

Associação Nacional de História – ANPUH
XXIV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA - 2007

Os caminhos do ouro nas Minas Gerais setecentistas e a dinâmica imperial portuguesa

Luciane Cristina Scarato*

Resumo: Este trabalho procura demonstrar como as Minas Gerais do século XVIII estiveram inseridas na dinâmica imperial portuguesa, partindo da análise do cotidiano dos caminhos e estradas, bem como dos homens e mulheres que neles andavam ou em seu entorno residiam: viandantes, tropeiros, militares, escravos, roceiros, “vadios”, estalajadeiros, bandidos, fazendeiros e contrabandistas. A partir do tratamento dispensado pela Coroa e pelos colonos à abertura e conservação de estradas nas Minas, identificamos um elo entre a estruturação da sociedade mineradora e a administração colonial ibérica destacando-se, por exemplo, o contrabando e a monarquia.

Palavras-chave: Império português – Minas Gerais – Caminhos.

Abstract: This work tries to demonstrate how the Minas Gerais in the 18th century were inserted into the portuguese imperial dynamics, starting from the analysis of paths and roads' everyday, as well as of men and women that walked by them or lived nearby: wayfarers, troopers, militaries, slaves, small farmers, “vagrants”, landlords, bandits, farmers and contrabandists. Beginning from the treatment given by the Crown and by the settlers to the opening and conservation of roads in Minas, we are able to identify a link between the structure of miner society and portuguese colonial administration, highlighting, for example, the contraband and the monarchy.

Keywords: Portuguese Empire – Minas Gerais – Paths.

Durante a última década, cresceu o número de estudos brasileiros preocupados com a idéia de império português e colonização (SOUZA, 2006:41). Embora cada parte do império luso tivesse suas especificidades políticas, administrativas, econômicas, sociais e culturais, vários autores identificaram elementos em comum entre as diferentes colônias e a metrópole ou, em outras palavras, entre as “periferias” do império e o seu centro. No que diz respeito ao eixo África-Brasil, à escravidão e ao tráfico negreiro, destacam-se, por exemplo, os estudos de Marina de Mello e Souza, *Reis negros no Brasil escravista* (2002) e de Luís Felipe Alencastro, *O trato dos viventes* (2000). Em se tratando do papel do contrabando na organização e sustentação da sociedade, há as obras de Paulo Cavalcante, *Negócios de trapaça* (2006) e Ernst Pijning, *Controlling contraband* (1997).

* Universidade Estadual de Campinas – Mestranda.

Sobre a continuidade das práticas políticas e das instituições administrativas portuguesas no além-mar, como a monarquia, as câmaras municipais, o sistema de mercês e ofícios, destacam-se os livros *O sol e a sombra* (2006), de Laura de Melo e Souza, *Modos de Governar* (2005), organizado por Maria Fernanda Bicalho e Vera Lúcia Amaral Ferlini e *O Antigo Regime nos trópicos* (2001), sob organização de João Fragoso, Maria Fernanda Bicalho e Maria de Fátima Gouvêa. Da mesma forma, é importante consultar trabalhos portugueses, como a coletânea *História de Portugal* (1997), cuja organização é de José Mattoso e *Às vésperas do Leviatã* (1992), de António Manuel Hespanha. É preciso reconhecer, ainda, o valor de obras anteriores, como *Formação do Brasil contemporâneo* (1942), de Caio Prado Júnior, *Os donos do poder* (1959 e 1975), de Raymundo Faoro e *O império marítimo português* (1969), de Charles Boxer.

Ao longo deste trabalho, procuraremos evidenciar algumas das principais características do império português, como a monarquia, o contrabando e o sistema de mercês, a partir da análise dos caminhos e estradas nas Minas Gerais do século XVIII.

Em 19 de outubro de 1754, o governador José Antônio Freire de Andrade recebeu uma carta enviada por um morador do Caminho Novo das Minas Gerais para o Rio de Janeiro, João Carvalho de Vasconcelos, denunciando Antônio Gonçalves e Constantino da Silva pela abertura de picadas na região entre Borda do Campo, atual Barbacena, e Simão Pereira, na comarca do Rio das Mortes. Vasconcelos afirmava que tais estradas logo seriam lugar para transgressores de ouro e diamantes, tendo sido feitas com o objetivo de pedir as terras em seu entorno por sesmarias, prejudicando, assim, à Real Fazenda (APM, SC 115, fls. 130-130v)¹. Dois meses depois, Freire de Andrade reiterava a proibição de se abrirem caminhos e picadas sem autorização régia, conforme as leis de 1720 e 1733, não obstante Antônio Gonçalves e Constantino da Silva tenham feito um requerimento no qual suplicavam ao governador que não os entendesse mal, pois as picadas haviam sido abertas para facilitar a travessia de viandantes e suas tropas, bem como a circulação dos frutos produzidos em suas terras (APM, SC 115, fl. 138). Entre a denúncia de João Carvalho de Vasconcelos e a proibição de que os lavradores continuassem a utilizar as trilhas por eles abertas, houve uma notificação proibitiva em 12 de novembro de 1754 (APM, SC 115, fls. 132-132v).

O Provedor da Fazenda, em fevereiro de 1755, deu parecer favorável à proibição por julgar que o requerimento de Constantino e Antônio não era sincero (APM, SC 115, fl.116). Entretanto, ao que indica a ordem de 28 de novembro de 1755, não só tais picadas

¹ APM: Arquivo Público Mineiro.
SC: Seção Colonial.

continuavam a serem utilizadas, como também outras haviam sido feitas. O governador enviou os capitães de distrito Manoel Lopes de Oliveira e Manoel dos Santos Castro para que entrassem pelos “matos gerais” e descobrissem se as estradas tinham sido abertas após a notificação e a proibição. Em caso positivo, Antônio Gonçalves e Constantino da Silva, bem como todos os outros que estivessem usufruindo os ditos caminhos, deveriam ser presos (APM, SC 115, fl. 01). Uma semana depois, Manoel Lopes enviava uma carta ao governador dando conta da diligência de que fora incumbido: prendera algumas pessoas que permaneciam transitando e cultivando roças nas picadas iniciadas por Silva e Gonçalves, além de identificar a localização e os moradores de mais seis picadas na região (APM, SC 115, fl. 124-125). No mesmo mês, Manoel dos Santos Castro também escreveu uma carta a Freire de Andrade informando sobre a expedição que fizera às picadas descritas por Manoel Lopes de Oliveira.

Esse caso parece ter sido um dos principais motores da proibição da ocupação das terras do Distrito da Mantiqueira — por bando de Freire de Andrade, em 20 de setembro de 1755, confirmado pela provisão do Conselho Ultramarino em 2 de setembro de 1760 (ANASTASIA, 2005:88) – como afirmou o governador Rodrigo José de Menezes, em 1781, quando da sua viagem à região. De acordo com Menezes, Manoel Lopes de Oliveira intentava ser o único possuidor de todas as terras que quisesse e conhecer os caminhos para que somente ele desfrutasse dos benefícios do Sertão da Mantiqueira. De fato, até o ano de 1756, encontramos cartas enviadas ao governador pelo capitão denunciando a continuidade no uso das picadas abertas por Antônio Gonçalves e Constantino da Silva, assim como informando sobre a localização de outras, sempre chamando a atenção para o prejuízo que se seguiria nas arrecadações dos quintos e dos direitos de entrada devido aos extravios (APM, SC 115, fls. 151-151v; 153; 158). A ordem só não foi cumprida porque, segundo Dom Rodrigo José Menezes, o povo não se enganava facilmente e, caso a proibição de abrir novas estradas tivesse sido observada, a capitania estaria arruinada, uma vez que seria impossível fazer novos descobertos de ouro sem se abrirem novas vias. A solução, portanto, seria regularizar a situação dos moradores que já se encontravam na Mantiqueira e conhecer seus caminhos para melhor fiscalizá-los (APM, SC 224, fls. 29-31v).

A abertura de picadas que desviavam o tráfego de pessoas e viandantes do trecho principal do Caminho Novo não era prejudicial apenas ao Real Erário, mas também aos roceiros e fazendeiros que ali residiam, pois muitos deles possuíam ranchos para o descanso dos viandantes e a eles vendiam mantimentos. Eles chegaram, então, a pedir ao governador que se mandasse tapar as picadas abertas por Antônio Gonçalves, Constantino Ribeiro e seus colaboradores. Para tal, utilizaram argumentos que nos remetem à lógica do sistema de

mercês, isto é, da troca de favores entre as partes envolvidas, no caso, o soberano e seus súditos. Afirmavam os moradores do Caminho Novo que ali eles possuíam os seus sítios, nos quais despendiam um “copioso cabedal com imenso trabalho”, principalmente no que concernia à conservação da estrada “para sem perigo conduzirem os viandantes do caminho os víveres necessários para a sustentação de todas as minas e fazendas para o comércio” tendo, além disto, aquartelado os soldados por todo o tempo em que estiveram dispersos pelas fazendas, passando as paradas que Gomes Freire de Andrade lhes mandou aquarteladas pelas casas para melhor expedição dos dois governos do Rio e Minas que lhe estavam encarregados. Mesmo depois de retirados os soldados, deixavam prontos os seus escravos para passarem as paradas de dia e de noite, assistindo aos destacamentos das patrulhas com tudo o que podiam como “fiéis vassallos de Sua Majestade”, procedendo da mesma sorte com relação à conduta dos reais quintos, “tão prontos para tudo o que por vossa senhoria se lhes determinar do serviço, em uma posse tão pacífica como é constante”. Portanto, tão leais e prestativos vassallos não poderiam ter seu ganho de vida prejudicado por pessoas mal intencionadas que só visavam descaminhar ouro e os direitos dos Registros. (APM, SC 115, fls. 136 e 137).

Essa carta esclarece quão defasada uma análise que considera os colonos como um grupo homogêneo, cujos interesses eram sempre coincidentes entre si e opostos aos da metrópole. Examinando a documentação relativa a esse caso, observamos a constatação a que chegou Maria Verônica Campos sobre os diversos conflitos ao longo da história mineira. Segundo ela, havia um protocolo e modelo de encaminhamento de conflitos e de sua comunicação à Coroa. Acreditamos ser possível transferir para contendas menos violentas do que motins algumas dessas condutas, como no caso da abertura ilegal de caminhos: denúncia em função de pendências pessoais, acusações de ambos os lados, especialmente de lesar o patrimônio régio e da falta de probidade do acusado, cada parte colocando-se como fiel servidora do rei, defensora de seus interesses e mantenedora da paz. (CAMPOS, 2002:128-129). É difícil afirmar se Constantino da Silva, Antônio Gonçalves e as demais pessoas que lhes ajudaram a abrir as picadas e delas fizeram uso, realmente não estavam interessadas em praticar contrabando, embora o argumento deles fosse sensato: facilitar o transporte de mercadorias e a viagem dos passantes. Inclusive, o provável inventário do Antônio Gonçalves Ribeiro em questão, datado de 1766, dizia que ele vivia e morava num sítio em Miguel Pereira, freguesia de Borda do Campo, no qual havia um rancho de passageiros, indicando que ele realmente estaria inserido nesse tipo de ocupação econômica (MRSJDR: Cx. 316)².

² MRSJDR: Museu Regional de São João Del Rei.
Cx: caixa.

Num primeiro momento, contudo, a preocupação da Coroa em fiscalizar os caminhos ultrapassou os interesses desenvolvidos pelos “naturais da terra”, embora fossem perfeitamente aceitáveis e necessários. Posteriormente, como se pode denotar do discurso de Dom Rodrigo José de Menezes, a questão não era mais proibir, mas fiscalizar. A abertura de novos caminhos possibilitava o descobrimento de novas datas, “riqueza maior das Minas”. Como observa Fernanda Borges de Moraes, podemos perceber uma mudança na política metropolitana, iniciada com a ascensão de D. José I ao poder e de seu primeiro-ministro, o Marquês de Pombal. Se, durante o reinado de D. João V, o objetivo era “conhecer para garantir a posse e orientar o território”, o princípio então passou a ser “conhecer para gerir” (MORAES, 2005: 90).

A forma como a Coroa portuguesa e os colonos lidaram com a abertura e a construção de caminhos nas Minas setecentistas traz à tona algumas características importantes para se entender a sociedade, a política, a economia e a cultura mineira, inseridas no contexto europeu e português. Observamos o florescimento de interesses diversos na colônia, surgidos das necessidades imediatas da vivência no além-mar que escapavam ao controle régio, por mais intensas que fossem as tentativas de repressão. Como afirma Paulo Cavalcante, dialogando com os estudos de Laura de Mello e Souza, a imposição da ordem na América portuguesa conheceu um movimento pendular entre a sujeição extrema ao Estado e a autonomia (CAVALCANTE, 2006:41). António Manuel Hespanha, em trabalho sobre a Portugal, chega a algumas conclusões que podem ser transpostas para o caso das estradas mineiras e suas adjacências. Ele diz que o caráter disperso do povoamento não era indiferente do ponto de vista dos comportamentos político e institucionais. Assim, o fato da população viver perto ou longe da sede de justiça e da administração oficial poderia, sim, explicar a intensidade de seu contato com a mesma. A proximidade da justiça oficial incentivaria a sua utilização, ao passo que a distância, em termos de tempo, comodidade e dinheiro, alimentava a persistência ou a criação de práticas informais de disciplina da vida coletiva e resolução de conflitos (HESPANHA, 1992:65-66).

A abertura ilegal de picadas se incluía nessa realidade histórica. Diante da necessidade de se abrir um novo caminho, quer por razões lícitas ou não, os colonos, na maioria das vezes, não podiam esperar uma decisão da Coroa. Mesmo para quem pertencia ao aparelho administrativo, como Tiradentes, era difícil permanecer totalmente subordinado ao poder real, porque problemas que exigiam soluções imediatas se sobrepujavam ao dever de vassalo. Foi o que ocorreu, por exemplo, quando o alferes transferiu uma patrulha de lugar e

foi repreendido pelo governador D. Rodrigo José de Menezes por não avisá-lo do intento antes de colocá-lo em prática (APM, SC 226, fl. 35).

O imperativo do cotidiano nos coloca diante do caso de Garcia Rodrigues Paes quem, em troca de abrir o Caminho Novo, foi agraciado com sesmarias ao seu redor e privilégios no controle de rendas e receitas advindas do trânsito de passageiros (CAMPOS, 2002: 283). Todavia, por volta de 1718, quando das negociações sobre a finalização da construção do caminho, já havia pessoas morando nas terras que, teoricamente, pertenciam a Rodrigues Paes, o que gerava um duplo problema para a Coroa, que nem poderia expulsar os moradores, tampouco privar Garcia Rodrigues de seus direitos. A solução era que ele continuasse a construção do caminho para que pudesse tomar posse das sesmarias que lhe eram “moralmente” devidas. Ao mesmo tempo, a Coroa veria-se livre da preocupação com a conservação do Caminho Novo, uma vez que a obrigação de manter as estradas era dos fazendeiros e roceiros que residiam próximo a elas, incluso o próprio Garcia Rodrigues (APM, SC 04, fls. 704-709). Acrescente-se que tal tarefa não era das mais fáceis, devido à precariedade dos caminhos e ao perigo constante do ataque de quilombolas e bandidos.

Apesar da proibição da abertura de picadas sem a autorização da Coroa, essas existiram e, não raras as vezes, pelos caminhos ilegais não só ouro e diamantes, mas também mercadorias eram contrabandeadas. Tal era o caso do caminho chamado Domingos Rebello Falcão, que entrava no rio Pardo para o Serro Frio. Em 1728, o governador Dom Lourenço de Almeida escreveu um bando proibindo a circulação pelo dito caminho uma vez que se furtavam cargas, boiadas e carregações que não pagavam os direitos de entradas, além de ser descaminhado ouro aos reais quintos. A ordem é clara, severa e esclarecedora: a pena para quem fosse apanhado trafegando pelo caminho passava pela prisão, confisco das mercadorias e até degredo para Angola. Esse seria o preço a se pagar por desobedecer às ordens régias e causar prejuízos ao Real Erário (APM, SC 27, fls. 36v-37).

Por maiores que fossem os esforços para se combater o contrabando, seu sucesso ficava comprometido quando, em auxílio às grandes distâncias da capitania, aqueles que, em tese, deveriam impedir os extravios, estavam envolvidos na prática. Para compreender essa situação é necessário levar em consideração que o “descaminho” era uma prática social constitutiva e instituinte da sociedade colonial (CAVALCANTE, 2006: 43). E mais: o *status* social do contrabandista determinava a extensão e mesmo a existência de sua pena, ou seja, quanto mais graduado o contrabandista, maior a tolerância da Coroa para com seus extravios e melhor encoberto ele seria pelas formalidades oficiais (CAVALCANTE, 2006: 58-59).

Em 1781, o governador D. Rodrigo foi informado que um cabo de esquadra passava guia aos viandantes no Registro de Custódio Torres, na Comarca de Sabará, facilitando-lhes o ouro que levavam, o que era “facultar o mesmo que se proíbe” porque “pelo trânsito de um sertão longo que não tem portas, podem os industriosos carregar e extraviar quanto ouro puderem e quiserem” (APM, SC 223, fls. 7-7v). Dom Rodrigo José de Menezes chegou mesmo a afirmar que, sem o auxílio das capitanias vizinhas, esforço algum feito nas Minas Gerais seria suficiente para evitar os extravios. Isso porque, de acordo com o governador, “no estado atual das coisas, logo que um contrabandista tem a felicidade, atravessando os sertões, de escapar para fora dos Registros desta Capitania, caminha com toda a segurança e não acha embaraço algum na condução do seu extravio”. Sua proposta era que os governadores das demais capitanias fizessem patrulhas pelas estradas que se comunicavam com Minas Gerais, dando busca aos viandantes, depois de terem deixado seus limites (APM, SC 224, fls. 33v-34). Ao que tudo indica, essa solução não foi posta em prática ou não surtiu efeito, pois o contrabando continuou a ocorrer.

Os caminhos mineiros constituíram-se importantes vias de comunicação, ligando Minas Gerais às demais capitanias e possibilitando o desenvolvimento de um comércio e de uma vida social bastante dinâmica. Entretanto, apesar de sua administração seguir um padrão organizacional comum ao império português, o caminho também se fazia descaminho na medida em que propiciava o desvio do Real Erário e abria espaço para o desenvolvimento de práticas específicas e adaptadas às distâncias dos centros de poder.

Referências bibliográficas:

ANASTASIA, Carla. *A geografia do crime – violência nas Minas setecentistas*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.

BICALHO, Maria Fernanda & FERLINI, Vera Lúcia Amaral (org.). *Modos de governar: idéias e práticas políticas no império português – séculos XVI a XIX*. São Paulo: Alameda, 2005.

BICALHO, Maria Fernanda, FRAGOSO, João & GOUVÊA, Maria de Fátima (org.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

CAMPOS, Maria Verônica. *Governo de Mineiros – “De como meter as Minas numa moenda e beber-lhe o caldo dourado”* (1693 a 1737). São Paulo: FAFLECH, departamento de História, 2002. [Tese de Doutorado].

CAVALCANTE, Paulo. *Negócios de trapaça: caminhos e descaminhos na América portuguesa. (1700-1750)*. São Paulo: HUCITEC: FAPESP, 2006.

HESPANHA, António Manuel. *Às vésperas do Leviatã: instituições e poder político -Portugal século XVII*. Coimbra: Almedina, 1994.

MATTOSO, José (org.). *História de Portugal*. Lisboa: Estampa, 1997.

MORAES, Fernanda Borges de. *A rede urbana das Minas coloniais: na urdidura do tempo e do espaço*. São Paulo: FAU/USP, 2005. [Tese de doutorado], vol. I.

PIJNING, Ernst. *Controlling contraband: mentality, economy and society*. Blatimore, Maryland, 1997.

SOUZA, Laura de Mello e. *O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.