idéia do sistema de exploração em vigor até o Império.

As descobertas de jazidas eram obrigatoriamente manifestadas às autoridades competentes¹⁹. Estas então se transportavam ao local, faziam a demarcação dos terrenos auríferos e das "datas" – é como se chamavam os lotes distribuídos aos mineiros – que depois se repartiam entre os presentes; quem quisesse podia comparecer, mas não se permitia representação de terceiros. O descobridor tinha direito de escolher, em primeiro lugar, sua data; a Fazenda Real separava em seguida uma para si, vendendo-a depois em hasta pública. Repartiam-se as demais por sorte, cabendo a cada contemplado uma área proporcional ao número de escravos com que se apresentasse: 232 braças para cada um até um máximo de 30 braças²⁰. Quando sobravam terras auríferas não aquinhoadas, fazia-se uma distribuição suplementar; quando pelo contrário o número de requerentes era excessivo, reduzia-se a área das datas em proporção.

Entregues as datas aos contemplados, deviam eles começar a exploração no prazo de 40 dias, sob pena de devolução. Transações com as datas não eram permitidas, e só se autorizava a venda na hipótese devidamente comprovada da perda de todos os escravos. Neste caso, o minerador só podia receber nova data quando provasse que adquirira outros trabalhadores. Mas isto, para a mesma pessoa, só uma vez, pois da segunda que vendesse sua data, perdia definitivamente o direito de receber outra.

Para executar o Regimento, cobrar o quinto, superintender todo o serviço da mineração e resolver os pleitos entre os mineiros, bem como destes com terceiros, em questões atinentes à mineração²¹, criou-se um organismo administrativo especial: a *Intendência de Minas*. Em cada capitania em que houve extração de ouro, organizou-se uma Intendência que nas suas atribuições independia completamente das demais autoridades coloniais: só prestava contas e obediência ao governo

da metrópole. Compunha-se a Intendência de um *superintendente*, conhecido vulgarmente como *intendente*, a quem cabia a direção geral do serviço, e de um *guarda-mor*, que é quem fazia a repartição das datas e fiscalizava, nas minas, a observância do regimento. O guarda-mor podia-se fazer substituir em lugares "afastados" – é o que dispunha a lei, embora isto servisse para não poucos abusos que veremos noutra lugar – por *guardas-menores* que ele próprio nomeava. Seguiam-se naturalmente escrivão e outros oficiais auxiliares.

Subordinava-se à Intendência a *Casa de Fundição*, onde se recolhia obrigatoriamente todo ouro extraído, e onde, depois de fundido, ensaiado, *quintado* (isto é, deduzido do quinto da coroa), e reduzido a barras cunhadas, era devolvido ao portador acompanhado de um certificado de origem que provava o cumprimento das formalidades legais e com que deviam circular as barras. Só então podia o ouro correr livremente e ser expedido para fora da capitania²².

Pela enumeração das atribuições que competiam à Intendência, vê-se logo o hibridismo de suas funções e os inconvenientes que resultavam do sistema. Trata-se de um órgão ao mesmo tempo administrativo, a quem incumbe a polícia da mineração; judiciário, como tribunal de primeira e última instância nas pendências relativas às suas atribuições; fiscal, como arrecadador do quinto. Era também, ou devia sê-lo pelo menos, um órgão técnico de orientação e fomento da produção. Já sem contar os conflitos de jurisdição e competência com outras autoridades em que a Intendência se via constantemente envolvida, a multiplicidade de suas funções e falta de especialização tinham de fatalmente resultar no prejuízo de umas em benefício de outras²³. E foi o que se deu. As Intendências não exerceram efetivamente e de forma normal senão a função de cobrar o quinto e fiscalizar os descaminhos do ouro. Para isto estavam bem aparelhadas, e sempre agiram com o máximo rigor. Mas é só: no mais, pouco ou nada faziam. Seus funcionários, bacharéis e burocratas inteiramente alheios a assuntos de mineração, não deram nunca um passo no sentido de promover melhorias, tentar o aperfeiçoamento dos processos empregados na extração do ouro; ajudar, por pouco que fosse, a indústria confiada à sua guarda ou às pessoas nela ocupadas. Nem para a regularização da propriedade das jazidas ela foi capaz de agir com eficiência: a balbúrdia nesta matéria sempre foi a mais completa possível. E enquanto pleitos e disputas intermináveis

se arrastavam em suas demoradas e burocráticas instâncias, não raro dava-se o caso de lavras abandonadas à espera da solução. Os guardas-mores, cujas funções eram tão importantes e delicadas, nada faziam em regra, e seus títulos acabaram por se tornar simplesmente honoríficos, em muitos casos até hereditários, acompanhados sempre da gorda remuneração que dava a venda de nomeações de guardas-menores.

Na realidade, nada interessava senão o quinto: que fosse pago, por bem ou à força; tudo mais não tinha importância. Os mineiros que se arranjassem lá como fosse possível; porque em caso contrário havia as derramas, os confiscos, as masmorras do Limoeiro ou as deportações para a costa da África. Mas com derramas e tudo o quinto foi minguando; e durante meio século em que seu rendimento baixou em Minas Gerais²⁴ de 118 arrobas em 1754, máximo percebido, para 35 ^{arrobas}anos²⁵, exatamente cinquenta anos depois, não ocorreu sequer uma só vez à administração outra explicação que a fraude. Onde as violências que todos conhecem. Afinal, quando a indústria mineradora da colônia já era uma ruína, e sob seus escombros gemia uma população empobrecida cuja miséria flagrante não podia mais iludir ninguém, nem a miopia da administração, nem a inconsciência do ganancioso fisco, veio a reforma. Em 1803 tenta-se introduzir na gestão da matéria um pouco de competência, os abusos mais escandalosos foram apurados, até o quinto se reduziu ao décimo. Mas já se chegara a um tal ponto de degradação que tudo se tornava inútil. Não foi possível corrigir os abusos e nem ao menos se encontraram pessoas capazes de introduzir as reformas. Não se encontraram ou não foi possível vencer a resistência passiva de uma burocracia comodamente refestelada em seus privilégios, e fazendo-se de mau entendedor a quaisquer projetos que viessem ameaçar-lhe as posições. Cinco anos apenas depois de promulgado, e quando ainda nem se ensaiara executá-lo, o alvará de 1803 é revogado, e tudo ficou como dantes²⁵.

É isto que vai pela alta administração da indústria mineradora. Vejamos um outro aspecto mais modesto dela: como se organiza e funciona a exploração das jazidas. Encontramos aí dois tipos de organização: o primeiro é o das *lavras*, que se emprega nas jazidas de certa importância. As lavras são estabelecimentos fixos que dispõem de algum aparelhamento, e onde sob direção única e trabalhando em conjunto, reúnem-se vários trabalhadores cujo número pode ir desde uns poucos até várias dezenas²⁶. A este sistema, que corresponde ao período áureo da mineração,

quando ainda havia grandes recursos e produção abundante, tornando possível empresas em larga escala e obras de vulto, opõe-se a pequena extração realizada por indivíduos isolados que não empregam senão a *batéia*, o *carumbê* e umas poucas ferramentas. Em regra não se fixam num ponto determinado, como na lavra: são móveis e nômades, indo catar o ouro indiferentemente neste ou naquele lugar não ocupado por outro. Reúnem-se às vezes em grande número num mesmo ponto franqueado a todos, como se dá em alguns distritos de Vila Rica; porém cada qual trabalha por si e isoladamente. Parte é livre, fisciando por conta própria; outros são escravos, aos quais os senhores fixam uma certa medida de ouro que devem entregar, guardando o excesso que serve para sua manutenção e para redimir-se da servidão se são bastante felizes nos seus achados²⁷.

Em maior ou menor proporção, a fiscoação sempre existiu na indústria aurífera da colônia. Quando o ouro se concentra nas próprias areias do rio, ou mesmo no cascalho²⁸, não sendo o rio muito volumoso, casos em que se dispensa trazer de grandes distâncias a água empregada na lavagem, ou desviar o curso; e quando o teor do metal é muito baixo para pagar instalações de vulto ou mão-de-obra numerosa, o trabalho do fiscador é tão produtivo como o da lavra, e a extração não paga aparelhamentos dispendiosos. O número de fiscadores tende por isso a crescer com o esgotamento das jazidas. O mesmo se dá quando começam a faltar recursos para aqueles aparelhamentos ou para reunir um número avultado de trabalhadores e instalar uma lavra de grandes proporções. Aparece então o fiscador. Quando este avulta, portanto, é sinal de decadência da mineração. Grande parte da população aparece dedicando-se exclusivamente a esta atividade precária, "fiscando" o seu sustento de cada dia nos lugares impróprios para trabalhos em grande escala, ou abandonados por falta de recursos de seus antigos exploradores. Aqueles que ainda dispõem de algum escravo, mandam-no por eles efetuar o trabalho e esperam comodamente em casa o seu produto.

Citei acima os dados da produção global do ouro, em Minas Gerais, nos primeiros anos do século passado. Temos também os relativos à sua distribuição pelas duas categorias de mineiros: lavras e fiscadores, respectivamente 113.127 oitavas e 115.321. Esta proporção, favorável aos últimos, é um dos sintomas característicos do estado em que se encontrava a indústria. Isto em Minas Gerais, que é das capitânicas produtoras de ouro a que conservava o nível mais elevado. Em Goiás e Mato Grosso, quase

já não existiam lavras organizadas, e praticamente toda a extração está em mãos de pobres fiscoiros.

Diante da falta de recursos individuais com que lutavam os mineradores empobrecidos, e as grandes obras necessárias ao prosseguimento da mineração, cogitou-se em alguns raros casos de associar esforços e organizar companhias. Mas isto, que parece evidente e deveria ter sido tentado desde o início²⁹, só veio muito tarde e em proporções insignificantes. As tentativas para a organização de companhias datam do último quartel do séc. XVIII, muito tímidas embora. Sabemos assim, pela correspondência do Gov. de Goiás, Luís da Cunha Meneses, que este tentara organizar uma associação, para a qual deveriam ingressar proprietários que reunissem um total de 400 a 450 escravos, e que empreenderia o desvio do rio Maranhão, formador do Tocantins, cujas aluviões eram tidas como muito ricas³⁰. Mas, companhia que chegasse a se organizar e que funcionasse, só veio muito mais tarde. Foi a da exploração das minas dos Anicuns, também em Goiás e descobertas em 1809. O então Governador, D. Francisco de Assis Mascarenhas, futuro Conde da Palma, foi o seu promotor; os acionistas deviam entrar com 12 escravos cada um, a sociedade seria gerida por um diretor e um imediato da administração, que foram respectivamente o superintendente das minas e o guarda-mor; escolhas feitas aliás pelo governador, o que mostra o caráter oficial do empreendimento, e a falta de iniciativa particular³¹. Um pormenor interessante: os estatutos admitiam expressamente o engajamento de assalariados livres. Esta companhia, embora iniciasse suas atividades, não teve muito sucesso: depois de 1812 já não pôde mais se manter, e é dissolvida pelo Gov. Fernando Delgado de Castilho³².

Deixei para falar em último lugar da extração de diamantes, porque o regime todo especial a que estava submetida, e o papel secundário, relativamente à do ouro, que representou na vida econômica e social da colônia, situam-na naturalmente depois daquela última. Interessa aliás muito mais, não como atividade econômica, pois sua posição neste terreno, apesar da auréola de prestígio que a cerca, é secundária, mas como uma das páginas, provavelmente a mais ilustrativa, deste triste quadro que foi a administração colonial portuguesa no Brasil.

Não entrei nos vários sistemas adotados sucessivamente pela metrópole para a regulamentação da exploração diamantífera, e que foram desde as primeiras descobertas, que se deram lá por 1729, até 1740, o da livre extração, com pagamento do quinto; da

extração por concessão privilegiada e contrato, daquele ano até 1771; finalmente, a *Real extração*, isto é, empreendida diretamente e por conta própria pela coroa, daí por diante. Estabeleceram-na o decreto de 12 de julho de 1771 e Regimento de 2 de agosto do mesmo ano, o famigerado *Livro da Capa Verde* (alusão ao exemplar que se conservava no Brasil), apuração máxima da tirania; e terror, durante meio século, de todos que direta ou indiretamente lhe tocavam. Só este último sistema, que duraria até o Império, embora mitigado depois da Independência, é que nos interessa aqui.

Notemos, antes de mais, que como os anteriores, ele só se aplica a um pequeno trecho do território de Minas Gerais, o Distrito ou a *Demarcação Diamantina*, onde hoje está a cidade deste nome, é esta a única área em que na colônia se exploraram legalmente jazidas diamantíferas. Noutros lugares, a extração era severamente proibida, medida que se adotara para reduzir a produção e manter os preços, bem como para facilitar a cobrança dos direitos da coroa e impedir o contrabando. Referi-me acima, incidentalmente, a alguns destes casos em que se vedaram distritos onde tinha sido assinalada a presença de diamantes: as minas do Alto Paraguai, em Mato Grosso, os rios Claro e Pilões em Goiás. Ninguém podia aí penetrar, fosse a que pretexto, sob penas severas. Na Bahia, cujas jazidas se descobriram em 1732, foram proibidas habitações e serviços num raio de 10 léguas ao redor dos pontos onde se achassem diamantes³³. O mesmo se deu no rio Jequitinhonha, onde se assinalaram as pedras em 1734, estabelecendo-se ao longo dele uma série de postos e destacamentos militares para impedir aí quaisquer trabalhos; eles permaneceriam até a Independência.

A área em que se tinha fixado a exploração de diamantes circundava o arraial do Tejuco, hoje cidade de Diamantina. Seus contornos tinham sido rigorosamente demarcados desde a criação da *Intendência dos diamantes*, órgão similar das Intendências do ouro, em 1734. Esta demarcação, ampliada cinco anos depois para abranger distritos vizinhos onde se tinham feito novas descobertas, vem descrita, com sua ampliação posterior, nas *Memórias do Distrito Diamantino*, de J. Felício dos Santos³⁴.

Nesta área ninguém podia estabelecer-se, nem ao menos penetrar ou sair sem autorização especial do Intendente. A vida dos seus 6.000 habitantes – é em quanto monta a população nos primeiros anos do séc. XIX – achava-se inteiramente nas mãos daquele pequeno régulo, que punha e dispunha dela a seu talante.

Não havia juízes ou tribunais, nenhuma outra autoridade superior ou paralela, e seus poderes iam até o confisco de todos os bens e decretação da pena de morte civil sem forma de processo ou recurso algum³⁵. Tudo isto unicamente para melhor fiscalizar a extração e impedir o descaminho das pedras. “Única na história, comenta Martius, esta idéia de isolar um território no qual todas as condições da vida civil de seus habitantes ficassem sujeitas à exploração de um bem da coroa”³⁶.

A extração dos diamantes era feita aí, como já afirmei, diretamente pela coroa por sua conta própria. Para isto organizara-se uma administração especial, composta de grande número de funcionários, todos submetidos inteiramente à *Junta da administração geral dos diamantes*, a que o Intendente presidia. Esta administração independia completamente de quaisquer outras autoridades da colônia, e só prestava contas diretamente ao governo metropolitano. Verdadeiro corpo estranho enquistado na colônia, o Distrito vivia isolado do resto do país, e com uma organização *sui-generis*; não havia governadores, câmaras municipais, juízes, repartições fiscais ou quaisquer outras autoridades ou órgãos administrativos. Havia apenas o Intendente e um corpo submisso de auxiliares, que eram tudo aqui ao mesmo tempo, e que se guiavam unicamente por um Regimento que lhes dava a mais ampla e ilimitada competência. Dispensam-se comentários.

Vieira Couto, incumbido pelo governo em 1798 de estudar a mineração no Brasil, nos apresenta o resultado a que levara o sistema, requintê de tirania, e verdadeira obra de insanos cegos pela cobiça. “A terra se despoeva, o comércio se estanca, uns não se atrevem a fazer girar o seu cabedal porque não sabem a hora em que se verão perdidos, ou eles próprios, ou os que lhes comprarem as fazendas. Os comerciantes do Rio de Janeiro, que fiam as suas fazendas às mãos cheias para qualquer das outras comarcas, recusam até ouvir o nome de Serro Frio³⁷; o escasso povo que resta, descontente e como estúpido, se define e a nada se abalança, enquanto mede com os olhos o lugar para onde se retire. Enfim, o despotismo frio, magro, escarnado mostrou a sua hedionda cara entre este povo, e o retrato de um pequeno bairro de Constantinopla é o que hoje oferece o Tejuco, a povoação mais linda, em outro tempo, de Minas”³⁸.

Quanto à exploração propriamente dos diamantes, sem entrar na parte técnica que não caberia aqui – e cujo descabro, desorganização e incompetência na direção se encontram descritos

na citada *Memória* de Vieira Couto –, basta acrescentar uma palavra sobre os métodos da administração. Empregavam-se escravos alugados de seus possuidores (a administração não dispunha de escravos próprios), e, em muito menor número, trabalhadores assalariados livres. Por uns e outros, pagavam-se em fins do séc. XVIII, 675 réis por semana³⁹. Os mesmos funcionários da administração podiam, em número limitado para cada um, e proporcional à categoria ocupada, ceder escravos próprios.

O monopólio da exploração dos diamantes deu ensejo ao aparecimento desta figura que se tornaria semilendária: o *garimpeiro*. Odiado e perseguido pela administração, admirado pelo povo, temido por todos, vivia o garimpeiro à margem da lei, constantemente a um passo da força ou do tiro de espingarda, invadindo as áreas proibidas para minerar nelas, desafiando não raro as autoridades a quem chegava a fazer frente de armas na mão. Andava geralmente em grupos mais ou menos numerosos em que reinava disciplina férrea sob as ordens do mais audaz e inteligente. Bandos rebeldes, inimigos da lei, eles se aproximavam naturalmente dos humildes e dos oprimidos, que protegem e defendem. Tudo isto cercou o garimpeiro de uma auréola de simpatia, de respeito, até de glória; e suas façanhas, transmitidas de geração em geração, chegaram até nós⁴⁰.

Desde princípios do séc. XIX, embora continuasse a extração de diamantes, privilégio da coroa, começam a ser franqueados os terrenos diamantíferos, mas só para a exploração do ouro neles contido. Já vimos alguns casos o do Alto Paraíba em Mato Grosso, e dos rios Claro e Pilões em Goiás. Fez-se isto para reanimar a mineração moribunda do ouro, e esperavam-se grandes proveitos e um renascimento da indústria, da lavra daqueles terrenos virgens, que no longo período em que estiveram impedidos a imaginação dos contemporâneos tecera das maiores grandezas. A realidade ficou muito aquém da expectativa, e os resultados foram poucos. Mas o franqueamento das regiões diamantíferas assestou o primeiro golpe no monopólio real e no insensato regime fiscal que se estabelecera para explorá-las. Não era evidentemente possível, como se pensou, obrigar os mineradores de ouro a desprezar as pedras preciosas por acaso encontradas, ou exigir que as entregassem às autoridades, submissa e obedientemente, por preços não só muito inferiores ao seu valor real, como eram os fixados pela administração, mas ainda que geralmente não se pagavam senão com promessas e créditos. O contrabando se tornou incontrolável, e a administração era obrigada a fechar os olhos.

Saint-Hilaire observou no rio Pilões que a extração se fazia ali publicamente; e o máximo que se pedia aos contrabandistas, acrescentava o viajante, era um pouco de descrição⁴¹. Aliás a indústria oficial já cessara praticamente pelo esgotamento das jazidas. O que sobrava de diamantes era desprezível, e não dava para outra coisa que uma miserável "faiscação".

Afinal, como reflexo das agitações que iam pelo reino e colônia, até o Distrito Diamantino, que resistira até então como um último baluarte do sistema fiscal dos diamantes, foi franqueado. Estava o monopólio oficial definitivamente condenado, e daí por diante se esfacela aos poucos e se dissolve, até que, reconhecida a situação de fato, a lei de 25 de outubro de 1882 o abole de todo. Encerrava-se o capítulo mais negro, talvez, da administração colonial portuguesa.

Notas

1. É este fato que tem sido até hoje o grande ônus da mineração do ouro no Brasil. Atualmente, a mina mais rica do país, a única exploração em larga escala existente, é o conhecido *Morro Velho*, em Nova Lima (Minas Gerais). O teor é aí de 10,4 gramas por tonelada de minério, quando o das minas consideradas em outras partes de boa produtividade, vão além do dobro desta taxa.

2. Segundo Vieira Couto, na sua *Memória sobre a capitania de Minas Gerais*, 289, exploram-se já de início algumas minas propriamente jazidas subterrâneas, como atestavam no seu tempo vestígios em Vila Rica; foram contudo abandonadas logo em seguida pelo serviço mais fácil das aluviões.

3. O processo mais aperfeiçoado que se empregava nos casos extremos consistia em romper a rocha por mudanças bruscas de temperatura: depois de aquecê-la pelo fogo, despeja-se sobre ela água fria.

4. Afirma Vieira Couto que raros eram os casos de vieiros horizontais. A maioria é perpendicular ou oblíqua, entre 60 e 80°. *Memória*, 304.

5. Ainda hoje, grande número de pessoas, nos antigos distritos mineradores de Minas Gerais e Goiás, sobretudo, vive exclusivamente desta atividade. Vão-se deslocando continuamente, fazendo tentativas aqui, encontrando algum sucesso acolá. Quem viaja por estes lugares, topa a cada passo com estes *faiscadores*, em grupos ou isolados, e que metidos nos rios ou revolvendo suas margens, fazem rodar as batéias na ânsia de uma miserável pepita que lhes garanta o pão daquele dia.

6. Possuímos sobre a Bahia muito poucos dados. Os grandes centros, onde houve até *casas de fundição*, eram Jacobina e Rio das Contas. Em princípios do século passado, sabemos que se minerava ainda nestes lugares, embora em

pequena escala. Temos disto o testemunho pessoal de Martius, *Viagem*, II, 258 e 260.

7. Veja-se Navarro, *Itinerário*, 438.

8. Sobre estas minas, *Notícias e reflexões sobre as Minas de Cantagalo*.

9. Vilhena, *Recopilação*, 697.

10. Estas tentativas vêm descritas nas *Memórias do Visconde de São Leopoldo*, 49.

11. Joaquim da Costa Siqueira. *Compêndio histórico de Cuiabá*, 52.

12. *Resultado dos trabalhos...*, 273.

13. Citei a propósito a completa *Corografia histórica* do Brig. Cunha Matos, escrita de visu logo após a Independência. É também interessante o relato de Saint-Hilaire, *Voyage aux sources du rio de São Francisco*, II.

14. Notícia pormenorizada em *Anais da província de Goiás*, 54, de J. M. P. de Alencastre.

15. Docs. relativos a estas explorações: *Subsídios para a história da capitania de Goiás*, 195.

16. W. L. von Eschwege. *Pluto Brasiliense* II, 34.

17. Ambas estas leis encontram-se transcritas, por extenso, em Eschwege, *Pluto Brasiliense*.

18. A reforma introduzida pelo alvará de 13 de maio de 1803 não chegou a ser aplicada, e se revogou estabelecendo-se a situação anterior pelo alvará de 1.º de setembro de 1808.

19. *Intendência de Minas*: veja-se abaixo. — As descobertas se fizeram todas, como se sabe, em terras ainda não ocupadas. A questão da propriedade anterior da superfície não surgiu portanto. Aliás as doações de terras, as *cartas de sesmaria*, excluíam sempre as minas porventura nelas existentes.

20. Estas distâncias eram lineares e mediam-se ao longo dos cursos-d'água em cujo leito ou margens contíguas se faziam as descobertas. Este processo deu origem a não poucas confusões, porque nas voltas do rio, as datas se dispunham em raios de círculo, superpondo-se às áreas respectivas. Quando os trabalhos da mineração começavam a se afastar das margens, surgiam dúvidas e disputas.

21. Havia muitas destas últimas questões, como as relativas à utilização de águas e matas.

22. Havia uma certa tolerância com relação à circulação de ouro em pó, dentro da capitania de origem, pois nem sempre era possível ao mesmo mineiro reunir a quantidade de ouro necessária para formar uma barra. Esta tolerância abriu naturalmente as portas para uma larga circulação de ouro em pó. Para obviar ao mal, inventou-se o sistema de *certificados* que as Casas de Fundição emitiam contra pequenas quantidades de metal e que circulavam como um papel-moeda. Quem reunisse número suficiente de certificados podia resgatá-los por ouro em barra. Mal feitos e impressos, os certificados se forjavam facilmente; e foi o que se deu. Então as Casas, em vez de melhorá-los, adotaram o expediente mais cômodo de os recusar sistematicamente. Citam-se casos de certificados emitidos pela Casa num dia, recusarem-se no seguinte sob pretexto de falsidade. É só em Minas Gerais que se usaram destes certificados.

23. Em algumas capitanias, o Intendente ainda acumulava suas funções com as de Presidente da Mesa de Inspeção do açúcar e tabaco. É certo que isto só se dava em capitanias onde a mineração ocupava posição secundária, como na Bahia e no Rio.

24. São os únicos dados de que, graças a Eschwege, temos notícias seguras.

25. O resto da história já vai um pouco além do nosso assunto, mas convém

ser lembrado. Em 1811, o Regente, mais próximo do mal e enxergando-o por isso melhor, resolveu dar-lhe uma solução definitiva. Deu um primeiro passo acertado ao contratar os serviços de um homem como Eschwege, que além de técnico notório na matéria, tinha todas as qualidades de dedicação e energia para tentar a reabilitação da massa falida que lhe confiavam. Mas como sempre, a administração esqueceu o principal: não deu a este homem que escolhia para tão elevada e difícil tarefa, nenhuma autoridade, nenhuma voz ativa; nem ao menos depositou nele a confiança que não só mereceria pelo seu passado, e que a escolha feita reconhecia, mas que ainda lhe era absolutamente indispensável, sob pena de fracasso certo, para o bom desempenho da missão. Ele é vagamente nomeado para "examinar produtos mineralógicos, abrir minas, consumir fábricas, etc., etc.". E cada vez que se aproximava da administração para pedir um apoio, para sugerir alguma medida, era recebido com hostilidade, e não se via naquele "estrangeiro" senão um aventureiro perigoso. Apesar de tudo, o que Eschwege realizou foi imenso. E se os seus esforços insanos de nada serviram, é porque tudo já estava perdido quando se meteu à obra.

26. A maior lavra de Minas Gerais, o que quer dizer da colônia toda, não vai além de 100. No mesmo quadro acima citado de Eschwege encontra-se a relação de todas as lavras da capitania, com o número respectivo de trabalhadores. É de notar que há bastantes livres, assalariados, sendo que numa lavra todos o são, em número de 34.

27. O jornal de cada trabalhador livre regulava na mineração por 1/4 de oitava de ouro: o mais comum eram 4 a 6 vinténs - isto é, o vintém peso de ouro, igual a 1/12 de oitava. O escravo que trabalhava nas faisqueiras devia ao senhor, em média, uma oitava por semana, mais comumente, 3/4. Joaquim Felício dos Santos, *Memórias do Distrito Diamantino*, 260.

28. Chama-se *cascalho*, nos distritos mineradores, a camada de seixos mais ou menos aglomerados subjacente à areia e materiais móveis da superfície. Quando o cascalho se apresenta em conglomerado compacto e perfeitamente cimentado, diz-se que está "gelado". É no cascalho que se acha a maior parte do ouro.

29. Não são raros os casos, mesmo nos melhores tempos da mineração, de se terem perdido e inutilizado completamente, por falta de recursos, trabalhos iniciados e não levados a cabo - ou pela mesma razão mal planejados e executados.

30. Carta de 9 de julho de 1779 ao Min. Martinho de Melo e Castro, in *Subsídios para a história de Goiás*, 130. Esta empresa de desviar o Maranhão, obra vultosa, pois trata-se de um rio de grande volume de águas, fora realizada já em 1732 duas e meia léguas acima da confluência do rio das Almas, na cachoeira do Machadinho. 12.000 pessoas trabalharam durante um ano para construir o novo canal por onde escoariam as águas, e barrar o antigo leito com um dique. No mesmo dia em que terminou o serviço, rompeu-se o dique e o rio voltou ao seu leito natural. Reza a tradição que os mineiros tinham ido nesta ocasião almoçar, salvando assim pelo menos suas vidas. Cunha Matos, *Corografia histórica*, 266. O projeto de Cunha Meneses, de que se trata no texto, devia realizar-se no mesmo local escolhido em 1732; mas não teve andamento.

31. Alencastre, *Anais da província de Goiás*, 54.

32. O Governador Manuel Inácio de Sampaio tentou mais tarde, em 1821, reerguer a mineração do Anicuns, e formou outra sociedade que ainda teve menos sucesso que a anterior, desaparecendo logo em seguida. Cunha Matos, *Corografia histórica*, 293. A causa principal dos fracassos foi sempre, a par da

geral incapacidade técnica e relativa a pobreza das jazidas, a falta de espírito associativo. As companhias de mineração são verdadeiramente no Brasil de período posterior ao que analisamos aqui. A Carta-Régia de 16 de janeiro de 1817 ao Governador de Mato Grosso autoriza o estabelecimento da Companhia de Mineração de Cuiabá; em agosto do mesmo ano Eschwege consegue autorização para funcionamento da sociedade por ele organizada, e que pela primeira vez no Brasil utilizaria técnica verdadeiramente científica. É de então que datam propriamente as companhias que, abolida em 1824 a restrição imposta aos estrangeiros, começam a se multiplicar com capitais vindos de fora, em particular ingleses, mas também franceses.

33. *Ordem* do Gov. Conde de Sabugosa, de 4 de outubro daquele ano. Como se sabe, há ocorrência de pedras em vários setores da Chapada Diamantina.

34. Págs. 26 e 46. Esta é a obra histórica fundamental na matéria, publicada em 1864 por um filho de Diamantina que teve a seu dispor os arquivos da cidade e as tradições orais do lugar, ainda muito vivas quando se dedicou ao seu trabalho.

35. Art. 15 do *Regimento*. A *morte civil* é a cessação de todos os direitos do indivíduo, "como se a pessoa deixasse de existir", define Pereira de Sousa, no seu *Dicionário Jurídico*. Opunha-se à *morte natural*, que é a única que hoje conhecemos.

36. *Viaagem*, II, 103.

37. O Distrito estava incluído no território desta comarca, embora além da jurisdição de suas autoridades. Vê-se assim que, até num raio muito grande que circunda o Distrito, sofria-se de sua má reputação.

38. *Memória sobre a capitania de Minas Gerais*, 289. A Ásia, e particularmente a Turquia, eram então nas "frases feitas" daquele tempo, o padrão dos regimes despóticos, arbitrários e brutais.

39. J. Felício dos Santos, *Memórias do Distrito Diamantino*, 206.

40. Ainda hoje, no antigo distrito diamantino, os garimpeiros são lembrados e seus feitos se comentam. J. Felício dos Santos, mais perto dos acontecimentos, e tendo bem viva a tradição que deixaram, fixou algumas figuras mais destacadas, como o famoso Isidoro, o *Mártir*. Chefiava este nada menos de 50 escravos fugidos, e viveu longos anos existência aventureira. Preso afinal, morreu nos tormentos. *Memórias do Distrito Diamantino*, 307. Note-se que estamos em 1809, e era Intendente o mais brando administrador que o Distrito jamais tivera, o primeiro nativo da colônia a ocupar o posto: Manuel Ferreira da Câmara, que já vimos noutro capítulo, senhor do Engenho da Ponte, na Bahia. Mawe faz a apologia do garimpeiro, e numa página cheia de entusiasmo - entusiasmo anglo-saxão, bem entendido - mostra como contribuiu para a descoberta de novas jazidas e para incrementar o movimento comercial da colônia.

41. *Voyage aux sources du rio de S. Francisco...*, II, 140.

A carne tem importante papel na alimentação da colônia. Tanto mais que a geral escassez da dieta ordinária, particularmente nas maiores aglomerações, torna-se imprescindível. Os problemas que o seu abastecimento suscita tomam por isso grande relevo na vida do país, e voltam constantemente à baila nos documentos públicos e escritos particulares da época. Nunca foram aliás, e em nenhum lugar, salvo naturalmente nas próprias regiões produtoras, resolvidos satisfatoriamente. Pelo contrário, o que se verifica sempre é uma falta completa. A cerrada crítica que Vilhena faz ao comércio da carne em um grande e importante centro como a Bahia dos últimos anos do séc. XVIII, é para edificar o mais tolerante historiador. E não é só ali que isto se verifica: a primeira e mais elementar providência neste terreno que são os açougues, estava muito longe de ser satisfatoriamente atendida. O clamor contra a falta de matadouros, que só existem nas maiores cidades e vilas, é geral; assinala-o no Maranhão o Major Francisco de Paula Ribeiro¹; e em Minas Gerais, o autor anônimo do *Roteiro do Maranhão*².

A amplitude do comércio da carne pode ser avaliada por este desfile ininterrupto de boiadas que perambulam pela colônia e que os viajantes de princípios do século passado assinalam a cada passo em seus diários. Mais de 20.000 bois, chegados de um sertão remoto, eram consumidos anualmente só na cidade da Bahia³. Em São Luís do Maranhão, também vindos de longe, abatiam-se 6.000 por ano, em princípios do século passado⁴. Belém do Pará, com 13.000 habitantes apenas, em 1828, consome 11.000 cabeças⁵.

Este comércio e consumo de carne relativamente avultados são propulsores de uma das principais atividades da colônia:

a pecuária; a única, afora as destinadas aos produtores de exportação, que tem alguma importância. Não é com justiça que se relega em nossa história para um plano secundário. Certo que não ostenta o lustre dos feitos políticos, nem aparece na primeira ordem dos grandes acontecimentos do país. Recalcada para o íntimo dos sertões, escondem-na à vista, a intensa vida do litoral, os engenhos, os canaviais, as outras grandes lavouras. E não tem os atrativos naturais do ouro e dos diamantes. Entretanto, já sem contar o papel que representa na subsistência da colônia, bastaria à pecuária o que realizou na conquista de território para o Brasil a fim de colocá-la entre os mais importantes capítulos da nossa história. Excluída a estreita faixa que beira o mar e que pertence à agricultura, a área imensa que constitui hoje o país se divide, quanto aos fatores que determinaram sua ocupação, entre a colheita florestal, no Extremo-Norte, a mineração no Centro-Sul, a pecuária, no resto. Das três, é difícil destacar uma para o primeiro lugar desta singular competição. Mas se não a mais grandiosa e dramática, é a pecuária pelo menos a mais sugestiva para nossos olhos de hoje. Porque ela ainda aí está, idêntica ao passado, nestas boiadas que no presente como ontem palmilham o país, tangidas pelas estradas e cobrindo no seu passo lerdo as distâncias imensas que separam o Brasil; realizando o que só o aeroplano conseguiu em nossos dias repetir: a proeza de ignorar o espaço. Há séculos esta cena diuturna se mantém em todo o país e neste longo decurso de tempo não se alterou; as mesmas boiadas que seu primeiro cronista (Antonil) descreve com tão vivas cores, poderiam ressurgir hoje e atravancarem as estradas para maior desespero dos automobilistas: estes não notariam diferença.

Mas este elo que nos une tão intimamente ao passado, não é apenas o quadro pitoresco que gerações sucessivas vêm presenciando no Brasil: encerra o sintoma de um dos mais importantes fatos da nossa vida econômica e de conseqüências mais profundas. Quero referir-me à separação completa e nítida entre a pecuária e a cultura da terra que aí se revela. Já acima assinala este fato tirando-lhe a grande conseqüência que foi privar o solo cultivado do seu mais importante fertilizante utilizável: o esterco animal. Também aponte a causa última determinante de tal estado de coisas: o sistema geral da economia e da agricultura brasileira, voltadas para a produção absorvente de uns poucos gêneros destinados ao comércio exterior, e com a monocultura que daí resulta. As terras aproveitáveis, tanto

pela sua quantidade como localização ao alcance do comércio exterior, são avidamente ocupadas, não sobrando espaço para outras indústrias; também as atenções da parte da população situada nestes pontos privilegiados são monopolizadas por aquela grande lavoura, muito mais atraente e lucrativa; já vimos a propósito das culturas alimentares, como este papel absorvente da grande lavoura age em detrimento de outras ocupações. Muito mais seria com relação à pecuária, que por natureza requer muito mais espaço; sobretudo a nossa pecuária, a única então possível, realizada extensivamente, sem estabulação, silagem e outros processos de criação intensiva. Tudo isto, evidentemente, estava muito acima das possibilidades dos colonos; nem o mais simples preparo ou melhoria dos pastos, salvo o grosseiro sistema de *queimada*, entrava nas suas cogitações⁶. A contingência da falta de recursos, como aliás o nível técnico geral da economia colonial, que já vimos nos seus setores mais importantes, tinham de resultar num tipo de pecuária simplista e de requisitos mínimos; pouco mais que uma rudimentar indústria extrativa. O gado é mais ou menos deixado à lei da Natureza, são-lhe dispensadas muito poucas atenções, e o maior cuidado consiste em evitar o seu extravio e reuni-lo para ser utilizado.

Um tal sistema, dada sobretudo a pobreza dos pastos nativos, impõe áreas muito extensas. Viu-se assim a criação relegada para setores afastados e impróprios para a agricultura. Nem para os animais auxiliares empregados nas indústrias agrícolas bastava o espaço que estas lhe podiam outorgar. Assim em Pernambuco, terminada a moenda nos engenhos, levam-se os animais de trabalho, bois e cavalos, a refazerem-se em outras regiões. Bom Jardim, mais afastado para o interior e dos centros agrícolas mais importantes, encontrava nesta transumância uma de suas principais atividades; e seus pastos recebiam todos os anos a alimária dos engenhos, extenuada pelo trabalho intenso da safra⁷. A própria lei exclui a pecuária das dez léguas marítimas⁸, que é a área reservada para a agricultura.

O deslocamento das zonas criatórias para longe desta área se verifica desde o início da colonização. Observamo-lo muito bem nos dois núcleos primitivos dela: o Norte (Bahia e Pernambuco), e São Vicente. No primeiro caso, como já vimos, elas vão ocupar os sertões, inclusive o remoto Piauí; no segundo, os Campos Gerais do Sul. Salva-se desta regra que orienta para o alto interior as zonas da pecuária, o caso dos Campos dos Goitacases, no Rio de

Janeiro, e da ilha de Joanes, no Pará. Atuam aí circunstâncias especiais, a que já me referi, e sobre que voltarei adiante.

Sem acompanhar a evolução da pecuária nos três primeiros séculos da colonização, restrinjo-me aqui ao assunto que propriamente nos interessa. Em princípios do século passado, distribuía-se a criação em três grandes zonas: os sertões do Norte, a parte meridional de Minas Gerais, e finalmente as planícies do Sul, incluindo os Campos Gerais (Paraná), mas sobretudo o Extremo-Sul, o Rio Grande. Condições próprias a cada uma destas zonas, não só a sua localização, mas sobretudo o sistema criatório que nelas se adota, as distinguem nitidamente entre si. A par delas, encontram-se outras, de menor importância e de significação mais local: a elas me referirei em último lugar.

Começemos pelos sertões do Norte, que formam a zona criatória mais antiga da colônia, a mais extensa e a mais importante, embora em princípios do século passado já estivesse cedendo francamente aos seus concorrentes meridionais. Já delineei, ao falar da distribuição da população, os limites desta área. Ela compreende todo o território do Nordeste, excluída a estreita faixa que borda o litoral⁹, e que se estende entre o rio Parnaíba e o norte de Minas Gerais, este se inclui por condições físicas semelhantes e um tipo de pecuária mais ou menos idêntico. Ao norte, esta área ultrapassa ainda o rio Parnaíba, ocupando uma pequena parte do alto Maranhão: o território dos Pastos Bons, já descrito quando me ocupei da população. No Itapicuru, as antigas fazendas de gado, pioneiras da região, já tinham dado lugar aos algodoais.

Para oeste, o limite desta zona do sertão se fixa na margem esquerda do São Francisco; além na região limítrofe de Goiás, a colonização ainda não se alastrara e ela servia apenas de passagem às estradas que ligam aquela capitania à Bahia e a Minas Gerais.

Toda esta vasta área, que compreende mais de um milhão de quilômetros quadrados, se destinou quase exclusivamente à criação de gado vacum para o abastecimento da densa população desta zona agrícola que se estende ao longo do litoral, desde a Paraíba até a Bahia, bem como de Maranhão, também, embora já em pequenas proporções no momento que nos ocupa, aos centros mineradores de Minas Gerais¹⁰.

Já apontei noutro capítulo os fatores que permitiram o aproveitamento deste imenso território sertanejo para os fins da criação, o que aliás se realizou e completou muito cedo, já

em fins do séc. XVII: a vegetação pouco densa da caatinga, o que permite o estabelecimento do Homem sem trabalho preliminar algum de desbastamento; o relevo unido que se estende por largas chapadas; a presença freqüente de afloramentos salinos que fornecem ao gado os chamados "lambedouros", onde ele se satisfaz deste alimento indispensável. E até mesmo, no centro dele, e ao alcance fácil pela via fluvial que o São Francisco oferece, jazidas de sal comercialmente exploráveis. Martius¹¹ descreve pormenorizadamente estas jazidas que se disseminam em faixa ao longo do São Francisco, do rio Salitre à vila do Urubu, numa extensão de quase 60 léguas de comprimento por 25 a 30 de largura. Concentram-se sobretudo na margem direita: na esquerda não são tão freqüentes, nem se exploram regularmente. O sal produzido abastecia todo o alto sertão desde o Piauí até Minas Gerais, e ainda Goiás e Mato Grosso. A produção era de mais de 35.000 surrões de 30 a 40 libras por ano. Explica-se assim porque o São Francisco, além da perenidade de suas águas volumosas, exceção nestes sertões, se tivesse tornado um condensador tão importante de fazendas de gado: já no tempo de Antonil, princípios do séc. XVIII, havia aí, segundo este, mais de um milhão de cabeças.

Todas estas vantagens que oferece o sertão não iam sem dúvida sem óbices de monta: a pobreza da forragem nativa, a falta de água... Mas feito o balanço, e na falta de outros pontos mais favoráveis, os sertões do Norte apresentam para os fins a que se destinaram, um ativo favorável. E isto permitiu neles o que de outra forma teria sido impossível realizar: a ocupação humana e povoamento regular. A rapidez com que se alastraram as fazendas de gado se explica, uma parte, pelo consumo crescente do litoral e das minas, bem como pela pequena densidade econômica e baixa produtividade da indústria; mas doutro, pela facilidade incrível com que se estabelece nestes sertões uma fazenda: levantada uma casa coberta pela maior parte de palha – são as folhas de carnaubeira que mais se empregam –, feitos uns toscos currais e introduzidos os gados (*formar os cascós*, como se dizia), estão povoadas três léguas de terra e formada uma fazenda¹². Dez ou doze homens constituem o pessoal necessário. Mão-de-obra não falta, e não havendo escravos, bastam destes mestiços de índios, mulatos ou pretos que abundam nos sertões, e que, ociosos em regra e avessos em princípio ao trabalho, têm uma inclinação especial para a vida aventureira e de esforço intermitente que exigem as atividades da fazenda¹³.

Contribui ainda para a multiplicação das fazendas o sistema de pagar o vaqueiro, que é quem dirige os estabelecimentos, com 1/4 das crias; pagamento que só se efetua decorridos cinco anos, acumuladas as quotas de todos eles. O vaqueiro recebe assim, de uma só vez, um grande número de cabeças, que bastam para ir-se estabelecer por conta própria. Fá-lo em terras que adquire, ou mais comumente, arrendando-as dos grandes senhores de sesmarias do sertão. Forma-se com isto um tipo de fazenda em mão de proprietários modestos, que habitam ordinariamente nas suas propriedades e participam inteiramente do trabalho e da vida do sertão. Neste caso os vaqueiros, e mesmo os *fábricas* auxiliares, são muitas vezes os próprios filhos do fazendeiro¹⁴. Mas este tipo longe está de ser o único, ou mesmo o predominante. O que prevalece é o grande proprietário absentista, senhor às vezes de dezenas de fazendas, que vive nos centros do litoral e cujo contato único com suas propriedades consiste em receber-lhe os rendimentos¹⁵.

Uma fazenda de gado se constitui em geral com três léguas de terra, dispostas ao longo de um curso-d'água, por uma de largura, sendo meia para cada margem¹⁶. Este tipo padrão de fazenda deriva da limitação estabelecida na Ordem Régia de 27 de dezembro de 1695, confirmada em disposições posteriores, e que fixou a área das sesmarias a serem concedidas¹⁷. E o tipo prevaleceria. Entre cada sesmaria ou fazenda medeava ainda uma légua de terras que se conservavam devolutas; nesta légua nenhum dos confinantes podia levantar construções ou realizar quaisquer obras; ela serve apenas de divisa, providência necessária, onde não se usam cercas ou quaisquer outras tapagens, para evitar a incursão do gado em fazendas vizinhas e confusão dos rebanhos:

As instalações duma fazenda, como referi, são sumárias: currais e casas de vivenda, tudo de construção tosca, é quanto nelas se encontra. O pessoal empregado é reduzido: o *vaqueiro* e alguns auxiliares, os *fábricas*. Aquele, que dirige todos os serviços da fazenda, é remunerado, já o vimos, com o próprio produto dela uma quarta parte das crias. Nas fazendas muito importantes há às vezes dois e até três vaqueiros que repartem então o quarto entre si¹⁸. Os *fábricas* são em número de dois a quatro, conforme as proporções da fazenda; são subordinados ao vaqueiro e o auxiliam em todos os serviços. Às vezes são escravos, mais comumente assalariados, percebendo remuneração pecuniária por mês ou por ano. Estes *fábricas* também se ocupam

das roças que lhes fornecem a subsistência, e que são plantadas nas "vazantes", isto é, o leito descoberto destes rios intermitentes do sertão, e onde na estiagem se refugiam os últimos traços de umidade. Na falta de roças, cumpre ao proprietário fornecer a alimentação do seu pessoal. Ela é completada com uma vaca por mês que a fazenda fornece. Nas fazendas de menor importância o vaqueiro entra com 1/4 desta vaca, que lhe é descontado na ocasião do pagamento de sua parte nas crias; chama-se a esta condição, "pagar a morta"¹⁹.

O número de cabeças de uma fazenda é naturalmente variável; a importância dela não é aliás avaliada por aquele número, que em regra não se conhece ou não se toma em consideração, mas pelo número de bezerros que "amansa", isto é, que cria anualmente. Este número é nas boas fazendas de 1.000 bezerros; vai às vezes a 2.000. Mas a regra comum está muito abaixo destes máximos²⁰.

Com o gado vacum criam-se também cavalos; há mesmo fazendas dedicadas especialmente a este fim. Assim, das Fazendas Reais do Piauí, três são desta natureza, e outras quatro mistas. O cavalo tem no Norte o papel da besta no Centro-Sul: é o animal de carga e de montaria. Emprega-se mesmo, em substituição ao boi, na almanjarra dos engenhos. Nas fazendas de gado, então, ele é indispensável: na sua falta não seria possível manter, nestas extensões enormes que cobrem, a necessária vigilância sobre o gado solto. Uma fazenda, por pequena que seja, um *chiqueiro* como se diz, não pode ter menos de 25 a 30 cavalos, mas nunca uma fazenda é bem manejada com menos de 50 a 60²¹.

Os processos empregados na criação, nos sertões do Nordeste, são, como já notei, os mais rudimentares e primitivos. Vive o gado ali, em suma, à lei da Natureza, pastando a erva rala e as folhas coriáceas desta singular vegetação que encontra nas caatingas. Forragem miserável que supõe uma rusticidade excepcional, e não evita bois magros e musculosos que vão fornecer a pouco apetitosa carne que se consome na colônia. Os cuidados com o rebanho são mínimos: cura das feridas que produz a mosca *varejeira*, proteção contra as onças e moreços, que abundam em todos os sertões. Nos pastos (a designação até soa mal), não se faz mais que queimá-los anualmente antes das chuvas, para que ao brotar de fresco a vegetação forneça uma forragem mais tenra e viçosa. Não é hábito fazerem-se distribuições regulares de sal, que é fornecido pelos "lambedouros", como assinalei.

O leite não é aproveitado comercialmente; serve apenas para o consumo interno das fazendas, e é utilizado coalhado ou então em queijo, um queijo grosseiro e mal preparado. Manteiga, pelo contrário, não se emprega.

Afora essas atividades de pequeno vulto, o maior serviço das fazendas (e este sim árduo e trabalhoso, e que absorve quase todo o tempo e ocupações do vaqueiro e seus auxiliares) é o de ter o gado sob as vistas; vigilância particularmente difícil nestas áreas imensas que não separam cercas ou outras tapagens. Não se corre somente o risco de perder as reses, que facilmente se extraviam, e sem esperança, neste sertão raramente povoado e que não oferece obstáculo algum que se oponha à marcha dos animais; a paisagem, por centenas de léguas, é sempre a mesma, a vegetação não se distingue da dos pastos nativos: nada há que retenha o animal aqui ou acolá. Mas há outro risco, talvez mais grave: o de a rês perder a domesticidade; tornar-se selvagem e fugir à aproximação do Homem. Neste estado, ela é indomável e não se deixa conduzir; e para que não contamine o resto do rebanho, outra solução não existe que a abater.

Para evitar tudo isto, além do "ferro" com que se marca o gado e que o identifica num raio de centenas de léguas onde se conhecem sempre, com absoluta segurança e precisão, as letras ou desenhos caprichosos que cada fazenda emprega, tem-se a maior cautela na domesticação dos animais. Até 3 meses de idade os bezerros são encerrados no curral; quando crescidos, atenta-se para que se reúnam e não faltem, ao pôr-do-sol, nas malhadas, pontos fixos e invariáveis onde o gado passa a noite. É preciso particular atenção com as vacas que estão para dar cria, a fim de que não o façam longe das vistas do pessoal, em lugar escondido e inacessível, como freqüentemente acontece, e onde se corre o risco de perder os bezerros com varejeiras, ou não se encontram para a indispensável domesticação no curral.

Com estes serviços, o pessoal da fazenda ocupa todo o seu tempo. Montado o dia inteiro, do raiar do Sol ao escurecer, não pode cuidar senão da vigilância sobre um rebanho disperso em léguas de terreno. Organizadas nesta base, e em meio natural desfavorável, não podiam evidentemente as fazendas apresentar um nível econômico elevado. Pelos dados que citei, verificou-se a sua baixa produtividade relativa à área que ocupam: algumas centenas de crias para três léguas quadradas, cerca de 11.000 hectares. Destas crias, uma boa parte se perde pelos morcegos, onças, varejeiras, subalimentação, falta d'água, para não falar

senão nos percalços mais importantes e freqüentes. De sorte que uma fazenda, mesmo das boas, não podia fornecer anualmente mais que uma boiada de 250 a 300 cabeças²². Exclua-se deste número ainda a perda pelo caminho até a entrega das boiadas nos mercados do litoral; perda que Martius avalia em 50%²³, o que não parece exagerado, consideradas as distâncias enormes a percorrer, pobres de recursos e até de água²⁴. Acrescente-se ainda o estado em que este gado é entregue ao consumo: deficiente já pelas condições em que foi criado, estropiado pela longa e difícil caminhada, abatido incontinente, logo ao chegar, sem qualquer repouso preliminar ou alimentação especial²⁵; some-se tudo isto, e ter-se-á a explicação do aparente paradoxo de um território de quase um milhão de quilômetros quadrados para fornecer carne, em quantidade insuficiente, notemos ainda, para algumas centenas de mil habitantes. Há evidentemente a considerar que deste território é uma parcela apenas que se aproveita: a maior parte é inutilizável por sua aridez; em fins do séc. XVIII, havia nas quatro capitânicas que vão do Ceará a Pernambuco, incluindo ainda Alagoas, parte daquela última, e toda a margem ocidental do São Francisco que hoje é território baiano, mas era então ainda de Pernambuco, havia apenas 2.366 fazendas²⁶.

Além do gado em pé, fornece o sertão a carne-seca. A conservação e redução do peso da carne sob esta forma, cerca de 50%, permitiu obviar ao problema do transporte nas distâncias enormes, servidas por meios precários de condução, que é o caso do sertão. E a falta de umidade é naturalmente, para este fim, circunstância altamente favorável. O preparo da carne-seca tornou-se por isso, desde muito cedo, uma indústria local importante. O Ceará foi a princípio o grande fornecedor dela; e é por isso que o produto ainda conserva, no Norte, o nome genérico de *carne-do-ceará*. Mas esta posição, ele a perde no último quartel do séc. XVIII, substituindo-o, a princípio, o Piauí. Já referi acima as circunstâncias particulares em que se deu esta substituição; o fato é que o Piauí, contando com os seus grandes rebanhos, os maiores e melhores do Norte, e com uma via cômoda de transporte como o rio Parnaíba, suplantou todos seus concorrentes e dominará o mercado colonial de carne-seca até ser suplantado, nos últimos anos do século, pelo charque rio-grandense, como veremos abaixo.

Relativamente à criação do gado *vacum*, é preciso lembrar ainda os subprodutos, sobretudo couros, de que se faz um comércio

de certo vulto. Em todos os portos do Norte, desde o Maranhão até a Bahia, eles figuram nos dados da exportação em proporções importantes: couros salgados, curtidos, solas, vaquetas.

O movimento ascensional da pecuária no sertão do Nordeste se estende até princípios do séc. XVIII, quando Antonil a descreve com tanto ardor e colorido. A sua prosperidade ainda se mantém até fins do século, o que podemos acompanhar pelos progressos da população, formação de novas capitânicas e ereção de freguesias e vilas. Tudo isto é função quase exclusiva da pecuária, única ocupação local. Data de 1758 a constituição do Piauí em capitania independente, e é também no decorrer do mesmo século que mais se povoa e coloniza o Ceará; é desta fase que data a formação da maior parte dos núcleos de povoamento deste setor. Pelo final do século começa o declínio. A produção local de Minas Gerais já tirara aos sertões do Nordeste o mercado de carne dos centros mineradores. A recorrência das secas, que se sucedem no séc. XVIII em períodos mais ou menos espaçados, mas com regularidade dramática, vai destruindo as fontes de vida destas infelizes regiões²⁷. Assesta-lhes o golpe final a estiagem que durou três anos, de 1791 a 1793, e que pelas suas proporções ficou conhecida como *Seca Grande*, lembrada ainda com horror muitos decênios depois. O sertão não se refaria mais deste golpe. Vegetará daí por diante num estado crônico de debilidade congênita que se prolongará até os nossos dias. A sua função de abastecimento dos núcleos agrícolas do litoral norte se transferirá para o Rio Grande do Sul, cuja concorrência, apesar do afastamento desta capitania, nunca mais suplantarão.

Vejamos a segunda zona da pecuária colonial: Minas Gerais. O setor norte desta capitania se inclui, como afirmei, nos sertões que acabamos de ver mais acima, atenuam-se nele os caracteres extremos destes últimos: não se verificam aí secas propriamente, mas somente um baixo índice de pluviosidade. Mas a vegetação é semelhante, a topografia também. E o que sobretudo identifica estas regiões, "os gêneros de vida humana", são iguais em ambas²⁸. Aliás, esta parte de Minas é, geográfica e historicamente, um prolongamento da Bahia. Foi povoada pelas fazendas de gado que subiram no séc. XVII as margens do São Francisco, alcançando já nesta fase o seu afluente rio das Velhas. E muito antes de se formar o que seria Minas Gerais, cujo contingente maior e característico de povoadores viria do Sul, o Norte já se achava ocupado pelos baianos²⁹.

Não é com este setor que me ocuparei aqui; mas com a parte meridional da capitania, compreendida na bacia do Rio

Grande e que constituía então a comarca do Rio das Mortes. O que caracteriza esta região, em confronto com os sertões do Nordeste, é, em primeiro lugar, a abundância de água. Rios volumosos, como o rio Grande e seus principais afluentes, Mortes, Sapucaí, Verde, ramificados todos numa densa rede de cursos-d'água, todos, ao contrário dos do Nordeste, perenes; uma pluviosidade razoável e bem distribuída fazem desta região, em oposição à outra, uma área de terras férteis e bem aparelhadas pela Natureza para as indústrias rurais. Se bem que o relevo seja aí mais desigual, grandemente recortada que é de serras quase sempre ásperas e de difícil trânsito, o que sobra e se estende em terrenos apenas ondulados é largamente suficiente para o cômodo estabelecimento do Homem. A vegetação também o favorece, particularmente para os fins da pecuária. A densa mata que cobre a serra a leste e sul, e que vem desde o litoral, interrompe-se nestas altitudes que oscilam em torno dos mil metros, e dá lugar a capões apenas que se refugiam nos fundos úmidos e abrigados, deixando os altos descobertos, com uma vegetação herbosa que dá boa forragem³⁰.

Como se vê, reúne-se neste sul de Minas um conjunto de circunstâncias muito favoráveis à criação de gado; e logo que a região começa a ser devassada pelos exploradores de ouro, inicia-se paralelamente uma atividade rural em que se destacará a pecuária. Esta chamará a si, aos poucos, o mercado próximo que os centros mineradores em formação lhe vão proporcionando. Abastecendo-se a princípio no sertão do Norte e nos Campos-Gerais do Sul, os mineiros passarão logo para ela, mais acessível que é, e sobretudo mais bem aparelhada que seus concorrentes. O sul de Minas suprirá em seguida, e substituirá, afinal, os fornecedores do Rio de Janeiro: os Campos dos Goitacases e os mesmos Campos-Gerais citados; estes ficam mais longe, aqueles transformam seus pastos em canaviais. É em 1765 que descem para o Rio de Janeiro os primeiros gados da nova proveniência³¹. Até São Paulo, vizinho embora dos Campos meridionais, se abastecerá em Minas. Aliás, desde fins do séc. XVIII, como já referi, os criadores mineiros começam a descer a Mantiqueira, indo estabelecer-se em São Paulo, na região que flanqueia a serra a oeste, de Franca a Mojimirim. É o que determinará neste setor de São Paulo, onde também predominam os campos naturais, uma zona de criação que adotará os modelos de seus fundadores e organizadores³².

Dispondo de condições naturais tão propícias e tão diversas das do sertão nordestino, a pecuária em Minas Gerais também

adotará padrões diferentes³³. O que logo chama a atenção à mais leve análise preliminar, é a superioridade manifesta das suas condições técnicas. A começar pelas instalações, muito mais complexas e mais bem cuidadas. A vivenda não é a construção tosca e primitiva, coberta de palha de carnaubeira que vimos no Norte; mas tem pelo contrário um certo apuro que faz Saint-Hilaire compará-la às herdades (*fermes*) de sua pátria. O mesmo se dá com os currais; sem contar a leiteria, que forma uma dependência própria, pois ao contrário dos sertões, o leite é aproveitado comercialmente. Mas a grande e maior diferença, porque daí resulta todo um sistema de criação inteiramente diverso, está num pequeno detalhe: o emprego de obras divisórias, tanto externas, dividindo a fazenda de suas vizinhas, como internas, separando-a em partes distintas. Empregam-se cercas de pau-a-pique, que as matas abundantes fornecem em quantidade suficiente ao contrário do Nordeste, onde a vegetação é pobre em espécies utilizáveis para este fim. Usam-se também "valos", e ocasionalmente, muros de pedra, onde este material é abundante, o que também não é raro nestas serranias alcantiladas³⁴. Esta providência de cercar propriedades e pastos, impraticável no Norte, tem uma influência considerável; ela reduz de muito a necessidade de vigilância do gado contra extravios, e permite aproveitar melhor o trabalho em outros serviços. A fiscalização se torna naturalmente estreita, dispensando grandes esforços; e se faz diuturna, continuada, na defesa dos animais contra pragas e inimigos naturais. Em consequência, também, não se conhece aí este gado semi-selvagem do sertão, difícil de domar e conduzir, e que lá empresta à pecuária este caráter épico, admirável nos seus efeitos dramáticos, tão bem pintados por Euclides da Cunha, mas deplorável no terreno prosaico da economia.

As tarefas das fazendas mineiras, reveladoras de uma técnica superior às suas congêneres do Norte, são também mais numerosas e complexas. Cuida-se dos pastos com mais atenção; não que se formem com espécies apropriadas e selecionadas, que isto ainda se desconhece no Brasil, como referi, nem que se dispense e substitua o processo brutal da *queimada*, também universal na colônia. Mas adotam-se certas providências especiais os pastos se dividem em quatro partes, os *verdes*, como se diz lá que se queimam alternadamente cada três meses, o que proporciona ao gado, continuamente, forragem tenra e viçosa. E há pastos especiais e separados para vacas e touros. Aquelas são apartadas até adquirirem certo desenvolvimento e só serem co-

bertas no momento propício, a fim de produzirem crias vigorosas. Além disto, recolhem-se todas as noites aos currais.

A alimentação é mais cuidada. O sal é distribuído regularmente; o que aliás se impõe, porque o solo não é aqui salino como no Nordeste; felizmente para o gado, que dispõe de um sal puro, e não é obrigado a ingerir com ele grandes quantidades de barro prejudicial à sua saúde, como se dá nos "lambedouros" do sertão. A distribuição de sal ainda tem outro efeito benéfico, pois constitui importante fator de domesticação: o gado se habitua aos currais onde é distribuído e ao homem que faz a distribuição.

Além disto, a região que nos ocupa é também favorável à agricultura; pode-se assim fornecer aos animais um suplemento de ração, para o que se utiliza sobretudo o farelo de milho. Enfim, estas e outras medidas denotam cuidados que sem terem nada de notável, em termos absolutos, colocam apesar disto a pecuária sul-mineira em nível que não tem paralelo na colônia. Em consequência, o gado parece ser de porte e qualidade superiores, sendo notado pela sua força e tamanho³⁵. A densidade do gado, entretanto, não é elevada; Saint-Hilaire fala em 600 a 700 cabeças num espaço de duas léguas; o que se explica, em parte, pelo sistema empregado da rotação dos pastos e separação das vacas, que vimos acima

Finalmente, a indústria de laticínios, que é praticamente desconhecida no Norte, tem em Minas um papel importante. As vacas, mais bem tratadas e alimentadas, produzem um leite que Saint-Hilaire compara em qualidade com o das montanhas da Auvérnia³⁶. Com ele, fabrica-se o já então famoso *queijo de Minas*, que se exporta em grande quantidade para o Rio de Janeiro e outros pontos da colônia³⁷. A manteiga é aí também ignorada, e a coalhada não se emprega.

Outra característica da pecuária mineira está no regime do trabalho e no tipo de organização social a que ele dá origem. O trabalhador é aí o escravo; e livres nas fazendas são apenas o proprietário e sua família. Efeito provável de uma sedentariedade maior das ocupações em confronto com as do Nordeste, e mais compatíveis com o trabalho do africano. Efeito também do nível econômico superior da pecuária sul-mineira, o que lhe permite o emprego de mais capital. O proprietário e sua família participam aliás ativamente do manejo da fazenda, e não se conhecem aí fazendeiros absentistas. A presença de escravos, portanto, não aristocratizou o criador sul-mineiro; e a pecuária traz aí, ao con-

trário da grande lavoura e da mineração, uma colaboração mais íntima de proprietários e trabalhadores, aproximando as classes por um trabalho comum. Aqueles não se furtam a atividades que em outros lugares seriam reputadas indignas e deprimentes. Saint-Hilaire observa o fato e lhe dá bastante destaque, porque o impressiona o que lhe parecera no Brasil uma exceção única. Entre outros exemplos cita o caso de um modesto tropeiro que encontrou tangendo um lote de bestas no caminho do Rio de Janeiro e que veio a conhecer depois como filho de um abastado fazendeiro, proprietário aliás da mercadoria que a tropa levava.

Este tipo de vida e relações mais democráticas é geral no sul de Minas; não apenas na pecuária mas na agricultura local que como vimos atrás tem alguma importância. Terão concorrido para isto muitas causas; uma contudo parece destacar-se. É que estamos numa região mineradora onde a extração do ouro sempre ocupou as melhores atenções. É a indústria por excelência da capitania. Relegam-se assim os elementos mais modestos para outras atividades de segunda ordem; coisa aliás que se verifica também nas zonas da grande lavoura. O que se dá em Minas e que chocará o observador, é que lá tais atividades secundárias, por circunstâncias especiais (a excelência das condições naturais, e um bom mercado próximo, como são os centros mineradores e o Rio de Janeiro), tomam vulto, adquirem certa importância que as atividades paralelas de outros lugares não lograram alcançar. E daí vemos grandes proprietários, legítimos fazendeiros, senhores de numerosa escravaria, descerem do pedestal em que se colocam os demais privilegiados da colônia, senhores de engenho ou mineradores.

Como efeito daquela maior intimidade entre senhores empregados que se observa no sul de Minas, e maior trato que aqueles têm com as atividades produtivas, note-se também, como consequência natural e necessária, uma rudeza maior de hábitos e modos nas próprias classes superiores comparados com os dos distritos de mineração, onde o papel do proprietário não vai além de uma supervisão geral e alheada do trabalho de seus escravos. A observação é do mesmo Saint-Hilaire, que, aristocrata ele próprio de sangue, instinto e educação, não esconde uma ponta de descontentamento no contato que teve com estes rudes fazendeiros do Sul, preferindo-lhes de muito a finura e educação que encontrou nos demais setores da capitania³⁸.

Além do gado vacum, cria-se também nesta região que nos ocupa, e em grande quantidade, o porco. Isto sobretudo nos

distritos mais para oeste, como em Formiga, que é o principal centro de produção e comércio de suínos da colônia. Localização que se explica, porque sendo aí os pastos nativos mais pobres, o porco, cujo alimento consiste sobretudo no milho, se avanta ao gado vacum, que pede mais e não dispensa forragem herbosa. O porco tem na economia colonial um grande papel, particularmente nas capitanias do Centro-Sul, incluindo o Rio de Janeiro e São Paulo. A sua carne, neste setor da colônia, entra em grande proporção para a dieta dos habitantes³⁹. Mas a principal utilidade do suíno é o toucinho com que se condimentam os alimentos, sobretudo o feijão; e do qual se extrai a banha, a universal matéria graxa da cozinha brasileira⁴⁰.

Outra criação bastante difundida é a do carneiro, de que se utiliza sobretudo a lã, tecida em panos grosseiros com que se vestem os escravos; e que se usa também na confecção destes chapéus de abas largas e copa reduzida, característica dos mineiros⁴¹.

Vejamos finalmente a terceira e última das grandes zonas de pecuária colonial: os campos do Sul. Já me referi a eles. Estendem-se para o sul do Paranapanema, encerrados de um lado pela Serra do Mar e seu denso revestimento florestal, do outro pelas matas que bordam o rio Paraná e os seus grandes afluentes. A medida que se desce para o Sul, esta faixa de campos se alarga, até atingir no extremo da colônia, os ilimitados pampas de fronteira, que não são aliás senão uma parte da planície herbosa imensa da bacia platina.

Nestes campos do Sul, ou Campos Gerais, como são conhecidos na sua parte setentrional e de ocupação mais antiga (Paraná)⁴², aparecem condições naturais admiráveis, que já tive ocasião de assinalar citando a observação de Saint-Hilaire que reputou esta região como o "paraíso terrestre do Brasil". A sua topografia é ideal, um leve e uniforme ondulado que se vence sem esforço; a vegetação muito bem equilibrada, e distribuída entre ervas rasteiras que dão a melhor forragem nativa do país, e matas em capões que atapetam os baixos, e nas quais domina a araucária, com seus pinhões que alimentam, e sua madeira, a mais aproveitável no Brasil para construção. A água também não falta, e ela corre, cristalina, em leitos de pedra; o que também, no Brasil, é excepcional.

O gado introduzido aí desde longa data – no setor norte, os Campos Gerais propriamente, pela colonização vicentina; no sul, o Rio Grande, um pouco mais tarde, talvez primeiros anos do séc. XVII (pelos jesuítas das missões do Uruguai, ou pelos

colonos castelhanos do Paraguai⁴³ – proliferou em grande abundância. O dos Campos Gerais ou de Curitiba serviu para o abastecimento de São Paulo e do Rio de Janeiro. O do Extremo-Sul, pelo contrário, girou mais na órbita castelhana, quase destacado que estava seu território do resto do país até meados do séc. XVIII. Procuram-no as expedições paulistas; chegam-lhe os primeiros povoadores luso-brasileiros por Laguna e o litoral, e se estabelecem com fazendas de gado que abastecerão os nascentes núcleos de Santa Catarina. Mas salvo estes pequenos ensaios, o atual território do Rio Grande do Sul permanecia virgem da colonização portuguesa. Pelo contrário, no Extremo-Oeste, as missões jesuíticas de origem castelhana estavam aí reduzindo o gentio e formando os Sete Povos do Uruguai, o grande pomo de futuras discórdias.

É só em 1737 que começa a colonização portuguesa regular oficial e intensa deste território que, depois das mais ásperas e longas lutas da nossa história, acabou tornando-se definitivamente brasileiro. Estas lutas, até 1777, são contínuas. Portugueses contra espanhóis; portugueses e espanhóis contra os jesuítas e índios rebelados das missões que não queriam entregar o território aos lusos, como estipulava o tratado de 1750. Lutas que na matéria que nos interessa aqui têm grande importância, porque é o gado bravo e sem dono que vagava nestes territórios de que a guerra fizera desaparecer qualquer organização, que serviria de base essencial de subsistência para os exércitos em luta. Segue-se aquela data, em que se assina o tratado de Santo Ildefonso, que embora revogado logo depois, firmou a paz entre os contendores, um longo período de tréguas que iria as novas hostilidades dos primeiros anos do século passado⁴⁴. Neste período, os rebanhos, algo dizimados pela guerra, se refazem rapidamente. Favorecidas pela paz, estabelecem-se as primeiras estâncias de gado, sobretudo na fronteira, onde, mercê das guerras, se concentrara a população, constituída a princípio quase exclusivamente de militares e guerrilheiros. Distribuem-se aí sesmarias a granel; queria-se consolidar a posse portuguesa, garantida até então apenas pelas armas. O abuso não tardou, e apesar da limitação legal (3 léguas), formam-se propriedades monstruosas. “Requeriam-se sesmarias não só em nome próprio, mas no das mulheres, filhos e filhas, de crianças que ainda estavam no berço e das que ainda estavam por nascer”⁴⁵. Repetia-se a mesma coisa que no século anterior se praticara com tanto dano no sertão do Nordeste, e enquistava-se nas mãos de alguns poucos poderosos toda a riqueza fundiária da capitania.

Mas embora eivada no seu nascedouro de todos estes abusos, a pecuária se firma e organiza solidamente, e prospera com rapidez. Em fins do séc. XVIII havia no sul da capitania 539 estancieiros⁴⁶.

O principal negócio foi a princípio a produção de couros, que se exportam em grande quantidade. A carne era desprezada, pois não havia quem a consumisse; a parca população local e o pequeno mercado catarinense não davam conta dos imensos rebanhos. A exportação de gado em pé não ia, ainda em princípios do séc. XIX, além de 10 a 12.000 cabeças por ano que se destinavam a Santa Catarina e Curitiba⁴⁷. Abatiam-se as reses e só para tirar-lhes o couro, e abandonava-se o resto. Não havia mesmo organização regular alguma, e o gado, ainda semibravo e vivendo à lei da Natureza, era antes “caçado” que criado. Dono dele era quem em cujas terras se encontrava. Até fins do século ainda, os couros formariam a maior parte da exportação da capitania.

Aos poucos foi-se organizando aquele caos. É quando surge uma indústria que livraria o Rio Grande do ônus que lhe conferia sua posição excêntrica relativamente aos mercados consumidores de carne do país. É a do *charque*. O seu aparecimento no comércio da colônia coincidiria com a decadência da pecuária nos sertões do Nordeste, incapazes já de atender às necessidades do mercado. Ele encontra assim as portas abertas, e dispõe de vantagens consideráveis: um rebanho imenso que se tratava apenas de aproveitar. Não perderá a oportunidade: em 1793 já exportava a capitania 13.000 arrobas de charque; nos primeiros anos do século seguinte, alcançará quase 60.000. Excluindo o *rush* do ouro, não se assistira ainda na colônia a tamanho desdobramento de atividade⁴⁸.

As indústrias do charque, as “charqueadas”, localizam-se num ponto ideal: entre os rios Pelotas e São Gonçalo, nas proximidades, ao mesmo tempo, dos grandes centros criatórios da “fronteira” e do porto para o comércio exterior da capitania, o Rio Grande, que embora muito deficiente, é o único possível. Esta localização da indústria dará origem ao centro urbano que seria o primeiro da província depois da capital; mas primeiro absoluto em riqueza e prestígio social, Pelotas⁴⁹.

A pecuária rio-grandense, no alvorecer do séc. XIX, não se apresenta em nível técnico muito superior ao dos sertões do Nordeste. Estava-se ainda muito perto das suas tumultuárias origens que vimos acima. O que às vezes obscurece a comparação é a superioridade flagrante das condições naturais dela, a sua fartura,

vista em confronto da miséria do Norte. Aquela superioridade empresta à criação no Rio Grande um aspecto risonho que falta por completo em sua concorrente. Além disto, estamos aqui num momento ascensional, enquanto lá, em plena fase de decomposição. Isto tudo precisa ser levado em conta, porque na realidade, o papel do Homem é idêntico nas duas: o gado também vive aqui num estado semi-selvagem, num quase abandono e à lei da Natureza. Da forma que veio do terreno em que vagava sem dono, assim se incorporou às estâncias. Com a industrialização e comercialização da carne, iniciada lá por 1780 com as primeiras charqueadas, é que se começou a cogitar de alguma coisa mais regular. Assim mesmo, ainda em 1810, observa um contemporâneo, comerciante e conhecedor do assunto, que nas melhores estâncias só uma quarta parte do gado era manso; o restante vivia solto por ali, sem cuidado algum e em estado ainda bravo⁵⁰.

Vejamos mais de perto a organização das estâncias. Elas são, como notei, muito grandes, resultado de abusos que não foi possível coibir. Há as de 100 léguas⁵¹. Cada légua pode suportar 1.500 a 2.000 cabeças⁵², densidade bem superior à que encontramos no Norte e em Minas, o que mostra a qualidade dos pastos. O pessoal compõe-se do *capataz* e dos *peões*, muito raramente escravos; em regra índios ou mestiços assalariados que constituem o fundo da população da campanha, como vimos anteriormente⁵³. Luccock atribui o número de seis pessoas para o serviço de cada lote de 4 a 5.000 cabeças⁵⁴. Não há mesmo serviço permanente para um pessoal mais numeroso; e nos momentos de aperto concorrem peões extraordinários que se recrutam na numerosa população volante que circula pela campanha, oferecendo seus serviços em todo lugar, participando do *chimarrão* e do *churrasco* aqui, para ir pousar acolá, sempre em movimento e não se fixando nunca. Hábitos nômades e aventureiros adquiridos em grande parte nas guerras. Esta gente socialmente indecisa concorre sobretudo ao "rodeio", o grande dia da estância, que se repete duas vezes por ano e quando se procede à reunião do gado, inspeção, marcação e castração. Isto no meio de regozijos em que não faltam as carreiras de cavalos, o grande esporte dos pampas.

Afora isto, os serviços regulares são de pequena monta; queima dos pastos anualmente; uma vigilância relativamente fácil nestes campos despídos e limpos em que a rês não se pode esconder como nas brenhas do Nordeste, e onde os inimigos naturais são muito menos perigosos. O sal não é distribuído regularmente: supre-o em parte, segundo Dreys, o teor salino das pastagens

expostas aos ventos marítimos que sopram nestas planícies desprotegidas⁵⁵. Em suma, a pecuária rio-grandense nada tem de particularmente cuidadosa; é a Natureza propícia que realiza o melhor, e o Homem confia mais nela que em seus esforços. E por isso a sua produção não é brilhante; vimos como o gado é aí largamente inferior ao platino, 50% menos produtivo de carne, apesar da semelhança das condições naturais. O dado que citei é confirmado num cálculo orçamentário feito pelo Gov. Silva Gama em 1803, e que atribui ao boi rio-grandense média de 9 arrobas de carne, uma arroba apenas, portanto, mais que o nordestino⁵⁶.

A indústria de laticínios não é muito desenvolvida, e está muito aquém da de Minas Gerais. Na exportação de fins do séc. XVIII, o queijo figura nos quadros da capitania; mas no seguinte desaparece, e é substituído pela importação dele, embora em pequena quantidade. Lembremos mais que, ao contrário do resto do país, aqui se produz e consome a manteiga; diferença com certeza atribuível ao clima; só as temperaturas mais baixas do Rio Grande comportam um produto tão facilmente deteriorável pelo calor. Quanto aos demais subprodutos do boi, temos aqui, como nos demais casos similares, o couro, os chifres e as unhas; encontramos ainda na exportação rio-grandense um gênero em que ela é única na colônia: o sebo, utilizado na indústria colonial para a fabricação da graxa que se utiliza sobretudo na cordoaria e mais apetrechos dos navios, e na manufatura de um grosseiro sabão. Esta produção de sebo se deve sem dúvida à qualidade do boi, que dão é só o musculoso animal do sertão nordestino.

A par do gado bovino, criam-se no Rio Grande cavalos e sobretudo muares. Na capitania só se empregam os primeiros, sendo desprezados os outros, e mesmo considerado deprimente montá-los. É interessante fazer o paralelo entre as várias regiões do país nesta matéria dos animais de trabalho utilizados. Encontramos o cavalo, como vimos, no Norte, e a besta no Centro. O cavalo reaparece no Sul. A topografia é certamente o fator decisivo nesta discriminação: às planícies das chapadas do Norte e dos pampas meridionais opõe-se a montanha do Centro-Sul, onde a besta, mais lenta, mas mais forte e rude, presta melhores serviços. Mas quem a fornece é o Rio Grande e através dele os países platinos. Veremos esta matéria com mais vagar quando falarmos dos transportes e comunicações. O Rio Grande exporta, por terra naturalmente, de 12 a 15.000 bestas por ano em princípios do século passado. De cavalos, 4 a 5.000 apenas⁵⁷. O gado lanígero aparece em certa quantidade; também, como em Minas

Gerais, não para a produção de carne, mas de lã, com que se manufacturam os famosos *ponchos* de que se vestem os peões e classes baixas da população⁵⁸.

Temos visto até agora só a parte meridional dos campos sulinos da colônia; falta-nos o outro setor que, embora de meio físico muito próximo, envolveu, como vimos, apartado do outro. A pecuária desta parte que nos vai ocupar aqui foi pormenorizada-mente descrita por Saint-Hilaire⁵⁹. Embora de importância muito menor que aquela vista acima, parece mais estável e organizada⁶⁰. O gado não se encontra no estado semi-selvagem do Sul: a formação dos rebanhos tem aí uma história muito diferente, pacífica e ordenada. Mas intervém também, para esta domesticidade maior dele, o hábito, imposto pelas circunstâncias, da distribuição regular do sal, cujo efeito já assinali relativamente a Minas Gerais. Tal distribuição não é contudo tão abundante como nesta última capitania⁶¹.

As fazendas dos Campos Gerais – “fazendas” e não “estâncias”, como no Sul, que adotou a designação castelhana – são grandes; mas longe das do Rio Grande. Saint-Hilaire, que ainda não visitara esta última capitania, admira-se com a propriedade do Coronel Luciano Cordeiro, em Jaguariaíva, que contava 2.000 vacas, além dos touros e bezerras. No Rio Grande, esta fazenda não lhe causaria tanta surpresa. Aliás, como notei, não tem esta região a importância da do Sul. A indústria da carne-seca é inexistente, e para o gado em pé, os únicos mercados regulares são o litoral paranaense (Paranaguá), de expressão ínfima, e São Paulo, também de pouco vulto. E nem para isto era suficiente a sua produção, pois vimos o Rio Grande contribuir com alguns milhares de cabeças por ano. Já se fora havia muito o tempo em que os Campos Gerais eram os grandes abastecedores de todas as capitanias do sul da colônia, inclusive o Rio de Janeiro.

Criava-se algum gado lanígero, mas não muares, pois isto era proibido ao norte do rio Iguaçu para proteger a indústria similar do Rio Grande, que a metrópole desejava ver povoado⁶². Os Campos Gerais serviam apenas de internada para as tropas que vinham do Sul e aí repousavam antes de alcançar a feira de Sorocaba, onde então se fazia a venda e distribuição das bestas.

As demais zonas criatórias do país são de segunda importância. No Extremo-Norte, temos a ilha de Joanes⁶³. É aí que se abastecem os centros coloniais da foz do grande rio onde se agrupa a maior parte da população do vale. A escolha se impôs pela falta de alternativa nesta região florestal e semi-aquática da

bacia amazônica. Não havia outro local próprio. O gado foi aí introduzido no séc. XVII tendo-se organizado a primeira fazenda regular em 1692⁶⁴. Em 1750 havia na ilha 480.000 cabeças; em 1783, o número de fazendas era de 153, atingindo em 1803, 226, com 500.000 cabeças; como se vê, o progresso do rebanho não era grande⁶⁵. Nem era de esperá-lo. As condições em que aí se realiza a criação são precárias; embora a parte da ilha que escolheu seja de terras mais altas e livres das enchentes do rio, que inundam completamente a outra parte, o mau escoamento das águas nestes terrenos de pouca altitude e pequena inclinação, e sujeitos à elevada pluviosidade local, transforma-a nas chuvas em pantanais imensos em que afloram acima da água estagnada apenas algumas estreitas faixas de solo firme, os *teços*, onde se recolhe o gado. Fica ele então obrigado a pastar com a cabeça literalmente metida na água⁶⁶. Os bezerras nascidos nesta ocasião morrem quase sempre afogados. A forragem é de má qualidade; e o gado é ainda vítima de dois inimigos ferozes e singulares: a piranha e o jacaré. Nestas condições, já se vê que não podia a pecuária tomar aí grande incremento, nem abastecer com suficiência o consumo local crescente. Este aumento do consumo só se verificou aliás muito tarde; os colonos adotaram a princípio, em matéria de dieta carnosa, os hábitos indígenas que não conheciam senão o peixe e a caça, ambos abundantes. O primeiro açougue paraense só foi aberto em 1726⁶⁷. Mas quando se começou a pedir mais carne, teve a capitania de suprir a deficiência dos seus rebanhos com importações avultadas de carne-seca, e depois, de charque rio-grandense⁶⁸.

No alto Amazonas formou-se outro pequeno centro criatório, aproveitando-se para isto os campos do Rio Branco, onde o Gov. Lobo de Almada organizou fazendas reais e introduziu gados; sendo seu exemplo seguido por particulares⁶⁹. De criação recente (1793), esta região tinha no momento que nos ocupa importância mínima; mas já servia para abastecer os estabelecimentos do Rio Negro, em particular a capital da capitania, Barra. O gado descia para aí pelo rio, embarcado nos “ajoujos”.

Lembremos ainda, para não deixá-los em silêncio, os campos do noroeste maranhense, os *perizes*, onde há um gado muito ralo. Bem como alguns setores de Goiás, que exportam mesmo algumas boiadas anuais para a Bahia. Quanto ao Mato Grosso, cria-se algum gado nas regiões do Norte, cerca dos estabelecimentos mineradores; coisa de pouca monta, que serve apenas para o consumo local. A grande fase de prosperidade da pecuária mato-

grossense, que se desenrola nos campos infindáveis do Sul, ainda não se iniciara e pertence inteiramente ao séc. XIX

Notas

1. *Descrição do território dos Pastos Bons*, 51.
2. *Roteiro*, 124.
3. Cálculo feito na base das rendas da carne, 500 réis por rês abatida; nos anos de 1795 a 1798, e referidas por Vilhena, *Recopilação*, 69
4. *Memória*, de Francisco Xavier Machado (1810), 66
5. P. Le Cointe, *L'Amazonie brésilienne*, II, 70.
6. Em matéria de seleção de forragem, sabe-se que em princípios do século passado importaram-se variedades de capim que vieram da África e ficaram genericamente conhecidas por capim de Angola. Na Bahia, cultivou-o um Sr. Tschfelli, suíço, que Martius conheceu, e que vendia seu produto na cidade. *Viagem*, II, 303. Luccock observou a cultura do capim de Angola no Rio de Janeiro, *Notes*, 295, também para fornecimento urbano. A não ser estes casos todo especiais, e outros semelhantes provavelmente, não havia maiores preocupações em matéria de forragem selecionada. Notemos contudo que lá por 1810, o Cons. Veloso de Oliveira recomendava a formação de pastos artificiais, em São Paulo, com o emprego do Angola: *Memória sobre o melhoramento da província de São Paulo*, 42.
7. *Idéia da população...*, 30.
8. *Cartas econômico-políticas*, 30.
9. Ao que já ficou dito acima, acrescentemos o seguinte: A zona agrícola do litoral nordeste vai propriamente da Paraíba até a baía de Todos os Santos. Para o norte, o sertão semi-árido se estende até o mar; e é tão desfavorável neste ponto, que até a pecuária aí não se desenvolveu. Para o sul do Recôncavo, segue-se uma região de segunda importância, e onde se fixou, como vimos, só uma pobre e escassa agricultura de subsistência. A pecuária era impraticável: a mata densa que a cobre até quase a linha costeira é um embaraço irremovível com os poucos recursos da colonização. Além disso, afastada de mercados interessantes, todos de difícil acesso, nada a podia aí estimular.
10. O abastecimento destes centros foi feito a princípio só pelo gado baiano; embora proibido este tráfico no primeiro momento das descobertas do ouro para evitar os contrabandos do metal, permitiu-se logo em seguida porque não havia outro fornecedor possível, mas cercou-se de toda sorte de precauções, como se verifica no *Regimento das minas de 1703*. O gado baiano, nesta época, ia mesmo até São Paulo.
11. *Viagem*, II, 401 e segs.
12. *Roteiro do Maranhão*, 88. – Outro contemporâneo escreve: "...sendo tão suave o método de criar nos sertões os estabelecimentos de gado, tão mediana

a despesa dos seus primeiros ensaios, e tão diminuto o número de operários que precisa empregar... d' Francisco de Paula Ribeiro, *Descrição do território dos Pastos Bons*, 84.

13. *Roteiro do Maranhão*, 88. Já assinala em seu lugar próprio como se povoaram os sertões do Nordeste – explica-se assim a presença destes elementos a que se refere o autor citado. O mesmo ainda põe em grande destaque a atração que exerce a profissão de vaqueiro sobre esta gente contrária a hábitos ordeiros e sedentários: "Constitui a sua maior felicidade em merecer um dia nome de vaqueiro."

14. Paula Ribeiro, *Descrição dos Pastos Bons*, 77.

15. No tempo de Antonil, esta concentração das fazendas é considerável. Segundo refere o cronista em muito citada passagem, quase todo o sertão da Bahia pertencia a duas famílias apenas: os Garcia de Ávila, conhecidos como da casa da Torre, e os herdeiros do Mestre-de-campo Antônio Guedes de Brito. Os primeiros tinham 340 léguas de terra, os outros 160 (*Cultura e Opulência*, 264.) No Piauí, Domingos Afonso, apelidado Sertão ou Mafrense, era proprietário de 40 fazendas, que legou por morte aos Jesuítas. Estas fazendas, seqüestradas mais tarde com todos os bens da Ordem, ainda estavam em mão da coroa em princípios do século passado. Francisco Xavier Machado nos dá em 1810 a sua descrição: *Memória*, 58.

16. Daí o nome genérico de ribeira que se dá às várias regiões do sertão nordestino: a designação vem da estrutura do povoamento que se origina nas fazendas assim dispostas.

17. *Memória sobre as sesmarias da Bahia*, 379.

18. Nas Fazendas Reais do Piauí, agrega-se ao vaqueiro um camarada, que o fiscaliza mas não responde pelo serviço. O "quarto" é dividido em partes iguais entre os dois. Xavier Machado, *Memória*, 58.

19. Paula Ribeiro, *Descrição dos Pastos Bons*, 83. Nas fazendas do sertão, bem como nas demais zonas criatórias da colônia, subsiste o hábito de não se abaterem os bois para o consumo interno delas; estes se vendem, e aproveitam-se na fazenda só as vacas. Prática nefasta, que muito contribuía para desfalcicar os rebanhos e reduzir sua prosperidade, como observa o autor citado acima, no mesmo trabalho, pág. 74, e no seu *Roteiro*, 67.

20. Nas Fazendas Reais do Piauí, já referidas em nota acima, e que são em número de 35 em 1810, raramente se atingem aquelas cifras. Somente duas alcançam ou ultrapassam 1.000. A grande maioria está abaixo de 500. A relação completa das fazendas e de seus rebanhos está na *Memória*, de Xavier Machado. O total das 35 fazendas é de 13.325 bezerros.

21. Sobre o cavalo nordestino, vejam-se as interessantes observações de Gilberto Freyre, *Nordeste*, capítulo: "O homem e o animal."

22. *Roteiro do Maranhão*, 79.

23. *Viagem*, II, 299.

24. Em direção à Bahia, p. ex., as boiadas vindas do Piauí tinham de atravessar quase sem exceção desertos inóspitos, como os do alto sertão pernambucano e boa parte da Bahia.

25. "Chegão... e são recolhidos no curral do conselho onde só saem em quartos para o açougue..." Vilhena, *Recopilação*, 161. – Para o peso do boi abatido, tenho apenas um dado referente ao Maranhão: oito arrobas. Xavier Machado, *Memória*, 66. Na Bahia seria com certeza menor.

26. *Idéia da população...* – Outra circunstância que contribui, em parte pelo menos, para as enormes extensões desertas e inaproveitadas do sertão do

Nordeste, foi o erro da distribuição de terras, em sesmarias consideráveis, que apesar da obrigação imposta nas cartas de doação, eram imprópriamente utilizadas, se não deixadas ao abandono completo. Daí as leis restritivas, estabelecendo limites para as concessões. Leis que pela sua recorrência mostram que não se cumpriam; ou então se burlavam de outra forma. Esta questão de terras deu origem nos sertões no Nordeste a disputas intermináveis, decididas freqüentemente a bacamarte, em que proprietários entre si, ou com os não aquinhoados que se queriam utilizar de terras não aproveitadas, se bateram ferozmente durante todo o período de nossa história colonial. O assunto, do maior interesse para a história social e econômica do país, ainda espera o seu pesquisador.

27. Castro Carreira enumera as seguintes secas do séc. XVIII, grifadas as grandes: 1710, 1725 a 1727, 1736, 1744, 1777 e 1778, 1791 a 1793, *Descrição geográfica do Ceará*, 111.

28. Veja-se para mais pormenores sobre esta parte de Minas Gerais, a descrição de Saint-Hilaire, no cap. XII da sua *Voyage aux provinces de Rio de Janeiro et de Minas Gerais*.

29. Paulistas também, como é sabido, e cujas correrias davam às vezes em estabelecimentos fixos, que vão aliás até a Paraíba (Domingos Jorge Velho). Mas trata-se de estabelecimentos que se destacaram completamente de seu ponto de origem. Não há nesta expansão das bandeiras e aventureiros paulistas uma continuidade de povoamento, como se dá com as correntes vindas do Norte que marcham progressivamente e vão povoando e colonizando o território que atravessam. Notemos ainda aqui que a comarca de Minas Novas pertenceu à Bahia até 1757, quando se incorporou a Minas pelo decreto de 10 de maio daquele ano. Contudo, a jurisdição eclesiástica, até o séc. XIX, continuou aí com o arcebispo da Bahia.

30. Acresce que a mata queimada é substituída pelo chamado *capim gordura*, que constitui excelente alimentação para o gado.

31. *Roteiro do Maranhão*, 93.

32. Excluindo os Campos Gerais (Paraná), então pertencentes a São Paulo, é esta região que apresenta maiores rebanhos de gado vacum da província ao recenseamento de 1835. Müller, *Ensaio de um Quadro Estatístico*.

33. Para pormenores, veja-se Saint-Hilaire, *Voyage aux sources du rio de S. Francisco...*, I, cap. VI, que é a principal fonte de que me utilizo aqui.

34. Assim, na região entre Lavras e São João del-Rei, em terreno muito pedregoso, vêem-se até hoje muros que se estendem a perder de vista, por quilômetros e quilômetros.

35. A observação é de Saint-Hilaire que, como francês, tem autoridade para julgar de qualidades de gado. *Voyage aux sources...*, I, 67.

36. O leite da Auvérnia é na França de segunda categoria, comparado com o das regiões do Norte, famosas pelos seus laticínios, como a Normandia e a Bretanha. Mas para o Brasil, a comparação é honrosa. Afirma ainda o viajante francês que a produção diária de uma boa vaca é em Minas de umas 4 garrafas; mas não dá infelizmente a medida destas garrafas. *Voyage aux sources...*, I, 71.

37. Saint-Hilaire faz da fabricação do queijo uma descrição impessoal e sem nenhum espírito crítico. Mawe, pelo contrário, é muito severo com a rudeza dos processos, e sobretudo com a falta de higiene. *Travels in the interior of Brazil*.

38. Havia no sul de Minas fazendeiros muito abastados. Entre outros Saint-Hilaire cita um que todos os anos vendia para o Rio gado próprio e adquirido para revenda, 5 a 6.000 cabeças. *Voyage aux sources...*, I, 81.

39. O autor anônimo do *Roteiro do Maranhão* insurge-se contra este grande consumo de carne de porco que desejaria ver substituída pela de vaca. Não o suspeitamos de cristão-novo, apesar desta ojeriza, porque ele traz um argumento econômico, que dentro do seu critério e de acordo com o espírito geral de seu admirável trabalho, é plenamente procedente. Honra aliás sumamente a finura de suas qualidades de observador e economista. Segundo ele, a criação de porcos, exigindo uma atividade agrícola paralela para a produção do milho que eles consomem, desvia da mineração, que é o que mais interessa à metrópole, grande número de braços que estariam mais utilmente aplicados nesta última, dando ouro ao comércio do Reino, e quintos ao soberano. Como se vê, o porco foi um pequenino fator, modesto embora, na grande obra da Independência da colônia. *Roteiro do Maranhão*, 99.

40. Embora com exceções, no Norte, em particular na Bahia, emprega-se também o azeite-de-dendê e outros óleos vegetais. No Extremo-Norte, além dos óleos vegetais, usa-se igualmente a *manteiga de tartaruga*, sobre que voltarei noutro capítulo.

41. Saint-Hilaire, *Voyage aux sources...*, I, 73. Estes chapéus são fabricados por artesãos especializados, a quem se fornece matéria-prima e paga-se o feito. Sobre a utilização do carneiro, notemos que não se come senão excepcionalmente a sua carne. Luccock (*Notes on Brazil*, 44) observa que no Rio de Janeiro era só a colônia inglesa que a incluía na sua dieta, o que aliás provocou nos arredores do Rio, depois da abertura dos portos e afluência de estrangeiros, um certo progresso da criação daqueles animais. Explica Luccock a aversão dos brasileiros pela carne de carneiro pelo fato de serem religiosos, e repugnantes a carne de um animal que simboliza o Cristo. Não sei até onde se justifica a explicação de Luccock, aliás repetindo-se conceitos que ouviu, e admitindo tratar-se talvez de uma facécia. Mas o certo é que a carne de carneiro nunca se consumiu muito no Brasil, e isto até hoje. Ainda sobre o mesmo assunto, posso adiantar, por observação pessoal, que em Minas se utiliza muito o carneiro como animal de tiro para pequenas cargas, p. ex. a lenha. Mas nada posso afirmar sobre a antiguidade de tal prática.

42. *Campos Gerais* é uma designação genérica; mas aplica-se em particular, tendo-se tornado a designação do lugar, aos campos que hoje constituem o planalto paranaense.

43. Os dois setores aliás, ligados embora pelo litoral (Laguna), e pela infiltração de povoadores paulistas que por ali se fez, mantiveram-se afastados e sem contato apreciável, até meados do séc. XVIII, quando as ligou, pelo planalto, a primeira estrada regular.

44. Guerra luso-espanhola de 1801, que repercutiu fundamente na América, e nos devolveu o território das Sete Missões que pelo tratado de Santo Ildefonso tinha voltado à Espanha.

45. Alcides Lima, *História popular do Rio Grande do Sul*, 106. Um observador próximo dos acontecimentos, escrevia em 1808: "Um homem que tinha a proteção do governo, tirava uma sesmaria em seu nome, outra em nome do filho mais velho, outras em nome do filho e filha que ainda estavam no berço; e deste modo há casa de quatro e mais sesmarias." Manuel Antônio Guimarães, *Almanaque da Vila de Porto Alegre*, 53.

46. Alcides Lima, *História popular do Rio Grande do Sul*, 108.

47. Dreys, *Notícia descritiva*, 154.

48. Dados para a exportação rio-grandense, no período 1790-3, numa carta do Gov. Pinto Bandeira de 14 de janeiro de 1794, incluída na coleção Cor-

respostas de sábias autoridades, 266. Para o período 1805 a 1819, veja-se Saint-Hilaire, *Viagem ao Rio Grande do Sul*, 132 e seqs., que transcreve dados oficiais que lhe foram fornecidos pelas autoridades. Neste segundo período, exportou o Rio Grande o seu charque para Havana (Cuba), em grande quantidade.

49. O único concorrente sério que o charque rio-grandense encontrou foi o similar platino. A arroba de charque produzia-se no Rio Grande por 440 a 480 réis; o frete e direitos até o Rio de Janeiro eram de 280 réis. O charque platino, pelo contrário, vendia-se no Rio a 400 e 410 réis. Deve-se a diferença à superioridade do gado platino, que dá 16 a 20 arrobas de carne, enquanto o crioulo não passa de 8 a 10. Manuel Antônio de Magalhães, *Almanaque da Vila de Porto Alegre*, 48. Quanto à qualidade a opinião dos contemporâneos diverge. Saint-Hilaire opina pelo platino (*Viagem*, 114); Dreys, pelo nacional (*Notícia*, 116).

50. Manuel Antônio de Magalhães, *Almanaque*, 46. A questão de amansar o gado bravo que se incorporara por assim dizer automaticamente às estâncias, quando elas se formam, pela simples demarcação de um perímetro que passava a abranger o gado nele por acaso contido, esta questão representa o principal problema econômico da capitania na última parte do séc. XVIII e ainda por muito tempo seguinte. Ocuparam-se com ele todos os governadores, desde o primeiro deste período que nos interessa, Veiga Cabral que começou a governar em 1780.

51. Luccock, *Notes*, 116.

52. Dreys, *Notícia descritiva*, 135. Luccock confirma: 4 a 5.000 por três léguas. *Notes*, 216.

53. Dreys, *Notícia descritiva*, 133, fala em gaúchos, como então se chamavam estes mestiços, gente considerada turbulenta e de maus hábitos.

54. *Notes*, 215. Saint-Hilaire cita a fazenda do Marechal Chagas, no rio Butuí, onde esteve hospedado, e que, com 6.000 cabeças de gado, tinha um capataz e 10 peões. Estes recebiam 8 patacas (2\$560) por mês.

55. *Notícias*, 136. Em 1816 a importação de sal, que o Rio Grande não produz, é de 95.747 alqueires apenas.

56. *Documentos relativos a história da capitania...*, 301.

57. Dreys, *Notícia descritiva*, 154.

58. Saint-Hilaire, *Viagem*, 90.

59. *Voyage aux provinces de Saint-Paul...*, II, 10 e seqs.

60. Produção em 1835 - na falta de dados anteriores: 17.859 bois e 4.992 cavalos. Müller, *Ensaio de um quadro estatístico*.

61. Saint-Hilaire nos fornece a respeito os seguintes dados comparativos: nos Campos Gerais, a distribuição é de 2 em 2 meses, ou mesmo só de 3 em 3. Em Minas, ela é mensal. Numa fazenda dos Campos Gerais visitada pelo autor, dava-se de cada vez um alqueire para cada 100 animais.

62. Veloso de Oliveira, *Memória para o melhoramento de São Paulo*, 39.

63. É o nome primitivo da ilha Marajó - esta última designação applicava-se unicamente à parte oriental da ilha, com vegetação de campo e onde se fixou a pecuária, em oposição à parte ocidental, por onde se estende a selva semi-aquática da Amazônia.

64. É a de Francisco Rodrigues Pereira, e situou-se na margem esquerda do rio Arari. P. Le Cointe, *L'Amazonie brésilienne*, II, 62.

65. A maior fazenda da ilha era a dos mercenários (Ordem das Mercês), e passou em 1794, e com todos os bens da Ordem que então se extinguiu, para o patrimônio da coroa. Esta fazenda, sita no rio Arari, que é a principal região da ilha, contava com 150 escravos e perto de 3.000 cabeças de gado, além de grande

número de cavalos. Frei Franc. de Nossa Senhora dos Prazeres, *Poranduba Maranhense*, 116, nota.

66. Tte.-Cel. José Simões de Carvalho: *Notícia sobre a ilha de Joanes*, 362.

67. P. Le Cointe, *L'Amazonie brésilienne*, II, 70.

68. O *Roteiro do Maranhão*, fartamente citado acima, foi escrito particuladamente para fundamentar a necessidade de abrir comunicações diretas por terra entre o Maranhão e o Pará, a fim de permitir que o gado do sertão descesse para este destino. Como se sabe, isto nunca foi realizado, mesmo até hoje, e em parte, com certeza, porque o aperfeiçoamento da navegação e outros fatores suprimiram estes longos trajetos interiores que o gado percorria, tornando possível o abastecimento por via marítima. Este assunto, de grande interesse, será analisado em seu lugar próprio.

69. Com. André Fernandes de Sousa, *Notícias geográficas da capitania do Rio Negro*, 455.

A maior importância da indústria extrativa não é o seu valor como riqueza entre as demais da colônia. Nisto o seu papel é secundário. Mas, doutro lado, avulta como base quase exclusiva da vida humana em uma região que é a maior do país, determinando nela caracteres tão próprios e exclusivos que não se podem assimilar a nada que se passa noutras partes. Refiro-me ao vale do Amazonas, cuja colonização não se compreende sem esta análise da atividade principal e quase única que nela se pratica: a colheita natural dos frutos da floresta e dos rios.

Na sua parte mais baixa, vizinha do delta, o Pará propriamente, ainda se encontra uma organização econômica e social que se equipara à das demais capitanias marítimas: os mesmos produtos, o açúcar, o tabaco e outros, embora todos em pequenas proporções; a mesma estrutura: a grande lavoura tropical. Encontram-se até escravos pretos, e o sangue africano, de que o interior é imune, se nota.

Mas para cima, ao longo destes milhares de quilômetros de cursos-d'água que se emaranham numa complexa e imensa rede hidrográfica sem paralelo no mundo, e onde se fixou o povoamento e a colonização do vale, são atividades puramente extrativas, organizadas em sistema original e próprio, que constituem a vida econômica local.

Encontraram os colonos na floresta amazônica um grande número de gêneros naturais aproveitáveis e utilizáveis no comércio: o cravo, a canela, a castanha, a salsaparrilha e sobretudo o cacau. Sem contar a madeira e produtos abundantes do reino animal: destes últimos, são em particular a tartaruga, bem como os seus ovos, e o *manacuru* (peixe-boi) que servirão em escala

comercial. Sem estas fontes de riqueza teria sido impossível ocupar o grande vale. Os colonos não o teriam procurado, os missionários não encontrariam base material de subsistência para manter seu trabalho de catequese dos indígenas.

É certo que a agricultura se procurou estabelecer, e não faltaram, neste sentido, esforços da administração e dos colonos mais esclarecidos, que percebiam a necessidade de uma base mais sólida de riqueza que a precária indústria extrativa que praticavam. Mas para isto não bastava a boa vontade. Na mata espessa e semi-aquática que borda a bacia do grande rio, em terreno submetido a um regime fluvial cuja irregularidade, com o volume enorme de águas que arrasta, assume proporções catastróficas, alagando áreas imensas, os *igapós*, deslocando grandes tratos de solo que são arrancados à margem e arrastados pela correnteza; nesta remodelação fisiográfica ininterrupta de um território longe ainda de qualquer forma de equilíbrio, o Homem se amesquinha, se anula. A luta requer esforços quase ilimitados, se quiser ir além da dócil submissão às contingências naturais. E tais esforços, a colonização incipiente não os podia fornecer. Faltava-lhe o elemento essencial: a gente. Os poucos brancos, a multidão relativa de indígenas pouco eficientes para o serviço que deles se exigia, não podiam dar conta da tarefa. A Amazônia ficou naquilo que fora desde o início. A agricultura, que exige um certo domínio sobre a Natureza, apenas se ensaiou: no delta, como vimos, isto é, no ponto mais acessível do vale e onde as condições são melhores, um pouco também no Rio Negro, também mais favorável. Nestes lugares, sem contar os gêneros clássicos da colônia, cultivaram-se as espécies nativas, como o cacau, a salsa, o cravo, a baunilha, o ipadu (coca), introduziram-se outras, como o café e o anil. Mas tudo em proporções insignificantes.

Ficou-se no conjunto e substancialmente nos gêneros espontâneos da floresta. Não podia tal atividade amoldar-se aos sistemas de organização adotados para outras formas de vida. Incidentemente já me referi ao assunto. Daí a originalidade amazonense, que fará da região um exemplo singular na colônia; um outro Brasil. Desde a formação étnica. O aproveitamento do índio tornou-se aí possível, o que, vimo-lo anteriormente, só foi o caso em pequena escala noutros lugares. No vale amazônico, as formas de atividade se reduzem praticamente a duas: penetrar a floresta ou os rios para colher os produtos ou capturar o peixe; e conduzir as embarcações que fazem todo o transporte e cons-

tituem o único meio de locomoção. Para ambas estava o indígena admiravelmente preparado. A colheita, a caça, a pesca, já são seus recursos no estado da Natureza; como pescador sobretudo, suas qualidades são notáveis, e os colonos só tiveram neste terreno de aprender com ele. Remador, também ele é exímio: ninguém como ele suporta os longos trajetos, do raiar ao pôr-do-sol, sem uma pausa; ninguém esperta e percebe como ele os caprichos da correnteza, tirando dela o melhor partido; ninguém compreende melhor o emaranhado dos igarapés. Empregado assim em tarefas que lhe são familiares, ao contrário do que se passa na agricultura e na mineração – nesta última aliás nunca foi ensaiado –, o índio se amoldou com muito mais facilidade à colonização e domínio do branco. Permeou-a com seus contingentes, que mais ou menos fundidos na vida colonial acabam dominando-a e dando-lhe o tom. Em nenhum outro lugar o branco sofre tanto a influência dos indígenas; nos modos de vida, na própria psicologia.

Do tipo do povoamento já disse alguma coisa: ele também se amolda às contingências da colheita florestal. As espécies vegetais, utilizadas no seu estado nativo, precisam naturalmente ser procuradas lá onde o acaso as colocou. E aí, além de irregular, a frequência não é em regra elevada. Daí a considerável dispersão amazonense, cuja população, que em princípios do século passado não alcançava uma centena de mil habitantes, já se espalha, embora numa simples ocupação linear e rala, ao longo de milhares de quilômetros de cursos-d'água. Outro efeito, este de gênero de vida adotado: a atração dos rios. Não pela água em si, mas pelo caminho que oferece. Numa forma de atividade em que as fontes de produção se dispersam irregularmente, sem pontos de concentração apreciável, não são elas, como se deu na agricultura ou na mineração, que fixam o povoador; mas sim a via de comunicação. Não é esta que o procura, porém o inverso. Não foi apenas a dificuldade de acesso e ocupação da floresta que fez o colono preferir com exclusividade a margem dos rios; se fosse conveniente, aquela dificuldade teria sido, em rigor, vencida, como o foi em outros lugares. Mas por que buscar um lugar afastado da esplêndida via natural que oferecem as "estradas líquidas", quando em outro qualquer se estaria igualmente ou muito pouco mais bem situado com relação às fontes de produção exploradas? A área que um simples colhedor de produtos espontâneos tem de abarcar é por natureza imensa; mais que isto, ela é variável porque o esgotamento das

fontes não tarda nesta forma primitiva de exploração. A via de comunicação natural e fácil, como a que oferecem os cursos-d'água, constituirá por isso único pólo forte e estável de atração.

A organização do trabalho é naturalmente o elemento mais sensível às contingências da colheita. Ele se faz esporádico, coincidindo com as épocas próprias daquela. Processa-se por arrancos bruscos que são as "expedições" que saem no momento oportuno em busca dos produtos da floresta, e a que sucede a longa inatividade da estação morta. Um empresário reúne os homens necessários: índios que engaja sob a fiscalização das autoridades, depois das leis protetoras de Pombal, por um salário oficialmente fixado². O índio não se pode furtar à tarefa, sobretudo depois que a Carta-Régia de 12 de maio de 1798 impôs taxativamente a obrigação de servir os colonos. Mas apesar disto o recrutamento de trabalhadores indígenas não é operação simples. Além de sua má vontade, que se concretiza em fugas e deserções freqüentes, há também a concorrência dos interessados nesta insuficiente mão-de-obra. E, além dos colonos, intervém neste mercado a administração pública, com suas obras; e com direito de preferência, está visto. Mostrei noutro capítulo como esta intervenção dos poderes públicos é considerável, desfalcando as aldeias dos povoadores e os colonos de braços.

De tal disputa em torno dos trabalhadores indígenas – mas que infelizmente de nada serviu para eles, incapazes que estavam de tirar proveito de uma situação vantajosa mas inacessível ao seu entendimento – resultam rixas e violências freqüentes; em muitos casos, foi-se obrigado a destacar autoridades especiais para cuidar da matéria. Assim, em Ega escolhia-se dentre os moradores um juiz que, localizado na área de maior concentração de índios mansos, na foz do Içá, procedia oficialmente à repartição dos braços disponíveis³.

Organizada a "expedição", ela segue fortemente guardada, porque é sempre de temer a hostilidade de tribos selvagens; os Muras, entre outros, se destacam neste terreno, e boa parte deles, de armas na mão, ainda resistia à colonização no momento que nos ocupa. Às vezes a guarnição é mesmo de tropa regular, especialmente cedida pelas autoridades. E assim vai a frota de canoas, igaras, igarités, ubás, navegando rio acima em demanda dos pontos favoráveis, às vezes a distâncias enormes da partida. Ega, p. ex., é o lugar de partida das expedições que exploram os rios Jupurá, Içá, Juruá, Jutaf e Javari, um raio de centenas de quilômetros⁴. Feito o carregamento, que demora

semanas e até meses, a expedição retorna: os índios são dispensados, pagos quase sempre, apesar das disposições legais em contrário, *in natura*; o empresário entrega o seu produto aos comerciantes que se incumbem de o despachar, rio abaixo, aos seus correspondentes do Pará, donde se exportam.

Outras atividades extrativas, como a colheita dos ovos de tartaruga de que se extrai a "manteiga", óleo empregado na alimentação e iluminação, e gênero de grande comércio, se fazem mais ou menos da mesma forma. A desova dos quelônios é nos meses de outubro e novembro, quando, em bandos incontáveis, procuram certas praias de eleição e lá enterram seus ovos na areia, onde o calor do Sol os deve chocar. A tarefa dos colhedores consiste simplesmente em espreitá-los no momento oportuno nestas praias que de antemão já conhecem, e depois que os animais, terminada a postura, se retiram, ir desenterrar e recolher o produto. A preparação da "manteiga" se faz imediatamente e nas próprias canoas que serviram para o transporte dos colhedores⁵.

A pesca é muito sedentária, e mais continuadas as atividades que nela se empregam. A que se pratica da mão para a boca é naturalmente geral: toda a população rural, que vive à beira de rios, aproveita suas águas abundantes e a habilidade que traz no sangue. O peixe é o alimento básico delas. Mas a par desta pesca há outras de maior vulto, organizadas comercialmente. Realizam-se nos "pesqueiros", instalações onde se captura, prepara e salga o peixe para a venda. Alguns são temporários, montando-se em lugar e época indicados para determinada pesca. Mais freqüentemente contudo, e mais importantes, são os pesqueiros fixos, que às vezes atingem grande vulto, como o maior de todos, o do Lago Grande de Vila Franca, na atual cidade deste nome, onde em dois anos se mataram, só de tartarugas e peixes-bois, 8.500 exemplares⁶. Há pesqueiros particulares; há-os também reais, que se exploram por conta do erário público. A mão-de-obra é naturalmente sempre o índio. O peixe é fornecido salgado, e em maior quantidade, seco; e constitui uma das maiores exportações da capitania do Rio Negro⁷.

Tais são, em suma, os traços principais e mais característicos deste gênero de vida de colheita natural que forma a principal e quase única base da colonização do vale amazônico. Os resultados que apresenta são, em conjunto, parcos. A instabilidade e incerteza de vida que aquelas formas de atividades determinaram; o complexo problema da assimilação de grandes

massas indígenas que indiretamente provocam, fazem da colonização amazônica muito mais uma aventura que a constituição de uma sociedade estável e organizada. Os caracteres gerais da colonização brasileira, esta empresa exploradora dos trópicos, se revelam aí em toda sua crueza e brutalidade. Não viriam atenuá-los, como em outras partes da colônia, elementos paralelos e concorrentes que frutificariam com o tempo, dando formas sociais mais orgânicas e elevadas. A evolução brasileira, de simples colônia tropical para nação, tão difícil e dolorosa, e cujo processo mesmo em nossos dias ainda não se completou, seria lá muito retardada. A Amazônia ficou, neste sentido, muito atrás das demais regiões ocupadas e colonizadas do território brasileiro.

Quanto aos seus resultados materiais, eles também são minguaados. É frisante o contraste entre o que apresentam e o que deles esperava a imaginação escaldante do branco europeu em contato dos trópicos. A exploração das reservas naturais da imensa floresta, que se supunha esconder tesouros incalculáveis, não deu mais que uns miseráveis produtos de expressão comercial mínima e em quantidades restritas. E não foi possível ampliar as bases desta produção, e dar-lhe mais estabilidade pelo cultivo deles. A Amazônia ficará na pura colheita; e por isso vegetará, assistindo impotente ao arrebatamento de suas maiores riquezas naturais por concorrentes mais bem aparelhados. Deu-se isto com o cacau, antes de seu monopólio no Brasil, e cuja hegemonia passará, entre nós, para a Bahia. Dar-se-á o mesmo, um século depois, em proporções muito maiores e dramáticas, com a borracha. A colonização do vale amazônico ainda é hoje uma incógnita.

NOTA

Quero lembrar aqui algumas outras produções extrativas que representam um certo papel na economia colonial de princípios do século passado, mas que, pela sua particularidade e vulto reduzido, não poderiam ser agora objeto do desenvolvimento. São elas as da *madeira*, da *pesca da baleia*, do *sal* e do *salitre*, e finalmente da *erva-mate*.

As primeiras – as madeiras de construção, bem entendido, porque as de tinturaria, o simbólico mas extinto pau-brasil, já não pesavam seriamente nas atividades da colônia – passam em fins do séc. XVIII para um importante plano das cogitações oficiais.

Desleixadas até então, apesar das cláusulas restritivas das sesmarias, que em muitos casos proibiam a derrubada e queimada das madeiras de lei, elas avultam por esta época nas providências administrativas da metrópole; sobretudo porque se tratava de reconstruir a decadente e semi-extinta marinha portuguesa. Liga-se isto ao grande programa de reerguimento do Reino lançado por Pombal, continuado parcialmente e mal depois dele, e que procurava aproveitar-se da posição singular do Reino nos mares, livres das hostilidades em que se detiam as demais e mais poderosas potências ultramarinas da Europa. Para aquela restauração naval portuguesa, deveria a colônia americana contribuir com suas madeiras. As matas mais importantes e ricas, além das das Amazonas – muito mais ilusórias, comercialmente falando, que reais, e que não contribuíram nunca em quantidade apreciável –, eram as que sobravam do primitivo e denso arvoredo do litoral nordestino. São as da Paraíba e de Alagoas (a descrição detalhada das desta última região se encontra na *Relação das matas das Alagoas... – 1809*). Outras eram as da comarca de Ilhéus, na Bahia, pouco tocadas ainda como vimos, pela colonização, e cujo histórico foi feito por Accioli na sua *Dissertação histórica, etnográfica e política*. Sempre houve nestas matas alguma extração de madeiras, e fazia-se delas um pequeno comércio, inclusive explorações por conta do governo, os “cortes reais”, como se chamavam. Depois de várias ordens, determinações e disposições legais sobre o assunto – como, além das cláusulas já referidas que se incluíam nas “cartas de sesmaria”, *Regimentos* de 12 de setembro de 1652, § 12, e de 13 de outubro de 1751, § 29, que proibiam os referidos cortes e queimadas –, veio a Carta-Régia de 13 de março de 1797, que pretendeu regular o assunto de uma forma geral e definitiva. Reservaram-se à coroa todas as matas e arvoredos à borda da costa e dos rios que desembocassem diretamente no mar, e por onde, em jangadas, se pudessem conduzir os paus até a praia. Proibiu-se a concessão de sesmarias nestas áreas, e as existentes deveriam ser desapropriadas. Estas medidas tentaram-se pôr em prática, mas não surtiram efeito. Criou-se então a *Conservadoria das matas*, que deveria controlar todo o serviço de cortes reais e impedir as devastações. Em Ilhéus, ocupou o cargo de juiz conservador durante muito tempo o conhecido naturalista Baltasar da Silva Lisboa, o cronista dos *Anais do Rio de Janeiro*, e ouvidor da comarca. Mas nem assim ainda tomou vulto o aproveitamento e comércio das madeiras no Brasil. A par desta atividade extrativa, convém lembrar aqui a indústria

de construção naval, a ela intimamente ligada, e que se praticou nalguns portos da colônia; em particular na Bahia, onde havia estaleiro real. Mas nunca tiveram grande importância estas construções, e não passaram quase das pequenas embarcações para navegação costeira.

A *pesca da baleia* teve na colônia seus dias de grandeza. Existiram armações para a pesca na Bahia (a da Barra, entre o mar e a capela de São Bento, e Itaparica), que são as mais antigas, instaladas na primeira metade do séc. XVIII. Seguem-se para o sul as armações de São Domingos, na Praia Grande, hoje Niterói, que data de 1782; a de Bertioça, em Santos, que já existia em 1789; e as seis de Santa Catarina: Piedade, na entrada setentrional da ilha (1746); Lagoinha, costa oriental da ilha (1772); Itapocoróia (1777 ou 8); Garopaba (1795); Embituba (1796); finalmente a da ilha da Graça, na entrada do canal de São Francisco, estabelecida a concessionários privilegiados. A atividade foi grande: no contrato dos doze anos de 1765-77, a renda dos contratadores foi de 4 milhões de cruzados; numa só armação apanharam-se 523 baleias. Mas a pesca decaiu depois que, em fins do século, os baleeiros ingleses e norte-americanos começaram a operar nas ilhas Falkland, impedindo que as baleias nas suas migrações hibernais chegassem, como era seu costume, até as costas do Brasil. Reduziram eles aliás consideravelmente a espécie pela devastação praticada em larga escala e com processos aperfeiçoados. Em 1801, não encontrando mais pretendentes ao contrato, a coroa abandona o estanco, tornando livre a pesca. Esta ainda se mantém, embora sempre em declínio acentuado, até desaparecer lá pelo terceiro decênio do século passado. A literatura sobre o assunto encontra-se em José Bonifácio de Andrada e Silva, *Memória sobre a pesca da baleia...*; Pizarro, *Memórias históricas* IX, 289; Saint-Hilaire, *Voyage aux provinces de Saint-Paul...*, II, 308 (com descrição detalhada da pesca, como se praticava nos primeiros anos do séc. XIX); Martius, *Viagem*, II, 275 (armações na Bahia), Almeida e Sá, *Armações da pesca da baleia*; Lúcio de Azevedo, *Novas Epanáforas*, 43; e mais um documento interessante sobre o assunto, datado de 1761, na coleção *Correspondência de várias autoridades*, 109.

Sobre o sal, referi alguma coisa relativamente à exploração das salinas do médio São Francisco (capítulo *Pecuária*). Sal de rocha também se extraía no rio Jauru, em Mato Grosso, explorado desde o início da capitania, e que ainda se mantinha em 1797, segundo informa Almeida Serra, *Descrição geográfica de Mato*

Grosso, 164. A produção de sal marinho era mais importante, e se fazia em vários pontos da costa: Tapuitapera, no Maranhão; Moçó, Cocó e Mandauá, no Ceará; Açú e Mossoró, no Rio Grande do Norte, as maiores salinas da colônia, e ainda hoje do país, Itamaracá e Pau Amarelo, em Pernambuco; Cotinguiba, em Sergipe; Lagoa de Araruama (*Cabo Frio*), no Rio de Janeiro. Como se sabe, o comércio de sal constituía monopólio da coroa; foi um dos mais onerosos e pesados que a colônia teve de suportar, pois afeta um gênero de primeira necessidade, encarecendo-o consideravelmente. Só foi efetivamente abolido no Brasil em 1803, embora precedessem promessas e medidas não cumpridas. Agrava-se o monopólio com a proteção que o governo metropolitano sempre pretendeu conferir às salinas portuguesas, que constituíam um dos grandes ramos da produção do Reino; com este fim, a produção colonial sempre foi dificultada: nunca se permitiu abertura, e ela se fazia em luta contra óbices enormes e perseguição tenaz. Se se manteve apesar disto, é que a falta de sal e seu preço, bem como os abusos e desleixos dos contratadores, eram tais que a repressão do contrabando se tornava difícil, e de uma forma completa, impossível. Para literatura sobre o assunto, veja-se um escrito anônimo de princípio do séc. XIX, *Notas sobre todas as marinhas em que se faz sal na costa do Brasil*, que trata particularmente das salinas do Rio Grande do Norte. Sobre as da Lagoa de Araruama, veja-se a *Memória histórica da cidade de Cabo Frio* (1797). Outros trabalhos estão citados em meu artigo "Indústria salineira do Estado do Rio de Janeiro", publicado na revista *Geografia*, Ano I, n.º 3, pág. 290.

O salitre também foi explorado na colônia. Empresas oficiais que datam de 1775 foram tentadas, sem resultado apreciável, nas serras de Montes Altos e do Rio Verde na Bahia (Lúcio de Azevedo, *Novas Epanáforas*, 44, e Vilhena, *Recopilação*, 597). Mais tarde, mas por iniciativa particular, extraiu-se o salitre no rio que foi batizado com o nome do mineral, e que é um pequeno afluente do São Francisco, na altura de Juazeiro (Martius, *Viagem*, II, 405); e também no sertão setentrional de Minas, particularmente em Formigas (Montes Claros) (Saint-Hilaire, *Voyage aux provinces de Rio de Janeiro...*, II, 321). A produção, sobretudo deste último setor, chegou a certo vulto, e fornecia as manufaturas reais de pólvora de Vila Rica e do Rio de Janeiro. Exportava-se também; o que foi depois proibido (Dec. de 23 de nov. de 1810), com grande dano da indústria, que aliás já se achava decadente pelo esgotamento das jazidas, estado em que as visitou Saint-Hilaire em 1817.

A *erva-mate* é encontrada, em estado nativo, nas matas da bacia do Paraná, bem como em geral nos Campos Gerais do sul da colônia. Ela foi primeiro explorada, entre nós, nos Campos de Curitiba, particularmente nas matas do seu limite oriental, onde entestam com a Serra do Mar. Aí estabeleceram os jesuítas, no séc. XVI, sua fazenda da Borda do Campo, onde exploraram o gênero. Possivelmente foram os primeiros a fazê-lo comercialmente. Mas o certo é que a extração da erva-mate ganhou vulto, e constituía uma das principais ocupações no distrito de Curitiba. Interessante notar que o consumo da erva-mate se vulgarizou muito mais nos países platinos: Buenos Aires e Montevideu serão os maiores compradores do produto que se exportava via Paranaguá. No Brasil, afora as regiões produtivas, ele era desconhecido. Até hoje, como se sabe, seu consumo é relativamente pequeno entre nós. Saint-Hilaire, que foi quem classificou cientificamente a planta e a batizou com o nome que conservou, *Ilex paraguariensis*, descreve pormenorizadamente a extração e preparação no seu diário *Voyage aux provinces de Saint-Paul...*, II, 155 e segs.

Notas

1. Não me refiro evidentemente aqui à mineração do ouro e dos diamantes, que já foi tratada em capítulo especial.
2. A questão do salário dos índios foi regulada pelo bando do Gov. do Pará, de 30 de maio de 1773. Alexandre Rodrigues Ferreira, *Diário da viagem filosófica*, 29.
3. Martius, *Viagem*, III, 262.
4. Martius, *Viagem*, III, 262.
5. Encontra-se a descrição pormenorizada desta interessante indústria em Martius, *Viagem*, III, 241 e segs.
6. Artur Reis, *A política de Portugal no vale amazônico*, 98.
7. Tabela da exportação desta capitania em Martius, *Viagem*, III, 158.

No final desta revisão dos setores da produção colonial há que reservar um canto, modesto embora, e proporcional à sua insignificância, às artes e à indústria; isto é, às atividades que, independentes da agricultura ou da mineração, têm por objeto elaborar a matéria-prima. Não que em si tenham um papel apreciável na economia da colônia: ao contrário, o plano que ocupam é dos mais inexpressivos, e só se apercebe mesmo delas uma análise muito detalhada. Mas como função particular que são, e com características próprias, bem como, sobretudo, por compreenderem uma categoria à parte e individualizada da sociedade colonial – embora isto não seja sempre, como veremos, o caso –, elas não podem ser passadas em silêncio.

Precisamos começar nesta matéria por distinguir os centros urbanos da zona rural. Os ofícios mecânicos se exercem diferentemente nestes dois setores. Fora das grandes aglomerações, de que me ocuparei depois, as artes mecânicas e indústrias constituem um simples acessório dos estabelecimentos agrícolas ou de mineração. Para o manejo destes, ou para atender às necessidades de seus numerosos moradores – o proprietário e sua família, escravaria e agregados –, torna-se necessário por motivo das distâncias que os separaram dos centros populosos, mercê da extensão dos domínios, ou por outras considerações de ordem prática e econômica, a presença de toda uma pequena indústria de carpinteiros, ferreiros e outros, bem como, freqüentemente, até de manufaturas de pano e vestuário. Em certas regiões ainda, como em Minas Gerais, onde há ocorrência de minérios de ferro, encontra-se mesmo, por vezes, uma pequena siderurgia para consumo interno do estabelecimento.

Esta pequena indústria doméstica, entregue a escravos mais hábeis¹, ou às mulheres da casa – como a fiação, tecelagem e costura –, embora obscura e passando à primeira vista despercebida, tem seu papel na vida da colônia, pois completa essa autonomia dos grandes domínios rurais, já assinalada noutros setores, e que representa um traço tão característico e importante da vida econômica e social da colônia. Além disto, constitui o embrião de uma indústria de maior vulto e expressão, que infelizmente a política da metrópole, bem como outros fatores que assinalarei adiante, fizeram gorar no seu nascedouro.

Como atividades autônomas, os ofícios aparecem, fora dos centros urbanos, nestes artesãos ambulantes que de porta em porta oferecem seus serviços. Destes, os mais freqüentes são os ferreiros, que se ocupam sobretudo em calçar as bestas das tropas que circulam pelo interior; Luccock, entre outros, os assinala em Minas Gerais². Mas é naturalmente nos centros urbanos de maior importância que as profissões mecânicas são mais numerosas; profissões propriamente, desligadas de outras atividades, e autônomas, como não se dá em regra no campo³.

Ocupam-nas geralmente os mulatos, que são, segundo Martius, os mais hábeis entre os nacionais⁴. Como é a regra universal da época, encontram-se as profissões organizadas em corporações. Nada há de particular neste terreno que nos diga respeito: as corporações são dirigidas por juizes e escrivães, eleitos por seus pares, e funcionam no mais, em princípio pelo menos, como suas similares da Europa⁵. Em princípio apenas, porque os laços são menos estreitos, a regulamentação mais frouxa e a fiscalização menos rigorosa; em suma, uma liberdade profissional muito mais ampla, e ainda desconhecida na Europa. Coisa que Martius lamenta, atribuindo-lhe a desorganização do trabalho neste setor e a deficiência dos serviços que presta. O fato é real, mas a explicação falha; não são a falta de regulamentos e a liberdade profissional os responsáveis pela influência das profissões mecânicas da colônia; há causas mais profundas disto, e vê-las-emos noutro lugar.

Os artesãos coloniais fazem-se geralmente auxiliar por escravos. Não pode haver dúvida que tal oportunidade, que lhes oferece o regime servil vigente, tenha tido influência muito prejudicial na formação profissional da colônia, pois contribuiu para dispensar a aprendizagem de meninos e adolescentes, o que neste terreno, como se sabe, sempre teve em toda parte, e ainda tem, papel considerável na educação das novas gerações de artesãos

e no desenvolvimento das artes. Outra categoria de artífices – embora mais freqüente em atividades brutas e de esforço puramente físico – são os “escravos de serviço”, isto é, que seus senhores alugam, fazendo disto um ramo particular de negócio muito difundido nas grandes cidades coloniais. Existem mesmo escravos educados e preparados especialmente para este fim⁶.

Pequenas indústrias indispensáveis, bem como outras que constituem especialidades locais, disseminam-se pela colônia. São, entre elas, as olarias para a fabricação de telhas – tijolos cozidos, como se sabe, não são empregados na construção colonial; usam-se apenas, quando não o simples barro amassado sustentado por um engradamento de madeira, nas mais rústicas, ou a *taipa*, nas melhores, o *adobe*, que é o tijolo cru, apenas seco ao sol⁷ –, e as *caieiras* para a preparação da cal. No litoral empregam-se como matéria-prima nesta preparação as conchas das ostreiras, os *sambaquis*, que são em alguns setores, como é sabido, abundantes ainda hoje. Em certos lugares esta produção de cal é relativamente importante: assim em Santa Catarina, donde se exporta para outras capitânias⁸. Também é objeto de algum comércio extralocal a cal de Piriúiaçu, próximo à Aldeia Velha no Espírito Santo⁹. O Rio de Janeiro fornecia-se das caieiras da ilha de Paquetá, para onde convergia a matéria-prima das ostreiras do contorno da baía¹⁰.

A cerâmica é largamente disseminada. É uma arte que os índios conheciam, e embora perdessem com o contato dos brancos, em muitos casos, a sua habilidade e espontaneidade nativas, foram nela empregados em grande escala pela colonização. Assim nas antigas aldeias de índios do litoral sul da Bahia, comarca de Ilhéus e capitania de Porto Seguro, estabelecidas pelos jesuítas desde o séc. XVII, como vimos, e erigidas em vilas depois da leis pombalinas, é a cerâmica a principal ocupação local, e os objetos aí produzidos forneciam a Bahia e Pernambuco, sobretudo o sertão. Em Olivença, quase toda a população dedicava-se a isto, e a exportação sobe a mais de 1.000 cruzados por ano, valor considerável para estes índios e mestiços miseráveis¹¹. A ilha de Santa Catarina também produz uma cerâmica afamada, particularmente moringas, que se exportam para toda a colônia; Saint-Hilaire nos fornece pormenores a seu respeito¹². Há que lembrar aqui também a grande manufatura dos carmelitas do Maranhão, na sua fazenda do Carmo ou Olaria, no rio Itapicuru, onde trabalhavam 90 escravos produzindo, além de telhas e ladrilhos, painéis e louça¹³.

Os curtumes naturalmente se disseminam nas regiões ou centros de grande comércio de gado: Rio Grande do Sul, Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro. No Maranhão, um fazendeiro se especializara em couros finos de veado curtidos no leite¹⁴. O sabão, um sabão muito grosseiro, bem entendido, é a indústria de certos lugares: assim no engenho Jacuacari, próximo a Belém do Pará, onde se empregam no fabrico cinzas de casca do cacau, sebo de boi e azeite de andiroba¹⁵, e no Rio Grande do Sul, uma das ilhas da barra, onde se usam o sebo, tão abundante na região, e cinzas de lenha comum¹⁶. Chapéus de feltro, em que se emprega lã de carneiro, são fabricados, como já vimos, em Minas Gerais, particularmente em São João del-Rei; e em São Paulo¹⁷.

A par destas indústrias mais generalizadas, há outras que são especialidades puramente locais, mas que constituem objeto de algum comércio de maior raio: assim as *esteiras* de Taubaté (São Paulo), vendidas no Rio de Janeiro; *coxonilhos* (pelegos), cobertas de lã para cavalo fabricados em Curitiba¹⁸ ou os rosários de coco de piaçaba, que Olivença no sul da Bahia acrescenta à sua especialidade em cerâmica, e que em número de mais de 40.000, no valor de 1.000 cruzados anuais, se remetiam para a Bahia¹⁹. Os índios e mestiços do litoral baiano ainda têm uma outra especialidade: são as *cuias de cottizeiro*, fabricadas na ilha das Flores (Baía de Camamu)²⁰. Lembremos ainda a manufatura de cordoaria do alto Rio Negro, em que se emprega a fibra da piaçabeira que Martius considera mais resistente que o cânhamo. Os cabos e cordas aí produzidos se empregavam nos arsenais de Belém, exportavam-se para as Ilhas (Açores, Cabo Verde) e alimentavam um pequeno comércio com os espanhóis de São Carlos, estabelecimento no alto Rio Negro fronteiro dos estabelecimentos portugueses²¹.

A lista poderia ser alongada, mas o que aí está serve para dar uma idéia do caráter da indústria colonial em princípios do séc. XIX. Destaquemos dois setores mais importantes: as manufaturas têxteis e do ferro. Em ambas a colônia contava com matéria-prima abundante e um mercado local de relativa importância. Já assinaléi estas indústrias nos grandes domínios, incluídas na sua organização e produzindo só para eles. Mas, iniciadas aí, sua tendência era para se libertarem destes estreitos limites domésticos, tornarem-se autônomas, verdadeiras manufaturas próprias e comercialmente organizadas. Isto é particularmente o caso da indústria têxtil. Sobretudo em Minas Gerais, e também na capital do Rio de Janeiro, aparecem na segunda metade do séc. XVIII

manufaturas autônomas e relativamente grandes. Dá-nos notícias delas o Marquês do Lavradio, Vice-Rei do Rio de Janeiro, no Relatório com que entregou o governo ao sucessor em 1779²². Mas, ao mesmo tempo, adverte contra o perigo de tais atividades, que não só faziam concorrência ao comércio do Reino, como tornavam os povos da colônia por demais independentes. Enumera também os casos em que teve de intervir, suprimindo fábricas que se iam tornando por demais notórias, como a de Pamplona, em Minas Gerais, e outras.

O alarma do Vice-Rei não caiu em surdos ouvidos. Poucos anos depois, o alvará de 5 de janeiro de 1785 mandava extinguir todas as manufaturas têxteis da colônia, com exceção apenas das de panos grossos de algodão que serviam para vestimenta dos escravos ou se empregavam em sacaria²³. Era o golpe de morte na indústria da colônia; e isto apesar da exceção que a lei incluía, à sombra da qual se pôde manter um fio de vida precária incerta. Com a transladação da corte para o Rio de Janeiro, sorriram dias melhores para a manufatura têxtil brasileira: o alvará de 1^a de abril de 1808 revogou a proibição de 1785. Mas já então tinha ela de lutar com fatores adversos muito sérios, de que não foi o menor a concorrência tão bem aparelhada, industrial e comercialmente, dos tecidos ingleses, favorecidos pelo franqueamento do comércio externo da colônia e, pouco depois, pelas vantagens apreciáveis que lhes concedeu o tratado de 1810. Luccock, comerciante ele próprio, e como tal diretamente interessado no assunto, notou esta circunstância num exemplo que teve sob as vistas: a tentativa de reerguimento, depois de 1808, de uma manufatura de Registro Velho, em Minas Gerais, na estrada de Barbacena para o Rio²⁴.

Quanto à indústria de ferro, não ficou ela atrás na perseguição que lhe moveu a administração colonial. Favorecia-a em certas regiões de Minas Gerais não só a abundância de minérios muito ricos e facilmente exploráveis, como o alto preço do ferro e das ferramentas, onerados como estavam por direitos elevadíssimos de entrada no país e na capitania, bem como pela dificuldade de transporte da mercadoria²⁵.

Todas estas circunstâncias muito estimulavam a indústria, proporcionando-lhe bastantes perspectivas; o consumo de ferro na mineração era avultado. E não fosse a tenaz oposição oficial, ela teria com certeza tomado algum vulto. Mas esta foi tremenda; o simples fato de saber fundir o metal era suficiente para tornar alguém suspeito de idéias extremadas e subversivas, sujeitando a vítima a toda sorte de perseguições²⁶. Temia-se a concorrência

numa mercadoria, que embora não fosse natural do Reino, dava grandes lucros ao seu comércio; e também a sempre temida independência econômica da colônia, prelúdio da política.

A metalurgia foi entretanto mais feliz que a manufatura de tecidos, e beneficiou-se antes desta aragem de liberalismo e maior clarividência nos assuntos coloniais que começa a soprar na metrópole desde os últimos anos do séc. XVIII. Já em 1795 permite francamente o governo o estabelecimento das manufaturas de ferro²⁷. Mas depois de sofrer tamanha perseguição, não era de esperar um surto de grandes proporções. Contudo as forjas em que se trabalhava com ferro indígena, e também com o importado, se multiplicam em Minas Gerais, produzindo instrumentos de trabalho e ferraduras, os gêneros então de maior consumo no ramo. Saint-Hilaire as visitará na sua primeira viagem por Minas Gerais, destacando a do Capitão Manuel José Alves Pereira, em Bonfim, que reputou o mais belo estabelecimento que viu na capitania²⁸.

A mudança de atitude do governo se acentuará depois da vinda do regente D. João para o Brasil, datando de então o ressurgimento de Ipanema, em São Paulo, sob a direção de Varnhagen, e a empresa em larga escala, montada em Gaspar Soares (Minas Gerais) por Manuel de Arruda Câmara. São também desta fase a criação da manufatura real de espingardas em São Paulo, sob orientação de mestres e operários alemães²⁹; bem como os auxílios oficiais concedidos a outra, esta de iniciativa privada, instalada perto de Itabira, em Minas³⁰.

Lembremos ainda o caso similar do ofício de ourives, que também sofreu tenaz oposição porque facilitava o descaminho do ouro, permitindo fraudar o pagamento do quinto. O exercício da profissão foi proibido, em primeiro lugar, na capitania de Minas Gerais por bando do Gov. Gomes Freire de Andrade, de 31 de julho de 1751, que mandava sair da capitania todos os ourives. A Carta Régia de 30 de julho de 1766 ampliou esta medida, mandando aplicá-la às capitanias de Minas Gerais, Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro³¹.

Em suma, achava-se ainda a indústria brasileira, em princípios do séc. XIX, em seus primeiros e mais modestos passos. É mesmo só com esforço de assimilação das rudimentares atividades, que descrevi, com o que entendemos propriamente por "indústria", que elas comportam a designação. Vimos a parte de responsabilidade que cabe por isto à política metropolitana, e que não é pequena. Mas seria um erro atribuí-la unicamente às leis e atos oficiais que

não constituem senão um aspecto, e dos menos profundos, do sistema geral que presidiu à colonização do Brasil. Se a situação política e administrativa do país, simples colônia de uma metrópole ciosa de seus privilégios e de vistas muito pouco largas, constituiu óbice muito sério imposto ao desenvolvimento industrial dele, muito mais contribuiu para isto o seu regime econômico, matéria em que não teríamos aqui senão de repisar considerações já feitas acima, e que mostram os estreitos horizontes desta colônia de alguns gêneros tropicais. E tanto é assim que, libertado embora da dominação portuguesa e de suas leis opressivas, mas não tendo reformado sensivelmente as bases em que assentava sua estrutura, o Brasil continua neste terreno a marcar passo. Se progressos houve, eles são tão particulares e de pequena monta que se perdem no conjunto da vida nacional, dominada ainda inteiramente por outras atividades... ou antes semi-atividades. Anulam-se sobretudo num momento em que o progresso industrial do mundo marcha a passos de gigante, e a ciência põe a serviço dela, cada dia, mais um invento, uma técnica, uma possibilidade. E não é certo, se tomadas as devidas proporções, a nossa minúscula indústria colonial não representaria para sua época mais que estes simulacros de atividades manufatureiras que tivemos no séc. XIX.

Notas

1. No caso da siderurgia, sabe-se que muitos povos africanos praticavam no seu continente esta indústria. Os escravos trouxeram para cá sua habilidade nativa que prestou grandes serviços aos colonos.

2. *Notes*, 395.

3. Pode-se fazer uma idéia dos ofícios mecânicos nas cidades e vilas da colônia pelas relações que publicam os *Almanaques do Rio de Janeiro* de 1792 e 1794. O Sr. Salomão de Vasconcelos publicou recentemente interessante estudo sobre os "*Ofícios mecânicos em Vila Rica durante o séc. XVIII*".

4. *Travels*, Book I, 197.

5. As corporações eram entidades semipúblicas, e têm as atividades controladas pelo Senado da Câmara de suas sedes respectivas. Por isso aparecem nos documentos dos Senados referências freqüentes a elas, e por aí se podem estudá-las. Assim no *Registro e Atas da Câmara de São Paulo*, que estão publicados, podemos assinalar, entre muitas outras referências: exame de oficial alfaiate, carta de confirmação e licença da Câmara, *Reg.*, XII, 117; o mesmo de ferreiro, *Reg.* XII, 409; eleições para juizes e escrivães, *Atas*, XX, 230 e 232 (1800) e 307 (1801).

6. Sobre os ofícios mecânicos da colônia, há observações recorrentes e

muito interessantes nos diários dos viajantes que nos visitaram em princípios do século passado. Destaquemos, em particular, Luccock, *Notes*, 106, que abordou a matéria com muito discernimento e se aprofundou algo nela.

7. Para a arte de construções antigas no Brasil – é interessante consultar o manual prático de Rainville, *O Vinhola Brasileiro*, que embora mais recente, 1880, contém muita coisa que se praticava já na colônia.

8. Luccock, *Notes*, 241; e Saint-Hilaire, *Voyage aux provinces de Saint-Paul*, II, 331.

9. Saint-Hilaire, *Segunda Viagem – Espírito Santo*, 159.

10. Luccock, *Notes*, 344 e 364.

11. Southey, *History*, III, 805.

12. *Voyage aux provinces de Saint-Paul...*, II, 355.

13. Martius, *Viagem*, II, 469.

14. Martius, *Viagem*, II, 471.

15. Martius, *Viagem*, III, 103.

16. Luccock, *Notes*, 233.

17. Martius, *Travels*, Book II, 18.

18. Martius, *Travels*, Book I, 311. Saint-Hilaire, *Voyage aux provinces de Saint-Paul...*, II, 407.

19. Martius, *Viagem*, II, 329. O Príncipe Maximiliano dá pormenores sobre esta indústria, *Voyages*, II, 335.

20. Martius, *Viagem*, II, 383.

21. Martius, III, 242. Esta manufatura, que era real, fazia parte das que o Governador Lobo de Almada fundara em fins do séc. XVIII. Eram elas, além desta, as de tecidos, cerâmica, preparação do anil etc. Sobre este grande administrador que a capitania de São José do Rio Negro teve, veja-se o trabalho de Artur Reis, *Lobo de Almada, um estadista colonial*.

22. *Relatório*, 459.

23. Encontra-se uma interessante coleção de documentos relativos ao alvará de 5 de janeiro e sua execução, em *Documentos oficiais inéditos*, 213.

24. *Notes*, 535.

25. O problema do transporte do ferro bruto era muito sério. As bestas utilizadas carregavam no máximo 8 arrobas, e o peso tinha de ser distribuído em duas partes iguais, uma para cada lado do animal. O ferro era importado em lingotes, como o forneciam os produtores, superiores àqueles pesos. Os lingotes tinham por isso, antes de despachados para o interior, que ser divididos, operação bastante delicada porque tinha de ser muito exata, o que encarecia grandemente a mercadoria; fazia-se aliás em regra muito mal. Quanto aos direitos de entrada, como vários outros que oneravam o trânsito das mercadorias nos numerosos registos e passagens de rio, eram eles cobrados por peso, carga ou número de animais utilizados. Isto, que pesava menos nos artigos de grande valor unitário, como em geral as manufaturas, onerava consideravelmente o ferro bruto.

26. Veja-se, entre outros depoimentos, o que a respeito escreve Bittencourt Câmara, na *Memória mineralógica* que dirigiu a José Bonifácio, já então ministro.

27. *Ofício do Secretário de Estado Luís Pinto de Souza*.

28. *Voyage aux provinces de Rio de Janeiro...*, II, 285.

29. Saint-Hilaire, *Voyage aux provinces de Saint-Paul...*, I, 267; Martius, *Travels*, Book II, 18; Sousa Chichorro, *Memória*, 239.

30. Saint-Hilaire, *Voyage aux provinces de Rio de Janeiro...*, I, 287.

31. Fernandes Pinheiro, *Os últimos Vice-Reis do Brasil*, 227. Um resumo de toda esta matéria em Eduardo Marques Peixoto, *Os descaminhos do ouro*.

A análise da estrutura comercial de um país revela sempre, melhor que a de qualquer um dos setores particulares da produção, o caráter de uma economia, sua natureza e organização. Encontramos aí uma síntese que a resume e explica. O estudo que vamos empreender do comércio colonial em princípios do século passado virá assim como coroamento e conclusão de tudo quanto se tratou acima.

Podemos prever desde logo o traço fundamental daquele comércio: ele deriva imediatamente do próprio caráter da colonização, organizada como ela está na base da produção de gêneros tropicais e metais preciosos para o fornecimento do mercado internacional. Subsidiárias e derivadas daquela atividade essencial, encontramos as outras que se destinam a ampará-la e tornar possível a sua realização. A natureza destas categorias, o que se analisou nos capítulos anteriores e a distribuição geográfica delas no território brasileiro, também passada em revista, nos fornecem os dados complementares de que precisamos para retrazar as correntes do comércio colonial e da sua estrutura.

Vejamo-lo nos seus dois setores: o externo e o interno. O primeiro, por motivos óbvios, nos é muito mais conhecido. Naturalmente reteve todas as atenções dos contemporâneos, que compreendiam o seu papel, enquanto desprezavam o do outro. A documentação que sobre ele possuímos é por isso relativamente grande. O comércio exterior brasileiro é todo ele, pode-se dizer, marítimo. As nossas fronteiras terrestres atravessam áreas muito pouco povoadas e de baixo nível econômico, isto quando não são inteiramente indepassadas. A colonização portuguesa, vinda

do Atlântico, e a espanhola, quase toda do Pacífico, mal ainda tinham engajado as suas vanguardas; de forma que entre ambas ainda sobravam vastos territórios inocuados. Relações comerciais por ali não se podiam estabelecer. Além disto, as demais colônias nossas vizinhas não oferecem, relativamente ao Brasil, condições favoráveis ao intercâmbio: sua economia é semelhante à nossa, suas produções da mesma categoria. Acresce ainda o estado de hostilidade latente que sempre nos separou delas, reflexo da rivalidade das duas coroas metropolitanas; hostilidade que, sobretudo na segunda metade do séc. XVIII, chegou freqüentemente à via de fato, mantendo um estado crônico de guerra.

Há contudo algumas restrições a fazer. Assim no contrabando mais ou menos vultoso praticado nas fronteiras do sul, por onde chegava ao Rio Grande o gado platino, particularmente as bestas muares. Estas, por superiores às criadas naquela capitania, fornecedora do resto do país, faziam grande concorrência aos produtos brasileiros; afetavam mesmo a nossa criação de cavalos¹. Também das antigas missões jesuíticas dos Moxos (Bolívia), vinham-nos cavalos para o Mato Grosso, comércio que se iniciou em 1771². Outras relações, estas um pouco mais freqüentes e regulares, faziam-se pelo alto Amazonas com as províncias peruanas de Mainas, Quichas e Macas, servindo de entrepostos para o comércio os portos fronteiriços e respectivamente luso-brasileiro e hispano-peruano, de Tabatinga e Loreto. Os castelhanos desta vertente oriental dos Andes abasteciam-se por esta via das manufaturas européias que lhes chegavam mais facilmente pelo grande rio que pelas rotas ordinárias do comércio espanhol. Exportavam também por aí os seus produtos locais, de igual natureza aliás que as da parte brasileira da bacia amazônica³. Pelo alto rio Negro também comerciavam um pouco espanhóis e portugueses, e vimos que para o estabelecimento castelhano de São Carlos, ribeirinho do seu curso, e posto mais avançado deles naquele setor, iam cordoarias manufaturadas na capitania brasileira.

Mas todo este comércio extremo por via terrestre é em suma de pouca monta, desprezível mesmo. O que interessa realmente no assunto é o marítimo. Circunstância esta ditada por contingências geográficas e econômicas, e que tem grande significação política e administrativa, pois facilitou, pode-se mesmo dizer que tornou possível o monopólio do comércio da colônia que a metrópole pretendia para si. Foi bastante reservar-se a navegação,

providência muito mais simples que uma fiscalização fronteiriça que teria sido difícil senão impraticável nos extensos limites do país. Tal privilégio da navegação se manteve, como é sabido, até o alvará de 28 de janeiro de 1808, que franqueou os portos da colônia a todas as nações. Mas até aquela data o privilégio da navegação, reservado ao pavilhão português, garantiu-lhe a exclusividade do comércio externo do Brasil.

Afora esta restrição, nenhuma das que tinham existido no passado se mantinha no momento que nos ocupa. As Companhias privilegiadas desaparecem definitivamente com as que Pombal organizara, que são extintas em 1778⁴. Também a obrigação imposta anteriormente de se navegar incorporado às frotas que em épocas fixas demandavam o Brasil ou iam daqui fora abolida pelo alvará de 10 de setembro de 1765. Gozava assim o comércio marítimo da colônia, dentro da limitação estabelecida em benefício dos portugueses, de uma relativa liberdade de movimentos: liberdade que não ia naturalmente sem este complexo de medidas impertinentes e incômodas, impossíveis de sumariar aqui, e que são próprias de uma época em que se desconhecia ainda o que fosse a verdadeira liberdade do comércio que só viria com o séc. XIX.

O privilégio legal português da navegação do Brasil não excluía o contrabando que se praticava em larga escala, e que pelo seu vulto não pode ser ignorado. Eram os ingleses, os grandes amigos, aliados e protetores de Portugal, os principais contrabandistas. Isto apesar da concessão já mais que secular que lhes outorgara o tratado de 1654, e que lhes permitira enviar seus navios ao Brasil, contanto que tocassem na ida e na volta em portos do Reino. Tal concessão não parece, ao menos no momento que nos ocupa, ter interessado os ingleses. Não temos notícias de um comércio inglês realizado assim indireta e legalmente, e o mais certo é que tivesse caído em desuso⁵.

O contrabando era mais fácil e proveitoso. De seu vulto, temos documentos preciosos. Em 1794, o juiz de fora do Rio de Janeiro, Baltasar da Silva Lisboa, que já vimos em outras funções, denunciava este contrabando que se fazia, segundo ele, às escâncaras e sob as vistas de autoridades desleixadas e mesmo coniventes. E cita dados edificantes: nos quinze meses que precedem sua denúncia, nada menos de 39 embarcações estrangeiras, na maioria inglesas e carregadas de mercadorias, tinham aportado ao Rio de Janeiro⁶. Outra denúncia, do mesmo ano, dirigida ao governo por um certo Amador Patrício da Maia, cujas

funções não pude determinar, faz acusações idênticas, descrevendo mesmo com pormenores pitorescos a forma pela qual se fazia o contrabando: a ancoragem dos navios contrabandistas em lugares mais ou menos ocultos da baía; como se estabelecia o contato com os negociantes da praça, compradores da mercadoria fraudulenta; tudo com a escandalosa convivência das autoridades que mal disfarçavam a sua participação no negócio⁷. Muito interessante a este respeito é também o relato de um português que em 1798 viajou a negócios pela Inglaterra e Irlanda, e tão escandalizado ficou com o que teve ocasião de presenciar lá relativamente ao contrabando com a colônia, que resolveu, de acordo com o cônsul de seu país e a maior casa portuguesa de comércio em Londres, a firma Dias Santos, fazer uma participação a respeito ao governo de sua pátria. Conta ele aí que de Londres, Liverpool e mais portos saíam regularmente navios com pretexto de irem hostilizar os franceses, então em guerra com a Grã-Bretanha, ou para a pesca da baleia, mas na realidade carregados de mercadorias que se destinavam ao Brasil; e traziam de volta os produtos da colônia. Havia armadores cujos navios só se ocupavam neste tráfico, como um tal John Bames e outros. Até comerciantes portugueses viajavam nestas embarcações, e vinham do Brasil à Inglaterra tratar de negócios relativos ao contrabando⁸.

Monopolizado legalmente pelos portugueses, contrabandeado pelos ingleses, tais são os caracteres gerais do comércio externo da colônia nas vésperas da abertura dos portos. Vejamos o seu conteúdo. A exportação consistia, escusado repeti-lo, nos grandes produtos da colônia cuja economia analisei nos capítulos anteriores; e representa, assunto igualmente abordado, a base fundamental da vida do país. E daí o fato, entre outras consequências, de coincidirem os portos de exportação com as maiores cidades da colônia. É à qualidade de entrepostos do comércio exportador que devem sua importância centros como o Rio de Janeiro, Bahia, Recife, São Luís, Belém: é nas proximidades e alcance deles que se concentram as maiores atividades da colônia, destinadas antes de mais nada à produção daqueles gêneros que se exportam.

O comércio de importação naturalmente também procura estes mesmos portos, centros que são das regiões de nível econômico mais alto, e portanto de maior consumo. Constitui-se a importação além de alguns gêneros alimentícios de luxo, como o vinho, o azeite de oliva e outros; do sal, gênero estancado, como

vimos noutra capítulo; e sobretudo de manufaturas e metais, do ferro em particular. O ramo mais importante do comércio de importação é contudo o tráfico de escravos que nos vinham da costa da África. O valor deste comércio ainda não foi calculado. Segundo Gayozo, que faz uma análise cuidadosa referente à época que nos ocupa, o custo do escravo no Maranhão, incluindo o preço de aquisição na África e os direitos pagos lá e no Brasil, é de 85\$500 réis⁹. Temos de acrescentar a esta soma o preço do transporte, que o autor citado não avalia, considerando apenas excessivo o preço de venda, no Maranhão, dos escravos importados: 250 a 300 mil réis por cabeça. Como o que nos interessa, para podermos fazer a comparação com outros itens do comércio importador, é o "custo" do escravo posto no Brasil, sem o lucro de intermediários, temos de calcular aquele transporte com certo arbítrio. Ele devia ser elevado: a viagem era longa e difícil, e sobretudo a mortandade de pretos, a bordo, considerável¹⁰. Não estaríamos portanto longe da verdade, e antes abaixo que acima dela, calculando aquele custo do escravo posto no Brasil em 100\$000 réis pelo menos¹¹. Como a importação para o Brasil todo andava em cerca de 40.000 negros por ano, temos que seu valor global deveria exceder de 10.000.000 de cruzados. O resto da importação da colônia foi em média, no decênio 1796-1804, de 28.000.000 anuais¹². Mais de um quarto pelo menos do comércio importador da colônia era pois constituído de escravos. É mais uma circunstância, digna de nota, que vem comprovar o caráter da economia colonial: o escravo negro quer dizer sobretudo açúcar, algodão, ouro, gêneros que se exportam.

Passemos ao comércio interno, que nos trará mais um pouco de luz sobre a essência da organização colonial. Não temos dele muitos dados; o interesse que despertava, subsidiário como era, foi pequeno, e os contemporâneos nos deixaram poucas informações. Podemos contudo notar com absoluta segurança que o seu movimento principal é constituído ou por mercadorias que se destinam, em última instância, à exportação, ou daquelas que provêm da importação. São os gêneros que circulam do lugar de produção e das mãos do produtor para os portos de embarque e casas exportadoras; e as mercadorias estrangeiras que se distribuem daqueles portos pelo resto do país que constituem o seu maior volume.

Possuímos ainda poucos dados estatísticos sobre isto; e eles serão sempre muito incompletos, mas do que sabemos e das informações, embora desacompanhadas de números, que possuímos a nossa conclusão se impõe¹³. O mais resume-se quase

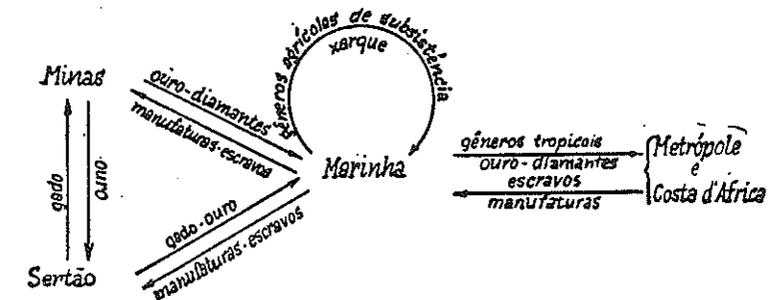
unicamente no comércio de abastecimento dos grandes centros urbanos, pois as populações e estabelecimentos rurais são em regra, a este respeito, autônomos; o mesmo se dá com as pequenas aglomerações, que se constituem geralmente de habitantes do campo que as procuram só aos domingos e dias de festa, matéria que tratarei em capítulo próximo. Os gêneros que esta gente não produz e precisa ir buscar no comércio não são senão os importados do exterior: ferro, sal, manufaturas. Assim, o comércio interno, com exclusão do setor que vimos acima e que deriva do externo, só aparece com vulto ponderável na convergência de gêneros de subsistência para os grandes centros urbanos. Vimos a este respeito o papel que representam certas regiões; e ele provoca um comércio de cabotagem mais ou menos importante ao longo de toda a costa brasileira e que se dirige para as grandes cidades e portos do litoral. Aliás notei a insuficiência deste abastecimento e a carestia reinante, em regra, naquelas cidades.

O que realmente merece destaque neste terreno é o comércio de gado. Este sim tem certo vulto no intercâmbio interno da colônia. Já tratei da pecuária com algum vagar, indicando as várias regiões abastecedoras e respectivamente consumidoras. No próximo capítulo ver-se-ão as rotas que seguem as boiadas de umas para outras, formando esta teia imensa de ligações terrestres que cobrem a parte povoada do território colonial, de norte a sul e de leste a oeste, entrelaçando a população brasileira que doutra forma permaneceria segmentada em núcleos estanques, e que por isso tem um papel de primeira ordem na unidade do país e na sua formação e evolução. Paralelo ao comércio de gado, mas inteiramente diverso dele, desenvolve-se o do seu substituto, a carne-seca do Norte e o charque do Rio Grande; este aliás, como vimos, já substituindo quase inteiramente aquela. O comércio do charque, embora avultado, é muito simples e nada tem de particular, pois todo ele se realiza por via marítima, originando-se num único produtor e distribuindo-se mais ou menos exclusivamente pelo litoral. O interior da colônia não o consome, pois dispõe de uma produção local e própria de carne mais acessível.

Sumariando estes traços essenciais do comércio colonial, podemos retratar em esquema as grandes correntes da sua circulação. Distingamos para este fim três setores: *marinha*, que são as áreas de povoamento e atividade do litoral, produtoras de gêneros agrícolas destinados à exportação e nas quais se localizam os grandes centros e portos do comércio exterior, *sertão*, áreas

interiores de criação; finalmente as minas. Note-se que esta classificação e designações são já do momento que nos ocupa, e aparecem tais quais no trabalho já tantas vezes lembrado deste grande economista que foi o autor anônimo do *Roteiro do Maranhão*. Não poderíamos achar melhor, e com esta sanção de um contemporâneo, observador direto e capaz, merecem ser consagradas. Inútil especificar aqueles setores, o que já coube nos capítulos anteriores.

Teríamos assim para a circulação comercial da colônia o seguinte quadro:



Trata-se aí, bem entendido, só de um esquema; da análise pormenorizada que acima fiz dos vários setores da economia colonial, desbastando-a daquilo que aparece nela com vulto desprezível, resta este quadro fundamental que reproduz os traços essenciais da nossa economia.

Podemos agora, com mais conhecimento de causa, voltar às considerações gerais que julguei conveniente abordar já no início daquela análise. Vimos aí a natureza da economia colonial, empresa mercantil exploradora dos trópicos e voltada inteiramente para o comércio internacional, em que, embora pareça essencial, não figura senão como simples fornecedor dos gêneros de sua especialidade. Nos diferentes aspectos e setores da economia brasileira que passamos em revista, não só constatamos repetidamente o fato, mas ainda o papel que ele exerceu na formação e evolução da colônia, condicionando-lhe a própria existência. Assim foi no caráter do povoamento constituído, ao lado de uma pequena minoria de dirigentes brancos, da grande maioria de outras raças dominadas e escravizadas, cuja função não foi outra que trabalhar e produzir açúcar, tabaco, algodão, que pediam os mercados europeus. O mesmo se deu na distribuição do povoamento, condensando-se exclusivamente lá onde era possível

produzir aqueles gêneros e se pudesse entregá-los com mais facilidade ao comércio internacional. Na organização propriamente econômica, sua estrutura, organização da propriedade e do trabalho, encontramos ainda, dominante, aquela influência. E finalmente, neste quadro que sumaria as correntes do comércio colonial, e com ela a natureza da nossa economia, é a mesma coisa que se verificará.

Vemos nele a grande corrente de exportação dos produtos tropicais, do ouro e dos diamantes, que se destinam, via metrópole, ao abastecimento do comércio internacional: é este o eixo das atividades coloniais, eixo em torno de que se agrupam todos os seus demais elementos. Em função dele, dispõem-se os outros setores acessórios do comércio da colônia, e que não têm outro fim que alimentar e amparar aquela corrente fundamental. O tráfico africano, em primeiro lugar, que fornece a mão-de-obra com que se produzem aqueles gêneros que a constituem; vem depois o abastecimento de produtos necessários à subsistência da população direta ou indiretamente aplicada na produção deles. Em proporções ínfimas, os que fazem um pouco mais agradável a vida daqueles que dirigem a empresa. É isto, em substância e nas suas finalidades, o comércio da colônia.

Portugal, que se coloca a meio caminho daquela grande corrente de produtos tropicais, do ouro e dos diamantes, far-se-á intermediário imposto entre a colônia produtora e os mercados de consumo. Enquanto mantém sua posição privilegiada de metrópole, presta aliás a se extinguir no momento que nos ocupa, fruirá dela no máximo: é graças a isto somente que contará como quantidade ponderável no concerto europeu. Os saldos do comércio português são a este respeito meridianamente claros. Cerca de 2/3 da exportação do Reino para outros países se fazia com mercadorias da colônia; e os dados conhecidos não incluem o ouro e os diamantes, cuja produção, embora já muito decadente, ainda contribuía razoavelmente para a riqueza da metrópole. Ela se aperceberá aliás muito bem do que lhe trazia a colônia americana quando esta começa a se desprender. A crise constitucional de 1820 tem aí uma de suas principais causas. "Recolonizar o Brasil", que se ia livrando do seu domínio, eis a palavra de ordem que dominará então. E a separação definitiva, pouco depois disto, traria o colapso do Reino. Portugal, de grande potência que fora no passado, de medíocre em seguida, passará então definitivamente para um dos últimos lugares entre os países da Europa¹⁴.

Notas

1. Já em 1770 e tantos, o autor anônimo do *Roteiro do Maranhão* (126, nota), pedia a imposição de uma taxa que gravasse as bestas importadas. Antes disto, o governador do Piauí queixava-se da ruína do comércio da Capitania pela introdução de bestas nas minas. (*Provisão de 7 de julho de 1763. Public. do Arq. Nac.*, I, 694.) A importação foi depois expressamente proibida, mas continuou como dantes.

2. Nogueira Coelho, *Memória cronológica de Mato Grosso*, 185.

3. Martius refere-se com alguns pormenores a este comércio. *Viagem*, III, 275, nota V.

4. Eram elas a *Comp. Geral do Comércio do Maranhão e Grão-Pará e a do de Pernambuco e Paraíba*.

5. Como o tratado de 1654 estipulava que as embarcações inglesas deviam ir incorporadas às frotas, é possível que a abolição destas tivesse sido interpretada como cancelamento do privilégio outorgado

6. *Correspondência de várias autoridades*, 264.

7. *Correspondência de várias autoridades*, 271.

8. *Correspondência de várias autoridades*, 295.

9. Gayozo, *Compêndio*, 245.

10. Seria maior ainda quando os cruzeiros ingleses obrigaram os traficantes, para escapar deles, a aglomerar sua carga humana em pequenos espaços, mantendo-a o quanto possível oculta e aproveitando no máximo o lugar disponível.

11. Em outros pontos da colônia, onde parece não ter havido a especulação que Gayozo deplora no Maranhão, o preço de venda do escravo oscila entre 130\$ e 150\$, era este o preço no Pará segundo uma *Informação* do Gov. D. Francisco de Sousa Coutinho em 1797, (pág. 48). Martius dá para a Bahia (1819), 140 a 150\$000. *Viagem* II, 296 Vilhena (Bahia) também fala em 150\$ *Recopilação*, 933.

12. Balbi, *Essai statistique*.

13. A única fonte estatística segura sobre o comércio materno seriam os documentos dos registros, as "alfândegas secas", como se chamavam, e dos pedágios estabelecidos na passagem dos rios e outros pontos estratégicos. Mas estes certamente se perderam para sempre. Aquilo de que dispomos são referências que, embora não tragam dados numéricos, fornecem contudo contribuição preciosa e por enquanto insubstituível. Elas se encontram em alguns documentos oficiais ou particulares da colônia, mas sobretudo, para o período que nos interessa aqui, nos diários de viajantes estrangeiros, em regra atentos para o assunto. — Luccock, *Notes on Brasil*, publica em apêndice ao seu livro uma tabela do comércio marítimo do Rio de Janeiro que abrange o período de abril de 1813 a abril de 1818; mas não dá valores, apenas a tonelagem global, por destino, para cada período de 3 meses. — Martius (*Viagem*, II, 241) apresenta uma tabela muito interessante relativa ao porto de Malhada, no rio São Francisco, centro do comércio interprovincial das caps. de Minas Gerais, Goiás e Bahia, no período de abril de 1816 a março até 1817. O trânsito da Bahia para Minas e Goiás, neste período, foi de Rs. 103:090\$920 de mercadorias, sendo rs. 86:718\$000 de proveniência exterior indiscutível; o restante é quase todo representado pelo sal (rs. 16:145\$920), cuja procedência não é especificada, mas que tanto pode ser das salinas do São Francisco, como de importação

estrangeira. – Outros dados do trânsito interno de mercadoria encontram-se no mesmo autor e dizem respeito à exportação da capitania do Rio Negro para o Pará, e registrada em Gurupá, posto de passagem de uma para outra. Quase todas as mercadorias que aí aparecem se destinam, sem dúvida alguma, ao comércio exterior, *Viagem*, III, 157 e segs. Eschwege também dá um mapa da importação e exportação de Minas Gerais em 1818-19. *Notícias e reflexões estatísticas*.

14. A dependência de Portugal com relação ao Brasil não terminará aliás na Independência. Uma parcela apreciável de sua riqueza ainda derivará direta ou indiretamente da ex-colônia, seja pelas remessas de seus nacionais ali residentes, seja pelo retorno de tantos que fazem fortuna no Brasil. Além disto, o Brasil será ainda, como foi sempre no passado, uma “carreira” para o português. Entre as alternativas que se apresentam a ele quando escolhe seu meio de vida, o Brasil tem sempre seu lugar. Se o prefere, chamar-se-á brasileiro, como se chamaria *vendeiro* se preferisse uma venda, ou *merceeiro*, se fosse para a mercearia. A idéia de “negócio” ligado à antiga colônia, de tão fundas raízes históricas – e é por isso que nos interessa aqui –, não sairá mais do espírito do português. Notemos ainda que esta intromissão de interesses portugueses no Brasil terá seu papel na evolução política do Império.

Vias de comunicação e transporte

Certo ou falso que “o caminho cria o tipo social”, o fato é que no Brasil uma coisa é sem dúvida verdadeira: a influência considerável que as comunicações e transportes exercem sobre a formação do país. As distâncias enormes, os obstáculos opostos ao trânsito num território como o nosso, de relevo acidentado, de coberturas florestais, nos pontos estratégicos, de difícil penetração, com uma linha costeira tão parcamente endentada e rios, com poucas exceções, de curso cheio de acidentes e traçado infeliz para os rumos que a colonização tomou; de tudo isto vão resultar comunicações difíceis e morosas que imprimem às relações da colônia um ritmo lento e retardado; e que terá tido com toda segurança uma boa dose de responsabilidade neste tom geral de vida frouxa que caracteriza o país.

Para compreender o sistema de comunicações da colônia, vejamos em síntese como se formou e evoluiu. O seu desenvolvimento acompanha naturalmente a progressão do povoamento. Este se instala primeiro no litoral e, partindo daí, penetra o interior, ou progressivamente, ou espalhando por ele núcleos mais ou menos afastados do mar. As vias de comunicações têm esta mesma direção inicial; a elas corresponderá, mais tarde, uma outra semelhante, mas em sentido oposto, que partindo daqueles núcleos já constituídos no interior procuram saída mais rápida ou mais cômoda para o litoral. É o caso em particular dos centros mineradores das Minas Gerais, que alcançados inicialmente via São Paulo, e logo em seguida Bahia, procurarão depois outras saídas pelo Rio de Janeiro; e muito depois, Espírito Santo, Porto Seguro, Ilhéus.

Um das e outras destas vias penetradoras que articulam e ligam o litoral com o interior, todas elas independentes entre si, vão dar numa disposição fragmentária de comunicações em que cada qual, por si e sem conexão direta com as demais, forma um pequeno sistema autônomo, constituído de seus dois extremos, núcleos litorâneo e interior, ligados pela via e levando uma vida mais ou menos à parte. Estes sistemas se sucedem de norte a sul ao longo de toda costa brasileira, desde o mais setentrional, instalado na bacia amazônica, até o último ao sul do Rio Grande. Eles se articulam entre si a princípio unicamente pela via marítima, que é a que mantém a unidade do todo. Mas à medida que a penetração se aprofunda, e com ela as vias que a acompanham, estas, embora partindo de pontos do litoral às vezes muito apartados um do outro, acabam convergindo no interior. Isto se deve a duas circunstâncias geográficas particulares: em primeiro lugar, à configuração geral do território brasileiro, limitado por uma linha costeira que muda abruptamente de direção na altura de 50° Lat. S., passando de NO a NE. O outro fator de convergência das linhas penetradoras é o curso dos rios, e pois a orientação do relevo, que dirigiram a marcha do povoamento, e que apresentam esta peculiaridade de se aproximarem nas cabeceiras das bacias respectivas.

Exemplificativo do jogo da primeira circunstância geográfica assinalada é o caso do território do Nordeste brasileiro, desde o Maranhão à Bahia, onde as linhas de penetração, partindo respectivamente da costa leste e norte, e embora conservando uma direção mais ou menos perpendicular a ela, acabam unindo-se no interior e completam com isto uma série de circuitos que se estendem, passando por ele, entre uma e outra.

O segundo caso de confluência das vias de penetração, a resultante do curioso traçado dos rios brasileiros, verifica-se em particular nas vias que partem respectivamente do litoral sul em demanda das capitâneas centrais, Goiás e Mato Grosso, e das outras setentrionais que sobem pelo vale amazônico, e tomam pelos seus grandes tributários: Tocantins, Tapajós e Madeira. No alto curso destes tributários ambos os grupos de vias se juntam¹.

Constituem-se assim as grandes linhas de comunicação transcontinental do interior da colônia, entrelaçando-a de norte a sul e duplicando a linha marítima e costeira, a única existente anteriormente. Tal processo, que vem desde o início da colonização, completando-se por partes sucessivas, chega a seu termo

na segunda metade do séc. XVIII, quando reconhecido afinal, e só então, todo o território, e explorados aqueles roteiros, procura-se entrar na fase do aproveitamento prático e comercial deles. Alguns, os mais antigos, já o estavam sendo havia muito: os mais recentes, contudo, se acham apenas devassados. Conjugam-se então os esforços dos particulares, que tentam utilizá-los para seus fins, e da administração pública, que os incentiva e lhes empresta apoio. Isto se verifica sobretudo no caso do aproveitamento dos grandes tributários da margem direita do Amazonas, as últimas grandes comunicações interiores que se estabelecem, e cujo reconhecimento completo só data da fase imediatamente anterior à que nos ocupa. Acompanharemos abaixo aqueles esforços.

Mas antes de irmos adiante nestas considerações gerais, vejamos onde se chegara no momento que mais nos interessa aqui. Façamos a síntese das comunicações brasileiras no dobrar do séc. XVIII. Devemos para isto começar pelo seu mais antigo e importante setor, que se compõe da grande via marítima que perlonga o litoral; bem como destes pequenos sistemas autônomos que referi acima, e que embora articulados entre si por aquela via, e ainda por outras que vieram mais tarde e cruzam o interior, conservam ainda uma relativa independência; e cada qual, um plano próprio e local de vias de comunicação. Todos estes sistemas, maiores ou menores, têm isto de comum: que se voltam, com o núcleo de povoamento que servem, para o mar. As suas relações comerciais, analisadas no capítulo anterior, explicam o fato. Distinguem-se contudo nas proporções, em particular na medida em que penetram o interior. Alguns, aliás a maior parte, não se afastam da proximidade do mar. Note-se que me refiro aqui à penetração com continuidade de povoamento, não a simples ligações com o interior. Estas, que serão analisadas depois, não fazem parte propriamente dos sistemas internos e locais de comunicações dos núcleos marítimos respectivos que servem, e que é o que nos interessa no momento. Neste sentido restrito, a penetração não é, em regra, grande: assim no Extremo-Nordeste, da Paraíba até Sergipe, onde se fica no baixo curso destes pequenos rios paralelos que se sucedem de norte a sul, e onde é este curso que serve de via de trânsito local e constitui o elemento essencial de cada um dos sistemas respectivos. O mesmo se passa no Recôncavo Baiano e na Guanabara, onde são as baías que servem de espinha dorsal das comunicações. Já em outro setor do Rio de Janeiro, nos Campos dos Goitacases, a via de trânsito local

penetra, pelo rio Paraíba, mais fundo. Em outros núcleos litorâneos a penetração ainda é maior. O primeiro e mais extenso, sob este aspecto, é o do Extremo-Norte no Pará, onde já se sai francamente da faixa costeira e se entra no coração das terras. É um caso excepcional, mercê da notável rede hidrográfica do Amazonas; e o exemplo já quase não se aplica ao caso vertente, passando para o da circulação propriamente interior, que veremos abaixo. Segue-se, de norte a sul, o núcleo maranhense onde o povoamento litorâneo penetra até o ponto em que se formou Caxias, e é servido pelas águas navegáveis do Itapicuru. Depois vem o Piauí com a grande via do Parnaíba aproveitado regularmente até a confluência do Gurgueia, e ramificando-se pelo Poti e Canindé. O último sistema local de comunicações que se aprofunda pelo interior das terras é o Rio Grande do Sul, que se penetra pela lagoa dos Patos, o Guaíba, e... ainda mais para dentro, pelo Jacuí.

Não entrarei nos pormenores de cada um destes sistemas: o essencial é a característica da via principal que escolhem: por água, seja de baías, estuários, rios. As vias terrestres que nela se articulam são subsidiárias e não se destinam senão a procurá-la. Ela faz de eixo, e serve de escoadouro geral do sistema. É aliás a facilidade do transporte por água uma das causas principais que fixaram aí o povoamento.

Quanto à grande linha que articula entre si todos estes núcleos de povoamento e seus sistemas locais respectivos de comunicações, ela também é, como referi, sobretudo e quase unicamente por água, pela navegação de cabotagem que acompanha a costa brasileira. A via terrestre paralela oferece obstáculos muitas vezes intransponíveis, e é sempre menos cômoda ou econômica que a do mar. O litoral da colônia é por natureza geograficamente compartimentado; e as poucas ligações terrestres diretas que se estabelecem entre estes compartimentos se fazem em regra com um trajeto circular, pelo interior, procurando contornar com uma volta os obstáculos da marinha; é o que particularmente se verifica no Sul, onde os núcleos litorâneos, do Rio de Janeiro para baixo, são ligados por uma via terrestre, mas que corre pelo planalto². Daí a importância das comunicações por cabotagem que formam a verdadeira espinha dorsal do sistema de viação do país. Veremos abaixo até que ponto esta regra sofre exceção.

Passemos agora às comunicações interiores; precisamos nelas distinguir quatro setores diferentes, que, embora mais ou menos articulados entre si, se conservam cada qual à parte, com

uma autonomia que resulta tanto de sua formação histórica, como das peculiaridades geográficas que apresentam.

O primeiro é o da rede hidrográfica do Amazonas, que embora se ligue, sem solução de continuidade, ao litoral, assimilando-se com isto aos sistemas litorâneos citados, tem tais proporções e ocupa tamanha área que precisa ser incluído na circulação interior. Mas não é necessário insistir nela aqui, porque seus característicos são simples, e o essencial já foi abordado quando me referi ao povoamento.

Segue-se para o sul o setor do Nordeste da colônia, toda a área compreendida entre a Bahia – propriamente sua capital – e o Maranhão. O nó principal das vias interiores nordestinas se encontra no Piauí, nesta área central da capital onde está sua capital Oeiras. Tal região se liga maritidamente ao Maranhão, contígua como é da zona principal desta capitania que se estende ao longo do Itapicuru; e ao mesmo tempo, pelo Parnaíba, com o litoral piauiense. Em sentido oposto, partem dela três grandes linhas de comunicações que se dirigem respectivamente para leste, sudeste e sul, simples ou com variantes lançando cada qual ramais secundários. Todos três constituem roteiros do comércio de gado de que o Piauí é, em todo o Nordeste, a principal fonte de abastecimento.

A linha leste dirige-se para o Ceará, onde passa por Arneirós e Icó; daí se dirige à Paraíba, que atravessa pelo eixo do seu território, tocando em Pombal e Patos, alcançando o rio Paraíba que acompanha até o lugar onde hoje está Itabaiana. Aí se bifurca, continuando um ramo pelo mesmo rio até a capital da capitania; infletindo o outro para o sul em demanda de Pernambuco.

A segunda linha, para sudeste e que procura o São Francisco, já se constitui no Piauí com três variantes; a mais oriental alcança aquele rio entre Cabrobó e a confluência do rio Pontal; a mais ocidental, conhecida por *travessia velha*, sobe pelo rio Piauí; a última e mais freqüentada, a *travessia nova*, segue entre as duas primeiras, subindo pelas margens do Canindé e tomando a contravertente do rio Pontal. É o traçado que adotará em nossos dias a estrada de ferro em construção que do São Francisco penetra o Piauí. Todas três se unem na margem do São Francisco, convergindo em Juazeiro onde se acha um registro ou alfândega seca. E cruzado o rio, o caminho, agora unificado, demandava à Bahia, acompanhando o traçado que é hoje da *Viação Férrea Leste Brasileiro*, e por uma zona duramente flagelada pela falta de água.

Esta linha de comunicações, a mais importante do sertão do Nordeste, é particularmente notável na história colonial. Por aí, os primeiros sertanistas e suas fazendas de gado, vindos da Bahia e do São Francisco, penetraram o Piauí no séc. XVII e colonizaram o seu território. Transitaria por ela, em seguida, a maior parte do gado consumido no Recôncavo Baiano. Em princípios do século passado, desciam por esta via cerca de 20.000 cabeças que passavam pelo registro de Juazeiro³. Estabelecia finalmente uma ligação em linha direta de costa a costa, entre dois dos mais importantes núcleos litorâneos: Bahia e Maranhão. Ligação tanto mais importante que os ventos contrários reinantes na costa dificultavam sobremaneira as comunicações por mar desta última capitania com as demais que lhe ficavam para o sul. Depois de 1815, quando se aboliu o tráfico de escravos ao norte do Equador, o Maranhão, colocado em posição excêntrica relativamente aos portos africanos que continuaram a alimentar o tráfico, passou a recebê-los por terras da Bahia, e utilizando-se para isto da via que acabamos de analisar⁴.

A terceira grande linha de comunicações, que do Piauí se dirige para o sul, acompanha nesta capitania o rio Gurgueia até Paranaguá, e atravessando as chapadas que separam o Piauí do território que é hoje baiano, mas então pertencia a Pernambuco, alcança o rio Preto, afluente do Grande, que cruza na passagem de Vaus, unindo-se aí a outra estrada que vem diretamente da capital baiana. Continuando por esta região ocidental do São Francisco, inflete para oeste, e subdividindo-se, alcança Goiás por duas passagens abertas nas chapadas que dividem as águas do São Francisco e do Tocantins: a do Duro, para as comunicações com a comarca do norte goiano; a do Tabatinga, para alcançar os núcleos meridionais da capitania, inclusive a capital⁵.

Além destas três grandes linhas de comunicações do NE e que se articulam no Piauí, há que lembrar mais dois troncos importantes da viação nordestina: o primeiro é o que liga o Ceará diretamente com a Bahia, e que, partindo de Fortaleza, atravessa aquela capitania de norte a sul, sendo pelas margens do Jaguaribe até Icó, e pelas do Salgado até a chapada do Araripe, o grande oásis do alto sertão cearense, a que seguem 30 léguas de áridas caatingas pernambucanas, até Ibó no São Francisco; e daí, por Geremoabo, à Bahia. Esta via será mais tarde escolhida para o trajeto dos correios de Fortaleza à capital baiana (1821): contava 289 léguas de percurso, e nele deviam os estafetas gastar 40 dias⁶.

O traçado reproduz o trajeto das boiadas que no séc. XVIII marcharam da Bahia e foram ocupar e colonizar o sertão cearense. O outro tronco, muito menos notável, é a via que acompanha o litoral, embora mais ou menos retirada para o interior, desde o Maranhão até Pernambuco. É aliás o único trecho de certa extensão da marinha brasileira por onde se transita, via terrestre, com certa frequência. Aliás pouco. Deixou-nos a descrição de parte do seu percurso, de Pernambuco a Fortaleza, o viajante inglês Koster, que o fez em 1810. E servirá mais tarde (1813) para o trajeto do correio entre estes mesmos pontos⁷.

Todas estas vias se destinam sobretudo, como notei, à condução de gado, que criado nas várias regiões do sertão demanda os mercados de carne do litoral. Mas além desta função elas tiveram outra de grande relevo na história da formação brasileira. Elas articulam o sertão, e ligam maritimamente as populações aí estabelecidas; permitem-lhes estes deslocamentos e migrações em massa, tão frequentes por ocasião das secas periódicas em que os sertanejos refluem para os pontos menos afligidos, regressando mais tarde com as primeiras chuvas. As vias de comunicação descritas contribuem para caldear e fundir todos os elementos díspares que entram na composição da população sertaneja e que, provindas originalmente de pontos diversos e largamente afastados, se foram aos poucos comunicando e pondo-se em contato. As estradas que vimos marcar na carta as grandes linhas ao longo das quais se desenvolveu tal processo de caldeamento e fusão, do qual resultaria um tipo étnico que, embora oriundo de raças tão distintas e variando consideravelmente de um para outro indivíduo, guarda contudo, no conjunto, uma unidade inconfundível que se marca dentro da própria população brasileira.

Ao Nordeste, segue-se, nesta revisão dos setores da viação colonial, o do Centro-Sul, que ocupa a maior área da colônia e que teve o principal papel em nossa história. Compreende as vias que comunicam as capitanias centrais, Minas, Goiás e Mato Grosso, com o litoral. Analisamo-las nesta ordem.

As comunicações com Minas se fazem de três pontos que por ordem de antiguidade são: São Paulo, Bahia, Rio de Janeiro. A via por São Paulo apresenta a característica de se fazer por dois escalões sucessivos e maritimamente marcados: a Serra do Mar forma o primeiro, a da Mantiqueira, o segundo. Vence-se o primeiro por várias passagens da serra que se sucedem do Rio de Janeiro até Santos e que têm por ponto de partida os diferentes portos deste setor do litoral: o próprio Rio de Janeiro, pela estrada

que por São João Marcos, Bananal, São José do Barreiro e Areias alcança o do Paraíba em Cachoeira; Angra dos Reis, Parati, ambos ainda em território fluminense; Ubatuba, Caraguatatuba, São Sebastião e finalmente Santos, donde, pelo *Caminho do Mar* de tanto relevo nos anais paulistas, se alcança a capital da capitania.

O segundo degrau, a Serra da Mantiqueira, se ascende por várias gargantas⁸, das quais a mais importante e mais transitada é a do Embaú ou garganta do Registro, por se ter instalado um aí, e que é a passagem hoje da rodovia que do vale do Paraíba demanda o sul de Minas; e que, no alto da serra, desemboca no vale do rio Verde. Antonil, em princípios do séc. XVIII, já descreve este caminho, e assinala o seu percurso até as minas do centro da capitania que em seu tempo começavam a ser lavradas⁹.

A via baiana também já figura em Antonil, e por ela chegam às *minas gerais* os "emboabas", que se chocarão com os paulistas vindos pela primeira via. Partindo do Recôncavo, ela acompanha o rio Paraguaçu até seu alto curso, passa daí para o rio de Contas, que cruza, bifurcando-se em seguida: um ramo procura o São Francisco e sobe por ele seu afluente das Velhas, onde alcança as minas do centro da capitania, o outro segue um trajeto mais curto tomando pelas margens do rio Verde Grande, que sobe. Depois de Antonil abriram-se vias mais diretas: em vez de acompanhar o Paraguaçu, uma nova estrada o deixa pouco acima de São Félix, seu ponto de partida no Recôncavo; e infletindo para o sul, procura o rio Gavião e em seguida o arraial, hoje cidade de Rio Pardo, já então na capitania de Minas Gerais. Outro trajeto, ainda mais curto, abre-se quando nos primeiros anos do séc. XIX João Gonçalves da Costa pacifica os índios Camacãs do alto rio Cachoeira e funda a hoje cidade de Conquista; a nova via passará por aí, dirigindo-se para o mesmo Rio Pardo.

A última via para Minas, diretamente do Rio de Janeiro-falei acima da indireta, que cruza o território paulista – é aberta logo no início do séc. XVIII, quando se fazem as descobertas de ouro pelo sertanista Garcia Rodrigues Pais, filho do famoso Fernão Dias. Em princípios do séc. XIX, este caminho partia, no litoral, do Porto da Estrela, que os viajantes do Rio alcançavam embarcados pela baía; atinge o alto da serra onde hoje está Petrópolis, e em seguida pelo vale do Piabanha, e transposto o Paraíba, pelo do Paraibuna, entranha-se em Minas Gerais. Uma variante deste percurso que se chamará "por terra", porque dispensa o trajeto pela baía do Rio de Janeiro até o Porto da

Estrela, passará por Iguaçu, onde ataca a serra, unindo-se no alto dela ao primeiro caminho referido, no lugar chamado até hoje Encruzilhada. Também a entrada em território mineiro, feita anteriormente só no rio Paraibuna e passando pelo registro, hoje cidade de Matias Barbosa, terá uma variante que se destacando daquela última – a estrada por terra –, em Pau Grande, se dirige mais para oeste e por Valença e Rio Preto penetra em Minas. Esta variante, aberta só nos primeiros anos do séc. XIX, representa um trajeto mais curto para quem se dirige à comarca do Rio das Mortes (Sul de Minas); e ela é simbólica da transformação que se operava em Minas Gerais que de mineradora se tornava em agrícola e pastoril; é uma zona sobretudo de produção agrária, e como tal que a nova estrada procura pôr em comunicação mais direta e fácil com seu mercado principal que é o Rio de Janeiro.

No momento que nos ocupa, rasgavam-se entre o litoral e Minas Gerais outras vias. Refletem elas uma nova fase de maior liberalismo da política metropolitana, já não preocupada mais exclusivamente, como fora até então o caso, com seus quintos e os descaminhos do ouro¹⁰. Procurava-se injetar nova vida na capitania moribunda, e para isto facilitavam-se suas comunicações com o litoral. Elas se abrirão em zonas até então vedadas, que já referi em outro capítulo: as bacias orientais da capitania. O rio Jequitinhonha começa a ser freqüentado por canoas que desciam de Minas Novas carregadas do algodão aí produzido, e que de Belmonte, na sua barra, se levava à Bahia donde era exportado¹¹. O percurso pelo rio fora efetuado pela primeira vez em 1764 pelo Capitão-Mor de Belmonte, João da Silva Santos, que identificara então pela primeira vez o rio Belmonte, como era conhecido o curso inferior do rio, como sendo o próprio Jequitinhonha¹²; mas a navegação regular só se estabelece em princípios do século seguinte. Para facilitar esta comunicação e o transporte das mercadorias, construíra-se uma estrada ao longo do rio, de Minas Novas até o Quartel de Salto, na divisa da capitania, onde, depois de contornadas as cachoeiras, se embarcava a mercadoria.

Outra via, esta inteiramente terrestre, porque se destinava ao gado que descia para os Campos dos Goitacases, é aberta em 1811, dispensado o trajeto mais longo e difícil pelo Rio de Janeiro, que é por onde vinham até então as boiadas que abasteciam os Campos¹³. Mais importante em todas estas novas vias de penetração do litoral para Minas é a do rio Doce. Ela ocupa seriamente a administração pública porque, geograficamente, é de fato pelo

Espírito Santo, e não pelo Rio de Janeiro, a saída natural da capitania. Contingências políticas e interesses fiscais, mais tarde o fato consumado, mantiveram até hoje o primitivo percurso aberto por Garcia Rodrigues. Mas a topografia, a praticabilidade e a menor distância apontam claramente para o vale do Rio Doce. Em 1800 como preliminar, explora-se a região limítrofe das duas capitanias, ainda desconhecida, e fixa-se oficialmente a linha divisória¹⁴. Fundam-se também os quartéis de Sousa e Lorena, no rio Doce, destinados a manter em xeque o gentio numeroso que infestava as matas de suas margens¹⁵. Nas informações que possuímos a respeito destas iniciativas, mostra-se a praticabilidade da navegação do rio, que, de fato, começou a ser utilizado logo em seguida. Abre-se mais tarde, paralelamente ao rio, uma variante terrestre que se destina à condução do gado de Minas ao Espírito Santo, uma das principais razões aliás do estabelecimento de comunicação entre as duas capitanias. Começa-se a estrada no trecho mineiro; segue-se o espírito-santense, que é de iniciativa do governador desta capitania, Francisco Alberto Rubin (1812). A estrada partida na cachoeira do rio Santa Maria, onde hoje está Porto do Cachoeiro – prolongando-se aliás depois até Porto Velho, defronte a Vitória –, e seguindo uma direção oeste, cortava os rios Guandu, Manhuaçu, Casca, e por Ponte Nova alcançava Mariana e Vila Rica¹⁶.

Mas ainda há outras estradas que se abriram de Minas para o litoral neste momento que nos ocupa. Assim a do rio Mucuri, que partindo de Minas Novas acompanha o curso do rio e vai terminar na vila de São José de Porto Alegre¹⁷. Finalmente uma última que na mesma época se constrói, parte no litoral de Ilhéus, acompanha o rio Cachoeira até São Pedro de Alcântara – aldeamento de índios, fundado pelo capuchinho Fr. Ludovico de Liorne, cuja obra missionária já foi referida em capítulo anterior –, e vai daí entroncar-se na estrada de Conquista a Rio Pardo, citada acima¹⁸. Esta via que se destinava sobretudo a levar o gado de Minas Gerais a Ilhéus, apesar de sua magnífica construção, não teve sucesso; foi pouco freqüentada, e quando o Príncipe Maximiliano a percorreu em fins de 1816 já estava meio abandonada, suas pontes destruídas e o leito invadido pela vegetação da mata circundante.

Vejamos agora as comunicações com Goiás. Três vias igualmente se abrem para esta capitania: a primitiva, que vem de São Paulo, é a mesma que Bartolomeu Bueno, o *Anhangüera*, rasgava em fins do primeiro quartel do séc. XVIII quando

descobriu as minas da capitania. É o caminho famoso na história de São Paulo e das bandeiras, dos *Guaiases*, que segue mais ou menos o traçado que hoje é o das estradas de ferro *Mojiana* e *São Paulo-Goiás*. Motivos fiscais, contingências políticas e a vantagem de comunicações mais diretas com o Rio de Janeiro fizeram preferir desde cedo a via mineira. Isto apesar de geograficamente menos indicada, pois esbarra com o obstáculo da serra da Mata da Corda¹⁹. Ela passava por Paracatu, e entra em Goiás pelas gargantas que se abrem no divisor das águas do São Francisco e do Tocantins: São Marcos e Arrependidos.

É este mesmo divisor, embora mais para o norte, que cruza a via baiana, a terceira rota do litoral para Goiás. Aí são diversas as variantes. Duas delas, já as vimos porque são comuns à estrada que vem do Piauí e entra em Goiás pelos registros de Duro e Tabatinga. A terceira não é senão um prolongamento da estrada também citada que vai para Minas, vinda da Bahia, e que alcança o São Francisco: um ramo desta via cruza o rio em Malhada, onde está instalado um registro, e demanda Goiás tomando pelas margens do rio Carinhanha e depois do Paraná.

Além destas rotas tradicionais para Goiás, cogita-se desde o terceiro quartel do séc. XVIII em utilizar a via fluvial do Araguaia-Tocantins²⁰. Visava-se com isto abrir uma nova saída da capitania para o mar, evitando a longa e penosa travessia terrestre, até então a única empregada, e tentar com isto reerguer a capitania do abatimento em que se achava pela decadência da mineração. Porém só nos últimos anos do século é que às cogitações oficiais e simples explorações de aventureiros sucedem medidas práticas e efetivas para a utilização do rio. Em 1792, três comerciantes do Pará, animados pelo Governador Sousa Coutinho, organizam uma expedição e remetem pelo Tocantins, Araguaia e Vermelho um carregamento de mercadorias que vai até Vila Boa²¹. Em 1799, D. João Manuel de Meneses, nomeado governador de Goiás, desembarca no Pará e escolhe a via fluvial para alcançar sua capitania²². O obstáculo maior à navegação era a hostilidade do gentio que habitava as margens, e a falta de recursos na zona despovoada de colonos, bem entendido, que atravessava. O próprio Tocantins, o único que a colonização alcançara, pois o Araguaia ainda estava deserto, tinha as suas margens muito realmente ocupadas. Para atender a isto, fundara o governador de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, em 1791, o Porto Real, no Tocantins que deveria ser o ponto de partida da navegação. Mas era pouco, e nos primeiros anos do século

seguinte adotam-se providências de maior alcance. A Carta Régia de 7 de janeiro de 1806 cria a comarca do norte, separando-a da do sul, para que o magistrado colocado à sua frente pudesse se ocupar com maior atenção da navegação e comércio do rio; e mandava instalar sua sede na confluência do Tocantins e do Araguaia, onde já havia um registro e um presídio militar destinado a proteger os navegantes contra a hostilidade do gentio. Pela mesma época também fundam-se dois outros presídios militarmente guarnecidos na foz do rio Manuel Alves Grande e a meio caminho do Porto da Piedade e da confluência do Tocantins-Araguaia. Que de todas estas providências, bem de outras cuja enumeração seria fastidiosa, resultaram proveitos, sabemos-lo porque lá por 1810 temos notícias seguras de um comerciante goiano, Francisco José Pinto, que utilizava regular e normalmente a navegação do Tocantins para seus negócios com o Pará. A ele se deve a fundação, na margem daquele rio, do povoado de São Pedro de Alcântara, que já referi em outro capítulo²³. Este lugar, situado em território que está compreendido no Maranhão, ligava-se com os setores povoados desta capitania através do território dos Pastos Bons, onde vimos começavam a se multiplicar as fazendas de gado. Era portanto uma nova articulação interior que se esboçava; e sua utilização pelo comércio não deixou de ser lembrada e aconselhada na época, embora nada ou quase nada se aproveitasse dela então²⁴.

Para a última e mais afastada capitania interior, Mato Grosso, encontramos em primeiro lugar o clássico e famoso roteiro fluvial do Tietê, por onde chegaram os descobridores do ouro ao território da futura capitania. Esta via ainda se mantinha em princípios do século passado. Embarcavam os viajantes no Porto Feliz (São Paulo) que fica abaixo do trecho mais encachoeirado do rio. Desciam navegando todo o seu curso; tomavam então pelo Paraná, e por este abaixo até seu afluente da margem direita, o Pardo, que se subia então até um lugar chamado Sanguessuga: aí terminava a navegação na bacia do Paraná, e devia-se passar para a do Paraguai. Felizmente o divisor não é aí mais que um pequeno trecho de 252 léguas pouco acidentadas, que se varavam por terra, canoas e cargas transportadas em carros de boi. Assim se alcançava o rio Camapoã onde se instalara a fazenda deste nome, origem da atual cidade para o fim de fornecer gente e animais para aquele transbordo por terra; além disto, servia com sua guarnição militar para manter em respeito os índios selvagens da vizinhança e proteger contra eles os navegantes. As canoas, novamente postas

a flutuar no rio Camapoã, desciam por ele até o Poxim, e por este ao Taquari. Atravessava-se em seguida o Grande Pantanal, conhecido então por lagoa Xaraés, vasto território semi-aquático, inundado parte do ano, emerso na outra; e sempre pelo canal de águas perenes do Taquari, alcançava-se o rio Paraguai. Tomando-se por este acima, e em seguida por seu afluente, o Porrudos ou São Lourenço, chega-se ao rio Cuiabá e afinal à capital da capitania, depois de um percurso que durava de 4 a 5 meses, e que até no mapa cansa acompanhar. Verdadeira epopéia, quase inacreditável quando se considera que não se trata de uma aventura, de um trajeto acidental, mas de uma via regular de comércio, normalmente freqüentada durante um século. É certo que em princípios do século passado já estava decadente, e em parte abandonada: somente uma dezena de embarcações partia ainda anualmente de Porto Feliz²⁵. Eram grandes canoas que levavam 400 arrobas de carga além dos mantimentos, armas e munições empregados na viagem; mediam de 50 a 60 pés de comprimento por 5 1/2 de largo e 3 a 4 de fundo; e eram tripuladas por oito pessoas que usavam remos curtos e varejões²⁶.

Esta primitiva rota para Mato Grosso foi sendo aos poucos preterida em favor da terrestre que de Vila Boa, capital de Goiás, tomava rumo oeste, e passando pelo arraial de Pilões demandava Cuiabá por um território quase deserto, mas formado de chapadas de fácil percurso. Através de Goiás, punha assim o Mato Grosso em comunicações terrestres, além de São Paulo com Minas Gerais e Rio de Janeiro, para onde era a via mais direta e por isso a preferida.

A última ligação exterior de Mato Grosso também é fluvial, e dirige-se ao Pará aproveitando os grandes tributários do Amazonas, o Madeira e o Tapajós. O primeiro, com seu afluente Mamoré e subafluente Guaporé, é utilizado para aquele fim desde meados do séc. XVIII. Antes disto, os habitantes de Mato Grosso já mantinham relações com as missões jesuíticas de rio abaixo, na margem esquerda, hoje território boliviano. Ao mesmo tempo, colonos do Pará e do Rio Negro subiam regularmente o Madeira até as cachoeiras para colherem o seu cacau e outros produtos da floresta; as duas correntes dirigindo-se em sentido oposto acabam confluindo e em 1742 os primeiros exploradores, partindo de Mato Grosso, alcançam o Pará²⁷. Em 1769 saíam daquela capitania, por tal via, 85.9633 1/2 oitavas de ouro, o que prova um intercâmbio de bastante vulto. Depois, a concorrência da via terrestre, em favor de que atuava a atração dos grandes

centros do Rio de Janeiro e Bahia, bem como a decadência da mineração, única indústria da capitania, reduziram muito o tráfego. Sobre o estado da navegação do Madeira nos últimos anos do séc. XVIII, temos uma longa e minuciosa informação do governador do Pará, D. Francisco de Sousa Coutinho, datada de 1797²⁸. Sabemos por ela que o comércio por aí se mantinha, mas somente com os estabelecimentos do Guaporé (Vila Bela). Cuiabá se comunicava de preferência com o Rio de Janeiro, Bahia e São Paulo. O maior óbice ao tráfego era a falta completa de recursos em grande parte do trajeto, as 283 léguas despovoadas que iam de Borba até o Forte do Príncipe (no Mamoré), sendo 70 de cachoeiras. Também a relutância dos índios, que não se submetiam facilmente aos penosos trabalhos de tão dilatada navegação. Recomenda o governador a utilização de escravos negros, pois o recrutamento forçado dos indígenas despovoava as aldeias, prejudicando a colonização. O seu plano de estímulo à navegação do Madeira é cuidadosamente exposto e analisado, merecendo ser adotado quase na íntegra pela Carta Régia de 12 de maio de 1798. Na mesma data, aliás, outras cartas régias aos governadores do Maranhão, Goiás, Mato Grosso, Piauí e Ceará determinavam que, segundo a orientação do plano de Sousa Coutinho, naquilo que estivesse em sua jurisdição respectiva, ativassem a exploração dos rios que levam ao Amazonas, procurando aproveitá-los para as comunicações comerciais²⁹. Era clara a intenção da metrópole em se servir da bacia amazônica como de vasto e geral escoadouro de todo alto interior da colônia. Plano grandioso, indubitavelmente acertado, e que se projeta para o futuro como uma determinante geográfica fatal do sistema brasileiro de comunicações. Não teve, no entanto, grande andamento naquela ocasião, como aliás até hoje. Anos mais tarde, em 1820, Martius dá-nos seu testemunho pessoal sobre a navegação do Madeira: encontrou-a decadente, mas ainda não desaparecera. Fazia-se com certa regularidade, sendo utilizada pelas canoas enormes que transportavam de 2 a 3.000 arrobas de carga e eram tripuladas por 20 pessoas, entre remadores, pescadores e caçadores. Rio acima iam sobretudo mercadorias pesadas, de difícil condução por terra, como metais e ferramenta, vidro, louça, sal etc. Objetos leves, como quinquilharias, artigos de vestuários bem como escravos, seguiam do Rio e da Bahia por via terrestre. A exportação mato-grossense pelo rio consistia, além do ouro e diamantes contrabandeados, em açúcar de boa qualidade, que não se produzia no vale do Amazonas, tecidos

grosseiros de algodão, objetos de fabricação dos índios e alguns produtos extrativos, como a polpa do tamarineiro, cravo do Maranhão, favas de pixurim³⁰.

A utilização do Tapajós para as comunicações do Mato Grosso é mais recente e data ao período que nos ocupa. Estimulou-a sobretudo o franqueamento das minas do Alto Paraguai, onde hoje está situado Diamantino, a que me referi acima, e que pelo Arinos, formador dos Tapajós, ficam em fácil alcance da bacia amazônica. O Gov. Abreu e Meneses, ao mesmo tempo que em 1805 franqueava as minas, enviava pelo Arinos uma expedição que alcançou Belém do Pará³¹. Mas as minas do Alto Paraguai não tiveram o sucesso esperado e não podendo por si só animar as comunicações pelo Tapajós, a navegação deste não despertou interesse. Outra tentativa foi feita em 1812 pelo Gov. Carlos Augusto de Oeynhausen, que animou alguns comerciantes mato-grossenses a remeterem por aí suas exportações. A empresa teve sucesso, e a expedição que se organizou alcançou o Pará, trazendo de volta grande carga³². Estabeleceu-se daí por diante um intercâmbio mais freqüente pelo Tapajós. Ao que depõe um contemporâneo anônimo ele não se fazia com grande sucesso³³; entretanto, afirma Martius que ainda no seu tempo se praticava regularmente e firmas de Belém o exploravam com proveito³⁴.

O quarto e último setor das comunicações interiores da colônia é o do Extremo-Sul. É o mais rudimentar e simples, e também de menor importância histórica, pelo menos até o momento que ora nos ocupa. Compõe-se de um único tronco que corre pelo planalto, paralelo ao litoral, e que partindo de São Paulo, propriamente de Sorocaba, se interna pelos Campos Gerais do sul da capitania, hoje território paranaense, onde passa por Castro, Curitiba, Vila do Príncipe (Lapa); cruza o rio Negro onde depois se formou a atual cidade deste nome; alcança, em Santa Catarina, Curitibaanos, então ainda um simples pouso, a via de Lajes, e penetra no Rio Grande cruzando o rio Pelotas no registro de Santa Vitória, estendendo-se até a capital da capitania³⁵. Neste tronco articulam-se algumas estradas que descem para o litoral. De Curitiba partiam duas: uma para Paranaguá, que Saint-Hilaire percorreu em 1820 e descreve como péssima³⁶; a outra, para São Francisco, era quase intransitável, segundo o mesmo, e pouco se usava. Serviam estas estradas para a condução do gado que abastecia os núcleos do litoral; pela primeira também se transportavam os gêneros de exportação de

Curitiba, sobretudo, como já referi, a erva-mate. De Lajes descia outra estrada aberta em 1787, e que ia dar na freguesia de São José, defronte à ilha de Santa Catarina³⁷. Esta estrada, por onde se fez a princípio algum comércio, sobretudo de gado que vinha do planalto, foi depois abandonada pelo mau estado de conservação em que tinha sido deixada. Um morador de suas vizinhanças clamava pelo *Patriota* em 1813 contra o desleixo, e pedia providências para sua restauração³⁸. Neste setor meridional há que lembrar ainda a via litorânea que vem desde Paranaguá e segue para o sul, composta de pequenos trechos de caráter local, mais ou menos articulados entre si, mas que depois de Laguna se torna contínua, atravessando o Rio Grande inteiro, e chegando até a Colônia do Sacramento, no Rio da Prata. Já referi que é por aí que os primeiros colonos rio-grandenses, vindos de Laguna, se fixaram na futura capitania meridional. O Gov. Sousa Meneses (1765-75), por motivos estratégicos, instalou neste último percurso, até a Colônia, uma estrada regular que teve considerável importância militar nas lutas entre portugueses e castelhanos relativas às fronteiras do sul; serviria também para introduzir no litoral catarinense as boiadas vindas do Rio Grande.

A estrada São Paulo-Rio Grande teve um grande papel histórico. Serviu para articular ao resto da colônia estes territórios meridionais disputados pela Espanha, e que de outra forma se teriam provavelmente destacado do Brasil. Concorria para isto a dificuldade do acesso por via marítima, imprópria como é a conformação do litoral rio-grandense para as articulações por mar. É aliás por compreendê-lo muito bem que a administração fez abrir aquela comunicação terrestre no terceiro quartel do séc. XVIII. Por ela se encaminharia então uma corrente de povoamento, oriunda sobretudo de São Paulo, e que irá ocupar definitivamente para a colonização portuguesa o território que seria mais tarde o Rio Grande do Sul. Esta missão da estrada não se interromperá tão cedo e durará enquanto subsistirem as ameaças castelhanas, cujas pretensões serão herdadas pelos países seus sucessores: durante quase um século ainda, seguirá por ela uma boa parte das tropas que periodicamente se recrutavam em São Paulo sobretudo para irem defender as fronteiras sulinas e sustentar com nossos vizinhos platinos as guerras que se prolongam largamente pelo Império a dentro.

Mais modesta e obscura, mas talvez não menos significativa em nossa história, foi a outra função exercida por esta comunicação meridional. Enquanto para o Sul seguiam povoadores e

soldados, vinham de volta as tropas de bestas que durante mais de um século constituirão o principal meio de locomoção e transporte da colônia e ainda no Império independente. Sem elas, o Brasil teria andado mais devagar ainda que andou: a criação cavalariça do Nordeste não dava para abastecer todo o país de meios de locomoção e até meados do séc. XVIII a maior parte do trânsito nas capitanias do Centro-Sul, que a mineração projetara para o alto, se fazia ainda a pé e o transporte nas costas de escravos³⁹. São as humildes e vigorosas bestas que resolveram o grande problema. Já me referi a este comércio de muars, que criados no Rio Grande ou introduzidos do Prata, se destinavam ao resto da colônia. Formavam-se naquela capitania as tropas, compostas muitas vezes de várias centenas de animais, não raro mesmo de mil, e marchavam daí para o Norte em setembro e outubro quando os pastos do trajeto começavam, sob a ação das chuvas, a vicejar. Às vezes seguiam diretamente até Sorocaba, termo da viagem; doutras, invernavam em Lajes, para recomeçar a marcha no ano seguinte. Naquela primeira vila realizava-se anualmente, de abril a maio, a grande feira de bestas que atraía compradores de toda a colônia. Subiam a cerca de 30.000 em princípios do século passado os animais negociados. Isto dava a Sorocaba, lugarejo pacato e amortecido na maior parte do ano, o aspecto animado e intenso de um grande centro bulhento e agitado. Enchiam-se as suas numerosas hospedarias; nas ruas e praças debatiam-se e se fechavam as transações; era um trânsito ininterrupto de homens de negócio e animais, que à noite dava lugar às não menos animadas diversões, em que o jogo, a bebida e a prostituição campeavam neste ajuntamento fortuito de tropeiros, mercadores, mulheres e aventureiros de toda classe, estimulados pelo lucro ou pelo deboche⁴⁰. De Sorocaba as bestas se distribuíam para toda a colônia. O Centro-Sul sobretudo; mas o Norte também: Martius poderá vê-las, na Bahia, tocadas ao longo do São Francisco e deprimidas pela longa viagem⁴¹.

Descrito o traçado das vias de comunicação coloniais, vejamos a sua qualidade e condições. Temos sobre isto depoimentos que são mais ou menos completos para os primeiros anos do século passado: trata-se dos diários dos viajantes estrangeiros que nos visitaram naquela época, deixando pormenorizada descrição de seus trajetos. Em conjunto, eles percorreram pode-se dizer que toda a colônia; unindo-se as relações de Saint-Hilaire, Martius, Koster, Luccock, Maximiliano e Pohl, as principais a este respeito, tem-se a descrição detalhada de todas as vias de

certa importância, porque eles foram em tal matéria de grande particularidade. Fruto muitas vezes dos maus momentos que lhes proporcionavam as péssimas estradas da colônia: iam para os diários seus desabafos de viajantes mal-humorados pelas dificuldades do caminho.

As estradas coloniais são, de fato, quase sem exceção, abaixo de toda crítica; apenas transitáveis mesmo só para pedestres e animais; e isto em tempo seco porque nas chuvas transformam-se em atoleiros em que freqüentemente se desvanece qualquer esperança de passagem. Isto quanto às vias por terra, nas fluviais, é o contrário que se dá: na seca, o leito dos rios fica mais descoberto, as rochas afloram semeando o percurso de obstáculos perigosos, não raro intransponíveis, e as águas não dão calado para as embarcações. Estradas calçadas de pedra são na colônia verdadeiros prodígios de tão raras; podemos contar os trechos calçados nos dedos de uma só mão, e medi-los a palmo⁴². Neste assunto de calçamento, o mais que se fazia, nos trajetos muito trafegados e sujeitos a chuvas grossas, era revesti-los nos pontos excessivamente alagadiços de paus atravessados no caminho; o que, se consolida um pouco o leito, torna a marcha sobremaneira penosa, em particular para os animais. O melhor combate à lama, e o mais empregado, era ainda contar com o Sol, e para facilitar-lhe a tarefa, davam-se os construtores e conservadores de estradas às vezes ao luxo de desbastar um pouco a vegetação marginal. Mas nem isto era muito freqüente.

Na escolha do traçado, não se seguia outro critério senão a economia de esforços na construção, e o limite extremo do justo trafegável. Contornam-se os menores obstáculos de preferência a gastar trabalho em removê-los; nas ascensões, só se afasta da linha direta quando o aclave o proíbe além de qualquer sombra de dúvida. A subida das serras constituía sempre para os viajantes uma verdadeira partida de alpinismo, e era de admirar como os animais, suportando cargas pesadas, conseguiam equilibrar-se sobre o abismo. Mas a par destas mesquinhas e contraproducentes economias de traçado, a ignorância e o empirismo, os construtores levava-os muitas vezes a estendê-lo inutilmente com erros palmares de direção e cálculo. "Não é de admirar, diz Eschwege, que eles circulassem por muitos dias, sem se afastarem muito do ponto de partida"⁴³.

A largura do leito, quando ela não é naturalmente proporcionada pela Natureza em condições aceitáveis como em terrenos unidos e livres de vegetação obstrutiva, limita-se ao estrito

necessário: tropas e pedestres têm de marchar em fila indiana, e não raro as cargas das bestas ou as pernas dos cavaleiros roçam pelo arvoredos ou taludes marginais. O encontro nestes pontos de tropas viajando em sentido contrário dava lugar a não pequenas dificuldades, incidentes freqüentes que serviam a Saint-Hilaire para considerações sobre a cortesia e delicadeza dos brasileiros que compara vantajosamente a grosseria e violência dos europeus. Pontes eram tão raras, que o mesmo naturalista chega a perguntar-se se tal gênero de construção era conhecido no Brasil... A travessia dos rios se fazia em regra a vau, obrigando muitas vezes a desvios consideráveis; ou quando isto era de todo impossível, em canoas onde iam pessoas e cargas, seguindo os animais a nado⁴⁴. Empregam-se em raros casos, nos rios de grande volume d'água e trânsito de vulto, balsas, como em Juazeiro, no São Francisco, e na travessia do Paraíba, na estrada do Rio para Minas.

Em suma, a técnica da construção de estradas é na colônia o que pode haver de sumário e rudimentar, e a trafegabilidade delas estava muito mais entregue aos azares da Natureza que às artes do Homem. As primeiras estradas carroçáveis e bem lançadas são posteriores à vinda do Regente, e foram construídas no Rio de Janeiro por iniciativa de Paulo Fernandes, que, embora apenas Intendente de Polícia da corte, se ocupava com este e outros assuntos de administração pública estranhos à sua função. Deve-se-lhe a estrada de Praia Grande (Niterói) a Maricá, por onde D. João transitaria de carruagem; e à da corte a Iguaçu, prolongada depois até o Rio Preto, a "estrada de terra" acima referida⁴⁵.

As vias fluviais ainda eram menos cuidadas. Dependia-se aí exclusivamente da Natureza, e mesmo em vias de grande importância, como por exemplo na de São Paulo a Cuiabá, nunca se tratou de melhorar e facilitar a navegação removendo obstáculos e desembaraçando o curso dos rios nos seus trechos difíceis. O mais que havia neste terreno eram disposições para auxiliar os viajantes no transbordo e condução por terra como no caso citado da fazenda Camapoã, no trajeto São Paulo-Cuiabá. Mas isto mesmo é excepcional, e a regra é os viajantes contarem unicamente com seus próprios recursos.

De canais artificiais não há naturalmente nem notícias. Cachoeiras e corredeiras se transpunham com grandes riscos e não raros acidentes, escolhendo os pontos em que as águas correm com mais profundidade (o canal), e abrindo caminho tortuoso e complicado entre as rochas que afloram; para reduzir o calado

das embarcações, descarregava-se aí parte ou toda a carga; e quando nem isto bastava, varava-se por terra, canoas às costas. Nestas condições, e lutando ainda com a falta de recursos e auxílio nas zonas desertas a atravessar e não raro com a hostilidade dos índios selvagens, a navegação fluvial da colônia torna-se uma proeza. São infelizmente raros os cursos-d'água brasileiros úteis para a colonização e que oferecem condições mesmo regulares de navegabilidade. Com a exceção do Amazonas e seus tributários – e estes mesmos interrompidos logo acima de seu baixo curso –, possuímos poucas e insignificantes redes hidrográficas aproveitáveis e de fácil navegação. O Itapicuru e o Parnaíba, um pouco o Guaíba e o Jacuí no Rio Grande do Sul praticamente esgotam a lista. O mais são apenas insignificantes trechos. O rio São Francisco oferece naturalmente condições excelentes; mas poucos serviços prestou às comunicações, porque atravessa regiões de pequeno intercâmbio mútuo além do gado cuja condição não é praticável por água. O maior transporte pelo São Francisco era constituído pelo sal produzido no seu curso médio, como vimos, e daí levado até São Romão, donde se distribuía para Minas e Goiás.

Só se começou seriamente e em grande escala a cogitar do aproveitamento dos rios para vias de comunicação, concedendo facilidades à navegação e melhorando suas condições de navegabilidade, nos últimos anos do séc. XVIII. E sumariei acima o que houve neste terreno de mais notável. Mas, de tudo que se pensou em fazer, pouco se realizou. Virão mais tarde planos grandiosos, como ligar as grandes bacias, articulando-as por canais e estabelecendo para o país todo um sistema geral de circulação interior por via fluvial⁴⁶. Veremos abaixo porque, além dos obstáculos materiais que se opõem a tão vultosas empresas, tais projetos se frustraram completamente.

Para estas vias de comunicação, fluviais, terrestres e marítimas, que acabamos de ver; e para as distâncias enormes que cobrem seus trajetos, contados por centenas e centenas de léguas de que meios de transporte e condução dispunham os colonos? É para a navegação, particularmente à fluvial, que estavam melhor aparelhados. Corria-lhes nas veias o sangue de dois povos navegadores: portugueses e tupis; mas é a estes últimos que se deve o melhor que neste terreno a colônia possuiu. Podia ela vangloriar-se de uma variedade enorme de embarcações, de todos os tipos e dimensões, e admiravelmente adaptadas à diversidade de fins a que se destinavam. Desde a canoa indígena até a jangada de alto-mar empregada aliás na pesca, e só excep-

cionalmente no transporte – e o ajoujo, este engenhoso híbrido das duas, encontramos uma escala múltipla de tipos: a barçaça, o saveiro, a lancha e tantas outras, divididas cada qual em outros muitos subtipos⁴⁷. Mas todas estas embarcações servem antes para a navegação fluvial ou litorânea: baías, estuários, praias. Para a cabotagem propriamente, e para uma costa difícil e extensa como a que possuímos, os colonos estão muito mal preparados. O aparelhamento das embarcações aí empregadas – sumacas, lanchas de maiores proporções – é em geral medíocre. No cordame não se usam em regra senão tiras de couro torcido, as velas eram de pano leve de algodão e pouco resistentes; não se utilizavam quase instrumentos náuticos, mesmo os indispensáveis para uma navegação regular, como o quadrante; e freqüentemente não se leva a bordo nem uma simples bússola⁴⁸. Nestas condições a navegação se torna precária quando ultrapassa um raio mínimo. Não se podia perder de vista a costa, mesmo com risco de ir de encontro aos baixéis; as escalas eram freqüentes, determinadas por qualquer contrariedade do tempo e se prolongavam às vezes indefinidamente. Neste terreno, só houve progressos apreciáveis depois da transladação da corte e o estímulo que traz para o comércio a abertura dos portos; bem como, para a técnica da navegação, o exemplo e a concorrência estrangeiros⁴⁹.

Os meios de transporte e condução por terra são naturalmente restritos, dado o tipo geral das nossas estradas. Para dois dos principais gêneros do comércio colonial, o gado e os escravos, a solução é fácil: eles mesmos se transportam; e no caso do primeiro, já o assinalei, é isto que tornou possível os imensos trajetos de suas rotas comerciais. Para o resto, são os animais de carga que se empregam. Está visto que a rodagem só excepcionalmente se utiliza. Encontramos os carros puxados a boi, em uso local, nalguns distritos do Sul de Minas Gerais; Saint-Hilaire refere-se a eles. Para viagens propriamente, vemo-los em São Paulo, no trajeto plano e fácil do caminho dos Guaiases; assim, os moradores de Franca costumavam trazer neles para a capital da capitania os seus produtos⁵⁰. Empregados de uma forma geral, só vemos os carros no Extremo-Sul da colônia, no Rio Grande, onde a topografia e outras condições naturais favoráveis dispensam estradas, especialmente construídas para eles. Utilizam-se aí grandes veículos de quatro rodas, eventualmente cobertos de toldos armados com varas encurvadas, e puxados por bois, às vezes até 4 juntas⁵¹.

Os animais de carga da colônia são, como referi, os malares

no Sul; mais freqüentemente os cavalos, no Norte. O papel dos primeiros é no conjunto muito mais importante, porque o tráfego terrestre nas capitânicas do Centro-Sul, particularmente Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, é de grande vulto; o que não se dá no Norte, onde os núcleos mais povoados se aglomeram todos no litoral, e no interior quase só transitam as boiadas⁵².

O transporte terrestre na colônia não se acha entregue aos azares das circunstâncias e confiado à improvisação; é um negócio perfeitamente organizado, sobretudo nas capitânicas do Centro-Sul⁵³. Há que distinguir as boiadas, os comboios de escravos e as tropas de bestas. As primeiras, em número de muitas centenas de cabeças cada uma, adquiridas nas fazendas pelos *boiadeiros*, negociantes de gado, são entregues a um *capataz* que tem sob suas ordens os *tocadores*, um para cada grupo de 20 animais; assim organizadas seguem para seu destino em marchas de 3 léguas diárias em média, em Minas e no Sul em geral, não há interrupção na marcha; da Bahia para o Norte, costuma-se alternar um dia de marcha com outro de descanso. Os porcos, que em grandes manadas descem de Minas para o Rio, são tocados da mesma forma.

Os escravos marcham em grupos menores, duas ou três dezenas, como está representado numa gravura contemporânea de Rugendas; uma forte escolta, bem armada, os acompanha. Lembremos também os grandes comboios de ouro e diamantes também representados numa gravura do mesmo artista⁵⁴.

Mais interessante é o caso das tropas. Seu proprietário é o tropeiro, homem às vezes de grandes recursos e senhor de muitas tropas empregadas no transporte. Os trajetos são prefixados com datas certas de chegada e partida, bem como tabelas estabelecidas de fretes. Uma empresa, enfim, regularmente organizada. Cada tropa compõe-se de 20 a 50 animais, sob a direção geral do *arriero*, como se diz em Minas, ou *arreador*, em São Paulo; ele segue montado, e comanda os *tocadores*, às vezes escravos, que vão a pé e se encarregam cada qual de um lote de 7 bestas. As funções do arriero são múltiplas: além da direção geral da tropa, cabe-lhe arrear e carregar as bestas, operação delicada, mais complexa que à primeira vista parece, pois a saúde e eficiência do animal dependem em grande parte da forma com que é encilhado: de uma distribuição bem ponderada da carga, da hábil colocação dos arreios e cangalhas; sem o que se ferem os animais nestes longos e penosos trajetos que têm de percorrer. Este assunto é tão importante que há, a tal respeito, diferenças

consideráveis de uma para outra região da colônia: para Saint-Hilaire os *arrieiros* mais hábeis são os de Minas; com os de São Paulo, teve de sofrer não poucas contrariedades. Cabe ao arriero, além disto, cuidar dos animais, distribuir-lhes a ração e fazer as vezes de veterinário⁵⁵.

A carga de uma besta é ordinariamente de 7 a 8 arrobas nas capitânicas meridionais; para o Norte (Bahia), observa Martius que não vai além de 4. Isto, em confronto com o que se passa na Argentina e no Chile, onde a carga vai até 4 quintais (16 arrobas), leva o naturalista à conclusão de que o clima tem uma influência decisiva na resistência e capacidade de transporte dos muares, diminuindo com o calor⁵⁶. Lembremos ainda a velocidade das tropas, que não vai em regra, e em média, além de 5 a 6 léguas por dia.

O transporte em animais de carga traz problemas peculiares, que pela sua repercussão no comércio e na vida geral do interior merecem ser lembrados. Muito sério é o do volume das mercadorias, que não podem constituir unidades grandes, ou ultrapassar uma meia carga de peso, pois as cangalhas precisam ser igualmente carregadas de ambos os lados do animal. Em conseqüência, é preciso reduzir ou dividir as mercadorias, quando isto é possível; caso contrário, fica excluída a possibilidade de transporte. Resulta daí uma conseqüência que tem grande repercussão no tráfico mercantil da colônia: é a desvalorização relativa dos grandes objetos, e a procura maior dos pequenos. Isto é particularmente importante no caso dos metais, que constituem os primeiros itens do comércio colonial. Aliás já me referi a este ponto mais acima, mostrando como o encarecimento dos metais resultante deste difícil transporte influiu na vida econômica de Minas Gerais. Resolve-se às vezes o problema dos grandes pesos ou volumes, transportando-se em varais sustentados por um par de bestas. Mas não podia ser esta uma solução normal, porque as condições das estradas tornavam incômoda e mesmo impraticável em certos casos esta forma de carregamento. Ela se empregava mais freqüentemente para o transporte de redes, liteiras ou cadeirinhas em que iam senhores muito comodistas ou suas mulheres.

A indústria dos transportes na colônia é completada com os estabelecimentos dispostos ao longo das estradas e que se destinam a fornecer as tropas do que necessitam. Assim os *ranchos*, grandes telheiros onde os viajantes pousam e suas cargas encontram abrigo contra as intempéries. Estes ranchos são construídos e mantidos em regra pelos fazendeiros marginais da estrada, que

embora não cobrem nada pela utilização deles, compensam-se com a venda do milho para as bestas. Há também, mas em muito menor número, os *Rancho Reais*, de iniciativa da administração pública. Saint-Hilaire encontrou-os na estrada de São Paulo a Jundiá. A par dos ranchos estão as *vendas*, onde se negocia toda sorte de artigos que os viajantes podem necessitar, sobretudo, naturalmente, as bebidas alcoólicas. É este outro ramo importante de negócios para os fazendeiros da margem das estradas.

A indústria de transportes, representada pelas tropas, exerce grande papel na vida da colônia, particularmente de algumas de suas regiões. Vimo-lo já a respeito de Sorocaba e do Sul, onde o comércio de bestas que a ela se destinam resume, pode-se dizer, a vida local. Mas não é só aí. Noutra região de São Paulo, que compreende Mojimirim, Campinas e Jundiá, é ele um dos principais recursos da população, pois aí se recruta o pessoal das tropas numerosas que estabelecem as ligações com Goiás e Mato Grosso. Jundiá, em particular, está intimamente ligada a tal atividade. É aí que se formam as tropas que se destinam não só aquelas capitânicas, mas que se encaminham para a cidade de São Paulo, e daí para Santos, transportando os produtos da região que fica além de Jundiá, e que, vimo-lo em outro capítulo, começava a se tornar um centro exportador de certa importância. Daí um movimento ativo de negócios: revenda aos tropeiros de bestas adquiridas em Sorocaba e que se reúnem e preparam nas invernações dos arredores da vila, organização das tropas e recrutamento do pessoal necessário⁵⁷.

Podemos agora concluir e destacar as tendências mais gerais da evolução das comunicações coloniais em princípios do século passado. Temos diante de nós o esquema daquelas comunicações e os meios nelas empregados para o transporte e a condução. Nas considerações feitas no início deste capítulo, procurei mostrar em síntese a evolução do nosso sistema de viação e o ponto a que se chegara no momento que ora nos ocupa. A colonização, instalada no centro do continente (Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso), e ligada daí ao litoral leste, procura abrir passagem para o Extremo-Norte, aproveitando para isto os tributários da bacia amazônica. O principal fator que a impele a isto é a vantagem dos transportes fluviais, estradas naturais que proporciona a Natureza, e sob muitos aspectos preferíveis ao trajeto terrestre, cujos inconvenientes já ficam em parte acima assinalados. Mas ainda há a questão do custo do transporte. Fazendo a comparação, o Gov. Albuquerque Tovar, do Espírito Santo, apre-

senta numa informação de 1810 os seguintes dados que nos podem servir de base: uma canoa pequena conduz a carga de 10 a 11 bestas, ou seja, 70 a 90 arrobas, e custa 16 a 18\$000; as bestas custariam 40 a 50\$000, sem contar que as canoas não fazem despesas com alimentação como as bestas, e são mais duráveis⁵⁸. O governador se refere aí em particular à navegação do rio Doce; vimos em outros lugares canoas até de 2 a 3.000 arrobas. Parece pois que as vantagens estão todas do lado do transporte fluvial, pelo menos para certo gênero de mercadorias pesadas metade mais barato pelo Madeira que por via terrestre, do Rio ou Bahia⁵⁹. O que mais contribuía talvez para desviá-lo desta via era a atração dos grandes centros, como o Rio de Janeiro e a Bahia, excêntricos a qualquer curso-d'água aproveitável, e que, pela sua importância, faziam convergir para si o comércio interno da colônia. Tornavam-se assim obrigatórias as vias terrestres. Cooperavam também para este fim, naturalmente, as más condições em que se faziam, com raras exceções, os trajetos fluviais. Mas vimos que em fins do séc. XVIII e princípios do seguinte já se tentava alguma coisa para aperfeiçoá-las.

Orientando neste sentido seus esforços, e desenvolvendo o aproveitamento, em particular, dos grandes tributários amazônicos, a colonização completava o sistema de articulação interna do território brasileiro. Isto é, ligava entre si seus vários núcleos pelo interior, suprimindo e substituindo em parte as primitivas ligações feitas antes exclusivamente por mar. Isto já se realizara, fazia um século ou mais, no território do Nordeste, por aqueles circuitos que vimos e que vão de costa a costa, da setentrional para a oriental. Restava o grande interior, o âmago do continente, que se projetava em direção do litoral ainda unicamente por vias paralelas, uma para cada região. A utilização dos grandes afluentes da margem esquerda do Amazonas fecharia os circuitos. E é este o resultado para que tendia a evolução das comunicações brasileiras. A ligação marítima seria naturalmente, ainda por muito tempo, a principal, e mesmo com grande vantagem. Bastaria para isto onde se aglomerar ao longo do litoral não só a grande maioria da população brasileira como as suas áreas de nível econômico mais elevado. Mas, apesar de tudo, o estabelecimento de um sistema geral de comunicações internas, que englobasse o país todo, aparece em princípios do séc. XIX como uma tendência muito nítida. Verificamos em particular, neste índice que é o da orientação seguida no estabelecimento das linhas do correio, que começa a se organizar desde os últimos

anos do séc. XVIII. É interessante notar como, à via marítima, se prefere a interior. Já me referi incidentalmente mais acima às duas linhas do Maranhão a Pernambuco, e do Ceará à Bahia, que obedeceram a este critério. Em 1808, o Des. Luís Tomás de Navarro é incumbido do estudo de outra linha terrestre de correios, da Bahia ao Rio de Janeiro⁶⁰. Mais interessante em nosso caso, e bem elucidativo do ponto que ora nos ocupa, é o dos correios entre o Rio de Janeiro e o Pará. Organizados em 1808, em vez de seguirem a via marítima, que se considerou muito demorada, escolhem o trajeto pelo centro da colônia, passando por Goiás e aproveitando a via fluvial do Tocantins. Seriam mais ou menos 280 léguas por terra e 250 pelo rio⁶¹.

No correr do séc. XIX esta tendência para a formação de um sistema de comunicações internas será decididamente desbancada pela introdução do vapor na navegação. A via de cabotagem voltará a ser articulação geral única do território brasileiro, e retorna-se ao primitivo sistema do início da colonização: uma via marítima, espinha dorsal das comunicações do país, em que se vêm articular as vias de penetração perpendiculares ao litoral, desligadas inteiramente umas das outras. Fragmenta-se assim novamente a estrutura territorial brasileira, embora com menos gravidade que no passado, pois a navegação a vapor viera já substituir as precárias comunicações marítimas de então. Mas a obra de cimentação interior, obra do longo passado colonial, fora interrompida. A pequena ferrovia de Jatobá a Piranhas, contornando a cachoeira de Paulo Afonso, e outra, a *Madeira-Mamore* – determinada aliás, esta última, por fatores de natureza política e internacional –, são como ecos longínquos e apagados daquela obra. Nenhuma das duas estradas vingou, e ambas apenas vegetam numa vida obscura e por enquanto ainda sem perspectivas. Não chegou ainda a hora de rearmos uma tradição e uma tendência, de tão grande alcance para a nacionalidade, e que o progresso veio tão paradoxalmente abafar.

Notas

1. Mais tarde, já no correr do séc. XIX, passar-se-á fato semelhante no Extremo-Sul. Pela bacia do Paraguai subirá uma corrente penetradora que se encontrará no Mato Grosso com as demais vias que desta capitania, em demanda de leste e norte, alcançam o litoral em pontos extremamente alastrados da saída

pelo Paraguai, que é no Rio da Prata. A diferença está em que, neste caso, virá colaborar com o povoamento e penetração brasileiros, a de seus vizinhos hispano-americanos.

2. A situação ainda é hoje a mesma; na ligação terrestre por rodovia que se estabeleceu entre o Rio de Janeiro e a Bahia, o traçado escolhido é pelo interior. No litoral seria impraticável, pelo menos desde logo.

3. Martius, *Viagem*, II, 408. – Na avaliação que fiz acima do consumo de gado na Bahia, cheguei a este mesmo número de 20.000. São as perdas no percurso de Juazeiro à capital baiana, que neste caso seriam preenchidas por outros fornecedores de gado que não o Piauí.

4. Martius observa o fato, assinalando no registo de Juazeiro, a par da diminuição do trânsito de gado que do Piauí se dirige para a Bahia – a razão que ele não aponta é a já analisada decadência geral da pecuária nordestina substituída pelo charque rio-grandense –, a formação de uma corrente inversa de escravos. *Viagem*, II, 408. – O tratado de 22 de janeiro de 1815, assinado entre Portugal e Inglaterra, suprimiu o tráfico em todos os portos africanos ao norte do Equador; aboliu assim o grande fornecedor que fora o golfo de Guiné. Texto do tratado em Pereira Pinto, *Apontamentos*, I, 128.

5. Esta linha é a que descreve pormenorizadamente o autor do *Roteiro do Maranhão a Goiás*, já muito citado acima a propósito de assuntos muito mais importantes e gerais.

6. *Derrota dos correios da vila da Fortaleza à cidade da Bahia*, marcada pelo Gov. do Ceará, Francisco Alberto Rubim.

7. Paula Ribeiro, *Roteiro*, 55.

8. Capistrano, citando Gentil Moura, as enumera em *Caminhos antigos*, 69, nota.

9. *Cultura e opulência*, 239.

10. Pelo alvará de 27 de outubro de 1733, que caía agora em desuso, se tinha proibido abrir novas picadas para Minas. Vieira Fazenda, *Legislação portuguesa relativa ao Brasil*.

11. Martius, *Viagem*, II, 146.

12. *Descobrimento de Minas Gerais*, 98.

13. Carneiro da Silva, *Memórias dos Campos dos Goitacases*, 44. Também o *Correio Braziliense* (abril 1820. XXIV, 395) refere-se a esta estrada, que ia do registo do Rio da Pomba até Salvador.

14. Auto de demarcação em *Notas, Apontamentos e Notícias para a história do Espírito Santo*, 193.

15. Notícias pormenorizadas destes trabalhos na *Informação* do Gov. Manuel Vieira de Albuquerque Tovar, e na de Francisco Manuel da Cunha.

16. Veja-se a oficial mediação, direção e observação da estrada, realizada em 1818. – Notícia pormenorizada em Brás da Costa Rubim, *Memória histórica do Espírito Santo*, 283.

17. Esta estrada foi aberta pelo Capitão Bento Lourenço Vaz de Abreu Lima, o primeiro a fazer este percurso vindo de Minas para o litoral. Maximiliano, *Voyage*, I, 302. Mapa da estrada em apenso ao vol. II daquela obra.

18. Descrição pormenorizada desta estrada em Maximiliano, que a percorreu. *Voyage*, II, 360 a 364.

19. A concorrência das duas vias subsiste ainda hoje, enquanto a *Mojiana*, prolongada pela São Paulo–Goiás, ambas de origem paulista, seguem a primeira via, a *Rede Mineira de Viação* procura alcançar Goiás ligando-o a Minas. Mas, com estradas de ferro, os obstáculos naturais se tornam ainda maiores que no

passado, e os motivos políticos e fiscais que então existiam desapareceram. A vitória da via paulista parece pois fatal: Goiás girará na órbita de São Paulo, como foi no começo e como está sendo novamente, e não na de Minas e do Rio de Janeiro.

20. A via pelo Tocantins é mais direta e mais cômoda, porque suas margens são mais povoadas; mas o Araguaia tem a vantagem de alcançar, pelo seu tributário, o rio Vermelho, igualmente navegável, o coração da capitania onde está a capital, Vila Boa.

21. Relatório da viagem numa carta do Gov. Sousa Coutinho, *Viagem de Tomás de Sousa Vila Real pelos rios Tocantins Araguaia e Vermelho*.

22. Diário desta viagem em *Subsídios para a história da cap. de Goiás*, 171.

23. Notícia a respeito no *Patriota* n.º de setembro de 1813, pág. 61, e nos *Anais da Província de Goiás*, 82, de J. M. P. de Alencastre.

24. Além do *Patriota* acima citado, Paula Ribeiro (*Descrição do território dos Pastos Bons*, 71), faz tal sugestão.

25) Martius, *Travels*, Book II, 67.

26. A descrição pormenorizada da viagem, em 1792, foi feita por Francisco de Oliveira Barbosa, *Notícias da capitania de São Paulo*, 22. Em Hércules Florence, *Esboço da viagem de Langsdorff*, encontra-se o relato da viagem que o autor fez em 1826.

27. Martius, *Viagem*, III, 421.

28. *Informação sobre o modo que se efetua a navegação do Pará ao mato Grosso*.

29. A inclusão do Ceará e do Piauí nesta lista mostra ainda uma grande ignorância geográfica. Mas ela só é da administração metropolitana, ou pelo menos do redator da Carta, porque o curso dos tributários amazonenses já era por esta época fartamente conhecido.

30. Martius, *Viagem*, III, 421 nota 1. – Duarte da Ponte Ribeiro (barão), *Resenha histórica da navegação e reconhecimento dos rios Guaporé e Mamoré*.

31. Joaquim da Costa Siqueira, *Compêndio histórico de Cuiabá*, 53.

32. Relatório desta viagem, tanto a ida como a volta, *Diário da viagem... pelo Arinos*.

33. *Memória da nova navegação do rio Arinos*, onde está a relação das viagens efetuadas (pág. 112).

34. *Viagem*, III, 165.

35. Percorso desta estrada, com distâncias e observações sobre cada lugar: *Itinerário feito desde os confins setentrionais da capitania do Rio Grande até São Paulo*.

36. *Voyage aux provinces de Saint-Paul...*, II, 161.

37. Notícias sobre a construção desta estrada no *Ofício do Vice-Rei Luís de Vasconcelos ao seu sucessor* (1789), 136.

38. Chamava-se Silvestre José Passes, e escrevia no n.º 3, de março de 1813, pág. 23. Veja-se ainda um projeto de novo traçado para esta estrada, proposto em 1816 por Paulo José Miguel de Brito, e publicada na sua *Memória política sobre Santa Catarina*, 115. Sousa Chichorro (*Memória sobre São Paulo em 1814*, 228) faz referência à outra estrada de Lajes a Laguna, chamada da Mata, que se encontrava em abandono; só pode ser a mesma de que tratei acima, e que segue efetivamente, depois que alcança o litoral, até Laguna. Não havia ainda estrada direta entre Lajes e Laguna. A reconstrução da estrada foi iniciada por Vasconcelos de Drummond, em comissão em Santa Catarina, em 1819, e

interrompida pelos acontecimentos de 1821. *Anotações de A. M. V. de Drummond a sua biografia*, 10.

39. "Nas cáfilas de São Paulo a Santos, não só iam carregados como homens, mas sobrecarregados como azêmolas, quase todos nus ou cingidos de um trapo e com uma espiga de milho pela ração de cada dia." Pe. Antônio Vieira.

40. Descrição um pouco literária, mas interessante das feiras de Sorocaba, em Abreu Medeiros, *Curiosidades brasileiras*.

41. *Viagem*, II, 361. Este comércio de bestas oriundas do Sul não declinará tão cedo. Até a introdução das estradas de ferro, estes animais de carga farão ainda quase todo o transporte do país, e embora criadas mais tarde em outros lugares além do Sul, este continuará o principal fornecedor. Em meados do século passado, negociavam-se anualmente em Sorocaba 40 a 50.000 bestas, num valor que ia de 3 a 4.000 contos de réis, soma considerável na época. Sobre o assunto, encontram-se mais informações, além dos textos citados, em Saint-Hilaire, *Voyage aux provinces de Saint-Paul...*, I, 313 e II, 104, bem como no recente trabalho, sobretudo geográfico, de Pierre Deffontaines, *As feiras de burro de Sorocaba*.

42. Não encontrei referência senão aos seguintes: subida da serra na estrada de Porto da Estrela (Rio de Janeiro) para Minas; subida entre Santos e São Paulo, talvez a maior obra viatória realizada no Brasil até os primeiros anos do século XIX, construída na administração do Gov. Bernardo José de Lorena; algumas centenas de braças antes de chegar a Moji das Cruzes, vindo de Jacareí, para vencer a várzea do Tietê; outro pequeno percurso adiante de Meia Ponte, em Goiás, na estrada para algumas centenas de braças antes de chegar a Moji das Cruzes, vindo de Jacareí para vencer a várzea do Tietê; outro pequeno percurso adiante de Meia Ponte, em Goiás, na estrada para a capital, Vila Boa. – Poderão ter escapado outros da lista mas não serão muitos nem importantes.

43. "Como exemplo de erros de traçado, escreve adiante o mesmo, pode ser citado o sinuoso caminho que é a estrada que liga o Rio a Vila Rica, e que, ainda hoje, conserva a característica primitiva. Assim como o Homem, ele estende-se ao acaso, ora por montanhas escarpadas, ora, o que é pior, pelos vales, de modo que, alongando-se por 86 léguas, poderia ser encurtado, desde que se adotasse um traço conveniente." *Plutus Brasiliense*, I, 41.

44. Para obrigar os bois na água a seguirem o rumo certo, concebeu-se o engenhoso ardid empregado no Nordeste, fruto, no dizer de Capistrano, de um "gênio anônimo", e que consistia em se cobrir um dos tocadores de uma cabeça postiça de boi e efetuar a travessia fazendo às vezes de madrinha. Este processo não era conhecido no Sul, e Saint-Hilaire viu na travessia do Paraíba perderem-se muitos animais que se deixavam levar pela correnteza abaixo.

45. Con. J. C. Fernandes Pinheiro, "*Paulo Fernandes e a política do seu tempo*", 69, *Gazeta do Rio*. 17 de set. de 1817.

46. Veja-se a este respeito, entre outros, o trabalho do engenheiro Eduardo José de Morais, *Navegação interior do Brasil*.

47. Interessante e único neste assunto, é o velho trabalho de Antônio Alves Camargo *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*, reeditado recentemente

48. Luccok, *Notes*, 585.

49. Lembro aqui o projeto advogado pelo Bispo D. José Joaquim da Cunha Azeredo Coutinho de se empregarem os índios como marinheiros em nossa navegação de sabotagem: *Ensaio econômico*; coisa que se tentou fazer mas

fracassou. Martius refere-se a tais tentativas com ironia, mas parece ignorar seu ideador. *Viagem*, II, 269.

50. Sousa Chichorro, *Memória* (1814), 241.

51. O emprego de carros, carruagens ou séges era excepcional mesmo nas grandes cidades. Só o Rio de Janeiro as conhecia, e assim mesmo em pequena quantidade antes da transladação da corte. É interessante lembrar aqui o que foi talvez o primeiro grande percurso de rodagem efetuado no Brasil: realizou-o D. Frei Manoel da Cruz transferido do bispado do Maranhão para o recém-chegado de Mariana em 1745, e que viajou numa carruagem que ainda se conserva na pequena coleção histórica anexa ao Palácio arquiépiscopal de Mariana. Não fosse esta evidência, e a tradição do fato mereceria sérias dúvidas.

52. Sobre animais de carga, lembremos a sugestão apresentada pelo Cons. Veloso de Oliveira, que advogava em 1810 a introdução no Brasil de camelos, dromedários e búfalos. *Memória sobre a capitania de São Paulo*, 40 e 43. Encontrei nalgum lugar referência a um caso do emprego, com sucesso, da anta domesticada. Oliveira Lima afirma, mas sem citar fontes, que no governo de D. João se ensaiou introduzir camelos da Arábia no Brasil. *D. João VI no Brasil*, I, 240. – Sabe-se que mais tarde um presidente do Ceará importou camelos e tentou introduzir o seu uso na província. A idéia não foi por diante, e os animais importados acabaram indolentemente seus dias expostos em praça pública na capital da província. O Tte. Cel. Borges de Sampaio retomou mais recentemente o assunto, ocupando-se dele no seu opúsculo: *A aclimação de dromedários nos sertões do Norte do Brasil* (1890).

53. O movimento aí nas estradas é grande. Assim entre o Rio de Janeiro e Vila Rica, em particular nas proximidades do primeiro, Saint-Hilaire o compara com o das grandes vias européias. João Severiano da Costa, futuro Marquês de Queirós, afirma em 1821 que pelo menos 2.000 bestas andavam empregadas no transporte do Rio de Janeiro para o interior (Minas). *Memória...*, 46, nota.

54. *Malerische Reise in Brasilien*.

55. Informações sobre organização, marcha etc. das tropas encontram-se esparsas nos diários dos viajantes estrangeiros, sobre pagamento e financiamento dela, veja-se em particular: Saint-Hilaire, *Voyage aux provinces de Saint-Paul*, I, 199.

56. *Viagem*, II, 361.

57. Saint-Hilaire, por ocasião de sua passagem por Jundiá, esteve na fazenda do Capitão-mor da vila cujo negócio era este. Na estação das viagens – isto é, em tempo seco –, adquiria ele um milheiro de bestas em Sorocaba, conservando-as nas suas invernadas, e revendia-as aos tropeiros arranjando-lhes ainda o pessoal necessário, aos quais fornecia moradia e alimentação até o dia da partida da tropa; as mercadorias a serem transportadas eram reunidas ali na sua fazenda, e as tropas, arreadas, carregadas e prontas, partiam para a viagem. *Voyage aux provinces de Saint-Paul*, I, 218.

58. *Informações de Manuel Vieira de Albuquerque Tovar sobre a navegação do Rio Doce*, 138.

59. *Viagem*, 111, 429.

60. O relatório dele está num trabalho já citado acima, *Itinerário da viagem por terra da Bahia ao Rio de Janeiro*.

61. Veja-se notícia detalhada desta linha com itinerário e distâncias, em J. M. P. de Alencastre, *Anais da província de Goiás*, 62.