

VIA BAHIA: A IMPORTAÇÃO DE ESCRAVOS PARA MINAS GERAIS PELO CAMINHO DO SERTÃO 1759-1772

Maria do Carmo Salazar Martins
(pesquisadora do Cedeplar/UFMG)

Helenice Carvalho Cruz da Silva
(pesquisadora do Cedeplar/UFMG)

ÁREA: História Econômica e Demografia Histórica

SESSÃO TEMÁTICA: H1 – Sistemas Escravistas em Minas Gerais

PALAVRAS CHAVE: Tráfico de escravos, Século XVIII, Caminho do Sertão

RESUMO:

A literatura sobre o tráfico interno de escravos no Brasil, menciona que havia, com certeza, um significativo fluxo de importação de escravos da Bahia para Minas Gerais pelo Caminho do Sertão, mesmo depois que o Caminho Novo foi aberto ligando o Rio de Janeiro à região diamantífera.

Este trabalho objetiva apresentar e estudar uma nova e rica descoberta histórica nomeada Códice 249 do Arquivo Público da Bahia, fonte de dados esta que trata do registro de concessões de passaportes para exportações de escravos da cidade de Salvador para outras regiões brasileiras, particularmente para Minas Gerais.

A série estatística criada a partir desse Códice vem reiterar os trabalhos já tratados na literatura específica existente, reforçando a idéia de que o Caminho do Sertão não era utilizado tão somente para o comércio de mercadorias entre as capitanias, mas também para o muito lucrativo tráfico interno de escravos.

VIA BAHIA: A Importação de Escravos para Minas Gerais pelo Caminho do Sertão, 1759-1772.

Maria do Carmo Salazar Martins¹
Helenice Carvalho Cruz da Silva

1 - INTRODUÇÃO

A extensa literatura existente sobre o tráfico atlântico de escravos e sobre o comércio de escravos interno à África indica que esses temas já foram profundamente estudados por pesquisadores competentes. Entretanto, a distribuição dos cativos pelo território brasileiro a partir de seu desembarque nos portos do país somente agora começa a ser estudada. Aliás, já existem estudos que indicam que era da cidade do Rio de Janeiro que partiam os grandes comboios de escravos para as províncias do Império, particularmente para Minas Gerais. Para citar apenas um entre os vários estudiosos, Maurício Goulart afirma que:

*“... A partir de 1715, já é do Rio que saem anualmente 2.240 escravos para as minas: 13.435, de 1715 a 1721; 12.573, em média, 2.316 por ano, de 1º de agosto de 1721 a 31 de janeiro de 1727 ...”*²

Há cerca de cinco anos, novas pesquisas em arquivos históricos têm possibilitado a criação de bancos de dados passíveis de tratamentos estatísticos cuja análise deixa entrever a existência de um grande fluxo de importação de escravos para as províncias, tendo como ponto de partida os portos brasileiros. Podemos citar como exemplo o banco de dados de Frago/Ferreira/IPEA/LICHS que foi construído tendo como base de informação a Coleção Polícia da Corte do Arquivo Nacional. Elaborado a partir de registros de passaportes para o transporte de escravos na primeira metade do século XIX, é um dos mais novos e poderosos instrumentos de trabalho para se estudar o tráfico interno de cativos que irradiava do grande centro comercial da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro.

Os recentes trabalhos de Roberto Martins utilizando o banco de dados acima citado, demonstraram cabalmente que Minas Gerais continuava sendo, nas primeiras décadas do século XIX, uma das Províncias do Império que mais importava escravos desembarcados no porto do Rio de Janeiro³.

Entretanto, a literatura contemporânea, assim como a atual, menciona que havia, com certeza, um fluxo de importação de escravos para Minas Gerais, originários da Bahia, mesmo depois que o Caminho Novo, que ligava Minas e Rio de Janeiro, foi aberto, facilitando o acesso à região diamantífera. Tal assertiva é ilustrada por Luís dos Santos Vilhena que no ano de 1802 escreveu:

¹ Pesquisadoras do CEDEPLAR/UFMG

² Goulart, Maurício. 1975, p.153

³ Martins, Roberto B.2002, 2003

“... O comércio hoje desta praça [Bahia] para Minas Gerais, é muito diminuto, depois que o comum dos mineiros começaram a freqüentar o Rio de Janeiro, distante 80 léguas de sua capital, quando a Bahia lhes distava 300, com pouca diferença. Consiste este na exportação de bastantes escravos que o Rio não pode subministrar-lhes com a precisa abundância...”⁴.

Junia Furtado também nos fornece dados e informações interessantes sobre os comerciantes, ou, como eram chamados na época, os comboieiros, que levavam escravos para as Minas no século XVIII. Segundo esta autora, não existiam grandes comboios de cativos pelo Caminho do Sertão, embora a Bahia fosse importante fornecedora de escravos para a Província mineira. Os cativos eram conduzidos em pequenos lotes para serem vendidos aos mineradores⁵.

Já Mauricio Goulart acredita que nos primeiros anos de descobrimento e exploração aurífera, os escravos levados para as Minas devem ter sua origem nas capitânicas do norte, seguindo para seu destino pelas estradas que partiam de Salvador. Este autor cita várias cartas de governadores da Capitania baiana que revelavam a preocupação com a falta de mão de obra escrava para a agricultura, principalmente nos engenhos de cana e fumo, ocasionada pelo “rush” para a área mineradora. A este respeito, é interessante reproduzir aqui o Parecer do Conselho Ultramarino, na consulta de 1º de setembro de 1706:

“... Pareceu ao Conde de Alvor, d. Rodrigo da Costa, e todos os mais ministros abaixo assinados, que todo o dano que padece o Brasil e que com o tempo pode crescer, como vai mostrando a experiência, procede da falta de negros, e de não bastarem os que se introduzem para a fábrica dos engenhos, cultura de tabacos e trabalho das minas, porque o maior interesse que têm neles os particulares faz extrair para as mesmas minas os negros que haviam de servir nas fábricas dos engenhos e dos tabacos, e que o tempo também tinha mostrado que não eram bastantes as leis e providências que se tinha dado para evitar aquele dano, e que parecia necessário que se agravassem as penas dos que da Bahia, Pernambuco e mais capitânicas do Brasil mandassem por sua conta ou na vender às minas os negros que tivessem ... e que a respeito de se prover o Rio de Janeiro com os escravos de que pode necessitar para a fábrica dos engenhos e minas de maneira que se excuse de os tirarem da Bahia e capitânicas do Brasil ...”⁶

⁴ Vilhena, Luís dos Santos. 1969, Vol.1, p.57

⁵ Furtado, Junia. 1999, a partir da p.193

⁶ Goulart, Mauricio. 1975. p.151/53

Paiva também afirma que a Bahia, sobretudo Salvador, era centro receptor, produtor e exportador de escravos, pois era dali que os cativos eram transferidos para várias regiões da Colônia. “... Durante o século XVIII boa parcela desse tráfico interno foi direcionada para a região das Minas Gerais, que chegou ao final do setecentos com as maiores populações escrava e liberta da Colônia...”⁷. Já na segunda década do século XIX, Auguste de Saint-Hilaire ressalta as vantagens que oferecia o Caminho do Sertão:

*“... É principalmente da Bahia que vem os escravos que se vendem no Tejuco e seus arredores. Pode-se comprá-los por menor preço no Rio de Janeiro e a distância não é tão grande, mas observou-se que há menor número de mortes no caminho da Bahia... que no do Rio de Janeiro...”*⁸

Embora na literatura específica a Bahia seja reconhecida como uma grande fornecedora de escravos para a zona mineradora da capitania de Minas Gerais, implicando até em desabastecimento de mão de obra para os engenhos de açúcar e produção fumageira locais, todas as estimativas feitas até agora se baseavam nos registros de capitação, das matrículas de escravos e do sistema de tributação imperantes na capitania baiana ou em séries estatísticas truncadas, com espaçamento de décadas entre uma informação e outra. É esta lacuna que as informações contidas no Códice 249 podem preencher na falta de documentos históricos mais completos ainda por descobrir.

Isto posto, pretendemos aqui estabelecer uma interlocução com os estudiosos dessa temática assim como, na medida do possível, com a literatura já estabelecida no meio científico, buscando localizar e delimitar, ainda que preliminarmente, a potencialidade deste tipo de fonte de dados para ajudar a esclarecer a escravidão em Minas Gerais. Assim sendo, passemos à apresentação desta fonte.

2 - O CÓDICE 249 DO ARQUIVO PÚBLICO DA BAHIA

O Códice 249 chegou a nossas mãos como um presente, fruto da solidariedade e desprendimento que não poucas vezes ocorre entre os pesquisadores. Tudo aconteceu quando, no decorrer de uma pesquisa realizada no Arquivo Público da Bahia, o professor Manolo Florentino e sua equipe, se depararam com o Códice 249 que se constitui dos registros de concessões de passaportes para exportações de escravos da cidade de Salvador para diferentes regiões brasileiras e para o exterior.

Sabendo do nosso interesse pelo tráfico interno de escravos, principalmente o tráfico cujo destino era a Província de Minas Gerais, o professor Manolo gentilmente se prontificou a nos fornecer todas as informações nele contidas através de fotos digitais.

O primeiro registro é datado de 24 de julho de 1759 e o último de 18 de novembro de 1772. Sua forma obedecia a uma estrutura simples, que consistia em anotações sobre o dia, mês e ano em que o Governador da Bahia concedia o passaporte para determinado indivíduo, o qual conduziria os escravos para seu destino em determinada Capitania, por uma rota determinada. Também era registrado o número de escravos, crioulos e/ou africanos, que eram levados. Em

⁷ Paiva, Eduardo F. 2001, p.219

⁸ Saint Hilaire, 1974, p.34

alguns casos, o registro mencionava o destinatário final da “mercadoria” e nomeava a localidade específica para onde esses escravos seriam transportados.

Passemos a exposição dos dados, não sem antes salientarmos que o tráfico internacional de escravos não faz parte do escopo deste trabalho, na medida em que não foi possível detectar se os cativos disponíveis para a venda no mercado baiano na época referida eram recém chegados na cidade de Salvador, desembarcados dos navios negreiros, ou se eram escravos já residentes na Bahia, ou mesmo de outras regiões, e estavam ali sendo ofertados para quem os demandasse. Além disso, como se trata de um banco de dados construído a partir de um documento legal, toda a escravaria que foi contrabandeada através do sertão fica excluída de nosso estudo.

O banco de dados construído a partir do Códice 249 revela que durante o período referido que comporta 14 anos foram expedidos 3.039 passaportes a indivíduos que desejavam levar escravos da cidade de Salvador para diversos destinos. Na realidade, tais registros notificam que 19.917 escravos foram comboiados para fora da cidade de Salvador. Destes, cerca 88,5% eram africanos e 11,5% crioulos, conforme nos informa a tabela a seguir.

TABELA 1

ESCRAVOS REMETIDOS DE SALVADOR, BAHIA, PARA OUTRAS LOCALIDADES.
1759 – 1772

Local	Nº de passaportes	Africanos	Crioulos	Total	%total de escravos
Minas Gerais	1.732	10.674	1.028	11.702	58,8
Rio de Janeiro	302	2.787	281	3.068	15,4
Goiás	277	2.094	171	2.265	11,4
Interior da Bahia	287	710	244	954	4,8
Sertões dos rios São Francisco e Verde(1)	121	291	109	400	2,0
Colônia de Sacramento	19	263	15	278	1,4
Mato Grosso	12	230	9	239	1,2
Pernambuco	85	50	150	200	1,0
Piauí	39	89	45	134	0,7
Sergipe	34	92	37	129	0,6
Espírito Santo	19	63	51	114	0,6
Exterior(2)	12	65	8	73	0,4
Alagoas	16	21	15	36	0,2
Ceará	12	31	3	34	0,2
Outros(3)	16	69	24	93	0,5
Não identificados(4)	56	103	95	198	1,0
Total	3.039	17.632	2.285	19.917	100,00

Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), Códice 249. Fundo: Governo Geral/Governo da Capitania. Série Registro de pedidos de passaportes para escravos e de guias para despachos de embarcações 1759-1772. Seção de arquivo colonial e provincial

1- Como a única informação registrada dizia respeito a essas duas áreas, é impossível definir a qual capitania os escravos eram levados, uma vez que esses sertões compreendem capitânias limítrofes.

2-Refere-se a registros de passaportes de escravos enviados para as Ilhas de São Tomé e Príncipe, Ilha da Madeira, Ilha de São Tomé e Príncipe, Ilha de São Miguel e Angola

3-Refere-se a registros de passaportes para escravos enviados para a Ilha de Santa Catarina, e para as províncias da Paraíba, Rio Grande do Norte e São Paulo

4- Refere-se àqueles registros cuja única informação de destino era "sua casa, sua fazenda" ou "sertão" e àqueles em que o documento estava danificado, impossibilitando a leitura

Os dados exaltam a importância de Minas Gerais enquanto mercado consumidor de cativos nos 14 anos relacionados pelo Códice 249, absorvendo esta capitania 58,8% de todos os escravos que partiam da Bahia, sendo que 91,2% desses cativos eram africanos. Os números impressionam e, de certa forma, confirmam a afirmação de Herbert Klein de que, mesmo já em meados do século XVIII, cerca de 60% dos escravos que chegavam ao porto de Salvador estavam sendo reexportados para as minas de ouro do interior⁹.

Neste ponto cabem algumas considerações. É preciso lembrar que nesse período o esplendor do ouro já vinha perdendo a intensidade em Minas, na medida em que o ouro mineiro entrou em declínio de produção/extração a partir de meados do século XVIII. Entretanto, ainda que alguns poucos persistentes garimpeiros da riqueza rápida através do vil metal insistissem bravamente nas lavras, a diversificação da economia mineira já se processara desde as primeiras décadas do século XVIII, tendo seu comércio, agricultura, pecuária e atividades artesanais bastante desenvolvidas em termos produtivos e mercantis para a época.

Portanto, a diversificação das atividades econômicas demandava um mercado contínuo de mão de obra, principalmente, a produção agrícola que supria o mercado interno mineiro com açúcar, café, gêneros de primeira necessidade e gado. Considerando então a extensão territorial e a necessária produção intensiva de mercadorias de subsistência para a população mineira residente e considerando ainda a distância de outros mercados provedores externos a Capitania, os trabalhadores escravos eram de fundamental importância para a sobrevivência da sociedade, perpetuando assim a necessidade, atratividade e lucratividade do tráfico de escravos para Minas Gerais, mesmo com a produção aurífera em declínio.

Outra informação interessante que os dados acima nos revelam é que das 3.039 concessões de passaportes para transporte de escravos, 1.732 foram concedidas para indivíduos cujo destino era a Capitania mineira. Como veremos mais adiante, 1.499 foram obtidas por traficantes que se dirigiam a Minas pelo Caminho do Sertão enquanto as restantes 233 concessões agraciaram aqueles que se dirigiam às terras mineiras aportando, antes, na cidade do Rio de Janeiro.

Apesar de nem sempre ficar registrada a localidade mineira para onde esses homens se dirigiam, entre aqueles que percorriam o Caminho do Sertão, encontramos 233 registros que informavam que os escravos deveriam ser encaminhados para o nordeste, norte e noroeste de Minas Gerais. Ou seja, regiões correspondentes àquela que englobava a Demarcação Diamantina com ligeiros transbordamentos nos seus limites.

Chama a atenção o fato de que, embora o Rio de Janeiro fosse um importante porto de desembarque de mercadorias e escravos do tráfico atlântico, principalmente a partir de 1763 quando se tornou a capital do Brasil, ainda assim 15,4 % dos escravos enviados para esta capitania partiam da Bahia. Reiteramos que não pretendemos nesse trabalho estudar a origem desses escravos nem o tráfico transatlântico, mas é possível que esses escravos fossem oriundos de traficantes e comerciantes de escravos cuja praça comercial era a cidade de Salvador.

Merece também consideração a porcentagem de escravos destinados a Goiás. Os bandeirantes paulistas já haviam desbravado os caminhos para as minas de Goiás no século XVII. Entretanto, como veremos adiante, temos fortes indícios de que a passagem pelos sertões de Minas e da Bahia era compensadora para os comboieiros.

⁹ Klein, Herbert. 1987, p.83

Devemos ainda mencionar que foi preciso criar uma categoria especial para aqueles que se dirigiam para os Sertões do rio de São Francisco e do rio Verde, uma vez que esses sertões poderiam pertencer tanto à capitania da Bahia como à de Minas Gerais.

3 – BREVÍSSIMO COMENTÁRIO SOBRE A POLÍTICA PORTUGUESA DE EXPLORAÇÃO MINERADORA

Gostaríamos de comentar com certa “largueza” de espaço sobre a política portuguesa de exploração mineradora no Brasil colonial e seu correspondente impacto sobre a alta e contínua demanda por escravos em Minas Gerais, relação esta bastante interessante para esta interlocução. Entretanto, o espaço deste trabalho é limitado para tal empreendimento. Resta-nos remeter os interessados à literatura específica e nos contentarmos em dar um “zoom” sobre o que acontecia na região mineradora da capitania de Minas Gerais:

“... Descobertas as mesmas minnas a noticia de seus Eaveres segundo se alcança fez com que pelos annos de 1690 até o de 1699 crecesse tanto o nº de povoadores pelas paragens onde hoje se achão as vilas de Sabará, villa do Carmo, villa Rica, São João Del Rey, São José, Cayathé, villa do Príncipe e Pitangui ocupandose na agricultura e extração do ouro nos diversos descobrimentos que hião apparecendo as grandes utilidades que destes resultavão, fizeram que pelos caminhos do Certão, Bahya e Pernambuco laborasse o negocio de fazenda seca e molhados, gado vaccum e cavallar, escravos e o mais que se julgava ter sahida em huma nova povoação...”¹⁰

Na segunda metade do século XVIII a exploração das jazidas auríferas da região mineradora, onde se encontravam os diamantes, havia entrado em decadência. Além disso, Governo Português havia proibido a exploração do ouro na Demarcação Diamantina, pouco tempo após a descoberta das pedras preciosas.

Entretanto, a exploração diamantífera, apesar de ter sua extração limitada pela Corte lusitana em decorrência do aumento da oferta do produto e a conseqüente queda do preço do diamante, era consumidora de mão de obra escrava. Nas lavras e no garimpo a necessidade de reposição de trabalhadores se fazia sentir continuamente.

Por outro lado, o Regimento das Minas, de 1702, determinava em seu capítulo XI que aquele que não tivesse escravos não poderia receber data de terra aurífera. Determinava ele também, que todo aquele que não explorasse ou paralisasse sua lavra, por haver perdido seus

¹⁰ Arquivo Público Mineiro, avulsos, livro 81 D.F. “Extracto do descobrimento das Minas Geraes, tempo em que nellas principiou a arrecadação da Real Fazenda, origem dos contractos, creação das villas, of. De Justiças...”, dirigido e ordenado pelo governador e capitão-general de Minas Gerais, Luís Diogo Lobo da Silva

negros, perdia também seus direitos à posse da mina, revertendo ela para a Coroa. Portanto, a lei incidia positivamente na demanda crescente por escravos

Quando, na metade do século XVIII o governo metropolitano promulgou a Lei da Trintena, segundo a qual os mineradores que possuíssem mais de trinta escravos não poderiam sofrer penhora nos ditos escravos e nem nas suas fábricas de minerar, os donos de lavras se apressaram a comprar mais escravos, assumindo dívidas que nem sempre poderiam quitar. Muitas vezes isso redundava em prejuízo da classe, pois abalava-lhe o crédito com os comerciantes de escravos.¹¹

Como se não bastasse o incentivo da Lei, o aluguel de escravos para a Real Extração mostrou-se bastante lucrativo, induzindo os proprietários de escravos, fossem eles agricultores, artesãos, mineradores ou simplesmente donos de negros cativos, a aumentarem seu estoque de mão de obra cativa:

“... Na época em que um escravo custava apenas 200 ou 300 mil réis e podia ser alugado por menos de um mil réis por semana, até os descobertos de ouro e diamantes mais pobres podiam ser explorados com lucro; mas hoje em dia, o valor dos negros e de seu aluguel é quatro ou cinco vezes mais alto e só as jazidas mais ricas podem ser exploradas em grande escala com sucesso ...”¹²

4 – A REGIÃO ESTUDADA

Tentaremos delimitar, em linhas gerais, a região estudada. Não é o caso de reproduzir aqui os mapas de época, principalmente porque, devido ao tamanho deste artigo, os mapas se tornariam totalmente ilegíveis. É mais aconselhável remeter o leitor a obras publicadas sobre o tema¹³.

A divisa entre Minas e Bahia gerou seguidos confrontos entre os dois governos. Em 1722, foi enviado a Dom Lourenço de Almeida um croqui de um mapa realizado por um dos chamados “homens práticos do sertão” que definia os limites ao Norte da Capitania de Minas no vale do Rio São Francisco, a saber: pelo Rio Carinhanha, com a Capitania de Pernambuco, e pelo Rio Verde, com a Capitania da Bahia¹⁴.

Em 1757 Minas Novas do Fanado, região rica em pedras preciosas e salitre, além do ouro, foi finalmente desmembrada da Capitania da Bahia e incorporada à Jurisdição Administrativa do Intendente dos Diamantes do Tejuco¹⁵.

¹¹ Para uma discussão mais detalhada sobre as conseqüências dessas duas leis ver Zemella, 1990, p.156 e seguintes

¹² Halfeld e Tschudi, 1998, p.109

¹³ Costa, 2002 e Costa et al, 2004

¹⁴ Costa, 2002, pp.113-114

¹⁵ Decreto de 10 de maio de 1757

Tanto na região nordeste de Minas Gerais, banhada pelo rio Jequitinhonha, quanto o noroeste mineiro, com a exploração das minas de Paracatu descobertas em 1745, a demanda por mão de obra escrava se fazia sentir.

Ao mesmo tempo a região do Rio São Francisco já vinha se especializando na criação de gado para exportação tanto para o Nordeste como para o Sudeste brasileiro. Na segunda metade do século XVIII, quando a mineração já estava decadente, a região do Rio São Francisco foi-se deixando infiltrar pelos currais, principalmente ao longo do rio e de seus afluentes. Além do gado bovino, a criação intensa de suínos para abastecer as minas e para exportação, a criação de gado exigia uma cultura paralela, a do milho, que desviava escravos da mineração pelo menos na época do plantio e da colheita. Além disso, lembremos que as “fazendas” mineiras não se restringiam à monocultura; na sua maioria elas apresentavam uma produção diversificada, beirando a auto-suficiência, sendo comercializada a produção excedente dentro dos limites da própria capitania.

Essa diversificação das atividades econômicas passou a existir no território mineiro desde o início do setecentos. Segundo Diogo de Vasconcelos, depois da viagem de Arthur de Sá e Menezes à região mineradora e depois das primeiras grandes fomes que causaram o abandono de várias explorações, o governador do Rio de Janeiro exigiu que os habitantes plantassem cereais e legumes ao lado das explorações auríferas, buscando assegurar a estabilidade dos arraiais. Daí a necessidade de escravos para cuidar de tarefas paralelas à criação de gado e à lavoura e da mineração¹⁶.

Assim, não é verdade o que Antonil e grande parte dos pensadores da época afirmavam: as terras auríferas não eram de maneira alguma “... *absolutamente estéreis para tudo que é necessário à vida humana...*”¹⁷. Concordam conosco Carlos Magno e Liana Reis que em um belo artigo que discutem, entre outros temas, as contradições existentes na obra de Antonil. Estes autores insistem que:

*“... de um lado, a agricultura de Minas Gerais no século XVIII estava perfeitamente adaptada às condições de fertilidade e ao relevo da capitania; de outro lado, como a formação geológica da região aurífera não é homogênea, é possível encontrar porções de terras férteis mesmo dentro das zonas onde a maior parte dos terrenos não se prestam para a agricultura ...”*¹⁸

A título de ilustração reproduzimos os mapas de população de 1766 e 1767, Mapa 1 e Mapa 2 respectivamente. O Mapa 1, como quase todos os mapas históricos, pode não ser exato, mas é interessante se nossa atenção está focada na distribuição dos cativos entre as atividades econômicas da capitania. Além disso, se o compararmos com o Mapa 2 – que corre o mesmo risco de inexatidão - que trata da distribuição da população da Capitania, percebemos que cerca de 57% dos escravos arrolados estavam ocupados na mineração e na lavoura.

Geograficamente falando, a área que nos interessa neste trabalho se circunscreve às comarcas de Sabará e de Vila do Príncipe. É bem verdade que apenas parte da Comarca de

¹⁶ Vasconcelos, 1974, vol.I, p.183

¹⁷ Antonil, 2001, p.379

¹⁸ Guimarães e Reis, 1986 p.21

Sabará deve ser incluída na região que estamos estudando, mas a sua extensão, que partia do centro da capitania e ia até Paracatu, no noroeste mineiro, pode servir como exemplo aqui.

MAPA 1

Resumo Geral de Roças, Lavras, Fazendas e Escravos da Capitania de Minas Gerais, extraído em o ano de 1766, por Luís Diogo Lobo da Silva, Governador e Capitão Geral da dita Capitania.

Comarcas	Roças	Escravos	Lavras	Escravos	Fazendas	Escravos
Vila Rica	1.236	9.966	929	14.617		
São João del Rei	978	9.266	370	5.976		
Sabará	1.396	8.262	571	11.189	174	1.112
Vila do Príncipe	1.327	8.591	186	2.681	88	
Total	4.937	36.085	2.056	34.463	262	1.112

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino, 13665 – rolo 084 – F.3 – Cx.93, doc.58

MAPA 2

Mapa Geral dos Fogos, Filhos, Filhas, Escravos, Escravas, Pardos Forros e Pretos Forros, Agregados, Clérigos, Almas, Freguesias, Vigários. Ano de 1767.

Comarcas	Total de fogos	dos ditos cazados	Filhos	Filhas	Escravos	Escravas	Pardos forros	Pretos forros	Agregados	Clérigos	Almas	Freguesias	Vigários
Vila Rica	8.801	4.096	3.206	1.789	32.907	5.740	357	477	4.408	217	60.249	20	20
São João del Rei	7.584	4.705	3.725	2.993	21.500	5.391	246	667	4.151	125	49.485	14	14
Sabará	10.181	6.160	3.469	2.954	34.813	8.214	236	516	5.323	177	69.328	13	13
Vila do Príncipe	4.624	2.906	1.594	1.276	15.414	2.624	84	106	1.761	85	29.538	5	5
Total	31.190	17.867	11.994	9.012	104.634	21.969	923	1.766	15.643	604	208.600	52	52

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino, 13665 – rolo 084 – F.3 – Cx.93, doc.58

Vemos que 31.835 escravos das Comarcas de Sabará e Vila do Príncipe se ocupavam na agricultura e na mineração. No ano de 1767 existiam 61.065 escravos nas mesmas Comarcas, ou seja, 48% dos cativos estavam empregados em outro tipo de atividade, desvinculados da lavoura e da mineração. Além disso, 43% dos escravos relacionados neste mapa trabalhavam nas lavras destas duas Comarcas enquanto o restante se ocupava na lavoura.

Reafirmamos aqui que esses mapas de população do século XVIII são muito questionados pelos pesquisadores quanto à sua exatidão. Embora raras vezes sejam

completamente fidedignos, somente eles fornecem informações utilizáveis sobre a distribuição da população de Minas nesse período.

Assim, apesar dos problemas, podemos, através deles, traçar um contorno de uma idéia, mesmo que distorcida, da distribuição dos escravos pelas atividades econômicas da Capitania e, aceita esta argumentação, podemos inferir que o processo de diversificação das atividades econômicas na Capitania durante o setecentos já se achava em curso acelerado.

5 – NOVAS EVIDÊNCIAS ESTATÍSTICAS ENCONTRADAS NO CÓDICE 249

Passemos então ao exame das informações que o Códice 249 nos traz, nos reduzindo neste trabalho às mais relevantes até agora processadas. Trata-se basicamente da origem dos fluxos do tráfico no período de tempo referido que buscaremos associar aos achados já estabelecidos na literatura específica. Começemos pela demanda mineira por cativos adquiridos na Bahia relacionada na tabela a seguir.

TABELA 2

FLUXO MENSAL DE ESCRAVOS DA BAHIA PARA MINAS GERAIS 1759 - 1772

Anos	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Mai	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	total
1759							20	379	175	24	15	61	674
1760	57	109	15	114	141	145	95	185	5	60	293	112	1.331
1761	81	6	2	1	17	17	81	354	120	44	7	1	731
1762	161	35	56	114	83	3	79	170	403	193	6		1.303
1763	149	46	121	66	11	285	231	102	225	28	4	61	1.329
1764	70	88	9	35	190	59	111	203	100	8	8	7	888
1765	1	14	21	34	282	28	91	105	30	53	148	41	848
1766	23	58	15	24	158	210	84	67	57	60	17	36	809
1767	25	99	10	38	138	67	19	83	7	50	1	1	538
1768	14	8	52	75	100	125	25	77	58	19	25	50	628
1769	50	36	35	77	67	29	80	56	100	5	3	17	555
1770	93	40	54	13	60	50	213	138	199	220	26	35	1.141
1771	50	220	18	89	42	27	83	139	37	29		29	734
1772	44	14	12							52	71		193
total	818	773	420	680	1.289	1.045	1.212	2.058	1.516	845	624	451	11.702

Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), Códice 249. Fundo: Governo Geral/Governo da Capitania. Série Registro de pedidos de passaportes para escravos e de guias para despachos de embarcações 1759-1772. Seção de arquivo colonial e provincial

Os dados mostram que a demanda por escravos foi maior nos primeiros anos referenciados, ressaltando-se o período entre os meses de maio a setembro com um número de registro de passaportes significativo. A partir de 1764 o fluxo total de escravos trazidos da Bahia apresenta queda significativa. Ora, em 1763, a capital do Brasil é transferida da Bahia para o Rio de Janeiro. Isso, além da desorganização política e administrativa da capitania, pode ter contribuído para a diminuição do comércio de escravos cujo destino era a capitania mineira.

Neste sentido, é interessante o comentário que o escrivão registrou no livro de passaportes em 5 de setembro de 1863: “... Neste lugar começa o governo da Bahia o dia mais infausto que teve esta cidade ...” . Tal desabafo resume, provavelmente, o sentimento dos baianos com relação à mudança da capital. Tal sentimento devia ser muito intenso, pois até

mesmo o escrivão não se conteve e rasurou um livro que deveria conter apenas anotações e registros legais.

Convém assinalar que Maurício Goulart¹⁹ estima que entre 1760 e 1765 saíram da Bahia para Minas cerca de 6.660 escravos ou 1.100 por ano. Nossos dados revelam que, nesse mesmo período, o número de cativos que percorreram esse mesmo caminho é de 6.430, ou seja, 1.071 escravos por ano, número aproximado àquele estimado pelo autor citado.

No entanto, como veremos adiante, quando desmembramos a Tabela 1, separando a entrada de escravos em Minas pelo Caminho do Sertão – Bahia - e a entrada pelo Caminho Novo – Rio de Janeiro -, percebemos que a entrada de escravos pelo Caminho do Sertão permanece praticamente inalterada durante esse período, enquanto que os escravos exportados da Bahia para Minas passando pelo Rio de Janeiro sofreram queda acentuada. Vejamos tal situação de uma forma mais aprofundada.

6 - O CAMINHO DO SERTÃO

Primeiramente há que se discorrer um pouco sobre o que os escrivãos - apontadores - da Bahia chamavam de *Caminho do Sertão ou Caminho Geral do Sertão*.

De acordo com Mafalda Zemella a ligação entre a capitania baiana e a região aurífera foi muito anterior à descoberta do ouro. Citando o manuscrito anônimo “Informações sobre as Minas do Brasil” a autora confirma que esse Caminho do Sertão foi desbravado ainda no século XVII pelas bandeiras paulistas:

“Das Vilas de São Paulo para o Rio de São Francisco descobrirão os paulistas antigamente hum caminho a que chamavão Caminho Geral do Certão, pelo qual entravão cortando os vastos desertos que medeão entre as ditas Vilas e o dito Rio nele fizerão varias conquistas de Tapuyas e passarão a outras para os sertões de diversas Jurisdições, como foram Marahãm, Pernambuco e Bahia sendo para todas geral o dito caminho athe aquele termo fixo que fazião nesta ou aquella parte do Rio de São Francisco em o qual mudavão de rumo conforme a Jurisdição ou Capitania a que se encaminhavão ou a conveniencia que se lhe offercia: e com tão continuada freqüência facilitarão o transito daquele caminho que muitos delles transportando por elle suas mulheres e familias mudarão totalmente os seus domicilios de São Paulo para as beyras do dito ryo de São Francisco nas quais hoje se achão mais de cem cazais todos paulistas e algus delles com cabedaes muito grossos ...”.

¹⁹ Goulart 1975, p.170

Dando continuidade à sua exposição esse autor anônimo insiste nas comodidades e facilidades deste caminho geral do sertão, ressaltando a abundância de água, o clima ameno, e a grande quantidade de pousos, ranchos e fazendas para reabastecimento de víveres necessários ao sucesso de uma grande jornada²⁰.

Já André Antonil se refere ao caminho da Bahia desvinculado da estrada original que partia de São Paulo e do Rio de Janeiro, e demonstra preferência por esta via de acesso ao dizer que:

“ ...Este caminho da Bahia para as minas é muito melhor que o do Rio de Janeiro e o da Vila de São Paulo, porque posto que mais comprido, é menos dificultoso, por ser mais aberto para as boiadas, mais abundante para o sustento e mais acomodado para as cavalgadas e para as cargas... ”²¹

Cláudia Damasceno Fonseca reproduz em seu livro um mapa da segunda metade do século XVIII que mostra como os sertões do São Francisco e do Rio Jequitinhonha já se achavam cobertos por fazendas e arraiais. Este tipo de aglomeração certamente contribuía para que o Caminho do Sertão se tornasse mais ameno para o transporte de mercadorias e escravos uma vez que garantia o pouso e a alimentação do comboio²².

Charles Boxer é bem enfático quanto às benesses do Caminho do Sertão referindo-se a ele como uma das mais importantes vias de ligação com as minas, que:

“... corria paralela à margem direita do Rio São Francisco (...) chegava-se normalmente a esse rio, vindo da costa, pelo pequeno porto de cachoeira, centro da região de cultura do fumo, no Recôncavo Baiano da cidade de Salvador. (...) 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 Cardoso, de onde o caminho para as minas de ouro seguiam a margem do rio durante umas 160 milhas, até a junção com o Rio das Velhas. Os arraiais mineiros que se enfileiravam ao longo do Rio das Velhas, depressa estavam interligados por uma rede de trilhas e passagens, inclusive com os remotos postos avançados estabelecidos no inabordável Serro do Frio, parte do vale do Rio Jequitinhonha... ”²³

Parece-nos que a utilização do Caminho do Sertão como via de acesso às minas era bastante apreciada ainda que restrições à sua utilização tenham sido impostas como, por

²⁰ citado por Zemella, 1990, pp.125-126

²¹ Antonil, 2001, p.187

²² Fonseca, 2003, p.70

²³ Boxer, 2000, p.53

exemplo, a proibição de 1745 que determinava que os comerciantes de escravos e os mascates estavam proibidos de realizarem negócios dentro da Demarcação Diamantina. A exceção ficava por conta da Vila do Príncipe. O comércio de escravos deveria ficar restrito a essa mesma Vila, sede da Comarca do Serro Frio,

Entretanto, que apesar de todas as imposições legais para se transitar pelo caminho do sertão, Cláudia Fonseca nos informa que a aplicação das leis dentro da Demarcação nem sempre era respeitada ao pé da letra. Fases de grande repressão se alternavam com períodos de controle menos intenso. Na época dos contratadores Felisberto Brant (1748-1751) e João Fernandes de Oliveira (1759-1794), os garimpeiros e os comerciantes não foram perseguidos porque esses intendentess “*que estavam além do poder ... estavam mais interessados em aumentar suas fortunas pessoais*”²⁴.

De acordo com a informação prestada por 233 condutores de escravos que especificaram o sítio para onde se dirigiam, as localidades de destino eram, basicamente Serro do Frio, Curvelo, Minas Novas, Rio Pardo, Morrinhos, São Francisco das Chagas, Itacambira, São Romão, Salinas, Santo Antônio da Manga, Paracatu e Barra do Rio das Velhas, quase todas dentro, ou nos limites da Demarcação Diamantina. Devemos ressaltar que não foi encontrada nenhuma menção de escravos levados diretamente para o arraial do Tejuco.

Tal evidência nos leva a levantar a hipótese que os escravos que eram trasladados pelo Caminho do Sertão destinavam-se, principalmente, ao suprimento das necessidades de mão de obra da área Norte de Minas, ou seja, acima do paralelo 19°, especialmente na Demarcação Diamantina. Por outro lado, os cativos trazidos pelo Caminho Novo, vindos do Rio de Janeiro, destinavam-se, em grande parte, ao atendimento da demanda das áreas abaixo deste paralelo.

Cabe neste ponto nos defendermos de uma possível acusação de reducionismo. Deixemos bem claro que não pretendemos assumir que a entrada de escravos no território mineiro se reduzisse a essa dicotomia, da Bahia para o norte mineiro e do Rio de Janeiro para o sul da capitania. Na verdade, nossa intenção é apenas ressaltar a importância do tráfico interno de escravos pelo Caminho do Sertão e a influência da praça comercial baiana como supridora de mão de obra escrava para a capitania de Minas Gerais.

Vejamoss então o que nos informa o Códice 249 sobre a entrada dos cativos para a Província mineira transportados pelo Caminho do Sertão. Segundo os dados, permanece a preferência pelos meses centrais do ano para o comboio de escravos pelo caminho do sertão, talvez devido às condições de temperatura mais amena e um clima mais seco, nesse período, na região. Como, de acordo com os historiadores citados, não havia escassez de água nem de alimentos por essa via já desbravada, o chamado inverno brasileiro deveria contribuir muito para que a mortandade dos escravos durante a grande viagem a pé fosse reduzida ao mínimo, elevando o lucro dos comboieiros.

Os dados apontados no Códice nos permitem discordar de Maurício Goulart quando ele diz que:

*“...acredito que, daí por diante [a partir de 1765], as levass [de escravos da Bahia para Minas] fossem menores a cada ano...”*²⁵.

²⁴ Fonseca, 2003. p.187

²⁵ Goulart, 1975, p170

Nosso banco de dados convertidos na tabela abaixo revela que as levas de escravos permanecem constantes quando se adota o caminho do sertão para se chegar a Minas. Quando eliminamos os anos de 1759 e 1772, porque neles a informação é mais truncada, verificamos que entravam em Minas Gerais 721 escravos em média por ano pelo caminho do sertão; 672 escravos em média se consideramos todo o período coberto pelo Códice.

TABELA 3

FLUXO MENSAL DE ESCRAVOS DA BAHIA PARA MINAS GERAIS PELO CAMINHO DO SERTÃO
1759 - 1772

Anos	Janeir o	Fevereiro o	Março	Abril	Mai	Junho	Julho	Agosto	Setembr o	Outubro	Novembr o	Dezembr o	total
1759							20	379	125	10	14		548
1760	18	25	5	114	135	72	52	137	5	24		91	678
1761	20	3	1	1	17	16	81	231	120	25	6		521
1762	30	16	56	114	57	3	79	79	220	104	5		763
1763	43	13	98	66	10	101	197	88	173	24	3	61	877
1764	32	82	9	35	190	57	107	203	99	7	6	6	833
1765		14	21	34	282	28	88	87	27	53	48	41	723
1766	17	58	10	24	157	204	84	67	52	58	17	36	784
1767	24	92	8	38	137	67	17	82	7	50	1	1	524
1768	14	8	51	74	100	122	24	77	58	16	25	46	615
1769	50	36	35	77	67	29	80	56	100	5	3	17	555
1770	93	40	53	13	60	49	213	138	199	135	26	35	1.054
1771	50	220	18	89	42	27	83	139	37			29	734
1772	44	14	12							52	71		193
total	435	621	377	679	1.254	775	1.125	1.763	1.222	563	225	363	9.402

Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), Códice 249. Fundo: Governo Geral/Governo da Capitania. Série Registro de pedidos de passaportes para escravos e de guias para despachos de embarcações 1759-1772. Seção de arquivo colonial e provincial

Acreditamos que a mudança da capital do país mudou o eixo comercial provocando, entre outras coisas, uma queda acentuada do comércio de escravos da Bahia para Minas passando pelo porto do Rio de Janeiro. A nossa suposição se apóia nas informações fornecidas por viajantes e políticos em que eles ressaltam que mesmo no século XIX continuavam as exportações de escravos da Bahia para Minas Gerais. Já citamos Vilhena, em 1802 e Saint Hilaire, em 1820. Tschudi, menciona que a Bahia continuava exportando escravos para Minas Gerais em meados do século XIX²⁶. A fala do Senador Silveira da Mota em 1861 também faz referência à entrada de escravos em Minas através do caminho da Bahia:

“... Além dos escravos que vêm da Bahia por terra através do distrito de São Francisco, como artigos de comércio, segundo as normas, para serem trocados por mulas em Sorocaba; além daqueles que entram diretamente da Bahia na

²⁶ Halfeld e Tschudi, 1998, p.106

provincia de Minas Gerais; e além daqueles que entram pelos diferentes portos do Sul, transportados em vapores e veleiros; muitos passageiros do Norte, a fim de evitar o pagamento (da taxa) nos locais de procedência, trazem escravos como servos, que aqui são vendidos como expediente desses passageiros, porque, em vez de trazerem dinheiro, eles trazem negros para serem vendidos neste grande mercado ...”²⁷.

Já no caso dos escravos que eram destinados a Minas passando pelo porto do Rio de Janeiro percebe-se queda acentuada após a transferência da capital da Bahia para o Rio. O deslocamento da capital provavelmente teve como conseqüência a mudança da praça comercial dos traficantes de escravos transatlânticos. Vejamos os números.

TABELA 4

FLUXO MENSAL DE ESCRAVOS DA BAHIA PARA MINAS GERAIS PELO PORTO DO RIO DE JANEIRO
1759 - 1772

Anos	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maior	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	total
1759									50	14	1	61	126
1760	39	84	10		6	73	43	48		36	293	21	653
1761	61	3	1			1		123		19	1	1	210
1762	131	19			26			91	183	89	1		540
1763	106	33	23		1	184	34	14	52	4	1		452
1764	38	6				2	4		1	1	2	1	55
1765	1						3	18	3		100		125
1766	6		5		1	6			5	2			25
1767	1	7	2		1		2	1					14
1768			1	1		3	1			3		4	13
1769													0
1770			1			1				85			87
1771													0
1772													0
total	383	152	43	1	35	270	87	295	294	253	399	88	2.300

Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), Códice 249. Fundo: Governo Geral/Governo da Capitania. Série Registro de pedidos de passaportes para escravos e de guias para despachos de embarcações 1759-1772. Seção de arquivo colonial e provincial

Essa tabela traduz, em números, o desabafo do escrivão anônimo da Bahia citado na página 11 deste trabalho. Realmente, se o declínio do tráfico de escravos da cidade de Salvador para Minas Gerais, passando pelo porto do Rio de Janeiro puder ser considerada como um dos indicadores do crescimento da nova capital em detrimento da praça comercial da Bahia, então o dia 5 de setembro de 1763 foi mesmo o dia mais infausto para essa Capitania.

²⁷ Conrad, 1985, p.195

7– SOBRE O TRÁFICO DE ESCRAVOS: os traficantes

Ao encerrarmos esse trabalho, gostaríamos de fazer ainda alguns comentários sobre os traficantes de escravos que utilizavam a cidade de Salvador para o comércio de cativos.

Em primeiro lugar falemos sobre os traficantes de escravos que saíam da Bahia e passavam pelo porto do Rio de Janeiro para entrar em Minas comboiando grupos de escravos. Uma análise mais focada das informações contidas no Códice 249 nos permite localizar uma concentração de comerciantes de escravos, ou seja, entre 1759 e 1772, apenas 18 indivíduos, ou traficantes, foram responsáveis pelo tráfico de 1.590 escravos dos 2.300 registrados, portanto 69% dos escravos que entraram em Minas via Rio de Janeiro.

Além disso, não podemos afirmar, apenas suspeitar, que Manoel José de Carvalho que conduziu 104 escravos, Antônio Vaz de Carvalho que conduziu 161 escravos, Domingos Carvalho de Oliveira que conduziu 94 escravos e Domingos Carvalho de São Cristóvão que conduziu 29 escravos, pudessem ter algum parentesco.

Da mesma forma, João Mendes Guimarães que conduziu 89 escravos, João da Silva Guimarães que conduziu 82 escravos e Antônio de Abreu Guimarães que conduziu 25 escravos. Em tempos modernos, negócios de escravos assim administrados facilmente seriam acusados de cartelização.

Algumas ocorrências registradas merecem registro. O caso que mais nos chamou a atenção foi o Sr. João Gomes que conduziu 145 escravos entre os anos de 1759 e 1763 para Minas passando pelo Rio de Janeiro e, curiosamente, o mesmo senhor tira passaporte para enviar para Minas pelo caminho do sertão 162 escravos entre os anos de 1759 e 1771.

O mesmo acontece com o senhor João da Costa Lima que, em 30 de outubro de 1770, requisitou passaporte para levar para Minas pelo porto do Rio de Janeiro 88 escravos e, entretanto, entre 1763 e 1770, conduziu 122 escravos para Minas pelo caminho do sertão.

Já o senhor Miguel Álvares de Magalhães, levou 93 escravos para Minas passando pelo Rio entre dezembro de 1759 e agosto de 1765 e comboiou 39 cativos pelo caminho do sertão entre maio de 1769 e outubro de 1770, especificamente para o sertão de Curvelo.

O último comboieiro – Miguel Álvares de Magalhães - inicialmente preferiu mandar escravos para Minas através do porto do Rio de Janeiro. Nas suas últimas remessas de escravos para Minas ele preferiu o caminho do sertão. Ao mesmo tempo ele especifica que se dirige para o sertão de Curvelo que fica localizado na região central de Minas.

Será que ao utilizar essa via de transporte ele vem comprovar que o caminho do sertão era melhor ou será que o menor número de escravos conduzidos por terra saía mais barato do que enviá-los por navio até o Rio e depois por terra até seu destino final?

A verdade é que segundo as leis do Reino os negociantes de escravos pagavam impostos relativamente altos para conduzir os escravos tanto por terra quanto por mar. Ora, ao sair da Bahia pagava-se imposto; ao desembarcar no porto do Rio de Janeiro pagava-se mais imposto; pagava-se ainda imposto para conduzir os escravos por terra do Rio de Janeiro para a capitania de Minas Gerais.

Muito imposto, lucro pouco. Parece que o Senhor João Gomes tinha consciência deste fato econômico lógico, pois, a partir de junho de 1763, passa a remeter escravos para Minas apenas pelo Caminho do Sertão.

O senhor Miguel Álvares de Magalhães ainda envia escravos para Minas pelo Rio de Janeiro nos anos de 1763, 1764 e 1765. A partir de 1769, depois de uma pausa de quatro anos, passa a utilizar o Caminho do Sertão até outubro de 1770.

No Caminho do Sertão podem ser relacionados, através dos registros do Códice, alguns grandes traficantes como o próprio João Gomes e o Sr. João da Costa Lima, o Sr. Luís Coelho Ferreira, comboiando 110 escravos entre 1771 e 1776, o Sr. Matias Fernandes Sampaio, levando 164 escravos entre 1759 e 1764 e o Sr. Antônio Álvares dos Reis, levando 78 escravos entre 1759 e 1768.

Entretanto, não só traficantes “preferiam” o Caminho do Sertão para comboiar seus cativos. O Sr. Antônio Pires do Rego foi a Bahia e entre novembro de 1769 e outubro de 1770 requisitou passaportes para levar para o serviço de sua fazenda no Rio Pardo 18 escravos sendo esses 16 africanos e 2 ladinos. Tal comportamento nos leva a crer que este senhor não era traficante de escravos, mas apenas um negociante particular que preferiu ir pessoalmente comprar seus escravos no “mercado baiano”, escolhendo na Praça da Bahia os trabalhadores que melhor lhe conviessem.

Como último comentário, há que se ressaltar que não existiam grandes comboios de escravos pelo Caminho do Sertão. Com a exceção dos traficantes citados, que raramente chegavam a conduzir 40 escravos de cada vez (apenas Matias Fernandes Sampaio levou 99 escravos de uma só vez em 1759), geralmente os comboios constituíam-se em pequenos lotes de cativos, sendo que, em média, os comboieiros conduziam cerca de 10 escravos por viagem.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A série estatística apresentada vem reforçar a literatura existente, mostrando que o Caminho do Sertão não era utilizado apenas para o comércio de mercadorias entre as capitanias, mas também para o muito lucrativo tráfico de escravos.

Considerando o que foi exposto acima, podemos nos agregar aos autores que afirmam que a demanda por escravos pela capitania mineira era significativamente maior em relação às demais capitanias, mesmo quando a mineração já se encontrava em um período de decadência.

Mas, como a literatura específica nos diz que a diversificação da economia mineira já se fazia sentir desde o início do setecentos, os cativos eram necessários justamente para impulsionar essa diversificação.

Por outro lado, o Caminho Novo era bem mais curto em relação ao Caminho do Sertão. Apesar disso, segundo os dados relacionados neste trabalho, o Caminho do Sertão se perpetuou para o tráfico. Tal fato talvez esteja associado aos “custos” dos tributos pagos pelo tráfico, na medida em que ao transferir a sede do governo para o Rio de Janeiro, a política tarifária seria aplicada mais severamente. Portanto, o Caminho do Sertão, embora mais longo, se apresentava

mais atrativo devido às facilidades já descritas e, talvez, menos fiscalizado, o que propiciava os descaminhos de mercadorias e, sobretudo, de escravos.

BIBLIOGRAFIA

ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO, avulsos, livro 81 D.F. “*Extracto do descobrimento das Minas Geraes, tempo em que nellas principiou a arrecadação da Real Fazenda, origem dos contractos, criação das villas, of. De Justiças...*”, dirigido e ordenado pelo governador e capitão-general de Minas Gerais, Luís Diogo Lobo da Silva.)

BOXER, Charles R. *A Idade do Ouro no Brasil, (Dores de crescimento de uma sociedade colonial)*. 2ed. Rio de Janeiro,: Nova Fronteira, 2000

CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros. O tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo, Editora Brasiliense, 1985

COSTA, Antônio Gilberto, organização. *Cartografia da Conquista do Território das Minas*. Belo Horizonte: Editora UFMG; Lisboa: Kapa Editorial, 2004.

COSTA, Antônio Gilberto; Renger, Friedrich Ewald; Furtado, Junia Ferreira; Santos, Márcia Maria Duarte dos. *Cartografia das Minas Gerais: da capitania à província*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002)

FONSECA, Cláudia Damasceno. *Des Terres Aux Villes de L’Or. Pouvoirs et territoires urbains au Minas Gerais (Brésil, XVIII siècle)*. Paris: Centre Culturel Calouste Gulbenkian, 2003

FURTADO, Junia. *Homens de Negócios. A interiorização da Metrópole e do comércio nas Minas Setecentistas*. São Paulo: Editora HUCITEC, 1999.

GOULART, Mauricio. *A Escravidão Africana no Brasil. Das origens à extinção do tráfico*. São Paulo, Alfa-Ômega, 1975.

GUIMARÃES, Carlos Magno e Reis, Liana Agricultura e Escravidão em Minas Gerais (1700-1750) , *Revista do Departamento de História*. Belo Horizonte, UFMG, junho 1986, pp.7-36

HALFELD, H.G.F. e Tschudi, J.J. von. *A Província Brasileira de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1998

KLEIN, Herbert S.. *A Escravidão Africana. América Latina e Caribe*. São Paulo, Editora Brasiliense,1987

MARTINS, Roberto Borges. Conferências proferidas no X Seminário sobre Economia Mineira em Diamantina e no Congresso da Associação Brasileira de Professores de História Econômica (ABPHE) em 2003

PAIVA, Eduardo França. *Escravidão e Universo Cultural na Colônia. Minas Gerais, 1716-1789*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2001

SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem pelo Distrito dos Diamantes e Litoral do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia/EDUSP, 1974.

VASCONCELOS, Diogo de. *História Antiga da Minas Gerais*. 4ed.. Belo Horizonte/Rio de Janeiro, Itatiaia, 1974. 2 vols.

VILHENA, Luís dos Santos. *A Bahia no Século XVIII*. Bahia: Editora Itapuã, 1969, 3 vols.

ZEMELLA, Mafalda P., *O Abastecimento da Capitania das Minas Gerais no Século XVIII*. São Paulo: HUCITEC: Editora da Universidade de São Paulo, 1990.