

Indícios de comércio no caminho do Anhanguera a partir de meados do século XVIII.

THIAGO SANCHES¹

Muitos estudos e pesquisas tratam do comércio interno em diferentes regiões da colônia (FRAGOSO, 1998 e ALENCASTRO, 1996) e para que a capitania de São Paulo seja entendida de modo integrado ao conjunto da monarquia portuguesa tem sido cada vez mais necessário buscar a sua história em documentação de outras regiões. Analisando a documentação da capitania de Goiás relacionadas à São Paulo, mais especificamente ao comércio e a circulação de pessoas entre tais regiões entendemos esse circuito mercantil inserido numa lógica correspondente a todo território e até mesmo internacionalmente diante dos produtos europeus comercializados na região destas minas.

Preocupamos-nos inicialmente em pesquisar a documentação relativa à realidade da rotina dos personagens envolvidos na rota de Santos para São Paulo com destino à Goiás, como, descrição dos caminhos, produtos nos registros, alfândegas, pedidos de viajantes, além de documentos das autoridades, obviamente de cunho administrativo para esclarecimentos envolvendo a política portuguesa na colônia voltada para os negociantes de São Paulo.

Com relatos de sua existência desde o século XVII, o Caminho dos Goiáses ou Guaiases ou ainda Caminho do Anhanguera ligava São Paulo às minas de Goiás descobertas por volta de 1726 por Bartolomeu Bueno da Silva Filho, o Anhanguera, que fundou a Vila Boa de Goiás. Saindo de São Paulo em direção norte, passando por Jundiáí, em seguida por Moji mirim, Mojiguaçu e Casa Branca e depois em direção noroeste atingindo os atuais municípios de Cajurú, Batatais, Franca e Ituverava até o Rio Grande que “era atravessado entre Igarapava e Miguelópolis nas zonas de leito mais raso” (BACELLAR e BRIOSCHI, 1999: 45-46), seguindo pelo território do atual triângulo mineiro, a trilha foi a principal via de acesso de paulistas em busca de

¹ Thiago Sanches é aluno mestrando do Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Ciências Humanas e Sociais – UNESP campus de Franca, bolsista CAPES.

enriquecimento através da mineração nas Minas de Goiás até mesmo depois de meados do século XVIII.

Diante dessa nova realidade, surgiu a necessidade de suporte aos viajantes que queriam chegar até a Vila Boa de Goiás (ZEMELLA, 1951). Então, outras atividades como o comércio dos negociantes pelo caminho ou ainda a criação de pousos nas povoações para o pernoite, abastecimento e comércio de todos os tipos de viajantes foram se desenvolvendo e garantindo a sobrevivência dentro de outras perspectivas paralelas à mineração.

Seguindo mapa da obra de Zemella Mafalda, pudemos levantar os nomes de rios da região que eram cruzados pelos negociantes que saíam de São Paulo em direção as minas. Corumbá e das Almas são os rios que estão mais evidentes, mas se considerarmos que nesse mesmo mapa a rota secciona-se com a das Minas Gerais chegando à região das minas ao norte da Vila Boa de Goiás, estaremos contabilizando também o Rio das Mortes e mesmo o Tocantins que, por mais que na documentação tenhamos encontrado um forte comércio oriundo do Maranhão e Bahia com essa região, não podemos duvidar que alguns viandantes originados de São Paulo tenham avançado em direção a região dessas minas de Natividade e de São José do Duro. Para comprovar o que dissemos a respeito da trajetória percorrida, encontramos um documento que serve não só para entendermos os motivos da abertura do caminho que liga essas duas regiões, mas também para entender a ligação física e mesmo política existente com a capitania de Mato Grosso.

A consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. José (AHU, Goiás, cx. 6, doc. 457) é resultado do requerimento do capitão engenheiro militar Francisco Tosi Colombina (AHU, Goiás, cx. 4, doc 255.), solicitando o direito de abrir caminho da Vila de Santos até a vila de São Paulo e de lá até as Minas de Goiás concluindo o mesmo até as Minas de Mato Grosso. Aparentemente, a proposta da Companhia de Francisco Tosi Colombina era qualificar o caminho já existente de Santos à Goiás e posteriormente sim, criar o caminho para ligar Goiás ao Cuiabá: “... pretendiam aqueles homens fazer este caminho tão plano, ou com tais comodidades, que possam transportar por ele em carros, ou em carretas as carregações, que até agora vão daquelas partes para aquela vila em tropas de cavalos...” (AHU, Goiás, cx.6, doc 457). Ou seja, este documento sugere que o interior oeste do continente era pensado pela administração régia em relação com

São Paulo e integrado ao Império, porque previa a ligação com o porto de Santos, única via de acesso de todo o litoral sul da capitania, estendendo-se até o Rio Grande e ao Atlântico. Além de este trecho demonstrar ainda o caminho utilizado pelos viandantes, traz à tona indícios do comércio através de carregações em tropas de cavalos, ou seja, a maneira como eram transportados os produtos e mantimentos até então. Dando o conselheiro um parecer favorável ao rei sobre a solicitação do capitão engenheiro, defende que o fomento do comércio da região depende das melhorias do caminho:

“[...] aos povos se segue a utilidade de se aumentar o comercio e fazendo-se o caminho como se propõem ficam menos dilatadas as viagens e virão a ser muito mais baratos os preços das conduções das fazendas, que os viandantes daquela Capitania para a do Cuiabá e para a Comarca de S. Paulo estando aqueles sertões mais povoados menos Ris[cos] correm de serem atacados de gentios como muitas vezes tem sucedido.”(AHU, Goiás, cx. 6, doc 257).

E que as possíveis reclamações dos rendeiros das antigas passagens dos rios seriam compensadas pelo aumento da circulação de pessoas e, conseqüentemente de víveres:

“[...] este novo caminho podia prejudicar aos rendeiros das passagens dos rios do caminho velho e pode se acudir a este prejuízo concedendo-se lhes no tempo dos contratos atuais os novos rios que agora se passarem. Que também os rendeiros das entradas podem ser obrigados a mais despesa em novos registros, [...] a maior freqüência de gêneros que houver aquela facilidade do comercio não só paga aquele gasto, mas utiliza...” (AHU, Goiás, cx. 6, doc 457).

Além de proporcionar explicações sobre o comércio no caminho, o discurso favorável do conselheiro também nos ajuda a enxergar a existência dos chamados pousos e estalagens que existiam e que poderiam passar a existir, tanto dos antigos arrendatários dos contratos das entradas quanto dos próprios indivíduos da companhia que tendo seu quinhão de terra garantido poderiam criar novos pousos pelo caminho.

Agentes

Maria Aparecida Menezes Borrego em seu trabalho defende que a maioria dos negociantes instalados na capitania de São Paulo eram reinóis, geralmente oriundos do Minho e que vinham através de um parente já instalado na colônia e ligado ao trato mercantil, tentar a vida no outro lado do Atlântico (BORREGO, 2006, pg. 38). Começavam por baixo, auxiliando o mercador como caixeiros e assim iam subindo no nível hierárquico de importância das funções que exigiam o comércio. Poderia realizar o transporte de comboios, boiadas (dependendo dos produtos) e futuramente até assumir ou criar seu próprio negócio. Infelizmente a documentação que utilizamos não nos permite chegar à mesma conclusão que a autora e por isso buscaremos para futuras pesquisas utilizar os maços de população que podem trazer maiores informações sobre o universo destes indivíduos. Todavia a autora trabalha com personagens que também cheguei a encontrar em nosso conjunto, ou seja, agentes mantenedores de negócios com as Minas Gerais. Ao pedir o hábito da Ordem de Cristo e ter toda sua trajetória relatada por parentes, amigos ou conhecidos, fica evidente que também já havia negociado seus gêneros nas Minas de Goiás.

É muito importante lembrar que ao nos referir aos negociantes de São Paulo, ou homens da Capitania de São Paulo não estamos nos referindo a indivíduos nascidos por lá necessariamente. Como bem mostra Borrego, inclusive quantificando em números proporcionais, em sua maioria os negociantes que se instalavam em São Paulo e adentravam as diferentes regiões da colônia com o intuito de abastecê-las, vinham do Reino e cerca de 64% eram minhotos.

O comércio e a administração

Embora esteja fora de nossos recortes cronológicos, um documento do Arquivo histórico Ultramarino pode nos servir de ponto de partida para o entendimento do desenvolvimento desta atividade na região e, mais ainda, da ação administrativa da Coroa no contexto analisado. Trata-se de um termo da Junta formada em São Paulo em 1735 entre o governador e capitão general da capitania, Conde de Sarzedas, Antônio Luis de Távora e outras autoridades para analisarem a melhor forma de arrecadação dos

quintos reais, conservação, aumento e estabilidade das Minas de Goiás (AHU, Goiás, cx. 2, doc 37.). Nele várias medidas foram deliberadas com o intuito de melhor indicar as decisões do monarca com relação às minas. Inicialmente, discutindo sobre “[...] os Roubos e descaminhos que tinha a sua real Fazenda pelas picadas do sertão da Bahia, Piauí, Maranhão e Minas Gerais para as dos Guayazes extraindo-se delas os Reais quintos por falta das providências necessárias [...]” (AHU, Goiás, cx.2, doc 37) os integrantes da junta somam a esse problema dos descaminhos do ouro as freqüentes deserções de escravos e devedores, situação não somente restrita a Capitania de São Paulo, mas também as vizinhas. Defendem que a situação de penúria das ditas Minas de Goiás se dá devido a esses descaminhos e que para a resolução deste problema dever-se-ia Sua Majestade

“[...] mandar com a maior expectação, e cuidado separar deste governo aquele corpo, fazendo nele uma Capitania distinta, mandando passar a eles o governador com pratica e inteligência para convencer de algum modo as destreza dos moradores daquele país, e se atalharem os seus insultos reduzindo juntamente a superintendência geral das mesmas minas a uma ouvidoria levantando pelo enquanto duas vilas nelas uma no arraial de Meia Ponte, e outra na da Senhora Santa Anna por serem as maiores povoações e mais cômodas para este fim dar os caminhos dos currais francos, e nelas assentar casas de registros criando-se para a guarnição [...] uma ou duas tropas de Cavalaria paga pela forma que adiante se dirá.”(AHU, Goiás, cx.2, doc 37).

Outro fator recorrente no documento que corrobora a proposta da junta são as distâncias entre a Vila de São Paulo, capital da Capitania, e as Minas de Goiás que sujeita a quaisquer problemas estaria impossibilitada de ser remediada pelo governador, abrindo brechas para descaminhos. Em apenas um documento podemos explanar sobre os motivos de se ocupar e militarizar a capitania. O constante extravio do ouro pode ser somado à preocupação de se assegurar para os portugueses uma região fronteira e mais propícia a conflitos por territórios. A criação de guarnições e vilas surge, sem dúvida alguma, como encontramos na documentação, acompanhada de um crescente comércio na região estudada. Entendemos que uma forma de se garantir uma vasta região mais do que a fundação de vilas em pontos locais e instalações militares

específicas, se dá por meio da circulação de súditos do rei, tarefa que o contínuo comércio poderia cumprir muito bem.

Já dentro de nosso recorte, a preocupação com manutenção do comércio e transporte de Gêneros existentes, está acompanhada do incentivo até mesmo através de doações de sesmarias que proporcionavam a criação de animais, roças e pousos. Este tema foi encontrado em documento que traz à discussão também a arrecadação através de taxas e impostos nas câmaras das respectivas vilas.

“... Conceder [...]e a estes homens o privilégio, que pretendem e também as terras de sesmarias porque sem elas não podem fazer nada porque lhe faltarão os mantimentos com os pastos para os gados e cavalos [...]... também preciso regularem-se os preços dos mantimentos que se vendem nas paragens deste caminho tendo as câmaras respectivas cuidado em as taxarem conforme os tempos e lugares o permitirem.” (AHU, Goiás, cx.6, doc. 457).

Contudo o comércio produz alguns efeitos colaterais à integridade da Coroa. A preocupação com a arrecadação se dá principalmente, porque na região uma forma de negócio muito danosa a Coroa se desenvolvia, mascarando-se no comércio de gêneros de outras localidades:

“...estão atualmente, introduzindo [...] vários gêneros de negocio sem pagarem direitos ao mesmo senhor, servindo lhes aquele de pretexto para a extração de grandíssimas partidas de ouro que, passam pelo mesmo sertão, sem pagarem os Reais quintos.” (AHU, Goiás, cx.6, doc 457).

Outra forma de se desviar o quinto era comprando ouro não quintado utilizando o dinheiro nos arredores das minas. Aparentemente o comprador pagava pelo ouro um preço que lhe garantisse valor rentável, uma vez que possuía a quantia bruta sem os descontos e quem o vendia recebia valores mais altos do que se tivesse quintado o metal, excelente negócio para ambos. De maneira geral, fica evidente no discurso da junta que as Minas de Goiás, apesar de ter potencial para melhor gerar riquezas para a Coroa, encontrava-se em situação precária devido a debilidade da ação fiscal sobre as referidas irregularidades.

Outras ações ilegais também eram custosamente combatidas, como a da criação de animais no território de Goiás. Um comunicado do Secretário Francisco Xavier de Mendonça Melo, em 1763 ao Governador João Manuel de Melo explicava a indiferença na capitania em relação a lei de 19 de junho de 1761, que proibia a criação de muars. A grande maioria da população local, contudo, fazia uso de cavalos para o transporte. (AHU, Goiás cx 19, doc. 1141). Seria pertinente que uma pesquisa pudesse documentar os mecanismos empregados pela população de Goiás para enfrentar esta proibição régia em relação a um importante elemento da economia colonial, como o da criação de gado.

A capitania de Goiás pode ser pensada como uma região que a Coroa tinha ampla intenção de ocupar efetivamente, como meio de assegurar o centro do continente e estabelecer uma retaguarda contra a penetração castelhana ou mesmo contra a relação direta destes com os homens de São Paulo. Contudo, ocupar este território implicava em concorrência com outras partes do território que a Coroa também precisava desenvolver, como o sul de Minas Gerais ou as áreas tradicionais mineiras. Temia-se a criação de gado em Goiás e seu potencial de concorrência com o gado destas regiões.

Desde 1755 a Coroa já praticava medidas que fomentavam a atividade mercantil nas minas do oeste da colônia. Em carta ao rei D. José, o Governador D. Marcos de Noronha afirma a sua majestade que iria acatar as medidas de provisão anterior. Imperava-se

“... que o Governador do Rio de Janeiro, mande logo para este governo o dinheiro que puder, e que todo o ouro que entrar nas casas de fundição desta capitania, se funda em barras miúdas, e se mandem para os registros, sendo a terceira parte do dito ouro, em barras de um marco, e meio marco, e algumas de duas onças, para assim se facilitar o comércio, e fazer os pagamentos de quantias pequenas e [...] a falta de moeda nesta capitania, provém de se não satisfazer prontamente em ouro...” (AHU, Goiás cx. 12, doc. 734).

Mas, o governador apesar de prontificar-se quanto à vontade de sua majestade, não deixa por menos e alerta sobre os possíveis efeitos colaterais: na fundição do ouro, a Coroa perderia cerca de 5% de suas arrecadações sobre o quinto, além de precisar aumentar seu quadro de funcionários, tanto para dentro das casas de fundição, no caso

de ensaiadores e fundidores quanto na vigilância dos caminhos utilizados para o transporte das barras, no caso de guardas e soldados. (AHU, Goiás, cx. 12, doc. 734).

A intenção metropolitana de facilitar os negócios ultrapassa o limite de simples estímulo mercantil da colônia para melhorar a economia do Império Português. Está, acima de tudo, atrelada a básica existência dessa burocracia e a conseqüente manutenção territorial dos sertões de além-mar. Documentos não faltam dos próprios administradores da capitania solicitando ao reino inúmeros itens tanto de cunho burocrático quanto militar como no documento 1803 de Goiás do Projeto Resgate - Arquivo Histórico Ultramarino. Em carta, o governador e capitão-general de Goiás, Barão de Mossâmedes pede ao rei D. José que mande do reino armas e vestimentas como fardas, meias, botas chapéus, pistolas e cartucheiras para a Companhia de Dragão e pedestre. (AHU, Goiás, cx 28, doc. 1803).

O comércio não era, assim, uma atividade estimulada pela Coroa visando apenas rendimentos monetários ou riquezas patrimoniais. A atividade mercantil movimentava uma região e garantia a existência e funcionamento de uma burocracia, que materializava o Império ou a Coroa portuguesa no sertão. Esta administração da coroa no sertão pode parecer ambivalente, porque ora estimulava e ora desestimulava a atividade mercantil, impondo fiscalizações e proibições, mas era a natureza da administração, ou seja, agir de acordo com o contexto e sua necessidade no momento.

Exemplo cabal é a determinação do rei para que não se puna quem utilizar o ouro em pó nos sertões. (AHU, Goiás, cx. 9, doc. 604). Ao mesmo tempo em que a cora deixa de arrecadar, ganha na garantia do comércio de diversos produtos na capitania, além de territórios, súditos e outros benefícios para a Coroa. Expliquemos melhor a situação.

O descaminho do ouro se dava quando este não era quintado, não tendo sua devida parte encaminhada da Real Casa de Fundição para os portos rumo a Lisboa. Entretanto, apesar dele ser considerado ilegal pela Coroa, devido à imensidão dos sertões e das distâncias entre os centros urbanos sua fiscalização era precária, existindo, como visto largamente na documentação, facilmente seu uso. Em ofício (AHU, Goiás, cx 7, doc. 511), o então Governador Dom Marcos de Noronha, Conde dos Arcos, pede ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real que se possa realizar o comércio no sertão utilizando o ouro em pó. O mesmo governador indaga, retoricamente ou não, não nos cabe determinar, se a lei de 3 de dezembro de 1750

quando V. Majestade refere a permissão do ouro em pó, era permitida somente dentro das minas ou dentro de toda a comarca, uma vez que muitos comerciantes que passavam perto dos registros, mesmo sem terem freqüentado o interior das minas eram obrigados a pagar direitos aos contratadores.

Em outro ofício, este de 1753, o mesmo governador solicita ao mesmo secretário que informe ao rei sobre as condições do comércio nas ditas minas com a falta de moedas de prata e cobre, agravadas com a determinação que o ouro em pó só poderia ser utilizado dentro das minas (AHU, Goiás, cx 8, doc. 584).

Percebendo a dificuldade de se manter o comércio no sertão sem a utilização da moeda em pó, mas também sem abrir mão de suas arrecadações, a Coroa libera, certamente não escancaradamente, a utilização dele nos sertões de Goiás. Entretanto, avisa apenas a maior autoridade da Capitania sobre tal medida, que por sua vez alerta sobre a importância de se avisar outros administradores como o Intendente para que não sejam considerados transgressores os comerciantes portadores desse tipo de ouro. Segue-se trecho transcrito que além de explicar essa liberação nos traz até certo teor de curiosidade devido a maneira que a decisão é tomada, valendo a pena parte de sua reprodução:

“Ilustríssimo Excelentíssimo senhor

Em carta de 23 de Maio do ano que corre me avisa V. Excelência que S. Majestade é servido que eu permita com cautela e segurança o comércio para o sertão com ouro em pó e que deixe de praticar a lei de 3 de dezembro de 1750 em alguma outra parte que me pareça se não pode executar neste país, mas com tal dissimulação e segredo que se não perceba que o mesmo senhor relaxa de alguma forma, [...].Com o maior cuidado entrarei a executar o que S. Majestade me determina pondo todas as cautelas, que me parecerem necessária para se poder continuar o comercio do sertão com ouro em pó, sem q se abra por este principio mais alguma porta de extravio... ”(AHU, Goiás, cx 9, doc. 604).

A Coroa entende a necessidade desse comércio para a manutenção da Capitania de Goiás. Essa permissão se deu porque, em ultima instância, se não houver gêneros que abasteçam a região não existirá pessoas para habitá-la e minerá-la e por fim cessaria a arrecadação real. O rei se encontrava em uma situação que precisava ceder por um lado

para garantir o principal do outro, por mais radical que essa interpretação possa parecer. Podemos ainda refletir sobre a flexibilidade de interesses da administração portuguesa não só dentro dos comandos enviados a partir de Lisboa, como muitos autores já trabalharam (BLAJ, 2002; BORREGO, 2006 e GODOY, 2002), mas também dos oficiais da colônia perante os metropolitanos.

Caso interessante em que a administração da metrópole teve que intervir, mas principalmente por se sentir diretamente lesada foi na diligência investida contra o governo de Dom Álvaro José Xavier Botelho de Távora, o Conde de São Miguel, inclusive contra o próprio governador. Tudo começa em 1759 quando o sucessor do mesmo conde, João Manuel de Melo assume o cargo de governador da capitania (AHU, Goiás, cx 15, doc. 931). Este percebe e relata em diversas comunicações a situação lastimável que o conde deixou a capitania, devido seu envolvimento em negócios corruptos relacionados a descaminhos (AHU Goiás, cx 17, doc. 981 E cx 18, doc. 1068).

Já em 1763, juntamente com o ex-governador, intendentess, ex-tesoureiros e mesmo ex-caixas do contrato das entradas (AHU, Goiás, cx 19, doc. 1174) se tornaram alvo do sindicante desembargador Manuel da Fonseca Brandão que recorrendo aos livros administrativos (AHU, Goiás, cx 19, doc. 1175) e exigindo “uma pessoa perita na ciência do cálculo” (AHU, Goiás, cx 19, doc. 1176), consegue, um ano mais tarde, punir os envolvidos com a ordem de devassa e prisão. Esta ultima medida foi aplicada apenas aos oficiais e quanto ao governador, segundo a documentação que conseguimos averiguar, sofreu devassa quase quinze anos depois em 1777 (AHU, Goiás, cx 29, doc. 1874). Este mesmo Conde de São Miguel já havia sido o capitão-general da Ilha da Madeira e convidado para substituir em 1755 o governador da capitania de Goiás, ninguém menos que Marcos de Noronha, nomeado na ocasião vice-rei do Brasil. Isto sugere que a posição ocupada pelo oficial na hierarquia do Império poderia em certa medida blindá-lo, postergando quase à extinção, julgamentos e a aplicação de punições.

O mesmo contrato das entradas, pivô deste caso de corrupção na Capitania, ficou sem administração a partir de 1765(AHU, Goiás, cx 24, doc. 1500). Este fato é importante porque tendo a administração o controle do contrato poderia regular os preços das contribuições de cada gênero de acordo com a necessidade de cada região da capitania na época. Desta forma, ficavam os negociantes menos sujeitos aos caprichos dos

arrematadores, apesar de estarem agora sujeitos aos da Coroa que poderia enxergar também nestes contratos, uma forma de intensificar suas arrecadações. Todavia, não nos conformamos em aceitar a simples não arrematação do contrato das entradas, outrora tão disputados. Tal desinteresse nos pareceu muito estranho. Seria pela falta de comércio e a conseqüente baixa arrecadação nos registros? Três anos depois da “arrematação” das entradas pela Real Fazenda da Capitania o então Governador-General de Goiás, João Manuel de Melo, descreve em ofício ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça sobre a situação delas:

“... O contrato das entradas vai por três anos q se não arremata nessa corte, e se cobram os direitos por conta da Real Fazenda importou este ano próximo passado muito mais que no antecedente, e [...], no segundo há de ter lucro; pois só a importância dos direitos das carregações que vieram por outras partes passa de noventa mil cruzados, e o que ele cobrou das que vieram pela sua capitania importarão muito mais de vinte. Nunca vi ano mais abundante de carregações, estão as lojas cheias de fazendas, e as molhadas nunca se venderam com tanta barateza [...] q tem vindo muitos tropeiros de S. Paulo.” (AHU, Goiás, cx 23, doc.1459).

Acontece que os produtos que se dirigiam aos Goyazes através das Minas Gerais, ou ainda, pelo chamado Caminho Novo, via Rio de Janeiro, pagariam as entradas para a Capitania de Minas Gerais, por isso no documento ainda é citado o possível lucro no ano de 1767. Não obstante, o destaque fica para o comentário que o remetente nunca havia visto ano tão próspero e que muitos tropeiros estavam se dirigindo pra lá a partir de São Paulo. Não fica transparente se o desinteresse pelos contratos estivesse relacionado à diminuição do comércio. Seria pelos recentes traumas deixados pelas antigas devassas aplicadas aos corruptos mais de uma década antes? O que pode levar um contrato de arrecadação não despertar interesse em ser arrematado numa área de trânsito mercantil regular? Mais um questionamento levantado para outras possíveis pesquisas.

Produtos

Dividimos em dois tipos principais. Os produtos de primeira necessidade como farinha, trigo, milho, feijão e toucinho, além de muares vindos de Sorocaba e gado do Sul. Estes, os mais negociados (BACELLAR e BRIOSCHI, 1999). Eram produzidos no interior da colônia, mesmo por todo o caminho e garantiam o transporte dos viandantes e chegavam também até o destino final destes, as minas. Adentrando a documentação que proporciona à pesquisa um levantamento dos gêneros de produtos que iam para as minas e os que eram comercializados pelo caminho, precisamos relacionar os registros existentes pelo caminho. Desta forma, pudemos utilizar a documentação referente a todos os registros da região das minas de Goiás, selecionar os que integravam o caminho dos paulistas e adicionar aos dados dos registros que existiam pela rota. Tendo conhecimento dos principais rios e registros cruzados por ela, levantados a partir dos trabalhos de Carlos de Almeida Prado Bacellar, Lucila Reis Brioschi e do mapa da obra de Mafalda Zemella pudemos extrair informações sobre tais gêneros. A carta de 1749, por exemplo, do intendente e provedor da Fazenda Real de Goiás, Luís de Moura Coutinho ao rei D. João V, sobre a informação passada pelo provedor da Fazenda Real de Santos, acerca das passagens dos rios de São Paulo e Vila Boa e a respeito da mercê concedida pelos descobridores nos ajuda também a ter uma idéia dos possíveis rios que as carregações cruzavam. Além disso, o mesmo faz uma comparação dos rendimentos que o Rio Grande proporcionava aos descobridores com os rendimentos do Rio Parnaíba “que é igual o das Velhas” (AHU, Goiás, cx 5, doc 408), Veríssimo e Corumbá. Em outra carta (AHU, Goiás, cx 24, doc 1496), esta de 1768, na qual o ouvidor geral e provedor da Fazenda Real de Goiás, António José de Araújo e Sousa, passa informações ao rei sobre o contrato das entradas, encontramos relação e mapa dos Registros com a informação dos rendimentos de cada um e, principalmente, dos produtos que entrava por cada um deles. Desta forma, pudemos constatar através do “Mapa das contagens em que se dão estabelecidas as arrecadações do contrato das entradas na Capitania de Goiás em que existem rendimentos que produziram assim de direitos como do quinto, gêneros que entrarão de que se compõe do ano de 1767.” (AHU, Goiás, cx 24, doc 1496) que no Registro do Rio das Velhas, pagaram taxas no ano de 1767, 3793 1/2 de fazenda seca, 6003 cargas de molhados e 158 peças de escravos.

No Registro do Rio das Almas nove cargas de molhados, oito arrobas de açúcar, oito cabeças de gado vacum e 62 arrobas de carne seca. A maior parte da carga, portanto, aparenta ser de regiões distantes da própria colônia como o gado vacum e a carne seca que, como muitos autores demonstram, provinham do sul ou o próprio açúcar que mesmo parcialmente deixado de lado em detrimento da mineração, abastecia este sertão através da rota paulista. Contudo, se considerarmos as 3793 1/2 de carga seca que passaram pelo Registro do Rio das Velhas, não podemos deixar de cogitar quais eram esses produtos e de onde vinham. Como Zemella Mafalda bem esmiuçou, as fazendas secas eram produtos como ferramentas, armas, ferro, sedas, tecidos, sal e utensílios domésticos que na sua maioria tinham sua fabricação proibida na colônia e, muitas vezes adentravam os sertões através do Porto de Santos (ZEMELLA, 1951: 56). Analisando ainda o Registro de Extrema, que a própria autora descreve como sendo passagem de paulistas para as Minas Gerais (ZEMELLA, 1951: 123), mas que no documento está integrado à Capitania de Goiás, teremos 517 arrobas de fazenda seca, 104 peças de escravos, 796 cabeças de gado vacum, 5 potros, 1292² sal da terra, 526 arrobas de carne seca, além de 126 1/2 de peixe seco e 14 barris de peixe. Nos chamados registros do norte das minas de Goiás, aonde possivelmente os negociantes chegavam com seus produtos, destaque para a região das minas de Natividade e São Felix, que juntas contabilizaram no ano de 1767 quatro arrobas e 21 libras de fazendas secas, 153 cargas de molhados, 724 cabeças de gado vacum, 54 arrobas de açúcar e 556 arrobas de carne seca.

Com relação aos gêneros do reino que adentravam a Capitania de Goiás trazemos uma carta de 1756, tendo como remetente o Governador e Capitão General Conde de São Miguel, Álvaro José Xavier Botelho de Távora ao rei Dom José sobre a receita da Fazenda Real de 1753 e indagando se seria conveniente que os gêneros precisos para o fornecimento da tropa fossem enviados do Reino. Exaltando o estado “destróçado” da Real Fazenda de Goiás devido as

“[...] compras dos gêneros nestes países, pende V. Majestade Mais de trezentos por cento nos ditos gêneros e muitas vezes seiscentos porque pela carência de um gênero grosseiro adequada para um mister, se usa de outro fino

² O documento não especifica a unidade de medida, mas consideremos arrobas por ser a mesma unidade de medida do açúcar na mesma tabela.

de dobrado custo, e é incrível o desperdício de miudezas que vai nesta Provedoria e o exorbitante preço porque se compra...” (AHU, Goiás, cx. 13, doc. 804).

Relaciona os itens e a situação de alguns valores à Sua Majestade:

“[...] o livro é a duas moedas [...], o papel ordinário a moeda e meia a resma, o de Holanda a cinco moedas, tinta a dezoito tostões a [camada] um maço de penas três mil réis, estes são só os gêneros de escrivania que se gastam vinte e quatro e trinta resma de papel por ano, só na provedoria...” (AHU, Goiás, cx. 13, doc. 804).

Ainda conclui o pedido:

“[...] pedir a V. Majestade que pondo da sua Mesma fazenda, mande de Lisboa carregar ao tesoureiro delas o que vai na lista inclusa remetido em caixotes de quatro palmos com o peso de quatro arrobas e meia com a tara [...], e a madeira breída por fora, remetidas ao governador do Rio de Janeiro para que todos os anos os entregue ao cabo de esquadra da partida que costuma em agosto voltar do rio [de Janeiro?] retirado da condução dos quintos que em abril leva aquele porto.” (AHU, Goiás, cx 13, doc. 804).

Fica claro que a Capitania de Goiás possuía a necessidade de ser contemplada por produtos de origem européia e que de fato esse abastecimento ocorria. Contudo, não deixemos escapar o fato de que tais produtos foram pedidos para serem remetidos através do tesoureiro pelo porto do Rio de Janeiro. Conseqüentemente, percorreriam o Caminho Novo até as minas, não sendo, portanto, transportados pelo Caminho do Anhanguera. Diferentemente, outra carta permite concluirmos que havia um transporte de produtos europeus através da rota paulista.

Na carta de 25 de abril de 1758, o mesmo governador Álvaro José Xavier Botelho de Távora escreve ao rei sobre a colocação do contrato das Entradas sob arrematação. Mas o que mais nos interessa no documento é sua argumentação sobre a diminuição do rendimento das mesmas. Isso, como se pode entender, pela falta de gêneros vindos da Europa em decorrência do terremoto de Lisboa em 1755, que forçava a permanência destes víveres e manufaturados no Reino, elevando os preços nas minas.

No documento 887 da caixa 15 de Goiás do Arquivo Histórico ultramarino, além da explicação ao rei D. José sobre as baixas arrecadações do ano, temos uma reclamação sobre o alto preço de produtos e a falta de comboieiros de diversas regiões para levarem os gêneros aos Goyazes, inclusive de São Paulo. No recorte, o governador D. Álvaro José Xavier Botelho de Távora, Conde de São Miguel, ainda fala da contribuição voluntária, possivelmente exigida para o restabelecimento da capital do reino devastada. Parece-nos contraditório ou no mínimo estranho que uma ação voluntária possa ser instituída, obrigatória. Mas, como bem nos lembra Stuart Schwartz, não podemos cogitar transpor de nossa realidade administrativa a lógica vigente no século XVIII tanto no que tange a própria estrutura burocrática quanto nos pilares éticos e morais daquela sociedade. Para o vassalo a instituição fazia todo sentido e o que se reclamava era apenas dos altos preços e da falta desses produtos que desencadeava também pouco rendimento nos registros. Assim, Conde de São Miguel ainda propõe uma solução para o pagamento das despesas na Capitania de Goiás: que se retirasse do quinto o que faltasse para o pagamento das ditas despesas.

Outro trecho de um ofício que, mais uma vez comprova a existência de trânsito de negociantes, no caso carregadores, que levavam diversos gêneros à Capitania de Goiás a partir de São Paulo: “Pelos soldados que conduzirão aos registros a prata da permuta, a cabo de receber [...] guias, que o fiel do rio das velhas me remet[...] feitas passar por força na capitania de S. Paulo, a outros tantos condutores que trouxera carregações para estas Minas.” (AHU, Goiás, cx 27, doc. 1722). Em 1879, a administração da Capitania se vale do alto valor dos preços para argumentar em prol das melhorias de suas condições, no caso de seus respectivos salários que, segundo os oficiais da Câmara de Vila Boa, deveria ser pelo menos igualado ao dos oficiais das Minas Gerais, que por residirem mais proximamente do Rio de Janeiro e demais portos do mar, teriam menores gastos, uma vez que adentrando os sertões, os gêneros subiam seus preços.

“[...] as quantias ali taxadas expondo, e representando a V. Majestade, que as Minas Gerais são muito vizinhas aos portos de mar e Rio de Janeiro e que estas de Goiás estão entranhadas trezentas léguas pelo sertão dentro diferença e razão [...] que exige ser e [...] mais amplo o salário que se requer, quanto são mais caros os alimentos e vestuários e por boa razão parece, que deve ser o salário estabelecido...” (AHU, Goiás, cx 37, doc. 2316).

O que mais nos chama a atenção, além do indício de produtos europeus vindos dos portos do mar, o que inclui o Porto de Santos, é a forma com que a administração local defende seus interesses através de um mecanismo, no caso as reclamações contra os altos preços, que no anteriormente fora visto pelo Governador em ocasião como prejudicial, já que diminuía o comércio da região. No segundo caso, não se cogita a possibilidade desse comércio não existir ou ainda que os altos preços o desestruturasse, mas sim evidencia-se a necessidade de aumento do salário para o contínuo consumo de gêneros.

Concluímos então que existem indícios de que produtos europeus, especialmente de origem manufaturada foram encontrados, na rota, contudo, para trabalharmos com números mais específicos destes produtos, teríamos que realizar uma análise em uma documentação caracteristicamente portuária para até mesmo levantar novas problematizações.

Bibliografia

- ALENCASTRO, Luiz Felipe de, 1996 – *O trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. SP, Companhia das Letras: 2000.
- BACELLAR, Carlos de Almeida Prado, 1959 – *Na estrada do Anhanguera: uma visão regional da história Paulista*: 1ª Edição: 1999.
- BELLOTTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo*. SP, Conselho Estadual de Artes e Ciências Humanas, 1979.
- BLAJ, Ilana. *A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721)*. SP, Humanitas/FFLCH/USP-FAPESP, 2002.
- BORREGO, Maria Aparecida de Menezes. *A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo*. SP, Tese de Doutorado, FFLCH/USP, 2006.
- BOXER, Charles. *O Império Marítimo Português: 1415-1825*. Trad. Anna Olga de Barros Barreto. SP, Comp. das Letras, 2002.
- CAMPOS, Maria Verônica. Goiás na década de 1730: pioneiros, elites locais, motins e fronteira. In: BICALHO, M. F. B e FERLINI, Vera Lúcia A. (org.) *Modos de governar: idéias e práticas políticas no Império Português*. SP, Ed. Alameda, 2005.
- CHAUL, Nasr Nagib Fayad. *Caminhos de Goiás: da construção da decadência aos limites da modernidade* / Nasr Nagib Fayad Chaul. Goiânia: Editora da UFG: Ed. UCG, 1997.
- CHAVES, Cláudia . *Perfeitos negociantes: mercadores das Minas setecentistas*. 1ª. ed. São Paulo: Annablume, 1999. v. 1. 184 p.
- FRAGOSO, João Luís. *Homens de grossa ventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1998.

- FURTADO, Júnia F. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*. SP, Ed. Hucitec, 1999.
- GODOY, Silvana Alves de. *Itu e Ararituaba na rota das monções (1718-1838)*. Campinas, Instituto de Economia, Dissertação (ME), 2002.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de, 1902 – 1982. *Caminhos e fronteiras / Sérgio Buarque de Holanda*. – Rio de Janeiro: J. Olympio, 1957
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. 26ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. Metais e pedras preciosas. In: *História Geral da Civilização Brasileira*. 4 ed., RJ, Difel, 1977
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. “Movimentos de população no século XVII”. In: *Revista do Instituto de Estudos brasileiros*. IEB/USP, SP, 1969.
- JESUS, Nauk Maria de. *Na trama dos conflitos A administração na fronteira oeste da América Portuguesa (1719 – 1778)*. Niterói, Tese de Doutorado, UFRJ, 2006.
- MOURA, Denise A Soares de. O Porto de Santos como pólo redistribuidor de mercadorias coloniais e européias no funcionamento do organismo colonial português (1765-1822). In: Anais do II Encontro de História Colonial. Natal, setembro de 2008, www.cerescaico.ufrn.br/mneme/anais/st_suma_pg/st02.html.
- MOURA, Denise A. Soares de. *Região, relações de poder e circuitos mercantis em São Paulo*. Revista Saeculum. Nº 14. João Pessoa: Universitária UFPB, 2006.
- MOURA, Denise Aparecida Soares de. O comércio colonial e suas relações complementares (Santos, Bahia e Pernambuco, 1765-1822). In: Oliveira, Carla Mary S.; Menezes, Mozart Vergetti; Gonçalves, Regina Célia. (Org.). *Ensaio sobre a América Portuguesa*. 1 ed. João Pessoa: Editora Universitária, 2009, v. 1, p. 181-196.
- MOURA, Denise Aparecida Soares de . Sub-sistemas de comércio costeiros e internalização de interesses na dissolução do Império Colonial português (Santos, 1788-1822). *Revista Brasileira de História (Impresso)* ^{JCR}, v. 30, p. 215-235, 2010.
- NOVAIS, Fernando A. *Aproximações: ensaios de história e historiografia*. Fernando Antonio Novais. São Paulo: Cosac Naify, 2005.
- NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. 8ª ed. São Paulo: Hucitec, 2005.
- PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo*. Expansão e declínio (1765-1888). SP, Difusão Européia do Livro, 1968.
- PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. SP, Ed. Martins, 1942.
- PRADO JR., Caio. O fator geográfico no desenvolvimento e na formação de São Paulo. In: *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 8ª ed., SP, Brasiliense, 1972.
- RUSSELL-WOOD, A. J. R. O governo local na América Portuguesa: um estudo de divergência cultural. *Revista de História*, n. 9, jan/março 1977: 25-79
- RUSSEL-WOOD, A. J. R. *The Portuguese empire: 1415-1808. A world on the move*. Baltimore and London, The Johns Hopkins University Press, 1992.

-SCHWARTZ, Stuart B. *Burocracia e sociedade no Brasil colônia: a Suprema Corte da Bahia e seus juizes, 1609-1751*. SP, Ed. Perspectiva, 1979

-ZEMELLA, Mafalda P. *O abastecimento da Capitania das Minas Gerais no século XVIII*. Tese de Doutorado apresentada à cadeira de História da Civilização Brasileira da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da USP: São Paulo, 1951.