

AÇÃO MERCANTIL NUMA ÁREA DE MINERAÇÃO (*).

JOSÉ ROBERTO DO AMARAL LAPA

da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Marília (SP).

HISTÓRICO

A partir de 1742 é estabelecido um sistema de comunicações fluviais ligando Mato Grosso ao Pará, ou mais precisamente Belém, capital do Pará a Vila Bela, capital de Mato Grosso, através dos rios Amazonas, Madeira e Guaporé.

Interesses de ordem estratégica, política e econômica — todos oficiais — bem como interesses da iniciativa privada, de objetivos nitidamente comerciais, se conjugaram na exploração desse sistema de navegação, responsável em parte pelo abastecimento da população ilhada no centro do continente e pelo escoamento da produção aurífera pelo porto de Belém do Pará.

A navegação é feita através de comboios (monções) anuais formados por dezenas de embarcações que condicionam as viagens às épocas de ventos e cheias favoráveis.

A época de que tratamos aqui é a segunda metade do século XVIII.

*

(*) — Comunicação apresentada na 4ª Sessão de Estudos, no dia 7 de julho de 1972. Ela é parte de um trabalho maior sobre as relações de Mato Grosso com o Norte da colônia e com o exterior (América Espanhola, Europa(África e Oriente), a ser publicado no próximo número da *Revista Portuguesa de História* (Universidade de Coimbra). (Nota da Redação).

NATUREZA E PROCEDÊNCIA DAS CARGAS.

Para abastecimento da área das minas prevalecem as cargas de manufaturas importadas de Europa, Oriente e África. Essas cargas têm natureza vária como tecidos, utilidades domésticas, drogas e perfumaria, escravos, bebidas, gêneros alimentícios, medicamentos, munições, material bélico etc.

Também se fazia, de maneira complementar, um comércio interno entre ambas as áreas — Pará e Mato Grosso.

As cargas de torna-viagem, na direção Mato Grosso-Pará — eram determinadas por esse comércio interno mais a produção aurífera.

*

ATUAÇÃO DOS MERCADORES.

Durante o tempo de existência da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão procurou esta ter uma influência incisiva, senão um controle completo sobre o comércio com Mato Grosso, o que entretanto não se fez de maneira tranquila devido aos desentendimentos e resistências oferecidos pelos mercadores-comboieiros.

Um negociante podia, com determinado número de barcos, transportar de 3 a 4.000 cruzados dos chamados “Gêneros grossos”, isto é, ferro, sal, objetos de vidro, lonça, barro, porcelana etc., o que ainda comportava mais um 12.000 cruzados, representados por 3 ou 40 fardos de mercadorias diversas, tendo portanto 16.000 cruzados de despesas só com a aquisição de fazendas que iria vender. Caso levasse na sua carga o escravo-mercadoria, utilizando-o ou não como remeiro, então suas despesas de viagem seriam acrescidas ainda pelas provisões de boca, munições e pouco mais do que isso, o que aliás, ocorreria também com os escravos de serviço, pertencentes ao comboieiro.

Esses dados nos mostram o vulto do capital que se empregava em cada comboio. Tomando-se em consideração as medidas pombalinas para limitar o lucro dos mercadores ao máximo de 12%, cujo cumprimento estava naturalmente condicionado à eficiência da ação fiscal, temos na melhor das hipóteses, um lucro de 1.920 cruzados, ou sejam 768\$000 réis, para cada viagem, quantia incomparavelmente superior à dos maiores ganhos que se podia obter em outra atividade, pelo menos na capitania de Mato Grosso, na mesma época, isto é, de decadência das minas, desde que um senhor de engenho, por exemplo,

que era a categoria que presumivelmente então maiores lucros obtinha, conseguia produzir, no máximo, por volta de 70\$000 réis de renda anual.

Assim, acreditamos que só pudessem lançar-se na aventura daquele comércio homens de grande cabedal e que desfrutassem de largo crédito. Para diminuir os riscos e aumentar o lucro importava bastante o número de barcos e sua tripulação, o que nos leva a considerar ser bem menos provável a incorporação nos comboios de mercadores que dispusessem apenas de um barco e sua respectiva tripulação, o que não impediu naturalmente as incorporações individuais ditadas por outros interesses.

Aqui se exige portanto considerar ainda a necessidade de profissionalização que se impunha aos mercadores como uma constante, pois a mobilização de capital, que poderíamos chamar “de giro”, bem como de recursos diversos, era acrescida ainda pelo conhecimento que deviam ter da textura comercial, e pela grande capacidade — em termos de pessoa e material — para vencer todas as dificuldades da longa travessia fluvial que em viagens normais não levava menos de seis meses. São motivos suficientes para afastar o mercador improvisado, de pouco capital, forasteiro e arrivista.

Esses mercadores formam um grupo reivindicante, lembrando em suas petições que tinham sido eles que, arrostando toda a sorte de perigos e riscos, abasteciam há anos aquela capitania, com fazendas, víveres, ferramentas e escravos, vendendo e fiando, contribuindo enfim para ativar a vida da capitania.

Depreende-se que eram elementos profundamente identificados com a capitania, embora nem sempre estivessem nela radicados. Pela possibilidade de capitalização que tinham em relação às demais fontes de renda oferecidas na área, alguns deviam alinhar-se entre as pessoas mais bem abonadas, particularmente de Mato Grosso. É lícito acreditar-se ainda na sua associação visando interesses comuns para aquela navegação, racionalizando os serviços que prestavam, para o que mobilizavam capitais e outros recursos. São propriamente empresas mercantis estruturadas, mas associações efêmeras que duravam ao longo das viagens e de seus negócios.

As relações comerciais que o sistema monçoeiro de comunicações envolveu, apresentam configurações típicas dos estágios anteriores ao capitalismo industrial, verificando-se o domínio dos seus negociantes sobre os lavradores, apesar das reações destes que não conseguem livrar-se dos compromissos contraídos por força da sua própria subsistência.

A posse do capital financeiro e, no caso, o que também é essencial em termos econômicos, os maiores lucros, como pode ser verificado, estão com os comerciantes que assim conseguem ter certo controle sobre o mercado agrícola ao ponto de se estabelecerem no local, para vender manufaturas ao lado dos gêneros alimentícios de subsistência, numa intromissão que justamente será apontada como indevida pelos lavradores.

Vale ressaltar que essa força econômica dos comboieiros vem menos do controle da circulação dos produtos agrícolas que eles praticamente não realizavam, pois no caso da produção de gêneros alimentícios é tipicamente de subsistência pelas limitações e isolamento do mercado local, do que da importância que tem a colocação de manufaturas como ferramentas e implementos agrícolas, sal e pólvora, ferro e utilidades domésticas, essenciais à comunidade. Ao lado dessa importância que atinge tal tipo de abastecimento detido pelos comerciantes, estão os seus lucros canalizados justamente dos lavradores e mineradores, o que implica em reconhecer o papel que representavam ou podiam representar na redistribuição da renda da capitania, particularmente nos casos em que se estabeleciam no local, no desempenho de atividades, inclusive não ligadas ao comércio.

O fato dos comerciantes, desdobrarem sua atividade na lavoura, estabelecendo-se para a colocação das suas manufaturas, como de produtos agrícolas, pode ter três explicações: 1. — a economia local se apresentava em expansão naquele momento, justificando pela estrutura de demanda do mercado que se aumentasse o número de negociantes estabelecidos e lavradores; essa hipótese aponta os momentos de crescimento da mineração, pois caso contrário não se encontraria fundamento por esse comportamento dos mercadores que passaram assim a concorrer com os interesses dos seus clientes, isto é, os lavradores; 2. — ainda na suposição dessa ocorrência em épocas favoráveis à extração do ouro, o comboieiro sofrendo limitações para os seus interesses específicos de intermediário, alarga então o campo de suas atividades, concorrendo com os lavradores, mas assegurando a sua subsistência, sem perder sua outra grande clientela, isto é, os mineradores; 3. — a aquisição ou simples obtenção de terras, com o seu consequente cultivo, podia significar um interesse em conquistar prestígio social.

Pelas suas próprias funções de intermediário, que mantinha inclusive contactos fora da capitania, o comboieiro lograva uma visão mais completa da conjuntura, o que lhe permitia alargar ou diminuir o campo de suas atividades, conforme as perspectivas que os negociantes ofereciam.

De sorte que se verificava um conflito de interesses, motivado de um lado pelos comerciantes que jogando a culpa na Companhia do Comércio puxavam nos preços dos artigos importados, além de estender a sua atividade para o comércio estabelecido e para a agricultura local, enquanto de outro lado os lavradores que naturalmente se haviam estabelecido em épocas mais antigas do povoamento da capitania levantavam-se reclamando um privilégio que lhes reservando o trato agrícola e a colocação dos seus produtos junto ao mercado, permitia-lhes um contrôlo de largo alcance, tornando menos desfavorável a ação dos negociantes.

A extinção da Companhia, num momento que já não é o de expansão das minas, levou na verdade o comércio entre o Pará e Mato Grosso a decair, o crédito que ela oferecia aos comerciantes desapareceu, desinteressando a muitos comboieiros, que se retiraram para o Rio de Janeiro.

Em 1769, Mato Grosso devia ao Pará 55:835\$715 réis; em 1770 essa dívida subia a 280:000\$000 réis, em grande parte proveniente dos negócios monçoeiros, o que nos mostra o vulto dessas transações.

Passou-se, então, a fazer o comércio em boa parte por terra, dirigido mais para os portos da Bahia e Rio de Janeiro. Este roteiro possibilitou lucros bastante altos aos que o exploraram, levando inclusive muitos, ainda que sem o capital suficiente, a se aventurarem nessas longas viagens, para o que entretanto eram constrangido a levantar emprêsimos, principalmente em Vila Bela, e, portanto, de mineradores, a juros altos de 10, 15, 20 e até 100%, para aquisição das mercadorias. Essa situação encareceu bastante as manufaturas que traziam do litoral para colocar na área de mineração, vendendo-a por 40, 50 ou 100% a mais do que o seu valor real. O encarecimento dos transportes atingindo gêneros de largo consumo provocou uma reação em cadeia, com a subida geral do custo de vida. Os mineradores, por sua vez, num comportamento de autodefesa econômica, subiram o preço do ouro, de maneira que ele dobrou, ocasionando naturalmente violento desequilíbrio no mercado local, que atingiu as camadas menos favorecidas da população, cuja atividade econômica não se ligava ao ouro. É possível que uma análise conjuntural revele fatores outros externos que determinariam tão violenta e rápida ascensão do preço daquele metal, entretanto, a condição especulativa local mesmo nesse caso, não ficaria anulada, pois a manobra altista de dimensões e repercussão limitadas dos mineradores comportar-se-ia como uma exceção dentro da conjuntura, caso este fosse desfavorável ao ouro ou tivesse estabilizado sua cotação de preços.

A manobra dos mineradores é compreensível em termos de economia regional ou zonal, como uma reação tendente a conseguir aumento do seu poder aquisitivo, o que entretanto contraria o princípio de que as quedas conjunturais no poder aquisitivo dos metais geram, em consequência, uma alta nos níveis dos preços das manufaturas.