

**FORMAÇÃO TERRITORIAL DA COLÔNIA E EXPANSÃO DO MERCADO
INTERNO: O PAPEL DA VILA DE CACHOEIRA BAHIA (1700-1750).**

Romilda Almeida de Sena¹

Graduanda do curso de Licenciatura em História.

Universidade Estadual de Feira de Santana.

Departamento de Ciências Humanas e Filosofia.

Resumo

A descoberta das jazidas de ouro no interior da colônia, a partir dos fins do século XVII, provocou um considerável crescimento e dinamização para a economia colonial, contribuindo para sua interiorização e, conseqüentemente, para a expansão territorial e a urbanização da colônia portuguesa na América. Nesse período, muitas vilas se tornaram grandes entrepostos comerciais; dentre estas, a vila de Nossa Senhora do Rosário do Porto da Cachoeira, criada em 1698, e que se destacou como entreposto comercial entre a zona litorânea representada pela cidade de Salvador e demais povoações situadas no recôncavo da Baía de Todos os Santos e as localidades situadas no sertão, notadamente, as vilas mineradoras do sertão. Por ela, passava não apenas toda a produção agrícola e pecuária que provinha do sertão e de outras localidades próximas tendo como destino a capital, Salvador, quanto os utensílios e escravos que, oriundos desse porto Atlântico dirigiam-se às zonas mineradoras. Por ela passavam, ainda, as tropas de gado vacum que, criadas nos sertões setentrionais da capitania da Bahia, destinavam-se a prover de carne verde as vilas mineradoras em situação de escassez endêmica de alimentos. É neste sentido que se torna necessário compreender o papel desempenhado pela Vila de Cachoeira no processo de formação do mercado interno e estruturação das redes de circulação da colônia na primeira metade do século XVIII. O estudo está sendo realizado tendo por base a bibliografia especializada e fontes primárias localizadas no Arquivo Regional da Cidade de Cachoeira (Bahia) e no Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa, Portugal), estas últimas disponíveis digitalmente por meio do Projeto Resgate. Ainda não foi possível realizar a sondagem dos livros de notas da vila de Cachoeira existentes no Arquivo Público da Bahia (em Salvador), uma vez que os mesmos encontram-se interditados devido ao seu estado de degradação. Até o presente momento, tem-se dado ênfase à análise qualitativa de tais documentos, não estando descartado seu tratamento quantitativo, sempre que a natureza da fonte assim o permitir. Apesar de estar o estudo em fase inicial, os dados até aqui analisados sugerem uma intensa movimentação comercial e de pessoas na vila de Cachoeira, confirmando a hipótese da sua importância social e econômica no contexto da expansão territorial e da criação de um mercado interno na colônia ao longo da primeira metade do século XVIII.

Palavras-chave: História Econômica , Mercado Interno; Cachoeira – Bahia

¹ almeida.romilda@gmail.com.

Abstract: The discovery of gold deposits in the interior of the colony , from the late seventeenth century , caused a considerable growth and dynamism to the colonial economy , contributing to its internalization and consequently for territorial expansion and urbanization of Portuguese colony America . During this period , many towns became major trading posts , among these , the town of Our Lady of the Rosary of Porto da Cachoeira , created in 1698 , and stood out as a trading post between the littoral zone represented by the city of Salvador and other villages located recôncavo in the Bay of All Saints and localities in the interior , especially the mining towns of the hinterland . For her, not only spent all agricultural and livestock production that came from the hinterland and other nearby locations having as destination the capital , Salvador , as utensils and slaves who originated this Atlantic port directed to the mining zones . Passed by it , yet, the troops of cattle that created the northern hinterlands of the captaincy of Bahia , intended to provide meat green mining villages in endemic shortage of food . In this sense it is necessary to understand the role played by the Village of Waterfall in the formation of the internal market and structuring of circulation networks of the colony in the first half of the eighteenth century . The study is being conducted based on the relevant literature and primary sources located in the Regional Archives of the City of Cachoeira (Bahia) and the Overseas Historical Archive (Lisbon, Portugal) , the latter available digitally through Project Rescue . Although it was not possible to survey the books of notes in the village of Waterfall existing in the Public Archives of Bahia (Salvador) , since they are banned due to their state of degradation . To date , we have emphasized the qualitative analysis of such documents , not being discarded its quantitative treatment , where the nature of the source permits. Despite being early in the study , the data analyzed here suggest an intense movement of people and trade in the village of Waterfall , confirming the hypothesis of its social and economic importance in the context of territorial expansion and the creation of an internal market in the colony throughout the first half of the eighteenth century .

Keywords : Economic History, Internal Market, Cachoeira - Bahia

Apresentação

O presente artigo visa propor-se a levantar e sistematizar informações relativas ao papel desempenhado pela vila de Cachoeira no conjunto de transformações econômicas e territoriais operadas no território luso-americano na primeira metade do século XVIII, e que tiveram, entre outras consequências, o início do processo de estruturação de um mercado interno na colônia.

Esta pesquisa surgiu a partir da leitura do artigo de Júnia Furtado, “Teias de Negócio: Conexões Mercantis entre as Minas do Ouro e a Bahia durante o século XVIII” (2006), que aborda as conexões mercantis estabelecidas entre as Minas Gerais e a Bahia na primeira metade do século XVIII. Nesse artigo, a autora destaca, dentre outros assuntos, os caminhos do interior da Bahia, e sua importância no trato comercial entre a Bahia e Minas. Isso porque eram estes caminhos responsáveis pela entrada de mercadorias para os sertões mineiros, tanto de primeira necessidade, como alimentos, vestuário, entre outros, quanto também dos produtos supérfluos, como louças da Índia e bebidas. Além disso, tais caminhos eram usados também para escoamento do minério ali obtido, tendo em vista que, durante a primeira metade do século XVIII, a Bahia era a sede do governo-geral da colônia.

Foi a partir da leitura dessa obra, portanto, que compreendemos que os comerciantes, para fazerem o seu trajeto do porto de Salvador até as Minas Gerais, passavam por diversas localidades, entre elas a vila de Cachoeira, a partir de onde rumavam na direção do rio São Francisco, e tomando esse como direção chegavam ao seu destino. Daí foi que surgiu o desejo de compreender os efeitos dessa circulação de pessoas e mercadorias para o desenvolvimento da vila.

O estudo tem por base a bibliografia especializada e fontes primárias localizadas no Arquivo Regional da Cidade de Cachoeira (Bahia) e no Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa, Portugal), estas últimas disponíveis digitalmente por meio do Projeto Resgate. O estudo da documentação cartorial conservada no Arquivo Público da Bahia ainda não foi possível, por se encontrar esta documentação em estado avançado de degradação e, pelo menos parte dela, em processo de restauro. Nessa fase, deu-se prioridade ao estudo qualitativo desses documentos.

Descoberta do Ouro

No século XVII, mais precisamente ao final do domínio espanhol (1640), Portugal se encontrava mergulhado em grave crise econômica. O preço do açúcar havia caído no mercado internacional, devido, sobretudo, à concorrência do açúcar antilhano. Com isso, o governo português passou a buscar novas fontes de riqueza. Nesse processo, reviveu o antigo sonho de encontrar ouro no Brasil (RESENDE, 2007, p 20).

É nesse período que os paulistas se tornam mais empenhados na procura por minérios. Por meio das bandeiras, esses homens percorram o interior da colônia caçando e aprisionando

índios, e a partir de então se dedicavam cada vez mais à procura do ouro. Conforme Maria Efigênia Lage Resende, “[...] sustentou-se o movimento bandeirantista de pesquisa mineral, cujos resultados não demoravam de aparecer” (2007, p.11).

Em contrapartida, formaram-se também outros grupo de desbravadores na colônia para procurarem minérios, chamados de entradistas, que eram expedições fomentadas pela Coroa portuguesa. Essas diferenciavam-se das ações bandeirantes, uma vez que tinham autorização do governo de Portugal para adentrar o interior da colônia, e além de caçar índios e aprisioná-los, como faziam os bandeirantes, também tinham obrigações de criar estradas e fortes.

A descoberta do ouro adveio logo depois de 1690. A esse respeito, Capistrano de Abreu refere a versão contada por Antonil: "conforme Antonil – Andreoni, um mulato de Curitiba encontrou no riacho chamado Tripuí uns granitos cor de aço, que vendeu em Taubaté a Miguel de Sousa por meia pataca a oitava; levados ao Rio reconheceu-se neles ouro finíssimo” (ABREU, 2000, 163). Foi assim que se deu a primeira descoberta das jazidas de minérios brasileiro.

Após a confirmação das primeiras descobertas do ouro de aluvião nas Minas Gerais a notícia do achamento deste rapidamente se espalhou, fazendo com que um grande número de pessoas, não só da colônia, mas também portugueses residentes na metrópole e outros estrangeiros se dirigissem à região das Minas, todos a procura do minério precioso. A este respeito, Antonil comenta no seu livro "Cultura e Opulência do Brasil":

Cada ano, vêm nas frotas quantidade de portugueses e de estrangeiros, para passarem às minas. Das cidades, vilas, recôncavos e sertões do Brasil, vão brancos, pardos e pretos, e muitos índios, de que os paulistas se servem. A mistura é de toda a condição de pessoas: homens e mulheres, moços e velhos, pobres e ricos, nobres e plebeus, seculares e clérigos, e religiosos de diversos institutos, muitos dos quais não têm no Brasil convento nem casa (ANTONIL, 1992, p. 106).

Com relação à vinda das gentes de Portugal, foi tão ampla que a Coroa portuguesa teve de criar decretos de proibição da vinda de portugueses para o Brasil, como os de 1709, 1711 e 1720 (FIGUEIREDO, 2010, p. 387), após os quais a emigração passou a ser consentida somente mediante autorização especial.

Por outro lado, a respeito da população que saía do território brasileiro, especialmente a população baiana era tão grande que o Governador Dom Álvaro de Siqueira Albuquerque, abalizado no julgamento do Cônego Gaspar Ribeiro, avisou ao Reino que “ é tanto o excesso

de gente que entra [para as minas] pelo sertão da Bahia que brevemente entende se despovoará esta terra” (*Apud* FURTADO, 2006, p. 169). Esta afirmação confirma o que Antonil disse a respeito da ida dessas pessoas para as regiões das minas. Outra proposição que também vem ao encontro desta afirmação é o que está registrado no livro *A idade de ouro do Brasil*, de Charles Boxer, em que ele escreve:

No prosseguimento de tal política, o fechamento da estrada do rio de São Francisco foi decretado pela Coroa em fevereiro de 1701, apesar de ser aquela a passagem através da qual vinha a maior parte dos suprimentos essenciais aos campos auríferos. Outra medida restritiva proposta por dom João de Lencastre em 1701 dizia que não se consentisse a quem quer que fosse a ida para as minas sem passaporte assinado pelo governador geral, na Bahia, ou pelos governadores do Rio de Janeiro e de Pernambuco. E tais passaportes só seriam outorgados a pessoas idôneas e de posses (2000, p.68).

Dos expostos acima, percebe-se que havia todo um processo administrativo e jurídico da Coroa na intenção de tentar controlar a passagem das pessoas para as minas, mas, conforme o autor, as medidas adotadas não foram bem sucedidas na prática. Uma das evidências que confirmam a veracidade deste argumento é a análise feita por Furtado sobre o crescimento populacional do Brasil no período compreendido entre o início do século XVII-XVIII. Sua análise revela que o número de estrangeiros cresceu bastante durante esse período; conforme seus cálculos a população europeia no Brasil em 1600 alcançava cerca de 30.000 pessoas, mas, segundo dados colhidos, no século XVIII esse número cresce disparadamente, chegando a cerca de 300.000 a mais, sendo que a maior parte desse contingente era composta de portugueses (2001, p.74). A partir desses dados, nota-se um considerável aumento em relação ao século anterior. Com relação à emigração, o autor faz uma especulação comparativa dizendo que, nem mesmo América espanhola recebeu tanta gente na fase áurea da exploração mineradora quanto recebeu o Brasil nesse período (FURTADO, 2001, p. 75).

Crescimento econômico

A corrida do ouro não só provocou o aumento populacional na colônia, mas também provocou um considerável crescimento e dinamização para a economia colonial, contribuindo, ainda, para sua interiorização.

No início da exploração mineradora, as populações que viviam nas regiões mineiras passaram por grandes privações alimentares. Antonil descreve: “a maior parte dos caminhos

das minas, não se pode crer o que padeceram ao princípio os mineiros por falta de mantimentos, achando-se não poucos mortos com uma espiga de milho na mão, sem terem outro sustento” (1992, p.108).

A princípio, a procura por alimentos era muito grande, assim como a dificuldade em obtê-los, e isso porque não havia no Brasil um setor dedicado à produção de gêneros alimentícios em larga escala, o que só vai surgir com o advento do ouro. A partir de então, e motivado pela demanda das populações mineradoras, é que se percebe um aumento da produção agrícola destinada ao consumo interno, bem como o desenvolvimento, nas minas, de um comércio de bens de consumo - utensílios, ferramentas, e até artigos de luxo. É novamente Antonil quem relata:

[..] tanto que se viu a abundância do ouro que se tirava e a largueza com que se pagava tudo o que lá ia, logo se fizeram estalagens e logo começaram os mercadores a mandar às minas o melhor que se chega nos navios do Reino e de outras partes, assim de mantimentos, como de regalo e de pomposo para se vestirem, além de mil bugiarias de França, que lá também foram dar. E, a este respeito, de todas as partes do Brasil, se começou a enviar tudo o que dá a terra, com lucro não somente grande, mas excessivo. [...] mandarem-se às minas gerais as boiadas de Paranaguá, e às do rio das Velhas as boiadas dos campos da Bahia, e tudo o mais que os moradores imaginaram poderia apetecer-se de qualquer gênero de cousas naturais e industriais, adventícias e próprias (1982, p. 78).

Do exposto acima, nota-se um crescimento de comércio no interior da colônia, integrando variadas capitânias. Sendo assim, a agricultura de gêneros alimentícios, que antes era desenvolvida apenas com a intenção de abranger o consumo próprio, a subsistência, agora era produzida tendo um objetivo maior, que era o de exportar para as Minas. Isto, de acordo Antonil, deixava algumas zonas, em especial as açucareiras, desprovidas de alimentos, sofrendo grande carestia, pois os produtores e atravessadores preferiam vender nas zonas onde era maior a procura e, portanto, mais atrativos os preços.

Vale ressaltar que é a partir desse período que se notam importantes transformações econômicas no Brasil. Embora essas transformações fossem no sentido de abastecer a capitania mineira, não se pode desconsiderá-las, uma vez que se observa o início de uma dinâmica de produção de mercadorias em grande escala destinada para a própria colônia, e articulando diversas partes dela. Sérgio Buarque de Holanda informa que a descoberta do ouro levou pecuaristas a produzirem produtos para as minas:

A necessidade de abastecer-se toda essa gente provocara, principalmente, nas partes regadas pelo São Francisco, a formação de grandes currais, que se expandem depois em direção ao oeste e ao sul da capitania, enquanto na vizinhança das lavras se desenvolvera a criação de porcos [...] (HOLANDA, 1973, 289).

Neste enunciado fica evidenciado o crescimento da pecuária desenvolvida nas proximidades do rio São Francisco e destinada à subsistência das populações das minas. E que só mais tarde é que essa cultura se expande para outras partes. Daí pode se perceber que, no início do século XVIII, dentre os principais abastecedores da região das minas estavam os sertões baianos. Enfatizando essa relação, Kátia Mattoso, diz o seguinte:

A partir do último quarto do século XVII, cresceram as trocas entre Salvador e os vastos territórios que procurava povoar e desenvolver. A descoberta do ouro na vizinha Minas Gerais provocou, nas três primeiras décadas do século XVIII, um significativo deslocamento populacional para as terras interiores. [...]. Os mascates que saíam de Salvador estabeleceram correntes permanentes de troca, que incluíam produtos alimentícios, manufaturados e escravos: tudo podia ser trocado pelo precioso ouro (1992, p.78).

Outra evidencia da importância da Bahia para o abastecimento das minas nos primórdios da mineração são os *caminhos*. De acordo com Charles Boxer, alcançar a região das Gerais no início do século XVIII só era possível por dois caminhos. O primeiro acesso era mais difícil, o primeiro era o mais antigo era aquele pelo qual as bandeiras tinham viajado de São Paulo até as ramificações superiores do rio São Francisco, conhecido como Caminho Geral do Sertão. Em contraposição, o segundo caminho, “dentro os poucos anos até 1700, uma estrada de ligação para o caminho do Sertão tinha sido feita vindo do pequeno porto de Parati, a alguns dias de navegação abaixo do Rio de Janeiro” (BOXER, 2000, p. 64). Essa estrada foi chamada de caminho velho para distinguir do caminho Novo que foi aberto logo em seguida. Era mais acessível para a comunicação entre São Paulo, Rio de Janeiro e a região das minas. Um, outro caminho mais antigo, era o Caminho Geral do Sertão, que também levava outros nomes - Caminho da Bahia, ou dos Currais, este último “porque ao longo de seu trajeto, se localizavam inúmeras fazendas de gado que abasteciam a população do interior” (FURTADO, 2006, p.100). Era este caminho o mais movimentado, por que se mostrava melhor por ser menos "escabroso" e mais cômodo devido à maior disposição de água. O trajeto deste caminho e a importância ficam evidente no trecho de Boxer abaixo:

A [...] estrada principal, que depressa se tornou a mais importante, corria paralela à margem direita do rio São Francisco, [...]. Chegava-se

normalmente a esse rio, vindo pelo pequeno porto de Cachoeira, centro da região de cultura do fumo, no Recôncavo da cidade de Salvador. Por terra, o rio São Francisco também podia ser atingido de Pernambuco, e mesmo do interior do Maranhão, usando-se a região recentemente aberta do Piauí. Caminhos que vinham de todas as direções do interior da capitania da Bahia convergiam para o rio São Francisco, onde se juntavam numa fazenda chamada arraial de Mathias Cardozo, de onde o caminho para as minas de ouro seguia a margem do rio por umas cento e sessenta milhas, até à junção com o rio das Velhas. Os arraiais mineiros que enfileiravam ao longo do rio das Velhas, depressa interligados por uma rede de trilha de passagem [...] (BOXER, 2000, p.65).

Com relação ainda à economia de subsistência, Holanda ressalta: “Por outro lado, a própria lavoura, que os antigos tinham descurado, ganhava alento novo com os grandes proveitos derivados da venda de seus frutos”. O autor diz também que a cana-de-açúcar, apesar de receber ordem de proibição expressa na colônia, não deixa de existir, ao contrario “expande-se nos intervalos deixados no meio das lavras de ouro [...] com efeito o primeiro engenho de açúcar de que há notícia surge em 1706 no Currálinho, à margem do rio das Velhas, onde mais tarde aparece faisqueiras” (HOLANDA, p. 290).

Esses engenhos, de acordo com o autor citado acima, não tem sua produção orientada ao mercado externo como observado no caso das outras capitanias. Sendo assim, a maioria desses engenhos vai se dedicar “ao simples fabrico de aguardentes ou quando muito de rapaduras e mascavos” (*Idem*, p. 290), dirigindo-se, portanto, ao comércio interno da colônia.

Outro ponto pertinente que Holanda ressalta como evidência da rentabilidade desse comércio está relacionado com a cobrança de impostos. Segundo o autor, a maquina administrativa fiscal se preocupava fortemente com o ouro e os diamantes, enquanto produtos vindo da lavoura, manufaturados, e todas as outras mercadorias não sofriam tão gravemente o poder do fisco. Além disso, esses produtos, diferentemente do ouro, poderiam sofrer oscilação nos seus preços, a depender da demanda, tornando-se, assim, mais rentáveis para os negociadores:

Acresce que o ouro dessas minas é o único produto, entre elas, que tem valor certo marcado, não cabendo a pessoas particulares levantar-lhe ou abaixar o preço, segundo a menor ou maior abundância da safra, ao contrário do que sucede a todas as outras mercadorias e produtos manufaturados (*Idem*, 295).

As considerações expostas acima tem o objetivo de apontar as transformações econômicas que o Brasil colônia sofreu com o advento das minas, e mostrar que inicia-se nesse período uma produção, ainda não muito especializada, mas destinada ao comércio interno, e que está

relacionada, ainda, a um movimento de crescimento urbano na colônia e, em conjunto, à sua expansão territorial.

Crescimento urbano e territorial

O aumento da população advindo da corrida do ouro e do comércio intracolônial favoreceu o desbravamento do território colonial, dando surgimento a povoações, vilas e cidades, conectadas por estradas que terminavam por promover uma maior integração entre as antes isoladas diferentes regiões da colônia.

O contingente populacional, de acordo com Fragoso “Muitos povoados surgiram a partir de registros, pousos e estalagens para a viajantes da região das minas, com seus habitantes dedicado à produção de alimentos” (2007, p.73).

Ainda com respeito ao surgimento de povoações, Boxer ressalta que um dos motivos que levou a Coroa a criar vilas foi a violência que se instaurou nos povoados dos sertões da colônia. O conde de Sabugosa foi um dos governadores-gerais que se empenhou em criar vilas. Em 1724, quando estava instituindo a vila de Maragogipe, fez uma consideração sobre a povoação de Jacobina, criada recentemente nessa época:

Nada menos de quinhentos e trinta e duas pessoas tinham sido assassinadas com armas de fogo naquele indisciplinado arraial de mineração, entre 1710 e 1721, quando ele promovera a municipalidade, completa, com Câmara, juiz e milícia. Desde então, três anos haviam decorrido, e apenas três assassinatos se haviam registrado, e, ainda assim, referiam-se a casos sem premeditação, e feitos como por espada e facas (BOXER, 2000, p.170).

Desta forma, percebe-se que um dos fatores que motivavam a fundação de vilas era a expectativa de promover a paz e a ordem na região, além, é claro, de garantir a fiscalização do ouro, já que muitas vilas foram fundadas nessa época próximas aos caminhos por onde passavam os comboieiros, comerciantes, entre outros.

Cachoeira

Situado na Baía de Todos os Santos, às margens do rio Paraguaçu, na parte côncava, recuada e entrecortada por rios chamada de Recôncavo, o município de Cachoeira, outrora Freguesia de Nossa Senhora do Rosário (1674) e, posteriormente, Vila de Nossa Senhora do Rosário do Porto da Cachoeira do Paraguaçu (1698), teve seu território colonizado

inicialmente pelas famílias portuguesas Dias Adorno e Rodrigues Martins. Foi a segunda vila a ser instalada no Recôncavo, em 29 de janeiro de 1698, por Carta Régia de 27 de dezembro de 1693, sendo elevada à categoria de cidade através da Resolução Provincial nº 44 de 13 de março de 1837. O termo de criação da Vila encontra-se transcrito nos Anexos.

De acordo com Schwartz, esta vila era “ponto de parada para expedições ao interior, uma porta de entrada para o sertão” (2011, p. 84). Por estar localizada em posição geográfica privilegiada, à margem esquerda do rio Paraguaçu, este ligado à Baía de Todos os Santos, tornava-se assim ponto privilegiado para o embarque e desembarque de mercadorias, preferencialmente transportadas pela via aquática. A vila veio a se tornar, ainda, um grande polo de produção de fumo, o que, segundo Schwartz, começa a se consolidar a partir de 1670. Já “Em 1697 havia em Cachoeira quatro armazéns para guardar os rolos de fumo, que eram depois transportados em barcos pequenos através da baía até o cais de Salvador” (Schwartz, 2011, p. 85).

O que favorecia que Cachoeira se firmasse como região produtora de fumo era o tipo de solo que ali existia. Na porção mais ao norte do recôncavo estavam localizados os maiores e mais antigos engenhos de açúcar da Bahia (Schwartz, 2002, p. 83). O solo encontrado nessa área, conhecido como massapê, bem como o regime de chuvas da região, eram ideais para o cultivo da cana de açúcar. Ao sul, nos terrenos mais argilosos próximos às vilas de Maragogipe e Jaguaripe, se concentravam as propriedades destinadas à produção de gêneros alimentícios de primeira necessidade, tais como mandioca, milho, feijão e outros víveres para o abastecimento das fazendas e dos núcleos urbanos da capitania. Já na área do entorno da vila de Cachoeira, a oeste, predominavam solos mais arenosos e leves, onde se cultivava, sobretudo, o tabaco (BARICKMAN, 2003, p.39-41).

Ainda de acordo com Schwartz, existiam três culturas distintas associadas naquela vila, o que se configurou num elemento importante para fazer de Cachoeira uma das mais importantes vilas da região e de suas elites uma das mais ricas e influentes na Bahia colonial. Conforme o autor “cultivam açúcar em Iguape, e combinavam essa atividade à lavoura do fumo nos campos de Cachoeira e à pecuária no interior, constituindo-se na elite da região” (2002, p. 85).

Assim, observa-se que a povoação de Cachoeira, desde a sua origem, tinha um caráter econômico e de circulação populacional marcantes, uma vez que servia de ponto avançado de acesso para o interior dos sertões baianos. A vila de Cachoeira se destacava ainda como importante entreposto comercial, na medida em que para ali se convergiam diversas estradas e caminhos que cruzavam os sertões da Bahia. A partir de um porto localizado naquela vila era

possível seguir de/para a cidade de Salvador tomando pequenas embarcações, atenuando, assim, a jornada entre os sertões e esta cidade, e vice-versa. Desta forma, pode-se dizer que a movimentação do porto de Cachoeira não era apenas proveniente do fumo e açúcar, mas que ali circulavam também diversas mercadorias, promovendo assim um intenso comércio expressivo e diversificado.

O constante fluxo do transporte dessas mercadorias estabelece uma conexão entre o transporte terrestre e o fluvial e faz da vila um polo de destaque para o desenvolvimento da economia regional e colonial, como um todo. O transporte das mercadorias era feito através da via flúvio-marítima, ao longo do rio Paraguaçu, desde a sua foz, na Baía de Todos os Santos, até o porto de Cachoeira, de modo que eram em certa medida tais condições geográficas favoráveis que fizeram da vila a principal via de escoamento das mercadorias dos sertões baianos para outras partes da colônia, e mesmo para os mercados europeus, e vice-versa.

Com relação à urbanização e ornamentação, de acordo Carlos Ott, só a partir do início de 1700 é que verificam-se tais fenômenos. Neste sentido, Cachoeira se elevou a vila em 1698, “mas a sua prefeitura foi construída apenas entre 1710-1711, sob direção do mestre de obras Manuel Garcez, carpinteiro de profissão (1721)” (1996, p. 61). Em 1727, construiu-se o convento das Carmelitas, a construção da Igreja Matriz foi em 1728. Do mesmo modo, muitos sobrados residenciais, além da prática da ornamentação de ruas, surgiram nesse período. Essas obras civis, segundo Carlos Ott, se fizeram em larga medida sob a influência da estética barroca, marcante nos mais apreciáveis conjuntos urbanos construídos à época.

É a partir do século XVIII que Cachoeira vai ostentar um mais expressivo crescimento urbano, e isso em grande medida pelo papel que desempenhou como entreposto comercial destacado entre a zona litorânea representada pela cidade de Salvador e as demais povoações situadas no recôncavo da Baía de Todos os Santos e além. A importância de Cachoeira era tanta que os conselheiros municipais dessa vila “[...] solicitaram da Coroa que lhes outorgasse privilégios idênticos aos que gozavam – pelo menos teoricamente – os cidadãos de Salvador” (BOXER, 2000, p. 170).

O porto de Salvador no início do século XVIII exerceu um papel fundamental no tráfico de escravos da África para a colônia portuguesa, principalmente para as regiões das minas. E Cachoeira, nesse período, exercia um papel importante, uma vez que era um dos principais entrepostos comerciais por onde passavam as pessoas, carregações e tudo o mais.

Sabe-se que com a descoberta do ouro, adveio as medidas regulatórias do sistema de interditos fiscais. Esses interditos ocorria de várias formas, um exemplo desses interditos era

cobrança de impostos e a fiscalização que ocorria ao longo dos caminhos que tinha como objetivos reiterar os direitos reais sobre o território e combater a evasão fiscal.

Do ponto de vista fiscal, instalam-se, ao longo dos caminhos, as “Passagens” e “Registros” (espécie de alfândega), lugares, respetivamente, de cobrança dos direitos de passagem e dos direitos de entrada. Nas passagens, localizadas nas travessias dos rios “caudalosos”, paga-se a peagem ou pedágio. Registros pagam-se os impostos de entrada sobre escravos, gado e cargas de seco e molhados. Todos esses tributos são recolhidos por meio de contratos arrematados, segundo os termos estabelecidos pela Real Fazenda” (RESENDE, 2007, p.31).

Um dos exemplos de como se dava esses interditos é a comprovação de um documento do Conselho Ultramarino de fevereiro de 1727. Neste documento verifica-se que a jornada pelos “Caminhos dos Sertões” dos comboios que seguiam da Bahia em direção às regiões mineradoras da capitania de Minas Gerais começava no porto de Cachoeira, no recôncavo Baiano. Assim, a partir do final da década de 1720 se tornou obrigatório “que os escravos que fossem para as minas embarcassem em cais que há na Baía a que chamam cais de Cachoeira”². A finalidade de tal medida era justamente permitir uma melhor fiscalização dos tributos que se cobravam sobre os escravos enviado para as regiões das Minas. Sobre essa cobrança de impostos, Boxer afirma “que deveria ser imposta a todas as mercadorias, e gados, importados para região mineradora” (2000, p.103).

Ainda de acordo com o documento, percebe-se que era comum a prática das fraudes, daí a motivação de tal determinação:

isto pela razão de se fraudar muito a este contrato nos descaminhos que se fazem, mandando mineiro embarcar diferentes paragens da Bahia [...] e, com outros disfarces, levando em sua companhia negros ladinos que parece impossível a averiguação de semelhante descaminho³.

Esse problema era tão sério que, para evitar os descaminhos dos escravos e carregações, era utilizada uma carta guia. Essa Carta Guia dava o direito àqueles que a portavam de passar pelos caminhos até chegarem ao seu destino, pois funcionava como uma

² [ant. 1727, Fevereiro, 08] REQUERIMENTO do contratador do contrato dos escravos, Jerónimo Lobo Guimarães ao rei [D. João V] solicitando a colocação em editais de todas as escravas dirigidas as Minas que embarcam no cais chamado Cachoeira. Anexo: informação. AHU-Bahia, cx. 25, doc. 42, AHU_ACL_CU_005, Cx. 29 D. 2624.

³ *Ibidem*.

espécie de passaporte. Essas cartas guias tinham duração geralmente de três meses. Pode-se conhecer um exemplar dela nos Anexos.

Os viajantes que saíam da capitania da Bahia para as regiões das minas enfrentavam diversos perigos ao longo do caminho, o que tornavam as viagens por esse percurso ainda mais arriscadas: “ferozes bichos”, “gentio de corso”, “negro do quilombo e ladrões”, que “repetinamente os assaltam” eram apenas alguns dos riscos enfrentados pelos que se arriscavam a trafegar pelo circuito mercantil que ligava a Bahia às Minas⁴. A respeito desses perigos, Júnia Furtado informa que era costumeiro para comerciantes volantes (viandantes, comboieiros e tratantes) enfrentarem dificuldades na rota da Bahia às Minas Gerais, pois os mercadores volantes levavam cerca de três meses para percorrerem essas rotas, período em que passavam por constante ameaça de doenças, animais selvagens e salteadores, até chegarem ao destino pretendido. Por isso, muitos desses comerciantes costumavam fazer testamentos antes de viajarem com medo de não chegarem ao destino (2006, p. 167-168).

Um outro documento encontrado no fundo do Conselho Ultramarino, menciona informações enviadas ao rei D. José I de Portugal pelo Vice-Rei e governador do Brasil, Conde de Atouguia, Luis Pedro Peregrino de Carvalho e Ataíde, dando conta da passagem do Rio de Cachoeira:

Por aviso do secretario do Estado Diogo de Mendonça da Coroa Real, quatro de janeiro do presente ano [...] Conde vice Rei da Bahia [...] secretario do Estado Marco Antonio de [...] o que parece em aviso o dito vice Rei para vos o presente Majestade que tendo noticia que na vila de Cachoeira situada no meio do recôncavo daquela cidade mais famosa enumerosa povoação daquela capitania havia uma perene passagem de rio Caudal de braço de mar chamado Peroaçu de que se serve passagem em canoas e barcos [...] não só o daqueles moradores circunvizinhos mas também inumeráveis povos, comboio que ali vão para as minas da capitania do sul com seus comboio de fazendas, gados, escravos e mandando o vice rei tirar as informações da recefaria sobre a propriedade origem e introdução daquela passagem, acho que por necessidade se faz cobrança, mas nunca fora apropriada e nem

⁴ [ant. 1730, janeiro, 8] REQUERIMENTO dos moradores da vila de Cachoeira ao rei [D. João] solicitando concessão para que os comboieiros, que transportam gêneros para as minas e mais regiões do sertão, possam usar facas grandes e pistolas. AHU – Baía, cx. 33, doc.6, AHU_ACL_CU_005,CX. 35, D. 3178.

estabelecida em forma de cobrança da direito por que só algumas pessoas particulares que tinham canoas e barcos [...] ⁵.

Mais adiante, o documento menciona a determinação de:

“fazer cobrar os direitos deste pelo modo caprichado na ordem deu a oficial que elegeo a que encarregou a executar desta diligencia e cobrança que depois de saber o que poderá produzir de renda será reduzida o contrato como se tem praticado na passagem do rio das Mortes [...] que tiveram o mesmo principio, e hoje estão rendendo para fazenda real importante cabedal de que se utilizar sem vexação nem prejuízo de pessoas algumas”.

Posteriormente, o mesmo Conde de Atouguia fez uma denúncia acerca de um requerimento de certo Alexandre Campo e Lima, que teria feito um arrendamento na passagem do rio Peroaçu no valor de duzentos mil-réis, pagos a cada ano, mas que não teria se consolidado, apesar de constar nos papeis:

Mandando se juntar outro requerimento que houve nesta matéria do Alexandre de Campo Lima e resportay que nele sedera cujo papel também incluso, tornou ouvido o procurador da Fazenda e distrito que pelos papeis a novamente se juntava perceber mais claramente que pelo jeito há huma passagem do Caudal as qual se faz presente embarcay de particulares sem reconhecimento nem se pagar direito algum Vossa Magestade por duzentos mil reis cada ano e o povo da vila da Cachoeira se opôs a esse requerimento pertencem do alcançar da clemencia e piedade Real de Vossa Magestade e livrasse da opressão que deste arrendamento se podia resultar.

Mais adiante, na quarta página dessa mesma carta, menciona-se que Alexandre de Campo e Lima adquiriu o Alvará da Sua Majestade, e que a ordem fora expedida pelo tribunal competente em 19 de agosto de 1741. Também informa-se o valor que deveria ser cobrado

⁵ 1751, Março, 3, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. José sobre o que do [vice-rei e governador-geral do Estado do Brasil] conde de Atouguia, Luís Pedro Peregrino de Carvalho de Meneses e Ataíde da conta da passagem do rio da vila de Cachoeira. Anexo: 11 documentos, AHU-Bahia, cx. 115 doc. 7, 5, AHU_ACL_CU_005, Cx. 105, D. 8300

para se fazer a travessia do rio, que seria de dez réis por pessoa e quarenta réis por cabeça de gado.

Outro documento referente a semelhante assunto, este de 12 de julho de 1748⁶, menciona que Alexandre de Campos e Lima comprou o arrendamento da passagem por duzentos mil-réis por ano, fazendo arrendamento por cerca de três anos com seu filho, que consta do requerimento ter sido Ouvidor e procurador da fazenda. Deste documento podem-se inferir várias informações, mas vou me ater ao que Isnara Ivo comenta em seu livro “Homens de Caminho” em que ela destaca:

O sistema de contratos impôs normas para arrematação dos caminhos pelos contratadores. Fiscalizar o movimento de pessoas e produtos por estas vias foi outra preocupação da coroa que encontrou na criação dos registros fiscais e das casas de fundição, os principais mecanismos para controle sobre as atividades dos “homens de caminho” que fizeram o comércio entre os sertões da Bahia e as Minas Gerais” (2012, p. 196).

Além disso, comparando os documentos de 1748 e de 1751, nota-se que Alexandre Campo e Lima realmente tinha a prerrogativa de cobrar as passagens do rio Peroaçu ou Paraguaçu na vila de Nossa Senhora do Rosário do Porto da Cachoeira.

Sobre os documentos das passagens do rio Peroaçu ou Paraguaçu que passava pelo Porto da Vila de Cachoeira, não se tem ainda dados precisos de como se dava a cobrança de impostos e a fiscalização de pessoas e mercadorias. Porém, a leitura dos documentos descritos acima nota-se que havia de certa forma uma circulação acentuada de escravos e mercadorias.

Verificando-se a quantidade de cartas e requerimentos sobre arrendamentos e passagens do rio Paraguaçu na altura da vila de Cachoeira, foram encontrados outros sete documentos. Estes documentos ainda não foram verificados na íntegra tendo em vista o fator tempo, mas se percebe que esses documentos são muito importantes para o presente estudo tendo em vista que “Os diários dos registros fiscais permitem, atualmente, avaliar a dinâmica do comércio e da circulação de pessoas” (IVO, 2012, p.199).

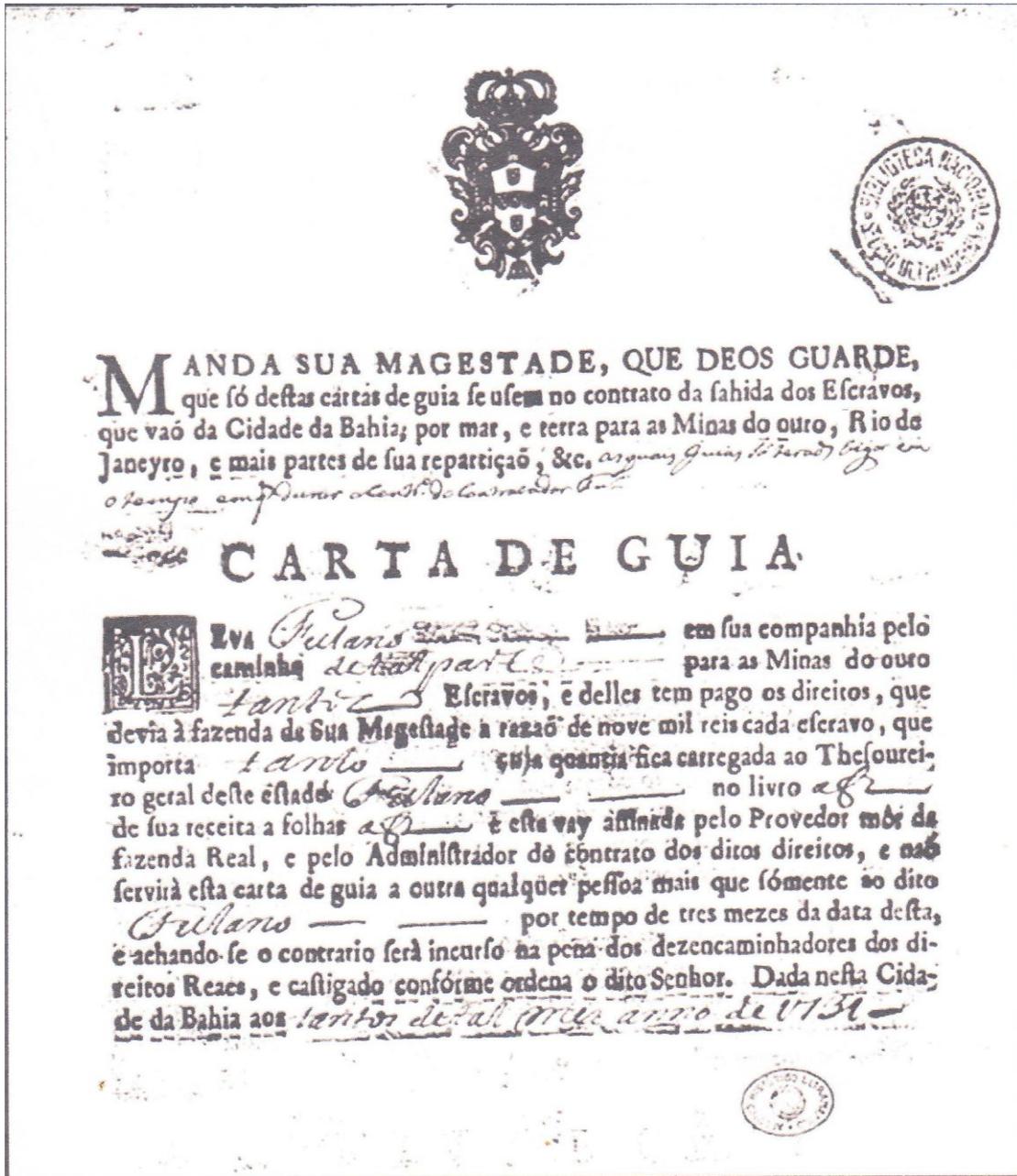
⁶ 1748, Julho, 12, Bahia CARTA do provedor-mor da Fazenda Real João Luís Cardoso Pinheiro ao rei [D. João V] dando parecer sobre o requerimento de Alexandre de Campos Lima, em que pede se lhe faça o arrendamento da passagem do rio que está junto a vila de Nossa Senhora do Rosário da Cachoeira. Anexo: 3 docs. AHU-Bahia, cx. 102, doc. 27. AHU_ACL_CU_005, Cx. 95, D. 7593.

Conclusão

Ainda, não se pode falar em conclusão, uma vez que as fontes primárias não foram todas verificadas devido a uma série de fatores, que incluem problemas de acesso aos documentos, como é o caso dos livros de notas da vila de Cachoeira existentes no Arquivo Público da Bahia (em Salvador), o fator tempo e a dificuldade de leitura de alguns documentos. Com relação os livros de notas, não foi possível realizar a sondagem dos mesmos, uma vez que encontram-se interditados devido ao seu estado de degradação. Porém observa-se que o material que foi levantado e analisado até o momento sugere uma intensa movimentação comercial e de pessoas na vila de Cachoeira, confirmando a hipótese da sua importância social e econômica no contexto da expansão territorial e de um intenso comércio voltado para o interior da colônia, principalmente em direção às regiões mineradoras ao longo da primeira metade do século XVIII.

Anexo:

Modelo de Carta de Guia transportado por negociantes e viandantes que traficavam escravizados nos Caminhos dos Currais e Sertões da Bahia.



Fonte: CARTA do [Provedor-mor da Fazenda Real] Pedro Velho de Laguãr ao rei [D. João V] comunicando a oposição de João da Costa e Sousa e demais homens de negócio e viandantes da carreira das Minas e sertão do Brasil conta a provisão real que dispõe sobre a forma de passar as cartas de Guia do Contrato dos escravos que vão da cidade da Bahia para as Minas. AHU/ Cons. Ultram. – Brasil/ Bahia AVULSOS - : cx. 36, doc. 15 – 05/11/1731.

REFERÊNCIAS

- ABREU, João Capistrano de. **Capítulos de História Colonial, 1500-1800**. Brasília: Câmara dos Deputados, 2003.
- ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1982.
- BARICKMAN, B. J. **Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- BOXER, Charles R. **A Idade de Ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial**. Editora Nova Fronteira, 3ª edição, 2000.
- CHAVES, Cláudia Maria das Graças. **Perfeitos negociantes: mercador es das Minas setecentistas**. São Paulo: Annablume, 1999.
- DOCUMENTOS MANUSCRITOS “AVULSOS” DA CAPITANIA DA BAHIA: 1604-1828. Salvador: Fundação Pedro Calmon, 2009.
- FRAGOSO, João Luís Ribeiro. **Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.
- FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- FURTADO, Júnia Ferreira. **Homens de Negócio: a interiorização da metrópole e do comércio nas Minas setecentistas**. São Paulo: Hucitec, 1999, p. 190
- _____. **Teias de negócio: conexões mercantis entre as minas do ouro e a Bahia, durante o século XVIII**. In: FRAGOSO, João et alli (orgs.). *Nas Rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: EDUFES; ICT, 2006.
- HOLANDA, Sergio Buarque de. **Historia Geral da Civilização Brasileira**. Tomo I, 2º volume, 3ª edição, Difusão Europeia do Livro, São Paulo, 1973. p. 218-219.
- IVO, Isnara Pereira, **Homens de caminho: trânsitos culturais, comercio e cores nos sertões da América portuguesa, século XVIII**. Vitoria da Conquista: Edições UESB, 2012. p. 115-250.
- NEVES, Erivaldo Fagundes. **Almocafres, bateias e a gente da pequena esfera: o ouro no povoamento e ocupação econômica dos sertões da Bahia**. Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, v. 101 (jan-dez) 2006.
- _____. **Caminhos do Sertão: Ocupação Territorial, Sistema Viário e Intercâmbios Coloniais dos Sertões da Bahia**. Bahia: Arcadia, 2007.

_____. **História Regional e Local: Fragmentação e recomposição da História na crise da modernidade**, Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana; Salvador: Arcadia, 2002. p. 124.

OTT, Carlos. **O povoamento do recôncavo baiano pelos engenhos 1536-1888**. Salvador: Bigraf, 1996, v. 1.

RESENDE, Maria Efigênia Lage, VILLATA, Luiz Carlos. **História de Minas Gerais: As Minas setecentistas**. vol. 1, Ed. Autêntica, 2007.

SCHWARTZ, Stuart B. **Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835**. São Paulo: Companhia das Letras; CNPq, 1988.