

Formação da rede regional de abastecimento do Rio de Janeiro: a presença dos negociantes de gado (1801-1811)

*Renato Leite Marcondes**

A amplitude do comércio da carne pode ser avaliada por este desfilar ininterrupto de boiadas que perambulam pela colônia [...] 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. [...] Recalcada para o íntimo dos sertões, escondem-na à vista, a intensa vida do litoral, os engenhos, os canaviais, as outras grandes lavouras.

(Caio Prado Jr.)

O município do Rio de Janeiro representava o principal centro urbano e comercial brasileiro no início do século XIX, especialmente após a transferência da corte portuguesa em 1808. Neste período, a população carioca crescia a taxas significativas, ampliando a demanda de mercadorias.¹ O rápido florescimento deste mercado fazia convergir para a cidade uma gama extremamente vasta de produtos nacionais e estrangeiros, que não provinham dos seus arredores. No plano interno, as relações mercantis alcançavam desde o extremo sul do País até o Nordeste brasileiro, dentro das quais se destacavam as estabelecidas com Minas Gerais. O abastecimento do Rio de Janeiro fomentava a produção de mercadorias para o consumo interno, que no século XVIII supriam as regiões mineratórias.

Uma das principais redes de abastecimento interno ocorria entre o Sul da colônia e o Sudeste. A existência de campos naturais favorecia a criação de gado vacum, cavalar e muar nas áreas sulinas. O desenvolvimento da mineração e, posteriormente, das lavouras de cana e do café dinamizou a

pecuária e a própria rota de comércio, especialmente a partir da abertura do caminho terrestre ligando as duas regiões no segundo quartel do século XVIII.² O crescimento das necessidades de animais para o transporte, vestuário e alimentação destas economias viabilizava a condução de tropas por via terrestre e o envio de couro, sebo, carne seca e charque por via marítima.³

Maria Thereza Schorer Petrone mostrou o vulto atingido pelo comércio de animais através do caminho do sul a partir de um ponto do eixo mercantil: o registro e a feira de Sorocaba (SP) na década da independência. Neste local havia um grande número de negócios com animais, seja de vacum, cavalar e, principalmente, muar. A partir das correspondências e, principalmente, dos livros de Antonio da Silva Prado — arrematador do imposto —, a autora pôde calcular o montante de animais que passava pelo registro.⁴ Segundo a autora, este negócio possibilitou a participação de áreas e pessoas não relacionadas diretamente com a exportação, que não mereceram grande atenção por parte da historiografia:

(...) as correntes de comércio interno, com todas as suas implicações, pouca atenção têm merecido, embora tanto o comércio como a produção de mercadorias a ele destinado representassem para as populações espalhadas pelo interior ou em áreas onde a lavoura de exportação não se estabeleceu um meio de vida apreciável — no caso que nos interessa a criação, condução e comércio do gado. (PETRONE, 1973, p. 383).

A partir de Sorocaba, a rota comercial ramificava-se em vários caminhos, mas com destino às regiões de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. Os principais compradores na feira eram oriundos destas áreas. Por outro lado, o abastecimento de animais da corte também ocorria a partir de outras regiões. Além dos oriundos do Sul, também deve-se incluir a oferta de São Paulo e Minas Gerais. Como se verá adiante, grandes áreas destas regiões mantinham atividade de criação de animais.

Neste artigo, pretende-se analisar um ponto desta rede de comércio de abastecimento.⁵ Na divisa entre São Paulo e Rio de Janeiro, verifica-se um elo significativo de um ramo da corrente de comércio do gado. A conclusão, no final da década de 1770, da estrada ligando a freguesia da Piedade à fazenda Santa Cruz facilitou o deslocamento de mercadorias entre o

Rio de Janeiro e São Paulo. Assim, este tronco mercantil ganhou uma via muito superior à trilha do gado anteriormente existente.

O presente texto está dividido em três partes: a primeira apresenta o estabelecimento da cobrança sobre o gado no caminho entre Rio de Janeiro e São Paulo ao final do século XVIII; a segunda mostra os volumes de animais alcançados por este comércio e as prováveis fontes de suprimento destes rebanhos vacuns no início do século XIX e, por fim, analisam-se as pessoas envolvidas neste negócio, em especial os principais comerciantes de gado.

I — A taxa sobre o gado

O caminho novo da freguesia da Nossa Senhora da Piedade à fazenda Santa Cruz demandava constantes reparos para a sua conservação. Além das chuvas, um dos principais fatores a dificultar a sua manutenção era o significativo trânsito de animais. A construção e a administração da estrada desde a freguesia acima citada até o Rio Pirai encontravam-se sob responsabilidade do capitão-mor da vila de Guaratinguetá (Manuel da Silva Reis), que se destacou nesta tarefa. Em 1781, o governador da capitania de São Paulo determinou a proibição da passagem de animais pelo caminho novo:

(...) as manadas só poderiam ser conduzidas para o litoral pelo 'caminho do gado' que ficava ao sul do caminho novo. Enquanto a trilha dos bovinos seguia, após transpor o rio do Braço, para Angra dos Reis, a estrada da Piedade dirigia-se para nordeste até a parte meridional do morro da Fortaleza, onde tomava direção sudeste até atingir o morro do Frade, continuando com destino a Santa Cruz, via São João Marcos. (*Apud* REIS, 1971, p. 128)

Em 1794, as reclamações a respeito do péssimo estado da estrada fez com que o Conde de Sarzedas, governador da época, reeditasse a proibição da passagem de tropas de animais. As dificuldades de conservação e de controle do uso da estrada, aliada à carência de carne verde no Rio de Janeiro, conduziram à necessidade de estabelecer um novo modo de manutenção que garantisse o bom estado da estrada, sem excluir o gado. A solução encontrada foi a criação de uma taxa sobre o trânsito de animais, de-

nominada imposição ou contribuição voluntária dos gados que passavam ou entravam pelo caminho novo com destino à corte do Rio de Janeiro. Para cada cabeça estabeleceu-se a cobrança de 80 réis, que foi posta em prática a partir de dezembro de 1801.⁶ Como contrapartida, os moradores ao longo do caminho receberiam a maior parte dos recursos arrecadados a fim de realizarem a sua testada da estrada, sendo esta proporcional à extensão da estrada em suas terras. Eles deveriam utilizar estas quantias para manter o caminho nos seus trechos. Destarte, a menor quantia da taxa do gado comparativamente a outros registros e a possibilidade de reverter o valor arrecadado em prol da conservação da estrada deveriam reduzir a sonegação.⁷

Com esta medida, abandonou-se a construção de um novo caminho para o gado pela Bocaina (melhorando a antiga trilha), como se observa na carta do governador Antonio José de França e Horta de 1803 para a Câmara de Lorena, que nesse momento se responsabilizava pela estrada:⁸

(...) visto o mostrarem vossas mercês por uma parte a impossibilidade de se abrir o caminho pela Serra da Bocaina para a passagem dos gados, e pela outra parte a facilidade de se repararem os danos [...] que fez [...] uma vez que toda se descortine, para o que vem a ser o rendimento da imposição, que os boiadeiros preferem pagar, muito superabundante a despesa, que exige o conservá-lo sempre em bom estado. Portanto revogando o disposto no relatado officio, ordeno a vossas mercês, que desistindo do projetado caminho da Bocaina e franqueando outra vez a estrada geral para a passagem dos gados, continue a contribuição antecedentemente imposta, a fim de se poderem fazer efetivamente os consertos e reparos necessários o que essa Câmara executará com todo o zelo, e atividade, que requer e remeterá a esta Secretaria do governo um conta exata, circunstanciada do seu rendimento, e despesa e quanto fica restando no cofre, cujo remanescente o poderão aplicar para a reedificação da matriz desta vila. (*Apud* REIS, 1971, p. 146)

Nos anos seguintes, a Câmara de Lorena enviou quatro prestações de contas referentes aos anos de 1801-1805, 1809, 1810 e 1811 e um grande número de cartas para o governo.⁹ A correspondência entre Câmara e o governador permite que se observem outros aspectos da cobrança. Algumas vezes as boiadas eram conduzidas pelo caminho sem as correspondentes guias, o que obrigava o capitão responsável pela administração comu-

nicar o fato ao governo. Em 1804, Ventura José de Abreu “*suplicante não só se acha devendo a real fazenda avultada quantia de novos direitos de mil e tantos bois que fez conduzir de Curitiba, para os ir dispor na cidade do Rio de Janeiro*” (27/05/1804).¹⁰ Em 1812, o capitão-mor Manuel Domingues Salgueiro escreveu ao governador Marques de Alegrete a respeito também deste problema e da demanda crescente de animais na corte:

A V Exa neste presente ano, que o Sargento Mor Ventura José de Abreu, duvida pagar os 80 réis de cada uma cabeça, fazendo entrar as suas boiadas sem procurar guia do tesouro, e pagar o competente imposto, esse procedimento tem causado alguns boiadeiros pagar o competente imposto de má vontade e para impedir as boiadas a que não passem sem pagar como exige a ordem do Exmo antecessor de V Exmo encontro uma ordem do mesmo Sr de 16/10/1809, que por ordem do intendente geral da polícia Paulo Fernandez Viana, houvesse eu de dar todo auxílio e favor aos boiadeiros para seguirem quanto antes suas boiadas para aquela corte, a fim de não haver falta aquele gênero em termo de viveres se bem que esta ordem não derroga aquela imposição voluntária. Este o motivo de por esta na respeitável presença de Vossa Exa para me determinar o que devo fazer. (AESP, ordens 335 e 336)¹¹

A chegada da corte portuguesa provocou uma preocupação adicional com o abastecimento do Rio de Janeiro.¹² Segundo Alcir Lenharo, houve uma série de ordens para “socorrer a cidade de mantimentos” (1979, p. 42-43). Constatou-se a existência de uma série de correspondências da Câmara para o governador explicando o empenho em fazer conduzir o maior número de tropas de animais para a corte. Em 1808, realizou-se uma relação dos gêneros que se exportaram do distrito da vila de Lorena para a corte do Rio de Janeiro. Entre o mês de maio e de outubro desse ano, os viveres conduzidos foram os seguintes: 1.561 bois, 1 cavalo, 50 porcos vivos, 330 capados, 10.118 galinhas, 1.105 arrobas de toucinho e 4 alqueires de farinha. Em novembro de 1809, efetuou-se um levantamento das condições de oferta de bois dos principais negociantes:

Relação das boiadas, internadas em Taubaté, Bocaina e suas casualidades. O capitão Joaquim Moreira da Costa, tem bois 500 teme carta do Doutor Branco que foi ouvidor em Paranaguá para quem a de ter o dinheiro do mesmo gado que o fosse remetendo a determinação do Ilmo Intendente Geral da Polícia e já mandou no Princípio desde mês 200 o resto há de ir indo em levigurando (sic).

O Sargento Mor Ventura José de Abreu tem bois 380 fez seguir no dia 16 deste mês de entregar ao marchante Antonio Ribeiro da Silva 200, o resto fez conduzir a sua fazenda da Bocaina para ali os melhorar e fazer seguir sem maior demora.

José Carlos da Silva tem bois 400

Capitão Brás de Oliveira Arruda no dia 25 deste mês chegarão de sua conta 400. (AESP, ordens 335 e 336)

Mesmo após o retorno da corte portuguesa, o destino principal do comércio de gado era o município do Rio de Janeiro, pois os rebanhos vacuns fluminenses não se mostravam suficientes para atenderem à demanda crescente da cidade. A capitania e, posteriormente, província Rio de Janeiro não mantinha uma pecuária expressiva. Friedrich von Weech, natural da Alemanha, que visitou nosso país entre 1823 e 1827, notou a transformação de uma área de criação da fazenda Santa Cruz para uma área de recuperação dos animais e de controle da oferta para o município: “Outrora também praticou-se a pecuária na fazenda imperial de Santa Cruz (...) Atualmente, o imperador recebe um rendimento considerável dos rebanhos de reses vindos de São Paulo, que permanecem algumas semanas nos grandes pastos da fazenda para se recuperarem do traslado. [...] A pecuária é explorada em grande escala nas províncias de São Paulo e Minas Gerais, constituindo um ramo da agricultura muito lucrativo (...)” (WEECH, 1992, p. 163)

John Mawe mostra o vulto do trânsito de mercadorias com destaque para o gado — no trecho final do caminho paulista para o Rio Janeiro. Segundo o autor, tais bens originavam-se dos mais diversos locais do centro-sul, à exceção de Minas Gerais, que se utilizava de outro caminho no início do século XIX:

(...) entre Sepetiba [RJ] e a Capital. A partir desse ponto, a estrada vai se animando gradualmente, com habitações e plantações, (mas muitas dessas casas são cabanas miseráveis, construídas para a venda de toucinho, milho, bebidas etc.) e por muitos lavradores, trazendo produtos de todas as regiões do Sudoeste, mesmo dos distritos mais remotos de Goiás, Curitiba, São Paulo e Mato Grosso. É comum verem-se oitocentas ou mil mulas, passando e repassando num só dia, além de numerosas manadas de excelente gado para o consumo da cidade. (MAWE, 1978, p. 78-79)

O comerciante inglês John Luccock esteve entre nós durante o período 1808-1818. Segundo ele, um largo espaço do território brasileiro encontrava-se envolvido neste comércio terrestre de abastecimento, até cerca de 600 a 1.000 milhas do Rio de Janeiro. Do lado “ocidental”, a estrada de São Paulo dominava, “(...) [ocupando-se / RLM] principalmente com o transporte de produtos da região setentrional de São Paulo e terras intermédias; mas também já se tem eventualmente trazido por ela gado, mulas e carneiros do Rio-Grande, de distâncias nunca inferiores seiscentas, setecentas e oitocentas milhas” (LUCCOCK, 1951, p. 383). No outro caminho — de Minas Gerais para o Rio de Janeiro —, Auguste de Saint-Hilaire salientou, para um ano um pouco posterior ao ano em questão neste estudo (1816), o porte do comércio de abastecimento interno, no qual também se destacaram as tropas e o gado:

As estradas vizinhas da capital do Brasil são hoje em dia tão movimentadas como as que conduzem às grandes cidades da Europa. Durante umas duas léguas não deixamos de encontrar homens a pé e a cavalo, e negros que conduziam descarregados os cargueiros que pela manhã haviam levado à cidade com provisões; rebanhos de bois, e varas de porcos, tocados por Mineiros, avançavam lentamente, fazendo voar turbilhões de pó (...). (SAINT-HILAIRE, 1975b, p. 36)

Em outra de suas viagens, o autor também ressaltou a importância da rota mineira de abastecimento da corte. Em 1819, ao passar pelo caminho do Rio Preto com destino as Minas, ele afirmou: “É por esse caminho que é transportado quase todo o gado destinado ao Rio de Janeiro e oriundo da parte ocidental da Província de Minas, onde a pecuária é bastante desenvolvida” (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 32). A comarca do Rio das Mortes destacava-se na criação de bovinos: “As excelentes pastagens da região do Rio Grande fornecem hoje (1819, 1822) a maior parte dos animais vendidos na capital do Brasil, e alguns criadores locais chegam a possuir até cinco mil cabeças de gado” (*idem*, p. 50). Por fim, na região de Araxá, o autor observou outra área de criação de bois: “(...) vendem evidentemente um bom número de animais, já que, afora a região do Rio Grande, essa parte de Minas Gerais é a que fornece o maior número de bois à capital do Brasil” (*Idem*, p. 126).

De outro lado, Monsenhor Pizarro comentou nas suas memórias históricas a importância do gado vindo de São Paulo nessa época: “(...) o gado

vacum, que em grandes manadas desce a sustentar anualmente de carne verde a capital do Estado e Reino do Brasil (...).” (PIZARRO E ARAÚJO, 1948, t. I, p. 255) Spix & Martius ressaltaram, igualmente, a importância desta rota de comércio: “Também atinge grande volume o comércio por terra entre o Rio e as províncias vizinhas, mas particularmente com São Paulo e Minas, até onde levam estradas toleráveis. Do Rio Grande do Sul e de São Paulo são tocados anualmente muitos milhares de cabeças de gado para o corte, cavalos e mulas que daqui são espalhados pelas vizinhas capitânicas.” (SPIX & MARTIUS, 1981, vol. I, p. 71). Estas informações permitem vislumbrar as principais rotas de abastecimento de animais vacuns do Rio de Janeiro, dentre as quais o caminho de São Paulo participa de forma destacada pelo menos no início do século XIX.

II — O volume de animais e as suas possíveis fontes de suprimento

As quatro prestações de contas apresentam, de forma discriminada, a passagem das tropas, informando a data, o número de reses, nome da pessoa que pagou a taxa e o total arrecadado.¹³ Por meio destes e de outros informes mais genéricos conseguiu-se levantar o número de cabeças de gado e a arrecadação total da taxa, à exceção de 1807 e 1808. Na Tabela 1 apresentam-se as informações obtidas. O total de animais registrados alcançou, para os anos disponíveis, quase oitenta mil cabeças, e o valor das taxas pagas alçou a pouco mais de seis contos de réis. A tendência da arrecadação mostrou-se crescente no período, com apenas uma quebra no ano de 1805. O efeito da chegada da corte portuguesa é bastante nítido, uma vez que se constata um aumento, entre 1806 a 1809, de mais de trezentos mil réis, ou quase cinco mil reses. O volume de animais para os quais foram pagas as taxas cresceu de quase sete mil animais em 1802 para mais de treze mil em 1811. Destarte, os pedidos dos administradores da capitania e da colônia foram atendidos no seu objetivo de elevar o fluxo de animais para a corte do Rio de Janeiro.

Tabela 1:
Arrecadação total e número de reses que pagaram a taxa sobre o gado (1801-1811)

ANO	VALOR ARRECADADO	NÚMERO DE RESES
1801	69\$920 874	874
1802	544\$560	6.807
1803	664\$800	8.310
1804	690\$480	8.631
1805	476\$160	5.952
1806	613\$000	7.663
1809	973\$280	12.166
1810	1:072\$720	13.409
1811	1:093\$680	13.671
Total	6:198\$600	77.483

Fonte: AESP, Ordens 335 e 336.

Obs: A arrecadação de 1801 compreende apenas o mês de dezembro. A partir de fevereiro de 1805 até o final do ano de 1806 tem-se apenas o informe do total da receita sem a discriminação por pessoa que pagou a taxa. Por fim, em 1811 acrescenta-se a importância de 139\$760 réis referentes a 1.747 reses que passaram pelo caminho novo sem guia, mas cuja taxa cobrada consta no registro pertencente ao sargento-mor Ventura José de Abreu e outros lançados à parte por faltar a guia, mas com taxa cobrada no registro.

Pode-se comparar estes números com os levantados por Ângelo Alves Carrara no que diz respeito ao registro da Mantiqueira, para o qual existem informações relativas às exportações mineiras direcionadas ao Rio de Janeiro. Este posto não se encontrava na principal estrada entre Minas Gerais e a praça carioca, porém é registrada a passagem de quase catorze mil reses de 1802 a 1811 (CARRARA, 1997, p. 168). Desde a chegada da corte portuguesa houve um aumento do fluxo de animais deste registro, embora não tão significativo, de 4.745 no período 1804-1806 para 5.324 animais entre 1809 e 1811. Assim, percebe-se um trânsito bastante expressivo no caminho da Piedade em comparação com o registro da Mantiqueira para períodos semelhantes.

Os documentos compulsados não informam a fonte de suprimento destes animais, ou seja, de quais locais provinham tais tropas. Apesar de se dispor de alguns preciosos dados a respeito da quantidade de animais que passaram por Sorocaba nessa época (“entrados nesta capitania vindos do continente do Sul”), é preciso lançar mão de informações para o período posterior à primeira década do século XIX a fim de complementá-las. O governador Antonio Manuel de Melo Castro e Mendonça, em suas memórias sobre a capitania de São Paulo ressaltava a importância do comércio. Ele informou, para 1801, a passagem de 7.053 bestas, 2.148 cavalos, 8 burros e 4.584 bois (CASTRO E MENDONÇA, 1961, p. 77).¹⁴ Se se comparar os montantes que chegavam a Sorocaba com os que se direcionavam ao Rio de Janeiro pelo caminho da Piedade observam-se duas discrepâncias expressivas: a primeira é referente a um total de animais menor no tronco de comércio do gado destinado à última região e a segunda relaciona-se à predominância, neste último caminho, dos animais vacuns em relação aos muares no comércio em Sorocaba.

Esta segunda hipótese parece plausível em razão do uso recorrente dos termos reses, bois e boiadas nos documentos consultados da taxa sobre o gado.¹⁵ Alguns fatores podem ser relacionados para explicar tal fato. Os preços mais elevados dos muares e cavalos em relação aos bois e vacas ajudam a explicar tal resultado.¹⁶ O valor agregado inferior produziria um interesse menor na condução destes animais, ou seja, haveria uma preferência pelos mais valiosos neste comércio de longa distância. De outra parte, a grande utilidade e demanda dos muares ocorria, principalmente, no interior do país, especialmente em São Paulo e Minas Gerais, para o uso no transporte de cargas pelo vasto território brasileiro, principalmente entre o interior e os portos no litoral. Os tropeiros não parecem residir nos centros urbanos, ainda mais no carioca. Como visto na seção anterior, o município do Rio de Janeiro destacava-se como grande consumidor de carne verde. Destarte, o volume de animais vacuns que transitavam pelo caminho novo da Piedade deveu-se, pelo menos em parte bastante significativa, a animais criados fora do “continente sul”. O tronco do comércio que passava por São Paulo com destino ao Rio de Janeiro concentrava-se em animais vacuns, na sua grande maioria para o corte.

Embora o vale do Paraíba realizasse a criação de gado vacum, a produção de animais do vale não alcançava proporções suficientes para atender à demanda da corte. Em Lorena, o estoque de animais alcançou 1.764 cabeças dos vacum e 308 dos cavalares para o ano de 1798 (cf. MARCONDES, 1992, p. 59). Na localidade vizinha de Guaratinguetá, a “produção” de animais vacum atingiu a soma de 266 cabeças, de cavalar 131 e de muar 33 (cf. COELHO, 1984, p. 27). Com base apenas neste rebanho não seria possível sustentar aquele volume de comércio com o Rio de Janeiro. Vastas áreas de São Paulo e de Minas Gerais deveriam participar da oferta de animais vacuns para o Rio de Janeiro, suplementando a oferta sulina e do próprio vale do Paraíba. Ao que tudo indica, entre o final do século XVIII e início do XIX cresceu a importância destas regiões na oferta de animais para o mercado interno da colônia e também o escoamento dos derivados do gado do Rio Grande do Sul por via marítima.¹⁷ Em 1826, viajando próximo a Parnaíba (SP), Langsdorff verificou, como ocorria no caminho da Piedade, a condição deteriorada da estrada em virtude do trânsito vultoso de bovinos: “Os animais não podiam caminhar com passos firmes, pois os caminhos estavam destruídos em função do grande movimento de tropas de mulas, bois sobretudo, que são levados para o Rio de Janeiro.” (SILVA, 1997, v. II, p. 59). Embora o estudo se refira a um período posterior, o comentário de Langsdorff parece pertinente para a época em estudo, quando aponta o fluxo de animais no interior de São Paulo direcionados ao Rio de Janeiro.

Nessa época, Minas Gerais representava o principal centro de abastecimento interno da colônia por via terrestre. Com relação aos vacuns, segundo Eschwege, no ano de 1818/1819 Minas exportou 62.106 cabeças. Se se excluir os animais destinados à Bahia (8.557), chega-se a um total de 53.549 cabeças direcionadas para o Rio de Janeiro. De acordo com Alcir Lenharo, deste total, cerca de 10 mil poderiam adentrar o território paulista do Vale do Paraíba para atingir a corte nesse momento (cf. LENHARO, 1979, p. 79-81). A estrada Rio-São Paulo assumia o papel de uma das principais vias utilizadas para o escoamento da produção do sul de Minas:

Concentrava esta via a produção de gêneros que desciam do sul de Minas e todo o fluxo de mercadorias oriundas de São Paulo, das quais a mais subs-

tantiva era o gado criado no sul, especialmente nos Campos Gerais. De acordo com Saint-Hilaire, o movimento principal desta estrada era provocado pelos tropeiros e condutores que provinham do Sul de Minas. [...] Através de um relatório do tenente-engenheiro Conrado J. Niemayer [de 1829 / RLM], empenhado nas reformas do leito desta estrada, fica-se sabendo que ela era ‘uma das principais estradas, ou talvez a primeira do comércio interior e na qual transitam diariamente mais de 600 animais, cavalos e muares, 300 bois, e imensos porcos, carneiros, cabras...’ (LENHARO, 1979, p. 62)

Ao analisar a capitania mineira nesse momento, Clotilde Paiva destacou a criação de bovinos nas regiões de Sul-central, Sudeste e Sudoeste, as quais poderiam exportar para o Rio de Janeiro parte suas reses por meio do caminho novo da Piedade: “O Sudeste possuía vigorosa atividade comercial, exportava para o Rio de Janeiro vários tipos de produtos sendo os mais importantes os agropecuários: toucinho, bovinos, tabaco, suínos e queijos. [...] As atividades econômicas do Sul Central estavam concentradas na sua parte central, em torno de Campanha. Registraram-se a produção de ouro e a presença de grandes fazendas diversificadas. Não há informações sobre o comércio intra-regional, apenas referências secundárias ao comércio de bovinos com o Rio de Janeiro” (PAIVA, 1996, p. 114 e 123).¹⁸ Cláudia Maria das Graças Chaves ressaltou, para a segunda metade século XVIII, a importância da pecuária e do comércio de animais no interior de Minas: “De todos os empreendimentos voltados para o mercado interno, a pecuária foi sem dúvida a mais rentável. O gado vacum movimentava não apenas o mercado mineiro, mas também as capitanias vizinhas através de um intenso comércio. Havia grandes criações de gado nas comarcas do Rio das Mortes [que compreende as regiões Sul-central, Sudeste e Sudoeste de Clotilde Paiva / RLM], Rio das Velhas e Serro do Frio.” (1999, p. 97) Em algumas áreas criatórias de Minas não havia a necessidade do fornecimento do sal ao gado, pois as terras continham salitre (cf. SILVA, v. I, 1997, p. 316 e SAINT-HILAIRE, 1975, p. 121). Isto reduzia o custo de criação.

Uma ilustração do relacionamento comercial entre São Paulo e Minas pode ajudar a confirmar a hipótese de uso do caminho da Piedade para a condução de uma parcela dos rebanhos de Minas para o Rio de Janeiro. Alguns moradores da vila de Santa Maria de Baependi (MG) representaram, com o apoio do capitão-mor Manoel Pereira Pinto, em 1817, a Câ-

mara da vila de Lorena mostrando a necessidade de conserto do caminho da Serra da Mantiqueira. Por tal via realizava-se o escoamento de produtos do sudeste mineiro. Segundo as palavras do próprio capitão: “Atesto, e faço certo, não só pelas representações, que me têm sido feitas, como pelo pleno conhecimento, que tenho, que a Serra da Mantiqueira, por onde transitam numerosas tropas e viandantes para corte do Rio de Janeiro e a cidade de São Paulo se acha incapaz de se passar pelos grandes faltos e desmanchos das calçadas, que tem motivado grandes prejuízos de animais, e que não havendo reparo se arruinará a mesma estrada totalmente, e impossibilitará no todo a passagem, e por conseguinte se diminuirão os interesses reais” (AESP, Ordem 232).¹⁹

A condução das boiadas pelos tropeiros para o Rio de Janeiro implicava a existência, ao longo do trajeto, seja a partir do sul da colônia ou de um ponto mais próximo da corte, de uma rede de suporte, compreendendo pastos de internada ou apenas descanso, ranchos (que fornecem abrigo e alimentação) e pessoas para efetuar o manejo do animais. Adicionalmente, nos elos finais da corrente de comércio também se realizava o controle do fluxo de animais para o Rio de Janeiro, de acordo com os preços vigentes nessa praça. Quando Antonio da Silva Prado passou a atuar neste negócio, no quarto lustro do século XIX, percebe-se, por meio de sua correspondência, a sua preocupação em administrar a oferta de animais no mercado carioca. Ele se utilizava das internadas em Taubaté, Guaratinguetá e Bocaina para regular a oferta na praça carioca, como demonstra a carta a seu sócio Francisco Mariano da Cunha de Taubaté de janeiro de 1821:

O amigo Tenente João Francisco Vieira [de Taubaté / RLM] por este próprio me avisa já o gado ter subido de preço no Rio de Janeiro, e por isso talvez seja conveniente fazer marchar para o Rio todo aquele que estiver nos termos disso, mesmo por que com o que segue já não se faz mais despesa, e todo o mais que estiver magro fazer seguir para a Bocaina visto que o capitão Ventura [José de Abreu / RLM] franqueia todos os pastos pagando-se 200 réis por entrada de cada boi, o que acho caro, por isso seria melhor um ir tratar com ele próprio, declarando se estiver seis meses um tanto por boi, e se estiver menos tempo, menos do dito [sic], por que talvez as coisas tomem melhor figura, e em pouco tempo nos convenha fazer seguir o gado que ali se vai fazer passar (...). (Terceiro copiador de cartas 1821-22, p. 2v)²⁰

Em carta a João Francisco Vieira nesse mesmo dia, Antonio da Silva Prado informava o preço e o montante de animais destinado à internada: “(...) o capataz do capitão-mor Claudio lhe dissera já se ter vendido o gado no Rio de Janeiro a 10\$200 parece-me acertado que para lá siga todo aquele que estiver nos termos disso devendo somente ir para a Bocaina o número de mil a mil e cem daqueles que estiverem mais magros (...)” (Terceiro copiadador de cartas 1821-22, p. 3) Os termos do negócio também ficavam mais claros na carta ao capitão-mor Nuno da Silva Reis, na qual era informado o montante semanal de animais enviados para a corte. Este último efetuava a venda dos animais no Rio de Janeiro no mês de dezembro de 1821:

Já tem passado 1.600 bois, e ainda conto com 2.000 e tantos, que não tardarão aqui, e por isso deve V. S. contar com perto de 4.000 bois de minha conta, e remessa; e os que aqui tem passado até o presente tem ido gordos, e boa fazenda por que adotei o parecer de V. S. em comprar bois por mais dito como aconteceu; sendo muito de meu agrado, e mesmo conforme V. S. me expõem, preferir sempre a fazer a venda de toda a partida ainda com alguma atenção, do que em pontas divididas, e como sei que ao cuidado de V. S. fica tal disposição, não tenho mais a recomendar a V. S., certo que obrará em tudo com a costumeira atividade e só devo dizer a V. S. que no dia 7 do corrente já de Taubaté seguirão 200 bois de minha conta. A serem entregues a V. S., e tendo determinado que todas as semanas siga um igual número e só o deixarei de fazer com o aviso de V. S. que pelo correio vem com brevidade, e quando V. S. ache que pode ir mais também o farei.” (Terceiro copiadador de cartas 1821-22, p. 134v)²¹

O grande comerciante não se envolvia diretamente no transporte e venda dos animais. As informações levantadas a partir dos relatos dos viajantes permitiram perceber a larga utilização de capatazes e prepostos para o manejo e a venda do gado. Este fato aponta para a presença de estruturas de comercialização mais complexas e, como se verá adiante, de grandes comerciantes de gado para o Rio de Janeiro, que detinham uma parcela significativa dos montantes transacionados.

III — Os comerciantes do gado

O comércio de gado atraiu inúmeras pessoas de posses expressivas e, ademais, a sua rentabilidade permitiu ganhos significativos, como no caso

de Antonio da Silva Prado.²² O papel destacado destes grandes comerciantes também ocorreu em outras áreas do mercado de gado. Cláudia Chaves observou, para o interior de Minas Gerais na segunda metade do século XVIII, que:

“Para os grandes fazendeiros, ligados principalmente à pecuária, podemos falar em monopólio e estabilidade de mercado, pois, para estes produtores, não havia a incerteza do lucro. O fornecimento de gado para corte às grandes povoações era constante e regular, como vimos na região da Comarca do Rio das Velhas. Estes grandes comerciantes, pelo seu predomínio, adquiriram um lugar estabelecido no mercado (...)” (CHAVES, 1999, p. 161)

Saint-Hilaire também notou a importância da figura do comerciante no mercado de gado. Em 1819, o autor mostrou a existência de vários intermediários entre o produtor e o consumidor de bovinos: “(...) os negociantes de São João del Rei [comarca do Rio das Mortes / RLM] vão todos os anos a Araxá, para comprar gado. Por outro lado, quando fiz o percurso entre Bom Fim e Santa Cruz, arraiais situados no extremo sul da Província de Goiás, encontrei fazendeiros de Araxá percorrendo a região e oferecendo diversas mercadorias em troca de bois, que eles levavam para engordar em seus pastos, à espera de que os moradores das vizinhanças viessem comprá-los” (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 183). A rede de comércio parece permitir uma margem de lucro significativa, pois nesse ano: “(...) os bois na região do Rio Grande eram comprados a 4.000 réis (25 francos) e revendidos no Rio de Janeiro a 7.000” (*idem*, p. 51). Destarte, como já avançado por Weech, o comércio de animais propiciava uma rentabilidade elevada. A chegada da corte portuguesa favoreceu a concentração do comércio de abastecimento por meio da presença de intermediários. Segundo Lenharo: “Cada vez mais raros eram os casos de pequenos proprietários que tinham possibilidades de acesso ao mercado, em meio a uma perceptível tendência de concentração do comércio de abastecimento” (LENHARO, 1979, p. 46).

Os grandes mercadores também predominavam no transporte do gado para o Rio de Janeiro através do caminho da Piedade. No caso das prestações de contas levantadas, nota-se a presença de 173 negociantes de gado.²³ A maioria promoveu a passagem de mais de uma tropa de gado. O número total de tropas registradas nas prestações de contas alcançou 819 via-

gens. Deste modo, cada comerciante, em média, teria conduzido quase cinco conjuntos de animais pelo caminho novo. Na Tabela 2 apresenta-se o número de viagens efetuadas pelos negociantes. A maioria dos mercados realizou até nove passagens (92,5% do total), compreendendo 31,5% das viagens efetuadas e 28,6% do conjunto de reses. Entretanto, os cinco maiores comerciantes (com 50 ou mais passagens) efetuaram 51,4% das viagens e conduziram 53,9% dos animais.

Tabela 2:
Negociantes, animais e viagens segundo o número de Passagens (1801-1811)

PASSAGENS POR NEGOCIANTE	NEGOCIANTES		VIAGENS		NÚMERO DE RESES	
	Número	%	Número	%	Número	%
1 a 9	160	92,5	258	31,5	18.466	28,6
10 a 49	8	4,6	140	17,1	11.322	17,5
50 ou +	5	2,9	421	51,4	34.803	53,9
Total	173	100,0	819	100,0	64.591	100,0

Fonte: AESP, Ordens 335 e 336.

Nota-se a presença de um número expressivo de negociantes que transportaram apenas uma vez gado (64,7% dos comerciantes). Eles conduziram tão-somente 11,5% das reses e, ao contrário dos grandes mercados, devem ser produtores que esporadicamente — de forma irregular — ofertaram produtos ao mercado. A concentração do comércio do gado nas mãos de uma elite mercantil pode ser percebida, de uma forma diversa na Tabela 3. Os negociantes que transitaram com menos de cem cabeças e, em geral, realizaram uma ou duas passagens constituíam 58,4% do total de comerciantes, porém transportaram apenas 8,6% dos animais. De outro lado, os mercados que conduziram mil ou mais bovinos representavam apenas 6,3% do total de negociantes e levavam mais da metade dos animais (68,6%).

Tabela 3:
Negociantes e animais segundo o tamanho do rebanho dos comerciantes (1801-1811)

FAIXAS DE TAMANHO DO REBANHO POR NEGOCIANTE	NEGOCIANTE		NÚMERO DE RESES	
	Número	%	Número	%
1 a 9 animais	101	58,4	5.538	8,6
100 a 999 animais	61	35,3	14.707	22,8
1000 ou + animais	11	6,3	44.346	68,6
Total	173	100,0	64.591	100,0

Fonte: AESP, Ordens 335 e 336.

Na Tabela 4 apresentam-se os principais negociantes de gado que conduziam seus animais pelo caminho da Piedade. A maioria deles mantinha residência no Vale do Paraíba paulista. Os títulos que se seguem aos nomes das pessoas possibilitam evidenciar a importância dos controladores do comércio na região. Os cinco maiores transportaram, entre os anos de 1801 e 1811, cerca de trinta e cinco mil cabeças, ou seja, cerca da metade dos animais que passaram pela estrada e para os quais foram pagos a taxa do gado.

Tabela 4:
Os principais negociantes (1801-1811)

NEGOCIANTES	VIAGENS		NÚMERO DE RESES	
	Número	%	Número	%
Brás de Oliveira Arruda, capitão	120	22,3	11.108	25,1
Manoel José de Melo, capitão	118	21,9	8.850	20,0
Antonio José Ferreira de Abreu, capitão	70	13,0	5.260	11,9
Ventura José de Abreu, capitão	57	10,6	5.071	11,4
José Rodrigues da Silva, alferes	56	10,4	4.514	10,2

Luiz Antonio de Carvalho	37	6,9	3.147	7,1
Lúcio Ribeiro da Silva	28	5,2	1.907	4,3
Manoel Ribeiro, guarda mor	15	2,8	1.148	2,6
José Galvão de Siqueira	14	2,6	1.129	2,5
Antonio Francisco Sardenha, alferes	10	1,9	1.126	2,5
Hilário Gomes Nogueira, capitão	13	2,4	1.086	2,4
Total	538	100,0	44.346	100,0

Fonte: AESP, Ordens 335 e 336.

É interessante ilustrar as trajetórias dos negociantes de gado com alguns casos mais destacados. Começando pelos comerciantes de Bananal, Brás de Oliveira Arruda mantinha laços familiares que o auxiliaram a se tornar o maior comerciante dessa época. Seu sogro era Hilário Gomes Nogueira, nascido em Baependi e maior escravista de Bananal no final do século XVIII. A atividade de comércio do gado de Brás deve ter sido influenciada pelo pai. Parece também possível que ele tenha assumido os negócios da família.²⁴ Segundo Nelson Nozoe e José Flávio Motta, o “Sargento-mor Brás de Oliveira Arruda [*localizado*] nas listas nominativas desde 1799, ano em que vivia ainda no domicílio chefiado por seu pai, José Antônio de Oliveira, um criador de gado detentor de 41 escravos, Brás contraiu núpcias em 1804, com D. Alda Maria Floriana Nogueira, uma das filhas do capitão Hilário Gomes Nogueira. No ano de seu casamento, possuidor de 31 cativos, Brás Arruda produzia mantimentos, consumidos ‘em casa’, e comercializava gado com a praça do Rio de Janeiro. O café foi produzido pelo domicílio em questão apenas nos anos de 1822 e 1825 (...)” (NOZOE & MOTTA, 1999, p. 68). No ano de 1802, Brás de Oliveira Arruda “meteu gado vacum 1.900 cabeças, que vendeu no Rio de Janeiro e lucrou 1:000\$000” e Hilário Gomes Nogueira “marcou o presente ano animais vacuns 20”.²⁵ Hilário marcou, em 1804, cem animais vacuns, porém vendeu para o Rio quatrocentas cabeças. Não parece que sua atividade de criação seja capaz de propiciar um volume de reses de igual monta ao número comercializado. Por fim, este último também chegou a produzir café em 1822.

A rentabilidade do comércio com o gado oscilava muito de um ano para outro.²⁶ A partir das listas nominativas de habitantes conseguiu-se obter aproximadamente a lucratividade deste negócio para o período anterior à chegada da corte portuguesa. Se em 1802 Brás exportou 1.900 cabeças e lucrou um conto de réis, ele comercializou, no ano anterior, 700 animais vacuns, obtendo 250\$000 réis de rendimento. Em 1804, Brás vendeu mil cabeças, lucrando apenas 200\$000. O retorno por cabeça de animal alcançou uma faixa de 200 a 526 réis. Se se aceitar um preço para o gado ao redor de 4\$000 réis, a taxa de retorno para o comércio do gado estaria em uma faixa de 5% a 13%. No caso de Hilário, a venda de 400 animais permitiu, em 1804, um ganho de 400\$000, que possibilitou — mantendo as hipóteses formuladas acima — uma taxa de lucro de 25%. Destarte, estas cifras fornecem alguns parâmetros acerca da rentabilidade desta atividade, que comparada ao quadro disponível naquele momento não pode ser considerada desprezível.

Manoel José de Melo morava em Guaratinguetá, mantinha engenho de açúcar e possuía 32 escravos em 1802. Neste caso, e no ano em questão, o que merece ser destacado é que a sua atividade se concentrava no comércio e não na criação de animais: “Na sua fazenda tem suas criações de que não teve este ano produção e negocia com gado comprado em Curitiba e vendido no Rio de Janeiro que ganhará por ano 200\$000 pouco mais ou menos”. De acordo com as prestações de contas da taxa do gado, Manoel José de Mello remeteu 243 animais nesse ano e 743 no seguinte. Se o envio médio fosse quinhentos animais e o lucro de 200\$000 réis, a taxa de retorno chegaria, aceitando as hipóteses anteriores, a 10%.

Outro exemplo de grande comerciante de gado era José Rodrigues da Silva, natural de Curitiba. Ele se encontrava na vila de Taubaté em 1799, mantendo seis escravos. O seu engenho produziu nesse ano 100 arrobas de açúcar vendidas na paróquia. Ademais, ele “trouxe de Curitiba 800 bois e ainda não vendeu.” Seis anos mais tarde, José Rodrigues da Silva tinha elevado sua escravaria para 16 cativos e recebia a designação de Senhor de Engenho. Com relação ao gado, ele comprou 600 bois em Curitiba, mas não lucrou nada, e 700 bestas em que ganhou 800\$000. No momento desse recenseamento ele não estava presente por se encontrar em viagem para a sua cidade natal.

Ventura José de Abreu residia na vila de Lorena. No final do século XVIII, ele trazia fazendas secas do Rio de Janeiro e negociava animais; nesta última atividade chegou a lucrar 200\$000 réis em 1799 (cf. MARCONDES, 1998, p. 282). O número de cabeças de gado possuídas por Ventura estava muito aquém do montante comercializado por ano com o Rio de Janeiro. Ele marcou 60 cabeças de gado e 40 de cavalos em 1802 e apenas 12 de vacuns e 5 de cavalares em 1817. De outra parte, Ventura comercializou, segundo as prestações de conta, 310 animais em 1803, 450 em 1804, 950 em 1809 e 480 em 1810. Como já observado nos casos descritos acima, os principais controladores do comércio de gado dessa época não criaram animais em idêntica proporção ao montante negociado. O acúmulo de recursos no negócio de bovinos permitiu, posteriormente, a mudança de atividade para a agricultura. Eles iniciaram a cafeicultura com cabedais bastante vultosos, o que diminuiu a importância do comércio de gado entre suas ocupações. Nesta última característica, Ventura também não foi exceção. A primeira produção de café anotada ocorreu em 1822, somando 300 arrobas. Pouco antes do seu falecimento, a colheita de café atingiu 2.300 arrobas.

A concentração do comércio de animais mostrou-se, entre esses anos de 1801 a 1811, muito elevada, com um índice de Gini de 0,786.²⁷ Este índice revelou-se superior ao calculado para a propriedade escrava de dez localidades de São Paulo e do Paraná, que se situavam entre 0,44 e 0,54 em 1804 (cf. LUNA & COSTA, 1983, p. 220). Como os escravos encontravam-se, na sua grande maioria, alocados nas atividades ligadas à produção, pode-se supor que neste último segmento haveria uma concentração menor do que na comercialização do gado.

Esta evidência pode ser corroborada com os dados levantados por Lucila Reis Brioschi (1991, pp. 277-293) para os criadores de gado em Franca (SP).²⁸ O Assentamento dos Gados originou-se, a partir da criação desta vila em 1824, da necessidade de registrar as marcas do gado dos fazendeiros anotando-se, adicionalmente, o número de cabeças. Entre 1825 e 1830, havia 625 proprietários que possuíam quase quarenta mil animais. A maioria mantinha menos de 50 animais. A concentração da distribuição do gado entre os fazendeiros atingiu um índice de Gini de 0,63. De outro

lado, de acordo com os dados levantados por Helen Osório (1999, p. 100) para o Rio Grande do Sul, nota-se um índice de Gini para a distribuição do rebanho vacum em 1784 de 0,716.²⁹ Destarte, a desigualdade do lado da criação e produção mostrou-se menor do que na esfera da comercialização.

IV — Considerações finais

A vital rota de abastecimento do gado apresentava, no início do século XIX, uma vertente importante no caminho da Piedade. Grandes tropas de animais eram conduzidas ao Rio de Janeiro por meio desta estrada. Antes mesmo da chegada da corte portuguesa, tal rota assumia um comércio destacado com a praça carioca. De fato, as demandas das áreas mineratórias, da lavoura da cana e do café e, em especial, do município do Rio de Janeiro formaram uma complexa rede interna de comércio e criação de animais, que envolvia um contingente populacional bastante expressivo ao longo das regiões Sul, Sudeste e, parcialmente, Nordeste. O caminho da Piedade constituía um elo expressivo desta rede interna.

O vulto atingido por este comércio, principalmente após a chegada da corte portuguesa, favorecia a participação de grandes comerciantes neste negócio, para os quais a atividade de criação assumia, quando ela ocorria, um caráter secundário. Alguns residentes no Vale do Paraíba mais afortunados sobressaíram-se nesta atividade, como, por exemplo, Brás de Oliveira Arruda, Manoel José de Melo e Ventura José de Abreu. As possibilidades de acumulação de capitais expressivos nesta atividade despertavam o interesse dos detentores de grandes cabedais. De outro lado, o empenho de recursos humanos e materiais destas pessoas incrementava os fluxos comercializados.

O rápido desenvolvimento da economia cafeeira modificaria, a partir da segunda década do século XIX, tal comércio na região do vale do Paraíba paulista ao deslocar a atenção dos grandes mercadores de gado para o ouro verde. Ao que tudo indica, a gestão do negócio com animais demandava grande atenção e viagens constantes que, com o passar dos anos, se mostravam cada vez mais onerosas para os indivíduos já relacionados. Por outro lado, a cafeicultura apresentava uma oportunidade de ganho sem o ônus

do envolvimento no comércio do gado.³⁰ Desta forma, abriu-se, nessa época, espaço para mercadores de outras regiões atuarem neste comércio, como, por exemplo, Antonio da Silva Prado.

Se as informações a respeito da estrutura da posse de cativos de largas áreas do Sudeste brasileiro, levantadas pela historiografia nas últimas décadas, não revelaram uma concentração tão forte como seria de se esperar e, de outro lado, evidenciaram um grande número de pessoas detendo um, dois, três até cinco cativos convivendo com a *plantation*, percebe-se um quadro distinto no relativo ao plano mercantil do comércio de abastecimento do gado.³¹ Neste âmbito, a desigualdade nas atividades mercantis mostrava-se muito superior à da produção. Por outro lado, o porte necessário para a realização do comércio de longa distância limitava o espaço para os detentores de pequenas posses. O controle da comercialização dos bens conduzia a uma diferenciação entre os próprios produtores. À medida que os maiores agricultores conseguissem atingir mais diretamente seus mercados ou mesmo não se utilizar de intermediários seria possível a eles alcançar um preço mais elevado para seus produtos.³² A acumulação de recursos dos comerciantes mostrar-se-ia mais expressiva do que a possibilitada pela faina agrícola. Esta estrutura do mercado colonial de abastecimento favorecia a apropriação de grande parte do excedente gerado por parte de uma reduzida elite mercantil. Desta forma, o potencial do mercado interno colonial manter-se-ia restrito, apesar dos expressivos montantes transacionados no comércio do gado.

Notas

* Agradeço o apoio recebido de Ângelo Carrara, Lélío Luiz de Oliveira, Maurício Martins Alves e Paulo Maduro Júnior.

¹ A população da cidade do Rio de Janeiro apresentou um aumento significativo nessa época. Em 1799, somou 43.376 habitantes e atingiu, em 1821, 112.695 pessoas (cf. MARCONDES, 1995, p. 255). A taxa geométrica anual média nesse período atingiu pouco mais de 4% ao ano.

² Ver PETRONE (1993), BACELLAR (1994) e LIMA (1982). Vivendo ao longo do caminho entre o Rio Grande de São Pedro e Sorocaba, o capitão-mor Antonio Correa Pinto, fundador da vila de Lages (SC), escreveu ao governador de São Paulo por volta de 1780: "(...) mandar levantar uma povoação no lugar mais conveniente para fazer testa às

missões espanholas e afugentar a imensidade de índios que habitam naquelas campanhas, para não infestarem a estrada geral por onde se transitam muitos milhares de cavalgadas e gados cada ano, vindas da campanha do sul para esta capitania e se extraem para as mais do Estado. [...] nunca foi povoada aquela campanha, que não rendendo coisa alguma à Real Fazenda, hoje se lamentam os dízimos, os quintos de todos os animais que produzem as fazendas daquele distrito, anovandosse [sic] cada besta dez tostões e 200 e 300 réis cada rês (...)" (*apud* COSTA, 1982, p. 100-101).

³ Helen Osório notou o grande crescimento das exportações do Rio Grande do Sul, especialmente de charque destinado ao comércio interno à colônia do que de couros mais direcionado para o mercado ultramarino entre 1790 e 1821. Nesse primeiro ano, o total exportado de charque atingiu cerca de 200 mil arrobas e, no último ano do período referido acima, somou pouco mais de 1,2 milhão (OSÓRIO, 2000, p. 173). A autora observou ainda as relações entre a economia do Rio Grande e as de exportação: "Se o charque era consumido por um grande número de capitanias, abastecendo a *plantation*, o trigo destinou-se essencialmente ao mercado do Rio de Janeiro, porto que também reexportava os couros à Europa. Em momentos de crise do comércio atlântico, verificou-se que as exportações rio-grandenses tiveram um melhor desempenho do que as do Rio de Janeiro ou mesmo as do Brasil em seu conjunto. Por destinarem-se ao mercado interno colonial, resistiam melhor às condições internacionais adversas, o que vem demonstrar, mais uma vez, a relativa autonomia e o dinamismo do mercado interno da América portuguesa" (OSÓRIO, 2000, p. 297).

⁴ O volume total de animais era de 26.539 em 1820, 23.610 em 1821 e 30.474 em 1822. (cf. PETRONE, 1973, p. 393-394). Em sua maioria, estes animais eram bestas (60,5%, 59,2% e 68,1%, respectivamente nesses anos). Herbert Klein notou, com base nos registros dos "impostos de barreira", a preponderância dos muare nas feiras de Sorocaba entre 1825 e 1880 (72,3%, cf. KLEIN, 1989, p. 356). Nesta época, o gado do sul parece ter-se direcionado mais para o comércio marítimo de couro, carne-seca, sebo e outros derivados. Para um análise mais completa do negócio em Sorocaba ver PETRONE (1976).

⁵ Neste artigo, não foi possível alcançar o comércio nacional de gado. Para as regiões de criação de gado não direcionadas ao Rio de Janeiro tão-somente relacionaram-se algumas referências importantes: Silva (1990), Mott (1985) e Falci (1995).

⁶ Se se comparar o valor pago neste posto com os registros mineiros da segunda metade do século XVIII apresentados por Cláudia M. das Graças Chaves (1999, p. 169) percebe-se uma diferença muito grande, pois se cobra, em Minas, 1\$500 réis por cabeça de gado vacum e 3\$000 réis por cavalo ou besta. Segundo Petrone (1976, p. 124), o "novo imposto" de Sorocaba, estabelecido em 1756 e em vigor até o início do século XIX, chegava a 200 réis por cavalo, 320 réis por muar e 100 réis por cabeça de gado vacum. Em 1824, Langsdorff informava que a alfândega de Paraíba (divisa entre RJ e MG) cobrava por mula ou cavalo 370 réis (Cf. SILVA, 1997, v. I, p. 368). Saint-Hilaire informava a respeito da cobrança de uma pataca (320 réis) por boi neste posto em 1819 (Cf. SAINT-HILAIRE, 1975, p. 31).

⁷ Em 1818, quando Antonio da Silva Prado arrematou os contratos dos impostos de São Paulo, ele chegou a negociar com Ventura José de Abreu os direitos de arrecadação do

novo imposto das vilas de Lorena e Areias. Na negociação, um dos argumentos utilizados pelo primeiro era de que Câmara não administrava bem: “(...) vou expor os meus sentimentos a servir-lhe tão-somente o contrato do novo imposto, dessa vila e Areias o presente ano, e o seguinte pela quantia de 1:000\$000 pode V. S. participar-me para mandar-lhe as competentes ordens, pois que tanto ou mais rendeu administrado pela Câmara, e bem sabe que nunca administram como um interessado, por que deixam de cobrar de muitas vendas quando as mesmas condições não excetuum quer de vilas, ou, estradas, e até fazem por menos de 6\$400 réis quando devo cobrar esta quantia quer tenham um dia, ou um ano (...) (Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo. Antonio da Silva Prado, 1º Copiador, p. 111v.).

⁸ A freguesia de Nossa Senhora da Piedade foi elevada à categoria de vila em 1788.

⁹ Esta documentação encontra-se depositada no Arquivo do Estado de São Paulo (AESP), ordens 335 e 336.

¹⁰ Quando era capitão, Ventura José de Abreu requereu, em 1817 e 1819, licença “visto que necessita ele conduzir a sua boiada para aquela cidade [Rio de Janeiro / RLM] a dispor nela.”

¹¹ Em 1814, o então Tenente Coronel Daniel Pedro Müller foi nomeado inspetor da estrada e com “uma guarda paga na freguesia do Bananal, guarnecida por um cabo e dois soldados da ligação desta cidade, para receber as guias do tesouro que acompanha os gados que passam, a fim de não haver extravios.” (AESP, Ordens 335 e 336).

¹² Segundo Petrone, a preocupação com o abastecimento do Rio de Janeiro conduziu também à isenção do imposto de Garapuava: “Como se responsabilizasse a Carta Régia de 1º de abril pela falta de carne no Rio de Janeiro, o imposto foi abolido por outra Carta Régia (15 de setembro de 1809).” (PETRONE, 1976, p. 143).

¹³ Poderia ser questionada se a identidade do proprietário das tropas era idêntica à da pessoa que recolhia a taxa. Pelo inferido das correspondências, esta semelhança parece-nos aceitável, como visto para os maiores comerciantes.

¹⁴ Licurgo Costa transcreveu um documento que informava o trânsito numa época anterior: “Relação dos animais que passaram pelo Registro de Curitiba vindos do Rio Grande de São Pedro do Sul de bestas, cavalos, éguas, gado e burros nos anos de 1769, 1770 e 1771. No ano de 1769 entraram do Rio Grande de São Pedro do Sul pelo Registro de Curitiba 5.617 cavalos, 1.909 mulas, 67 éguas, 2.047 reses e 3 burros. No ano de 1770 entraram na forma acima dita 5.174 cavalos, 2.140 bestas, 2.337 reses. No ano de 1771 entraram na forma sobre dita 5.404 cavalos, 3.074 bestas, 2.437 reses. Certidão José Bonifácio Ribas escrivão da fazenda real” (*apud* COSTA, 1982, p. 173). Em comparação com os dados do governador Castro e Mendonça, percebe-se um aumento do número de bestas e, em menor monta, de reses e, de outro lado, a redução do comércio de cavalos.

¹⁵ Embora os animais cavалares e muares predominem no fluxo comercial, os estoques de vacuns do Sul eram superiores aos dos demais. Horacio Gutiérrez calculou o rebanho existente nas fazendas de gado de Castro e Ponta Grossa (PR) em 1825. Das mais de 36 mil cabeças, 84% corresponderam ao gado vacum, 12,8% ao cavalар, 0,4% ao muar e

2,8% ao lanígero (cf. GALLARDO, 1996, p. 90). No Rio Grande do Sul, existia, segundo Corcino Medeiros dos Santos, um estoque de 882.332 cabeças em 1787 (cf. SANTOS, 1984, p. 82-85). De acordo com Dante de Laytano (1983), o gado *vacum* respondia, nesse ano, pela maior parcela com 639.164 animais, seguido pelos cavaleiros (186.470), bois mansos (12.455) e muars (9.371). Por outro lado, Helen Osório informa a existência de 460.856 animais *vacuns* em 1784 (1999, p. 100). Destarte, as principais exportações do Rio Grande de produtos derivados do gado *vacum* davam-se por via marítima.

¹⁶ Armênio Rangel, com base nos Mapas de Preços das listas nominativas de habitantes, apresenta os seguintes preços médios dos animais *vacuns* em 1798 para várias localidades: 4\$000 para Lorena, 3\$200 para Pindamonhagaba, 3\$000 para Taubaté, 2\$880 para São Paulo, 2\$500 para Paranaguá, 2\$400 para Curitiba e 2\$000 para Castro. Com relação aos muars, os valores eram muito superiores: 18\$000 para Atibaia, 14\$000 para Bragança e 12\$000 para Pindamonhangaba e São Paulo. Por fim, para os cavaleiros, o autor apresenta as seguintes quantias: 10\$000 em Pindamonhangaba e Atibaia, 8\$000 em Lorena, 7\$000 em Taubaté, 6\$500 em São Paulo, 6\$000 em Bragança, 5\$000 em Sorocaba e Itapetininga, 4\$000 em Itapeva, Curitiba e Castro. (RANGEL, 1990, p. 366). Os preços na região da futura província do Paraná são inferiores aos do Vale do Paraíba, justificando o fluxo entre as duas regiões. No Mapa Final de Preços de Lorena verifica-se um preço médio da cabeça de gado *vacum* de três mil réis, enquanto o cavalar atingia dez mil réis para o ano de 1799 (Cf. MARCONDES, 1992, p. 108). Os preços, em termos absolutos, oscilavam muito de um ano para o outro, mas a proporção entre eles mantinha-se mais ou menos semelhante. De outro lado, segundo Petrone, os preços para a década de 1820 de 6\$000 réis para o boi e de 14\$000 a 20\$000 réis para as bestas (cf. PETRONE, 1973, pp. 398-399). Assim, nota-se que o preço superior para os animais cavaleiros e muars era superior aos dos *vacuns*.

¹⁷ Saint-Hilaire, visitando Curitiba, informava: “Os negociantes vão buscar os bezerras nas fazendas, os quais em sua quase totalidade são vendidos no Rio de Janeiro. Alguns anos antes da minha viagem [1820] e quando ainda se levava o gado do Rio Grande do Sul para a capital (...)” (1978, p. 19)

¹⁸ Raimundo da Cunha Matos, em sua Corografia de Minas Gerais de 1837, afirmava que os lavradores mineiros não se preocupavam tanto com a criação de cavalos e muars em relação aos bovinos: “É mui grande a criação do gado *vacum* da província; a estatura dele não passa de mediana quando se confronta com a do gado das províncias do sul [...] O Rio de Janeiro consome a maior parte do gado nascido na província” (CUNHA MATOS, 1981, p. 306).

¹⁹ É bastante esclarecedora a passagem do livro *Viagem pelo Brasil (1817-1820)*, de Spix e Martius, a respeito deste caminho: “O comércio principal de São Paulo para Minas consiste em mulas, cavalos, sal, carne seca, ferragens e todos os demais produtos de fabricação, que costumam ser despachados da costa para o interior. (...) Minas despacha, sobretudo, tecidos de algodão grosseiro para a capitania de São Paulo” (SPIX & MARTIUS, 1981, vol. I, p. 123). Em outro trecho, adicionavam-se outros produtos na pauta de exportação de Minas: fumo e café (cf. *idem*, p. 71).

²⁰ A correspondência de Antonio da Silva Prado encontra-se disponível no Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo.

²¹ Os negócios com bestas também ocorrem, mas por intermédio da análise das correspondências não parece que os montantes sejam equivalentes e, em geral, com pessoas de São Paulo e Minas Gerais.

²² Petrone estimou lucros de 28,3% a 64,2% sobre o capital empatado no comércio do gado de Campos Gerais ao Rio de Janeiro durante a década da independência (cf. PETRONE, 1973, p. 404).

²³ Não foi considerado, nesta seção, o período de fevereiro de 1805 a dezembro de 1806 por falta da informação por negociante. De outro lado, os 1.747 animais de propriedade de Ventura José de Abreu e outros (não informados no documento) foram considerados como sendo apenas do primeiro.

²⁴ A existência de sociedade entre parentes e amigos parece usual. Em Taubaté, João Gomes de Araújo — de idade de 28 anos — foi anotado na lista de 1805 como negociante: “comprou em Curitiba a várias pessoas de sociedade em seu pai o sargento-mor Eusebio José de Araújo e o alferes José Antonio Nogueira 3 mil bois por 14:000\$000 réis, os quais se acham extraindo na cidade do Rio de Janeiro.” Este jovem negociante chegou a conduzir tropas pelo caminho da Piedade, somando 524 reses de 1803 a 1805, posteriormente não foi mais localizado.

²⁵ As listas nominativas de habitantes de Lorena, Taubaté e Guaratinguetá encontram-se depositadas no AESP. Brás chegou a comercializar, segundo este documento, quatro mil cabeças de gado em 1816. Posteriormente, esta atividade desaparece do rol de ocupações de sua família.

²⁶ Nas listas de Taubaté foi localizado um caso interessante. Em 1805, José Pereira Quadra — nascido em Curitiba — foi recenseado como negociante de gado e mantinha onze cativos, com o seguinte adendo: “nas boiadas compradas o ano passado em Curitiba que extraiu no Rio de Janeiro teve prejuízo grande.” Entretanto, apesar do prejuízo, ele “comprou este ano ao sargento-mor João Afonso em Itapetininga 300 bois que se acham por extrair.” Tal exemplo ajuda a demonstrar o risco da atividade de comércio de gado e a pequena acuidade destas cifras, especialmente as referentes à lucratividade. De outro lado, no ano de 1808, este negociante de boiadas encontrava-se em Curitiba e tinha levado consigo alguns de seus escravos: “falta seus escravos André, Domingos e Ignácio que os levou para vender na vila de Curitiba.” Por fim, ele perseverava nesta atividade, pois em 1815 tinha comprado em Curitiba 800 bois, mas os estava devendo e “não sabe o que ganhará.”

²⁷ Se se desconsiderar as 1.747 reses de Ventura, o índice de Gini será de 0,781.

²⁸ Esta região sobressaía-se na criação de gado em São Paulo. Os comerciantes de São João del Rei realizavam freqüentemente compras de animais nesta área, especialmente dos pequenos fazendeiros. Segundo Saint-Hilaire: “Os fazendeiros aproveitavam-se das excelentes pastagens que o lugar oferece, dedicando-se à criação de ovelhas e de numeroso gado, não negligenciando também a de porcos. Os mais ricos enviam as suas crias, por

sua conta própria, à capital do Brasil, e os negociantes da Comarca de São João del Rei vão comprar nas próprias fazendas o gado dos criadores menos prósperos” (SAINT-HILAIRE, 1976, p. 92).

²⁹ O cálculo do Gini efetuado acima foi realizado a partir dos informes do número de pessoas presentes em diversas faixas de tamanho dos rebanhos (1 a 100, 101 a 500, 501 a 1.000, 1.001 a 2.000 e mais de 2.000 cabeças) e o número médio de animais em cada faixa. Destarte, o valor calculado desta forma mostra-se mais aproximativo do que os demais.

³⁰ Como visto na correspondência de Antonio da Silva Prado, Ventura José de Abreu e Manoel José de Melo tornaram-se, além de senhores de engenho e cafeicultores, no final da segunda década do século XIX, rentistas dos seus campos, arrendando seus pastos para o gado de terceiros.

³¹ Para uma análise mais sistemática da produção historiográfica sobre estrutura da posse de cativos, ver MOTTA (1999).

³² Um outro caso de favorecimento dos grandes detentores de recursos em relação aos demais na comercialização de bens pode ser observado na economia cafeeira do vale do Paraíba paulista no início do século XIX. Os pequenos cafeicultores não conseguiam alcançar diretamente a praça carioca e, por isso, se sujeitavam a intermediários (ver MARCONDES & MOTTA, 1999).

Referências bibliográficas

- BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. *Família e sociedade em uma economia de abastecimento interno* (Sorocaba, século XVIII e XIX). Tese (Doutorado em História) — FFLCH-USP, 1994.
- BRIOSCHI, Lucila Reis *et alii*. *Entrantes no sertão do Rio Pardo: o povoamento da freguesia de Batatais século XVIII e XIX*. São Paulo: CERU, 1991.
- CARRARA, Ângelo Alves. *Agricultura e pecuária na capitania de Minas Gerais (1674-1807)*. Tese (Doutorado em História) — IFCS/UFRJ, 1997
- CHAVES, Cláudia Maria das Graças. *Perfeitos negociantes: mercadores das minas setecentistas*. São Paulo: Annablume, 1999.
- COELHO, Lucinda Coutinho de Mello. *Ensaio socioeconômico de áreas valeparaibanas*. Rio de Janeiro: Asa Artes Gráficas, 1984.
- COSTA, Licurgo. *O continente das Lages: sua história e influência no sertão da terra firme*. Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, 1982.
- CUNHA MATOS, Raimundo José da. *Coreografia histórica da Província de Minas Gerais (1837)*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1981.

- FALCI, Miridan Britto Knox. *Escravos do sertão: demografia, trabalho e relações sociais*. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1995.
- GALLARDO, Dario Horacio Gutiérrez. *Terras e gado no Paraná tradicional*. Tese (Doutorado em História) — FFLCH-USP, 1996.
- KLEIN, Herbert S. A oferta de muares no Brasil Central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880. *Estudos Econômicos*. São Paulo, v. 19, n. 2, pp. 347-372, mai./ago. 1989.
- LAYTANO, Dante de. *Origem da propriedade privada no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1983.
- LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da corte na formação política do Brasil: 1808-1842*. São Paulo: Símbolo, 1979.
- LIMA, Enezila de. *A vila de Curitiba: 1765-1820: estudo da dinâmica econômica-social de uma comunidade*. Tese (Doutorado em História) — FFLCH-USP, 1982.
- LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil: tomadas durante uma estada de dez anos nesse país, de 1808 a 1818*. 2ª edição. São Paulo: Livraria Martins, 1951.
- LUNA, Francisco Vidal & COSTA, Iraci del Nero da. Posse de escravos em São Paulo no início do século XIX. *Estudos Econômicos*. São Paulo, v. 13, n. 1, pp. 211-221, jan./abr. 1983.
- MARCONDES, Renato Leite. *Desenvolvimento da produção e comportamento dos preços na constituição da economia cafeeira lorenense*. Monografia (Graduação em Economia) — FEA/USP, 1992.
- MARCONDES, Renato Leite. O evolver demográfico e econômico nos espaços fluminenses (1780-1840). *Estudos Econômicos*. São Paulo, v. 25, n. 2, pp. 235-270, mai./ago. 1995.
- MARCONDES, Renato Leite. *A arte de acumular na economia cafeeira: Vale do Paraíba, século XIX*. Lorena: Editora Stiliano, 1998.
- MARCONDES, Renato Leite & MOTTA, José Flávio. Preços e comercialização do café no vale do Paraíba paulista: Bananal em inícios do século XIX. *Revista Brasileira de Economia*, Rio de Janeiro, v. 53, n. 2, pp. 183-209, abr./jun. 1999.
- MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1978.

- MOTT, Luiz Roberto de Barros. *Piauí colonial: população, economia e sociedade*. Teresina: Projeto Petrônio Portella/Fundação Cultural do Estado do Piauí, 1985.
- MOTTA, José Flávio. The historical demography of Brazil at the V centenary of its discovery. *Ciência e Cultura: Journal of the Brazilian Association for the Advancement of Science*. São Paulo, v. 51, n. 5/6, pp. 446-456, set./dec. 1999.
- NOZOE, Nelson & MOTTA, José Flávio. Os produtores eventuais de café: nota sobre os primórdios da cafeicultura paulista (Bananal, 1799-1829). *Locus: Revista de História*. Juiz de Fora, v. 5, n. 1, pp. 51-84, 1999.
- OSÓRIO, Helen. *Estancieiros, lavradores e comerciantes na constituição da extremadura portuguesa na América: Rio Grande de São Pedro, 1737-1822*. Tese (Doutorado em História) — ICHF/UFF, 1999.
- PAIVA, Clotilde Andrade. *População e economia nas Minas Gerais do século XIX*. Tese (Doutorado em História Social) — FFLCH/USP, 1996.
- PETRONE, Maria Theresa Schorer. O afluxo de gado a Sorocaba e a importância econômica do caminho do sul na década da independência. *Revista de História*. São Paulo, v. XLVI, n. 94, ano XXIV, pp. 383-406, abr./jun. 1973.
- PETRONE, Maria Theresa Schorer. *O Barão de Iguape*. São Paulo: Nacional. Brasília: INL, 1976.
- PETRONE, Maria Theresa Schorer. As áreas de criação de gado. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (ed.). *História geral da civilização brasileira*. 7ª edição. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1993, tomo I, 2º volume, pp. 218-227.
- PIZARRO E ARAUJO, José de Souza Azevedo. *Memórias históricas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1948, 8 v.
- PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. São Paulo: Brasiliense/Clube Folha, 2000.
- RANGEL, Armênio de Souza. *Escravidão e riqueza: formação da economia cafeeira no município de Taubaté (1765-1835)*. Tese (Doutorado em Economia) — FEA/USP, 1990.
- REIS, Paulo Pereira dos. *O caminho novo da Piedade no nordeste da capitania de São Paulo: apontamentos para o estudo do 'caminho novo da freguesia de Nossa Senhora da Piedade à fazenda Santa Cruz dos padres jesuítas' (1725-1822)*. São Paulo: Conselho Estadual da Cultura, 1971.

- SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem às nascentes do rio São Francisco*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1975.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1975b.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem à província de São Paulo*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1976.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem a Curitiba e província de Santa Catarina*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1978.
- SILVA, Danuzio Gil Bernardino da (org.). *Os diários de Langsdorff*. Campinas/Rio de Janeiro: Associação Internacional de Estudos Langsdorff/Fiocruz, 1997, 3 v.
- SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. *A morfologia da escassez: crise de subsistência e política econômica no Brasil colônia* (Salvador — Rio de Janeiro, 1680-1790). Tese (Doutorado em História) — ICHF/UFF, 1990.
- SANTOS, Corcino Medeiros. *Economia e sociedade no Rio Grande do Sul: século XVIII*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1984.
- SPIX, Johann Baptiste von & MARTIUS, Carl Friedrich Phillip von. *Viagem pelo Brasil. 1817-1820*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/EDUSP, 1981, 3 v.
- WEECH, J. Friedrich von. *A agricultura e o comércio do Brasil no sistema colonial*. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

Resumo

Neste artigo procura-se analisar o comércio de abastecimento interno no início do século XIX. O segmento estudado é o mercado de gado para o Rio de Janeiro, com base nos registros de cobrança de uma taxa sobre os animais no caminho entre São Paulo e o Rio de Janeiro. O desenvolvimento do núcleo urbano carioca, principalmente a partir da chegada da corte portuguesa, demandava expressivos fluxos de mercadorias através desta rota. Entretanto, mesmo antes da vinda da corte tal abastecimento ocorria em montantes consideráveis. Por fim, nota-se que o controle do comércio de animais encontrava-se concentrado nas mãos de poucos mercadores.

Abstract

The purpose of this paper is to analyze the colonial internal trade at the beginning of the nineteenth century. The market segment focused in the study is the cattle trade to

Rio de Janeiro, based on a tax charged for the animals on the way from São Paulo to Rio de Janeiro. The growth of the city of Rio de Janeiro, mainly after the arrival of the Royal Court from Portugal, required a significant increase in the flow of goods on that route. However, even before the Court's arrival the market was already very expressive. Finally, the study also shows that cattle trading was a business in the hands of a merchant elite.