

ROTA MENOR
O MOVIMENTO DA ECONOMIA MERCANTIL DE
SUBSISTÊNCIA NO CENTRO-SUL DO BRASIL
1808-1831

Alcir Lenharo (*)

(*) Do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

ABSTRACT

Contrasting with the assumption of traditional historiography, the subsistence economy of Minas Gerais — particularly in the South — presented mercantile features apparent in the regional traffic of primary staple commodities and mainly in the supplying of the Rio de Janeiro market.

After 1808, with the establishment of the Portuguese Court in Rio de Janeiro, the local market began to increase its own consumption capacity, draining the surplus from the producing areas. New roads linked the Southern Region of Minas with the town of Rio de Janeiro, thus providing an outlet for surplus production.

The increasing merchandise flow led to the formation of an economy based on coffee production in the Paraíba Valley region. Moreover, the movement of “tropeiros” (cattledealers) and tradesmen contributed directly to the establishment of the coffee economy in this area. Landowners and “tropeiros” settled in the region and invested in coffee production. Together with tradesmen and court bureaucrats, who also became investors, they comprised the emerging class of coffee-owners.

ABSTRACT

Contrasting with the assumptions of traditional historiography, the subsistence economy of Minas Gerais -- particularly in the South -- presented important features apart from the regional factor of primary staple commodities and mainly in the supply of the Rio de Janeiro market.

After 1800, with the establishment of the Portuguese Court in Rio de Janeiro, the local market began to function in new ways, especially draining the surplus from the producing areas. New roads linked the Southern Region of Minas with the town of Rio de Janeiro, thus providing an outlet for surplus production.

The increasing merchandise flow led to the formation of an economy based on coffee production in the Paraíba Valley region. Moreover, the movement of "proprietors" (landowners) and merchants contributed directly to the establishment of the coffee economy in this area. Landowners and "proprietors" settled in the region and invested in coffee production. Together with rich and poor merchants who also became investors, they composed the emerging class of coffee-owners.

ROTA MENOR
O MOVIMENTO DA ECONOMIA MERCANTIL DE
SUBSISTÊNCIA NO CENTRO-SUL DO BRASIL
1808-1831(1)

Alcir Lenharo

1. Pretende-se com este artigo discorrer sobre o comércio de abastecimento do Rio de Janeiro, no período que vai de 1808 a 1831, descrever suas rotas e considerar a importância do seu tráfico de mercadorias.

Visa-se, sobretudo, a caracterizar o universo da produção mercantil de subsistência, demonstrar as formas organizacionais do fluxo de mercadorias em meio a uma economia estruturalmente voltada para o mercado externo.

Através dos vínculos entre as áreas produtoras e o mercado consumidor, pretende-se demonstrar a formação de um processo de integração regional, formalizado nos movimentos demográficos, na criação de novos núcleos de produção de subsistência e de gêneros de primeira necessidade, à beira de estradas. Acompanhando o amplo movimento dessas transformações detonadas pelo fluxo mercantil de gêneros, será também descrita a formação de um novo sistema de comunicações através da abertura de novas estradas ou recuperação de vias mais antigas.

Desta forma, objetiva-se demonstrar o modo original como se modela o Centro-Sul do país, estruturado economicamente na irradiação da produção mercantil de subsistência. E através do estudo desta forma de produção — geralmente preterida pela atenção da historiografia —, sublinhar o elo econômico que se estabeleceu entre a decadência da mineração e a projeção da economia cafeeira.

O ponto de partida deste estudo nasceu de uma sugestão que emitiu Maria Odila da Silva Dias (1972). Para a Autora, o comércio de abastecimento da Corte e conseqüente integração do Centro-Sul

(1) Trabalho apresentado na 28.^a Reunião da SBPC — Brasília, 1976: resultados parciais de uma pesquisa mais ampla, subvencionada pela FAPESP.

constituíram-se num pré-requisito para as mudanças políticas do período, garantindo a manutenção da unidade territorial da ex-Colônia e a formação das bases do Estado nacional.

Mas não se objetiva, nesta oportunidade, trilhar a análise das funções políticas desempenhadas pelos setores sociais ligados ao abastecimento do Rio de Janeiro. É conveniente, no entanto, assinalar o relacionamento especial que se estabeleceu, após a vinda da Corte, entre a Capital e as áreas abastecedoras. Quanto mais se solidificava o mercado da Corte, mais intensos tornavam-se os vínculos de integração do Centro-Sul. E desta forma, mais evidente a projeção política dos setores interioranos associados ao abastecimento da Corte no processo de construção da Independência e da formação do Estado.

Torna-se necessário, para os limites deste estudo, especificar o alcance regional destas investigações. Não se tratará aqui do abastecimento em geral. O comércio de cabotagem, parte expressiva do abastecimento da Corte, não será enfocado. Estuda-se, pois, o fluxo de mercadorias procedente do interior para captar os níveis de integração do Centro-Sul, privilegiando-se, em especial, o Sul de Minas.

Primeiro, porque era este o núcleo mais efetivo da produção agropecuária de toda a região. Segundo, porque era parte integrante da economia da mineração e também porque se relacionou com a expansão cafeeira ocorrida no Vale do Paraíba, entre o Sul mineiro e a Corte.

Decorre daí, portanto, 1808 e 1831 serem os marcos cronológicos deste estudo. A partir de 1830, o café começa a despontar crescentemente nas tabelas de exportação. Nesta etapa, a problemática do abastecimento adquire outros contornos devidos à concentração da produção cafeeira, agravando, portanto, as condições gerais do abastecimento do mercado carioca, em vista da redução da produção dos gêneros de primeira necessidade.

1808 é o ponto de partida. Com a instalação da Corte ampliam-se as possibilidades do mercado carioca. Não bastassem as dificuldades que se avolumaram com a instalação da comitiva real, desequilibrando o acanhado mercado carioca, o governo português viu-se na contingência de atender às necessidades carentes de gêneros de primeira necessidade (cf. Pereira da Silva, 1864: 20).

As transformações do mercado do Rio de Janeiro foram suficientes para imprimir novo ritmo na produção, ampliando as possibilidades do comércio regional, organizado através do sistema de tropas.

2. Faz-se necessário, no entanto, distender o marco inicial escolhido para se captar adequadamente a evolução da economia especializada no mercado interno.

Ocorre ter ela sofrido alterações profundas que antecederam 1808 e que se circunscreveram em um quadro mais geral, o da crise da mineração. As áreas produtoras mais significativas de Minas reordenaram-se no compasso das transformações geradas pela crise. As rotas de veiculação de gêneros de subsistência voltaram-se para o Rio de Janeiro, indo ao encontro da dilatação do mercado e do aumento da demanda, confirmados com os acontecimentos pós a vinda da Corte.

Torna-se necessário, portanto, entender como se faz este processo e salientar o modo como a economia mercantil de subsistência cobre o período que vai da crise da mineração à gestação da economia cafeeira, vazio e desconexo, na visão tradicional da historiografia.

Tradicionalmente, a economia de subsistência tem sido estudada enquanto associada à economia de exportação e complementar a ela. Têm sido salientados também graus maiores ou menores de oposição entre ambas. Comparada à rentabilidade da economia de exportação, ela tem sido caracterizada por baixa produtividade e baixos níveis de produção de riquezas. A explicação é sempre encontrada na natureza fechada e auto-suficiente de sua organização econômica, enquanto a economia de exportação, aberta ao mercado externo, nele se complementa, produz lucros e condições de importação. Ao contrário, a produção de subsistência já seria decorrente da própria carência de mercado (interno), travado pelo trabalho escravo e pelo caráter dependente de toda produção, estruturalmente voltada para complementar o Mercado Europeu.

Mas no caso da produção do Sul de Minas, há que se dimensionar a especificidade de sua organização. O que não pode ser negligenciado é que a produção de subsistência desta região buscou canais internos de escoamento, complicando a idéia de que o mercado interno se fechasse, não permitindo um fluxo considerável de mercadorias.

O que se sustenta aqui é que Minas, até então centro drenador de gêneros de abastecimento, caminhou para o auto-suprimento e não se conteve nele. E com a vinda da Corte e o fim das limitações coloniais, os meios de transporte se ampliaram, privilegiando as áreas mais organizadas da produção de subsistência e mais próximas do mercado do Rio de Janeiro, como o Sul de Minas, beneficiadas com a nova conjuntura.

A produção agropecuária do Sul de Minas não pode, pois, ser tomada simplesmente como uma economia subsidiária à economia de exportação; ao contrário, ela se volta primordialmente para o abastecimento urbano, devendo, deste modo, ser caracterizada como uma economia específica de mercado interno.

Em perspectiva próxima, Caio Prado Jr. caracteriza a economia agropecuária do Sul mineiro como diferenciada dos núcleos de produção próximos das cidades, baseados na pequena propriedade, ou da produção integrada nas grandes propriedades de exportação, servindo tão somente ao autoconsumo. Trata-se de lavouras especializadas, dedicadas unicamente à produção de gêneros alimentícios ou de propriedades dedicadas extensivamente à criação de gado vacum, suíno e à criação de seus derivados: queijos e toucinhos.

Este tipo de núcleo produtivo para abastecimento, amparado na exploração do trabalho escravo “adquire um nível bem mais elevado que o das demais regiões similares da Colônia”, assegura o Autor (Prado Jr., 1970: 162).

Estudando a produção de subsistência no contexto da mineração, Paul Singer percebeu a negligência dos historiadores que se esqueceram de ressaltar as devidas funções desempenhadas por ela. “Esta distorção — afirma o Autor — na análise dos fatos históricos permeia toda a historiografia brasileira e se explica pelo menosprezo com que eram encaradas as atividades de subsistência pelos contemporâneos, cujos depoimentos chegaram até nós” (Singer, 1974: 204).

Assinala o Autor como a produção de subsistência era importante em termos do número de pessoas que dela se ocupava e pela “base material que sua produção oferecia às atividades do próprio setor do mercado externo”. Baseando-se em dados conjeturais, estima que o setor de abastecimento das Gerais absorvia 4/5 de sua população ativa, fosse na produção ou comercialização (comércio de tropas), ou mesmo no artesanato, bastante difundido nas áreas mineradoras (pág. 204).

Nesse sentido, é relevante a contribuição de Mafalda Zemella (1951). Trabalhando a literatura documental contemporânea à mineração, a Autora percebeu os dois níveis da produção (mineração e subsistência) como necessários e complementares, ressaltando, com a crise da primeira, o reforço que o setor de subsistência recebeu no final do século XVIII.

Muitos mineradores passaram a conjugar a exploração do ouro com a economia de subsistência (Zemella, 1951: 241). Também foram ampliadas as produções de açúcar, aguardente e pecuária, visando, sem dúvida, a reduzir os custos do próprio abastecimento e ao reaproveitamento da capacidade ociosa da mão-de-obra escrava. Áreas tradicionalmente mineradoras enveredaram pela agropecuária. Núcleos de produção para exportação instalaram-se em diferentes regiões. O algodão penetrou em Minas Novas e o tabaco ampliou a produção no Sul de Minas. Enquanto a agropecuária reduzia os custos internamente e buscava exportar o excedente, o algodão e o tabaco, além da serventia interna, trilhavam, especificamente, os rumos da exportação.

Na historiografia tradicional, no entanto, a economia de subsistência fica relegada a um plano de marasmo, apenas subentendida como uma falta de alternativas para a produção de mercado externo.

Em Simonsen (1969), por exemplo, nota-se uma ênfase nos cortes mineração/lavoura cafeeira. Partindo da premissa de que a mineração havia trazido “progresso” para o sertão, com a sua decadência, o país teria que esperar por uns 50 anos para retomar o “progresso”, que somente retornaria com o café (págs. 192-194). A pecuária, atividade mais expressiva da produção de subsistência em Minas, não é vista por ele como fator que gerasse riquezas. O Rio de Janeiro era apenas “quase que um oásis no deserto empobrecido do Centro-Sul brasileiro” (pág. 294).

Por detrás deste tipo de observação parece existir o critério de que somente a economia de exportação produz riquezas. Apoiando-se nas tabelas de exportação do período, Simonsen demora-se em verificar a posição oscilante do porto do Rio de Janeiro, que, com a mineração no auge, exportava mais do que os portos do Norte; inversamente, na crise da mineração, as posições se alternam. Fica explícito no esquema explicativo do Autor a concepção de que somente à custa da produção extensiva para exportação montada sobre a exploração do trabalho escravo, o país poderia obter “lucros consideráveis na exportação dos chamados produtos coloniais” (pág. 294).

Mesmo na obra de Celso Furtado fica imprecisa a caracterização da economia de subsistência, como seu alinhamento entre os cortes mineração/economia cafeeira⁽²⁾.

Fundamentando-se em cálculos conjeturais do fluxo de renda, Furtado assinala como as etapas — diminuição da produção, descapitalização, desintegração da produção — incidem numa involução econômica que somente estancará na produção de subsistência de baixíssima produtividade. Reforçam estas observações o esvaziamento das cidades, o rareamento das comunicações e o isolamento das populações em pequenos grupos.

Mas para explicar a gestação da economia cafeeira, o Autor não titubeia em reconhecer que o Sul de Minas, antes ligado à produção de gêneros para o abastecimento das zonas de mineração, voltara-se para o abastecimento da cidade do Rio de Janeiro, transformada no principal mercado de consumo do país e, portanto, era fonte geradora de excedente que estava sendo transferido para as áreas produtoras de café. Este comércio deu “origem à formação de um grupo de empresários comerciais locais” que se ocuparam também da produção do café “vindo a constituir a vanguarda da expansão cafeeira” (Furtado, 1970: 114-115).

(2) Cf. Furtado (1970), no capítulo “Regressão econômica e expansão da área de subsistência”.

Isto posto, é possível problematizar o primeiro núcleo explicativo utilizado pelo Autor. Se ele se mantém, como explicar o desempenho especial da economia do Sul de Minas que era uma região integrada na mineração e que sofrera com ela todo o peso da crise? E, no entanto, esta região, produtora de gêneros de subsistência, capitalizara o suficiente para gestar a economia cafeeira...

De fato, a capitalização regional procede primordialmente da circulação mercantil, da qual o fluxo de abastecimento do mercado carioca e da região eram os polos mais significativos. Há que se notar também — como será feito mais adiante — a importância do investimento de comerciantes do Rio de Janeiro no setor produtivo do café. É também oportuno adiantar que a política de distribuição de terras do governo imperial subsidiaria a expansão das duas frentes, a mineira e a carioca.

3. Do que foi visto anteriormente, o elemento central a ser retido é a noção de totalidade, sem a qual torna-se simplista a compreensão desta etapa de transição.

Mineração/subsistência não podem ser vistas isoladamente. São dois níveis da vida econômica que se complementam e interagem. Para que a mineração viesse a conhecer o nível de produção de riquezas que obteve, não o teria alcançado sem as bases asseguradas pela produção de subsistência. Da mesma forma, com a decadência da mineração, o setor de abastecimento infla, complica-se, exigindo nova reordenação.

Sem perceber as transformações encadeadas em forma de um amplo processo, torna-se difícil dimensionar esse quadro revolto da crise e alcançar, ao mesmo tempo, os níveis de gestação da economia cafeeira.

O processo pode ser periodizado de forma mais ampla em dois momentos: o primeiro, coincidindo com o recrudescimento da produção agrícola de exportação, no final do século XVIII, que se concentrou nas áreas próximas do litoral fluminense, beneficiada pelos capitais e escravos, deslocados das minas; o segundo refere-se à produção cafeeira fluminense e paulista em expansão, durante o transcorrer da primeira metade do século XIX, também beneficiada pelo deslocamento de capitais e pela reserva de mão-de-obra assimilada na reordenação posterior à crise.

Mas há movimentos que tendem a nova acomodação dentro das etapas iniciais deste processo, e precisam ser destacados. As próprias áreas centrais da mineração em se retraíndo expeliam excedentes populacionais para regiões circunvizinhas e se reordenavam internamente. Há exemplos de unidades de produção, próximas de Sabará, que concentravam diferentes tarefas econômicas. Continuavam a minerar, produziam gado de várias espécies, engenhos de

cana, curtumes. A fazenda do Jaguará, por exemplo, e suas unidades dependentes, a 10 léguas de Sabará, organizavam-se de forma semelhante. Tinham mais de 500 escravos, produziam diferenciadamente, tinham 2 lojas de fazenda seca e de molhados, uma botica e uma "fábrica" de manufaturas de algodão grosseiro. E conservavam uma casa em Sabará para dispor de víveres e outros produtos das demais unidades da fazenda, criando assim o elo de ligação com o mercado(3).

Ao Norte, em Minas Novas, cresceu a produção de algodão. A população local manufaturava a matéria-prima, preparando-a em "varas", depois exportadas pela Bahia e pelo Rio de Janeiro, usando os mesmos canais e empresas que faziam escoar os excedentes de subsistência.

A Oeste, em Paracatu, e a Noroeste, no atual Triângulo Mineiro, a pecuária se expandiu. Em Formigas formou-se um considerável núcleo produtor de suínos, desde que levadas de migrantes evadidos das zonas de mineração se instalaram em toda a área. O mesmo se dava nos vales do rio São Francisco e dos seus afluentes principais. Parte da cultura ficava contida na região. Mas expressiva parte dela alcançava mercados distantes, núcleos urbanos de Minas, Bahia e principalmente o mercado do Rio de Janeiro.

O próprio Sul de Minas e sua comarca do Rio das Mortes, anteriormente associados ao mercado da mineração, recebeu novas levadas de migrantes, que imprimiram novo ritmo na produção regional. O avanço dessas correntes migratórias cruzou a Mantiqueira, levando mineiros a se instalar no Vale do Paraíba, o que Mário Leite caracterizou como a "volta atrás" (*Paulistas e mineiros plantadores de cidades*, 1961, págs. 171 e 173).

Caio Prado Jr. registra ainda a irradiação de mineiros no sentido da área que viria a ser conhecida como o Oeste Paulista; Ribeirão Preto, Franca, São Simão, Descalvado, São João da Boa Vista apareceram então como povoados. A área do Paraíba paulista muito cedo se encaminhou para a produção cafeeira; já o Oeste conheceria uma etapa de produção pecuarista, mantida em parte mesmo quando da penetração do café, já que constituía um prolongamento natural da zona mineira do Rio Grande e do Triângulo (Prado Jr., 1970: 79).

Antes de fazer-se referência ao movimento migratório para o Paraíba fluminense, é oportuno esclarecer sobre a natureza e rumo deste processo de transformações. A produção de subsistência não foi uma opção única e isolada. Já foi dito do algodão em Minas Novas e do tabaco do Sul mineiro. O impacto da valorização dos gêneros agrícolas e das matérias-primas que a Revolução Industrial

(3) Ver "Descobrimientos de Minas Gerais" em *RIHGB*, tomo XXIX, 1.^a parte, RJ, B. L. Garnier, 1866, págs. 78 e 79.

imprimiu nas últimas décadas do século XVIII permitiu a formação daqueles núcleos de produção extensiva e escravista, reaproveitando o contingente de escravos que o refluxo da mineração ensejava.

O principal caminho para o Rio de Janeiro era o então chamado Caminho Novo, que ligava esta cidade a Vila Rica. A beira da via principal e de suas variantes foram se estabelecendo fazendas “que se destinavam sobretudo a abastecer a Capital e os viajantes e tropas que transitavam de uma para outra Capitania” (Prado Jr., 1970 : 83).

Do mesmo modo, formaram-se núcleos de produção açucareira nesta região tal como os de Ubá e Pau Grande, descritos detalhadamente por Saint-Hilaire. Nesta região também veio a se expandir o café, atendendo à irresistível pressão do mercado externo.

Por sinal, os gêneros de abastecimento e de exportação trilham o mesmo corredor de distribuição. E como será estudado mais adiante, eles se confundem na mesma empresa que os transporta e os comercializa.

4. Parte constitutiva das transformações da mineração em crise é a ocupação das terras nas proximidades do Caminho Novo e de suas variantes, na região situada entre o Paraíba e o Rio Preto, nos limites da Província do Rio de Janeiro com Minas Gerais, ambas então Capitanias.

Antes mesmo que culminasse a crise da mineração, verifica-se um incessante movimento de ocupação das terras virgens em toda a região. Segundo S. Stein (1961), dois tipos de pioneiros apareceram e se radicaram. Um deles pleiteava e recebia sesmarias quer por ter contribuído para a construção de estradas, quer porque, com a doação, o outorgado se dispunha, com o seu trabalho, a prestar algum serviço público, tal como fornecer alimentos para tropas e tropeiros, pousos nas estradas, ou abrir vendas e negócios, necessários à organização do tráfico mercantil.

Um outro tipo, o posseiro, aparecia na região, ocupando-se da produção de “pequenas roças de milho, feijão e cana-de-açúcar”, além de se dedicar ao atendimento das tropas. O autor demarca em especial a presença de mineiros ricos procedentes de Barbacena e São João del Rey, que saíam destas cidades “com o capital necessário para fornecer crédito aos primeiros fazendeiros para a aquisição de escravos” destinados à agricultura local (Stein, 1961 : 12-13 e 87).

Instalando-se nas novas áreas, eles acabaram por estabelecer as bases comerciais na região para uso de suas próprias famílias, complementando suas atividades fundadas em território mineiro. O destino era o mercado do Rio de Janeiro, para onde faziam descender, gêneros de primeira necessidade ou produtos de exportação. A complementação dos negócios se fazia, pois, através da articulação

entre as zonas produtoras de Minas com o mercado consumidor do Rio de Janeiro. Através desse tráfico de mercadorias faziam fortunas, casavam seus filhos com a "aristocracia" regional. Entre os anos 20 e 30, acabaram por se solidificar com a ativação da produção cafeeira.

Inácio de Souza Werneck, o cabeça da família Werneck, é um exemplo bem ilustrativo desta situação. Estudou no Rio de Janeiro, onde veio a se casar com a filha do correspondente comercial de seu pai que era comerciante em Barbacena. Instalou-se na região de Vassouras com a família, ocupando postos na administração local. Requereu terras na região e as obteve em 1798. Foi incumbido pelas autoridades coloniais de auxiliar no confinamento dos índios coroados, espalhados pela região. Já na qualidade de sargento-mor influenciou no levantamento e escolha do traçado para a Estrada do Comércio que ligaria o Rio de Janeiro ao Sul de Minas. A fortuna que amealhou permitiu a seus descendentes posição invejável durante a expansão cafeeira (Taunay, 1939: 47-48; Stein, 1961: 144).

Os Teixeira Leite demonstraram também um desdobramento curioso. Enriquecidos com a mineração e o comércio em São João del Rey firmaram-se na região de Vassouras, onde principalmente faziam empréstimos para fazendeiros comprarem escravos. Pouco se comprometeram com a produção cafeeira. Especializaram-se na exportação e financiamento de café que lhes deu significativa situação entre as casas comissárias do Rio de Janeiro. Um dos seus parentes, Custódio Ferreira Leite, futuro Barão de Aiuruoca, também comprometido com os empréstimos, foi o contratador de uma parte da Estrada da Polícia, que ligaria também o Rio de Janeiro ao Sul de Minas(4). Financiou também compras de escravos, mas foi principalmente proprietário de grandes fazendas na região, em Minas (Mar de Espanha), sendo responsável por carrear para a região numerosas famílias que acompanhavam seus projetos pioneiros (Stein, 1961: 21-24 e 87-88).

É especialmente interessante destacar as atividades de duas famílias mineiras, Mesquita e Guimaraens, que vieram a estabelecer-se no Rio de Janeiro com a firma Mesquita & Guimaraens. Constituíram um curioso exemplo de grupos familiares que se organizavam para garantir a complementaridade das suas atividades.

Esta empresa fazia descer de Minas Gerais grandes rebanhos de gado destinados ao consumo da Corte. Para esquematizar essas operações, Domingos Custódio Guimaraens se valia dos parentes instalados em Minas e na região de Vassouras, organizando assim os quadros da empresa. Desfeita a sociedade com José Francisco de Mesquita, ainda nos anos 20, comprou propriedades nas margens

(4) Registro de correspondência sobre uma estrada mandada fazer pela Intendência da Polícia desde o porto de Aguassu até a ponte do Presídio do Rio Preto (1824-29), *Arquivo Nacional*, Rio de Janeiro, SMHs, códice 361.

do Rio Preto, convertendo-se em grande proprietário na região. Do mesmo modo, Mesquita, de origens obscuras, iria posteriormente ampliar sua fortuna. O primeiro, como Visconde do Rio Preto, e o segundo, como Marquês do Bonfim, fariam parte integrante da aristocracia do II Reinado (Taunay, 1939: 184-185).

Mesquita constitui um exemplo típico do mercador de escravos ocupado com a infiltração do tráfico nas regiões do interior. Através de sua empresa organizada para o abastecimento do Rio de Janeiro, o comerciante fazia penetrar no interior de Minas, onde mantinha raízes, um tráfico incessante que lhe permitiu grande fortuna e ascensão social. Este esquema de complementaridade de atividades mercantis era muito comum no período. Saint-Hilaire (1974a: 67), chama a atenção para a revenda de escravos no Sul de Minas que os proprietários da região efetivavam através do financiamento a longo prazo ou aceitando fumo em troca, ganhando "assim muitas vezes o valor do seu capital".

Também de comerciantes formou-se o segundo fluxo colonizador que ocupou a região em evidência. Já vinha interpenetrando-se ao fluxo mineiro desde a segunda metade do século XVIII. Provinham os capitais do Rio de Janeiro, onde os comerciantes adquiriam grandes cabedais no comércio de cabotagem e de exportação/importação. Investiam em terras não simplesmente para adquirir *status* como proprietários; visavam, mais que isso, a investir na produção, de modo a comprimir os custos e obter uma faixa mais elástica de lucros para os produtos que eles próprios comercializavam.

Exemplo significativo é a atividade de João Rodrigues Pereira de Almeida, futuro Barão de Ubá. Já era grande comerciante no Rio de Janeiro quando se associou ao tio Rodrigues da Cruz, senhor de ricas propriedades em Ubá, onde desenvolvia principalmente a cultura do açúcar. Seu tio, antes dele, fizera sociedade para explorar uma propriedade no Pau Grande com dois comerciantes do Rio de Janeiro, que havia entrado com o capital da empresa (Taunay, 1939: 239-240).

Para João Rodrigues, Ubá significava ampliar a faixa dos lucros ampliando também as atividades de produção. Como deputado da Junta do Comércio requereu terras em 1811 (*Arquivo Nacional*, RJ, Registro de Sesmarias, cx. 130, n.º 23), ampliando suas posses e desenvolvendo a agropecuária. A presença desse comerciante-proprietário-burocrata se fez também na construção da Estrada do Comércio que, como se verá mais adiante, servia às suas próprias terras.

Foi após 1808 que a ocupação da região se deu mais rapidamente. A Coroa concedeu enorme quantidade de terras da região, favorecendo a burocratas e comerciantes do Rio de Janeiro. Manuel Jacinto Nogueira da Gama, futuro Marquês de Baependi e Paulo

Fernandes Viana, intendente da polícia no governo de D. João VI, casados com membros da rica família de comerciantes Carneiro Leão, foram os que receberam as maiores parcelas de terra no período(5).

O império da família Nogueira da Gama já estava formado em Minas. José Inácio, irmão de Manuel Jacinto, chegou a concentrar 20 mil hectares de terra virgem em Minas e no Rio de Janeiro, graças à herança, novas compras e doação de terras (Taunay, 1939: 180-181).

Tanto João Rodrigues Pereira de Almeida quanto Fernando Carneiro Leão ocupavam-se diretamente do comércio de cabotagem para abastecimento do Rio de Janeiro e do comércio de exportação. Mas o grande negócio da época parece referir-se ao tráfico de escravos que os grandes comerciantes controlavam compensadoramente.

Apesar de não se dedicarem ao tráfico miúdo, obtinham grandes lucros com a importação, além do que, reduziam oportunamente os custos de suas propriedades através do auto-suprimento da mão-de-obra escrava(6).

Por esse relato parcial da ocupação das terras do Paraíba, pode-se inferir em que bases se condicionou a projeção do café na região. Tanto do Sul de Minas quanto do comércio da Corte procediam os capitais e recursos humanos que organizaram as bases da economia cafeeira. A estruturação da região sob as rotas do abastecimento permitia o fornecimento de braços escravos, provenientes das áreas de mineração ou comprados no Rio de Janeiro, onde eram trazidos pelos mesmos canais percorridos pelos gêneros de abastecimento. Complementa o quadro a concentração das propriedades, resultante do modo como as terras foram ocupadas e do sistema de concessão de sesmarias, posto em prática pela administração imperial.

5. Instalada a Corte no Rio de Janeiro e encerrada a etapa colonial, cessam com ela as razões de impedimento de abertura de

(5) Já em 1811, Paulo Fernandes Viana requereu 1/2 légua de terras devolutas nas margens do Rio Bonito. No ano seguinte, seu pedido foi deferido (*Arquivo Nacional*, RJ, Registro de Sesmarias, cx. 150, n.º 2). Manuel Jacinto Nogueira da Gama recebeu terras em 1811, 1813, 14, 16 e 18. (*Idem*, cx. 149, n.º 7). Geraldo Carneiro Belens, seu cunhado, também recebeu terras contíguas. Francisca Mônica Carneiro Leão, da família, também foi favorecida.

(6) Para documentar a presença de ambos no tráfico de escravos, ver a representação assinada por eles e por outros comerciantes de grosso trato, entre eles, Amaro Velho da Silva, João Gomes Barroso, Francisco Pereira de Mesquita, Manuel Caetano Pinto, Joaquim José da Rocha, etc.: "Representação dos Negociantes desta Praça, sócios e consignatários dos de África...", *Biblioteca Nacional*, RJ, SMHs, 2-34, 27, 15, s/d.

novas estradas⁽⁷⁾. Ao contrário, a própria Corte tratou da abertura de novas vias de comunicação, assim como da reforma de caminhos mais antigos para facilitar o fluxo de mercadorias e ampliar a produção comercial. Não sem motivos, as principais obras concentravam-se no Centro-Sul.

Dois objetivos se impunham: primeiro, visava a facilitar o escoamento de gêneros de subsistência para o mercado carioca em situação difícil com a chegada da Corte. Da mesma forma, um impulso era dado para se aumentarem as exportações. Tratava-se também de criar um foco de centralização política, com contatos para o interior, que garantisse acelerar a penetração do poder monárquico acostumado ao uso das vias litorâneas.

Medidas gerais foram tomadas pelo governo do então Príncipe Regente. Já em 1809, uma estrada de 121 léguas foi aberta entre Goiás e o Norte, de tal forma que a notícia da queda de Caiena já viesse por essa estrada (Simonsen, 1969: 438); Minas voltou a se ligar à Bahia regularmente. Do interior mineiro abriram-se caminhos em busca do litoral. Acompanhando o curso do rio Doce, abriu-se uma estrada que se destinava à condução do gado de Minas ao Espírito Santo; ainda em 1811, pela mesma razão, Minas e Campos dos Goitacazes se interligavam (Prado Jr., 1970: 246).

Duas estradas, anteriormente citadas, começaram a ser abertas nos anos 10, com similaridades que precisam ser esclarecidas. Trata-se das estradas do Comércio e da Polícia, que interligavam a Corte à Comarca do Rio das Mortes.

Até aquela época, o eixo Rio-Minas era assistido por duas vias: o Caminho Novo, com suas variantes, e a Estrada Real Rio-São Paulo, que também servia Minas. O Caminho Novo dirigia-se para Vila Rica, passando por Barbacena. A Estrada Real passava por Itaguai, Arêas e, na altura de Lorena, bifurcava: uma via continuava até São Paulo e a outra penetrava no Sul mineiro, via Mantiqueira. Para as cidades mais afastadas da Comarca do Rio das Mortes, esta segunda opção acabava sendo a mais prática, apesar de que o caminho fosse extremamente longo. Desse modo, servindo-se dessas vias laterais, o Sul de Minas não tinha ligação vertical com o Rio de Janeiro, o que impedia a regularidade do fluxo de mercadorias.

Claro índice do estado de premência de meios de comunicação diretos com o Sul mineiro foi o aparecimento de um caminho que Saint-Hilaire chamou de "Rio Preto", o qual, num dos atalhos do Caminho Novo, seguia de Pau Grande para Ubá e daí para São João del Rey (Saint-Hilaire, 1975: 31).

Este caminho funcionou precariamente para ligar as áreas abastecedoras do "ocidente mineiro" ao mercado carioca. Até 1813,

(7) Desde 1733 atuava uma lei que impedia a abertura de estradas, para combater o contrabando do ouro.

era usado apenas como um atalho, por viajantes a pé, uma vez menos longo que o de Vila Rica. Formara-se, sem dúvida, a partir das iniciativas das populações interiores, que foram ocupando a região e que não podiam contar com a abertura de uma estrada, pela restrição imposta pelas leis coloniais. Mas como o mercado carioca precisava do gado do Sul mineiro, o governo, após 1808, transformou o atalho em estrada, que precariamente atendeu à região, antes que as Estradas do Comércio e da Polícia fossem postas em funcionamento.

Segundo o Autor, que percorreu o caminho em 1819, ele era muito ruim, tendo encontrado poucas tropas de burros que preferiam os percursos mais longos, porém de maior segurança. Ao contrário, viu “um grande número de porcos e de bois” em circulação, que além de seguirem um percurso mais rápido, contavam também com incentivos fiscais pagando menos impostos no Registro do Rio Paraíba neste mesmo caminho (Saint-Hilaire, 1975: 31-32).

Para o padre Perereca, cronista do período joanino, que noticiou o projeto da Estrada da Polícia, esta visava, principalmente, a “animar o comércio interior, aumentar a agricultura, e ampliar a povoação...”, além do que facilitava as comunicações entre as Províncias do Rio e Minas Gerais (Santos, 1943: 582).

O comentário do cronista ilustra claramente o processo pelo qual estava passando toda a região entre os rios Paraíba e Preto (afluente do Paraíba). É insuficiente, no entanto, para revelar os interesses que estavam escondidos por trás dos projetos das duas estradas, cujo traçado em vertical para Minas atendia à mesma região, mas não aos mesmos proprietários.

A Estrada do Comércio fora projetada e estava sendo construída pela Junta do Comércio, onde atuava João Rodrigues Pereira de Almeida, um dos deputados da Junta, comerciante no Rio de Janeiro e grande proprietário em Ubá, por onde passava a estrada.

Já a outra via estava sendo construída pela Intendência da Polícia, sendo Paulo Fernandes Viana o intendente e responsável pelo projeto. É conveniente recordar o entrelaçamento da construção da estrada com a distribuição de sesmarias na região. Desta forma, a construção da estrada servia às terras dos interessados, além do que revertia na valorização de suas propriedades.

O padre Perereca fala em “aumentar a agricultura”. Já foi esboçado, anteriormente, um quadro demonstrativo da evolução agrícola da região, fundamentada na produção de subsistência: açúcar e pecuária. Pouco foi falado sobre o café. É possível esclarecer aqui, de forma mais adequada, a situação do café neste quadro e demonstrar a relação estabelecida entre a economia cafeeira e a construção das citadas estradas.

É sabido que a produção cafeeira no Rio de Janeiro somente se afirmaria após 1830, quando a produção do café superou a do açúcar nas tabelas de exportação. Até então, a produção do café, apesar de ter alcançado o interior, estava concentrada no litoral e

nas proximidades do Rio de Janeiro. Foi graças às novas vias abertas que a produção firmou-se no interior e com as facilidades de transporte permitiu-lhe que seus custos e perdas não se avolumassem a ponto da produção se tornar proibitiva.

Foi feita alguma referência anterior à Estrada Real Rio-São Paulo. No dizer de um engenheiro que se ocupou de sua reforma em 1829, tratava-se de “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...”(8).

Rota central da rede de integração do Centro-Sul, esta estrada conduzia grande contingente da produção mineira, mesmo quando a região passou a ser servida pela Estrada do Picu, que cortava a Mantiqueira, alcançando Arêas, já em parte adiantada do percurso da Estrada Real. A passagem do Picu permitiu aos produtores de Campanha, Baependi e Pouso Alegre, alcançar o mercado da Corte com 5 dias de antecedência. Já em 1822 esta estrada se encontrava em funcionamento (*Arquivo Nacional*, RJ, JC, cx. 443, pte. 1).

Segundo a documentação apontada, os mineiros se prontificaram a construir a estrada, arcando com os custos de sua edificação. Este fato é bem demonstrativo dos níveis de capitalização da economia do Sul de Minas, basicamente voltada para o abastecimento da Corte.

6. A busca dos níveis reais da integração do Centro-Sul exige, em especial, um exame mais cuidadoso da organização do tráfico de mercadorias. Anteriormente, foi demonstrado como famílias de mineiros, comerciantes na maioria das vezes, ganharam a faixa intermediária entre o Sul de Minas e o Rio de Janeiro, servindo-se dela como trampolim para o mercado carioca. Fez-se referência também ao movimento de empresários da Corte que expandiram seus negócios para o setor produtivo, ampliando suas possibilidades de determinação sobre o mercado e sobre a exportação.

Faz-se necessário, no entanto, focar o interior de Minas para complementar o quadro exigido. À medida que isso se faz, é possível se refazerem, simultaneamente, as considerações efetuadas sobre o modo especial como se articulou a economia de subsistência do Sul de Minas.

Nesse sentido, é importante demonstrar como ela permitiu a formação de mercados inter-regionais, complementando áreas distantes e especializadas. Comerciantes de Caiteté, diz Saint-Hilaire, desciam para a Comarca de Paracatu a fim de comprar feijão,

(8) Relatório do tenente-engenheiro Conrado J. Niemayer, datado de 27/11/1829, *Arquivo Nacional*, RJ, JC, cx. 443, pte. 2.

açúcar e aguardente, trazendo em troca o sal adquirido em Pernambuco. “Durante o tempo em que passei em Paracatu — testemunha o Autor — encontravam-se ali vários comerciantes de Caiteté, empenhados em comprar víveres” (Saint-Hilaire, 1975: 152). A cidade baiana de Caiteté era importante centro produtor e exportador de algodão, via Salvador. Através do rio São Francisco, punha-se em contato com a região de Paracatu, situada na parte Oeste de Minas Gerais(9).

Paracatu pode ser ainda tomada como exemplo padrão da divisão de trabalho estabelecida regionalmente e de intercâmbio de mercadorias entre centros diferentes. Dada a distância, os comerciantes de Paracatu tinham sua melhor produção, o gado, alcançada pelos ponteiros de São João del Rey (Saint-Hilaire, 1975: 130). Do mesmo modo, é com esta cidade que Paracatu provinha o seu comércio miúdo, pagando-o com algodão e couro cru (pág. 150). Por sua vez, Paracatu podia ser, pelo menos em parte, abastecida de gêneros de primeira necessidade provindos das fazendas de Araxá, a Noroeste de Minas (pág. 138).

Sabará, Vila Rica, São João del Rey, Barbacena, os maiores centros urbanos, constituíam os mercados internos polarizadores das produções circunvizinhas. Apesar do descenso sofrido com a mineração, elas mantiveram um mercado considerável pela manutenção dos quadros administrativos, guarnições militares, além de abrigar numerosa população de profissionais liberais e artesãos. Em média, as cidades citadas beiravam os 10 mil habitantes cada uma. Para garantir a regularidade do seu abastecimento necessitavam de propriedades especialmente voltadas para o seu aprovisionamento(10).

São João del Rey, segundo Saint-Hilaire, requeria forma especial de organização para o seu abastecimento. Os víveres procediam das fazendas mais próximas através de “carros de bois que transitam pelas ruas até que toda a carga seja vendida” (Saint-Hilaire, 1974b: 112). Distâncias menores, regiões menos acidentadas, explicam o uso deste meio de transporte, substitutivo ocasional das tropas de mulas.

São João del Rey era tida como o grande centro comercial de Minas. Apesar de abrigar apenas 6 mil habitantes, tinha um traço social muito significativo: ali, a população branca era mais numerosa, contrastando com as outras grandes cidades mineiras. O comer-

(9) Exemplo idêntico ao de Paracatu ocorria com a produção de subsistência (gado, suínos) de Formiga (Saint-Hilaire, 1975: 316-326).

(10) Ver, por exemplo: “A Fazenda do Capitão Pedro tem 2 léguas de extensão. É dedicada ao cultivo do milho, do feijão e do arroz, e à criação de gado e de porcos. A localização dessa propriedade, situada entre S. João del Rey, a cidade de S. José, o Arraial de Oliveira, a cidade de Tamandoá e o Arraial de Formiga, garante o escoamento de toda a sua produção...” (Saint-Hilaire, 1975: 83).

cio ativo e a constante penetração de portugueses ávidos de fortuna rápida explicam este particular.

Centro comercial e entreposto regional. Situada na entrada das Gerais, centralizava (dividindo com Barbacena) o fluxo de mercadorias de diferentes regiões, até mesmo de Goiás e Mato Grosso.

Enquanto o quadro geral de Minas Gerais é visto pelos viajantes numa perspectiva de crise e decadência, em São João del Rey, ao contrário, “tudo aí parece vivo e animado”. Seu comércio estava em expansão e seus “comerciantes, muitos dos quais bem ricos, compram no Rio de Janeiro todos os objetos que podem ser consumidos no interior; os vendedores de pequenas vilas da Comarca do Rio das Mortes e das comarcas mais distantes têm certeza de encontrar numa casa em São João quase todos os artigos de que necessitam; enquanto que, se fossem ao Rio de Janeiro perderiam muito tempo, fariam despesas consideráveis e, menos conhecidos, não gozariam o mesmo crédito” (Saint-Hilaire, 1974b: 111 e 113).

Cidades, como Vila Rica, também recebiam seu gado e seus queijos (pág. 84). Até mesmo a produção regional de algodão era comprada por seus comerciantes a custos menos elevados. Pagando o descaroçamento do algodão, para facilitar seu transporte, e o frete respectivo, o produto que saía em 5\$512 a arroba em São João del Rey, era vendido no Rio de Janeiro a 8\$000 réis, concentrando o comerciante a parte mais polpuda dos lucros (pág. 111).

Para garantir esse esquema empresarial, os comerciantes, garante Luccock, tinham a seu dispor 4 caravanas de tropas, cada qual com cerca de 50 burros que, com regularidade, iam e vinham do Rio de Janeiro, perfazendo geralmente oito jornadas por ano. Antes deficitário, com a vinda da Corte, o comércio ampliara-se tanto “que não só a dívida se liquidou como a região se tornou credora da Capital, em avultada quantia” (Luccock, 1942: 312).

O traço fundamental desse esquema organizacional é a concentração de tarefas e a garantia de lucros obtidos através da função de intermediários exercidas sobre os núcleos de produção e comercialização em locais mais significativos.

Este esquema se repete regionalmente nos núcleos de produção mais ricos. Negociantes de Formiga, na Comarca de Paracatu, compravam os porcos das fazendas da região, remetendo-os para a Corte. Um só marchante, afirma Saint-Hilaire, despachou 20 mil porcos em 1818 (Saint-Hilaire, 1975: 74).

O algodão da mesma região era encaminhado para Barbacena em carros de bois: daí em diante, em lombo de mulas; à custa das firmas de tropeiros, os comerciantes remetiam algodão para o Rio de Janeiro. Já o gado e carneiros, assim foi assinalado, eram alcançados pelos intermediários de São João del Rey.

A posição “intermediária” era um convite a esses comerciantes para adotarem soluções monopolísticas, forçando os preços na com-

pra, reduzindo-os a um nível apenas suportável para produtores e criadores. Como revendedores aproveitavam-se das empresas de tropas que voltavam, garantiam o controle sobre os gêneros de venda, adquirindo a parte mais apreciável dos lucros. Graças a seus correspondentes, tinham acesso à oscilação do mercado, convertendo-as em fatores positivos de lucratividade.

Isto posto, torna-se mais fácil explicar a extrema pobreza material que os viajantes deparavam no interior de Minas. Saint-Hilaire, por exemplo, traduz a figura do proprietário típico do Sul mineiro e de outras áreas do interior como despojado de conforto e higiene, sendo seu padrão de vida nada condizente com a condição de proprietário. Entretanto, produziam para fora e obtinham lucros. Mas não faziam apropriação da maior parcela, que era abocanhada pelos intermediários.

Do mesmo modo, é possível, através desta constatação, obter-se melhor entendimento sobre a natureza da economia de subsistência mercantil mineira. A preponderância do intermediário se confirmava na dependência ao crédito concedido aos proprietários. A aquisição de escravos e seu pagamento com altos juros, a não tradição da poupança impediam aos proprietários manter qualquer autonomia econômica, mesmo porque sempre ficavam na pendência da presença do comprador, seu intermediário (Saint-Hilaire, 1975: 126).

Desta forma, a baixa lucratividade não permitiria aos proprietários a organização de uma economia reprodutiva compensadora. De outro lado, a lucratividade também não se reduzia a um mínimo que tornasse proibitiva a produção. O sistema servia, seguramente, à acumulação de riquezas da própria camada mercantil. Assim, podia ter acesso à posse da terra, que valorizava o capital investido e conduzia a novas riquezas. É por isso que os mineiros teriam condições de fincar raízes no Vale do Paraíba fluminense, atrelando-se à economia cafeeira em expansão.

7. Através do relato desta pesquisa pode-se inferir a importância, para o período citado, da integração do Centro-Sul, construída sobre a rede de intercâmbio da produção de abastecimento do mercado do Rio de Janeiro.

Percebe-se, antes mesmo que o café gerasse riquezas e permitisse a organização do Estado Monárquico em bases estáveis, terem as áreas produtoras de subsistência permitido níveis de integração com a Corte constituindo-lhe um suporte básico para superação da crise desfechada pela descolonização e pelas tentativas de organização do Estado Nacional.

Tentou-se também problematizar a visão tradicional da historiografia sobre a economia de subsistência, sobre quem pesa a atribuição de alguns estereótipos — baixa produtividade, estagnação

econômica, economia fechada — e que, no caso estudado, no momento histórico determinado, cumpriu tarefas não evidenciadas. Basta observar a capitalização regional, cujo excedente, transferido parcialmente para a futura área produtora condicionou as bases da economia cafeeira na região. Ou então, o uso das estradas que foram abertas para o tráfico de gêneros de subsistência, mas que facilitaram a penetração da produção do café pelo interior.

É importante registrar os traços em comum mantidos na economia de subsistência na região enfocada. A concentração da propriedade, observada na etapa anterior, por exemplo, foi reforçada, o que é visível através dos grandes impérios dos barões do café.

O trabalho escravo, que não só foi mantido como acelerada sua exploração, atendeu ao ritmo imposto pelo mercado externo em expansão. Enfatize-se também a ampliação do tráfico de escravos, sinal visível da maior rentabilidade dos negócios ligados ao café, e da maior capacidade reprodutiva da sua economia.

O sistema de créditos também permaneceu. Tornou-se mais complexo através da formação de bancos e das funções exercidas pelos comissários, que repetiam as atividades dos intermediários no interior de Minas.

Esta proximidade entre a economia mercantil de subsistência e a economia cafeeira se explica pelo fato de ambas manterem uma mesma estrutura, montada sobre a exploração do trabalho compulsório. Tanto isso pode ser observado que somente em São Paulo, e com o trabalho assalariado, é que a economia cafeeira superou os seus limites estruturais, ganhando outras alternativas.

No Vale do Paraíba fluminense a economia cafeeira cresceu sobre as bases tecnológicas da economia de subsistência e as manteve. O transporte de mulas sobrou no tempo, atravessando grande parte do século XIX, sendo de uso intenso na maior parte das regiões. As estradas mantiveram-se as mesmas, acrescentando-se alguns reparos ou construções que permitiram o tráfego de carroças por algumas delas. Mas a estrada de ferro, em funcionamento, apareceu somente nos anos 60, já num contexto de crise, quando a região atingira o seu máximo de produção e serviu apenas para prolongar a prosperidade, reduzindo os custos operacionais e adian-do a sua própria decadência (11).

(11) O projeto de construção da Estrada D. Pedro II somente foi concretizado através da infiltração de capitais e tecnologia inglesa (Graham, 1973: 62).

FONTES E BIBLIOGRAFIA

Fontes manuscritas

- Arquivo Nacional do Rio de Janeiro*, Junta do Comércio, caixas 442, 443 e 444.
- Arquivo Nacional do Rio de Janeiro*, Seção de Manuscritos Históricos, códice 361.
- Arquivo Nacional do Rio de Janeiro*, Registro de Sesmarias, caixas 130, 149 e 150.
- Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, SMHs, 2-34, 27, 15.

Fontes impressas

- "Descobrimientos em Minas Gerais", em *RIHGB*, tomo XXIX, Rio de Janeiro, B. L. Garnier, 1866.
- SANTOS, Luís Gonçalves dos. *Memórias para servir à História do Reino do Brasil*. Rio de Janeiro, Zélio Valverde, 1943.
- DEBRET, Jean Baptiste. *Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil*. São Paulo, Martins, s/d.
- LUCCOCK, J. *Notas sobre o Rio de Janeiro e Partes Meridionais do Brasil*. São Paulo, Martins, 1942.
- MAWE, J. *Viagens ao interior do Brasil*. Rio de Janeiro, Zélio Valverde, 1944.
- RUGENDAS, J. M. *Viagem Pitoresca através do Brasil*. São Paulo, Martins, 5.^a ed., 2 v., 1954.
- SAINT-HILAIRE, A. *Segunda Viagem ao Rio de Janeiro, a Minas Gerais e a São Paulo*. São Paulo/Belo Horizonte, Universidade de São Paulo/Itatiaia, 1974a.
- Viagem às nascentes do rio São Francisco*. São Paulo/Belo Horizonte, Universidade de São Paulo/Itatiaia, 1975.
- Viagem pelo Distrito dos Diamantes e Litoral do Brasil*. São Paulo/Belo Horizonte, Universidade de São Paulo/Itatiaia, 1974b.

- SPIX & MARTIUS. *Viagem pelo Brasil — 1817-1820*. São Paulo, Melhoramentos, 3.^a ed., 3 v., 1976.
- WALSH, R. *Notices of Brazil in 1828 and 1829*. London, 2 v., 1830.

BIBLIOGRAFIA

- FRANCO, M. S. de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. São Paulo, Instituto de Estudos Brasileiros da USP, 1969.
- FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo, Ed. Nacional, 10.^a ed., 1970.
- GRAHAN, R. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1973.
- MILLIET, S. *Roteiro do café e outros estudos*. São Paulo, 3.^a ed., 1941.
- PEREIRA DA SILVA, J. M. *História da Fundação do Império Brasileiro, III*. Rio de Janeiro, 1864.
- PETRONE, Maria Thereza Schorer. *Comércio e Tributação do gado na Província de São Paulo, segundo documentação particular de Antonio da Silva Prado (1818-1830)*. São Paulo, Universidade de São Paulo, 1971.
- PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo, Brasiliense, 10.^a ed., 1970.
- SIMONSEN, Roberto. *História Econômica do Brasil (1500-1820)*. São Paulo, Ed. Nacional, 6.^a ed., 1969.
- SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo, Ed. Nacional, 1972.
- STEIN, S. *Grandeza e decadência do café no vale do Paraíba*. São Paulo, Brasiliense, 1961.
- TAUNAY, A. de E. *História do Café no Brasil*. Rio de Janeiro, Departamento Nacional do Café, 1939.
- ZEMELLA, Mafalda. *O abastecimento da Capitania de Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo, Universidade de São Paulo, 1951.

ARTIGOS

- DIAS, Maria Odila L. da Silva. A interiorização da Metrópole (1808-1853). In: MOTA, C. Guilherme. *1822: Dimensões*. São Paulo, Perspectiva, 1972.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. A herança colonial — sua desagregação. In: *História Geral da Civilização Brasileira*, 1, t. II. São Paulo, Difel, 1970.

IGLÉSIAS, F. Minas Gerais. In: *História Geral da Civilização Brasileira*, 2, t. II. São Paulo, Difel, 1970.

NOVAIS, F. A. Estrutura e Dinâmica do antigo Sistema Colonial. *Caderno Cebrap 17*. São Paulo, 1974.