

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

Instituto de Economia

UNICAMP

BIBLIOTECA CENTRAL

SEÇÃO CIRCULANTE

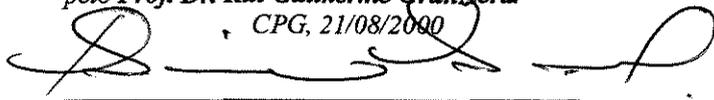
O COMÉRCIO DE ABASTECIMENTO EM CAMPINAS: o processo
de formação da economia interna e a atuação de proprietários de
terras/tropeiros na construção da cidade (1767-1830)

Maria Isabel Basílico Celia

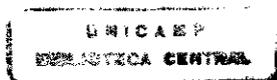
Dissertação de Mestrado apresentada ao
Instituto de Economia da UNICAMP para
obtenção do título de Mestre em História
Econômica, sob a orientação do Prof. Dr.
Rui Guilherme Granziera.

*Este exemplar corresponde ao original da
dissertação defendida por **Maria Isabel
Basílico Celia** em 21/08/2000 e orientada
pelo **Prof. Dr. Rui Guilherme Granziera**.*

CPG, 21/08/2000



Campinas, 2000



200115407

UNIDADE	BC
N.º CHAMADA:	F/UNICAMP
	C33c
V.	Ex.
TOMBO BC	45426
PROC.	16/392/2001
C	<input type="checkbox"/>
D	<input type="checkbox"/>
PREÇO	11,00
DATA	27/02/2001
N.º CPD	

CM00157725-3

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELO
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO DO INSTITUTO DE ECONOMIA**

C33c

Celia, Maria Isabel Basílico

O comércio de abastecimento em Campinas: o processo de formação da economia interna e a atuação de proprietários de terras/ tropeiros na construção da cidade (1767-1830)/ Maria Isabel Basílico Celia. – Campinas, SP: [s.n.], 2000.

Orientador: Rui Guilherme Granziera

Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia.

1. História econômica – Campinas (SP) . 2. Tropeiros – Campinas (SP) – 1767-1830. 3. Economia de subsistência - Campinas (SP) – 1767-1830. I. Granziera, Rui Guilherme. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia. III. Título.

**Para minha mãe Raffaella que sempre acreditou em meu potencial;
Às maninhas Sonia e Vanessa pelos muitos incentivos;
Ao meu marido Mário, companheiro e confidente de todas as horas;
E à memória de meu pai Clezo, pelo seu exemplo de luta e humildade.**

AGRADECIMENTOS

Ao recordar os três anos de trabalho de dissertação, a memória tece uma pluralidade de acontecimentos na minha vida pessoal, como na profissional. Passei por situações de contentamento, como também experimentei sensações de angústia e questionamento. Momentos muitas vezes delicados, mas que procurei superar com a ajuda dos amigos e com certa tranqüilidade que o tempo deu cabo de auxiliar.

Nesse meu caminhar, tive o privilégio de conhecer pessoas que são verdadeiramente “guerreiras”, ora seja, que mesmo com as dificuldades (que não são poucas) que a vida impõe, são capazes de sempre acreditar e lutar. A vontade é tamanha, que acabam contagiando inclusive quem está ao seu redor.

São pequenas atitudes, ações ou posturas ideológicas que marcam o trabalho dessas pessoas. Neste sentido sou grata primeiramente aos professores Ângelo Pessoa, Mirza Pellicciotta e Lília Z. de Medrano, mestres, amigos e incentivadores que me proporcionaram o gosto e a paixão pela pesquisa histórica. Sem eles não estaria agora, colhendo os frutos.

Aos muitos amigos que fiz e conheci na graduação da PUCCAMP, em especial a Rosilene Campos pela força e incentivo.

Nos arquivos pelos quais passei, sou grata aos funcionários do Arquivo Edgard Leuenroth, da Biblioteca do Centro de Lógica, Epistemologia e História da Ciência e ainda não poderia deixar de lembrar o carinho com que fui recebida e auxiliada no Centro de Memória da UNICAMP, principalmente por Ema Camillo, também colega de classe.

No Instituto de Economia que recebeu-me, sou especialmente grata as professoras Lígia O. Silva e Wilma Peres Costa pela oportunidade que trouxeram de discussões sobre os temas de História Econômica. Além disso, sou grata a ambas pelo olhar cuidadoso ao meu trabalho, pelas leituras e sugestões.

Aos muitos colegas do Instituto de Economia que conheci e passei a admirar. A Verônica Secreto pelo constante interesse por essa pesquisa e pelas dicas bibliográficas. Pela atenção e interesse do Luiz Paulo Nogueiról em ler este trabalho e ao amigo Wilson

companheiro de classe e a quem passei a admirar muito. E muito especialmente a Cláudia Tessari que como fruto deste trabalho recebi o presente de sua amizade.

Sou ainda muito grata ao professor Rui Granziera que orientou-me de forma integral, acompanhando os desdobramentos do trabalho e auxiliando nas discussões. Sou grata pela sua dedicação e confiança ao desenvolvimento deste tema.

Minha gratidão aos meus familiares a quem dedico especialmente este trabalho, pela força e apoio que recebi em tudo aquilo que foi possível, inclusive com a ajuda financeira quando a bolsa esgotou-se.

Finalmente aos contribuintes brasileiros sou muito grata aos dois anos de bolsa à mim concedida através da FAPESP, sem a qual este trabalho não seria viabilizado. Desta mesma forma, presto minha homenagem a muitos brasileiros que ainda não podem exercer plenamente seu direito de cidadania. À eles este trabalho também se refere, procurando resgatar a memória de gente simples e esquecida, mas que deram e dão sua contribuição na história.

Abreviaturas

CMU – Centro de Memória – UNICAMP

D.I. – Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo.

RIHGSP – Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo.

TJC – Tribunal de Justiça de Campinas.

Obs.: As citações feitas a partir das fontes primárias pesquisadas tiveram sua ortografia atualizada.

Sumário

Introdução ----- 01

Fontes ----- 14

Capítulo I

O conjunto da capitania de São Paulo e suas atividades econômicas

I – Antecedentes da Capitania de São Paulo ----- 18

II – Paisagem econômica da Capitania ----- 44

Capítulo II

Expansão açucareira, vias de comunicação e comércio de tropas na região de Campinas -----61

Capítulo III

Diversidade profissional e tropeirismo em Campinas -----82

1- Categoria dono de engenho/tropeiro ----- 88

2- Categoria agricultor-roceiro/tropeiro -----98

3- Categoria tropeiro/tropeiro -----103

4- Categoria arrieiro e/ou camarada de tropa ----- 123

5- Categoria negócios com animais ----- 128

6- Categoria ferreiro e/ou seleiro -----133

Conclusão ----- 135

Fontes e Bibliografia ----- 148

Introdução

O objetivo deste trabalho está em compreender, na dinâmica da sociedade brasileira colonial, a formação de um comércio de abastecimento na cidade de Campinas expressa por um lado no universo social do tropeiro e, por outro, nos interesses regionais assumidos na conjuntura política e econômica dos séculos XVIII e XIX.

O corte temporal escolhido tem como datas balizas os anos que vão de 1767 a 1830; tem início com o primeiro censo populacional da cidade de Campinas indo até o desenvolvimento da cultura canavieira. Este período possibilita entrever a construção do comércio de abastecimento em Campinas, as implicações sociais e econômicas de seus agentes formadores e a sua influência na formação da antiga vila de São Carlos (Campinas).

Pensando-se nisso, observa-se que a Estrada dos "Goiases" tem sua importância revelada no século XVII com as bandeiras. Caminho de referência à inúmeras pessoas que por lá passavam em direção as Minas Gerais e Goiás para a exploração de pedras auríferas, o núcleo populacional que se tornaria Campinas vai se constituindo a partir da mobilidade de homens que, mais do que dispostos a abrir picões na mata fechada, começaram perceber a importância que a região possuía para as rotas de comércio e abastecimento. As margens desse caminho são concedidas sesmarias, onde seus beneficiários formavam-se em uma pequena comunidade rural.

A peculiaridade deste trabalho reside, entre outras coisas, na preocupação em articular a política de abastecimento com a formação da cidade, na medida em que, apesar de ter Campinas grandes estudos a respeito de sua história econômica, e de sua relevante importância na economia da capitania de São Paulo, são poucos os que tratam de sua agricultura de gêneros de primeira necessidade. Além disso, teve Campinas uma presença marcante de tropeiros, fator relevante para entender a importância das bases estruturais do fluxo de mercadorias e sua comercialização, não apenas da região de Campinas, mas também, em grande parte da capitania de São Paulo, podendo contribuir assim, com novos elementos para a compreensão do mundo rural e de uma história regional.

Embora este trabalho focalize uma região e um período histórico específico, cumpre ressaltar que a compreensão do debate que vem sendo realizado há vários anos sobre o

mercado interno colonial, é o ponto de partida, em seu caráter mais geral, para a discussão sobre o abastecimento na capitania de São Paulo nos séculos XVIII e XIX, e ainda mais, preocupando-se com a especificidade que o problema tomou na construção e crescimento do município de Campinas.

Neste trabalho, a introdução deste tema (mercado interno colonial) antes de uma abordagem direta do problema do abastecimento e do transporte na capitania de São Paulo é uma necessidade. A construção de redes internas de comercialização de gêneros de primeira necessidade merece ser pensada com atenção, pois é da consolidação de uma estrutura interna de abastecimento na colônia que poder-se-á analisar o papel específico do transporte e do tropeirismo neste processo, preocupação fundamental desta dissertação.

O estudo do abastecimento e do transporte, da atividade de tropeiros e sua importância para a constituição do povoamento e crescimento de Campinas, está relacionada, como procurou-se evidenciar, com a formação do mercado interno colonial, que deverá ser introduzido à guisa de compreender seu processo de construção. Deste modo, não perdendo de vista o que aqui é específico, ou seja, a importância do mercado interno e do abastecimento na formação do espaço social e econômico de Campinas, serão vistos mais detidamente algumas das mais importantes interpretações sobre o tema.

Nos últimos anos o rigor das pesquisas relacionadas a uma economia de subsistência e os estudos mais específicos e pontuais acerca do comércio de abastecimento, sitiantes e tropeiros, vêm contribuindo para o enriquecimento da historiografia nacional e regional. Isto se justifica, em parte, pela importância que representa a economia regional na sociedade brasileira.

Lembrar-se-ia assim, alguns fatores como a política de abastecimentos, de intermediações comerciais, de compra e venda de produtos e do acesso ao mercado, relações profundamente enraizadas em nossa história política, econômica e cultural.

Desperta interesse, nesse sentido, trabalhos como de Maria Yedda Linhares, de Kátia Mattoso e Maria Thereza S. Petrone¹ que ao estudarem as problemáticas do abastecimento, seja ao longo da história brasileira, da cidade de Salvador e do Recôncavo ou da cidade de São Paulo e suas ligações comerciais com o Rio de Janeiro oferecem

¹ LINHARES, Maria Yedda Leite. *O problema do abastecimento numa perspectiva histórica: 1530-1918*. Rio de Janeiro, 1978; MATTOSO, Katia. *Bahia: a cidade de Salvador e seu mercado no século XIX*. São Paulo, HUCITEC, 1978; PETRONE, Maria T. S. *O barão de Iguape*. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1976.

discussões que articulam a questão do abastecimento enquanto instrumento de percepção e análises de variados níveis, seja em um panorama rico acerca das características de um mercado interno, seja as articulações políticas frente ao fluxo de gêneros de subsistência, provocando debates enriquecedores para a historiografia contemporânea.

Obras como as de Roberto Simonsen e Celso Furtado² apresentam uma linha de pesquisa voltada para uma discussão histórica-econômica que, são imprescindíveis, principalmente ao privilegiar determinados cortes históricos ao abordarem questões pertinentes a mineração e o café, dando uma visão dos movimentos sociais, econômicos e políticos ocorridos no interior do ciclo da mineração.

Por outro lado, Caio Prado Junior³, ao utilizar-se de fontes primárias, apreende os movimentos que a produção de subsistência realizou ao sul de Minas, no conjunto de uma economia social.

São estudos que, ao analisarem a história econômica do Brasil, a circulação e distribuição interna e externa dos seus produtos e dos que atendem ao seu consumo, imprimem também, leituras diversas das mobilidades geográficas, da dinâmica do sistema interno de trocas, economias vicinais, regionais, inter-capitanias, em fronteiras abertas que assumem em seu movimento, dimensões sociais e culturais que envolvem o intercuro com culturas regionais diferentes, o que significa expectativas e comportamentos sociais diversificados.

Assim, a discussão e a presença do mercado interno sempre foi analisada por vários autores. Mas pode-se buscar sua raiz principalmente na obra de Caio Prado Júnior⁴. Foi a partir dos anos 30 com Prado Júnior, que iniciou-se uma produção bibliográfica pautada no “*sentido da colonização*”, e esse debate vem até os anos recentes, refletindo e tentando explicar a função das colônias americanas (mais especificamente o Brasil), dentro do mundo moderno.

Em trabalhos que seguem a linha de Prado Júnior, o conceito de “*desclassificação ou marginalização de trabalhadores livres*”, é bastante encontrado. Segundo essa vertente,

² SIMONSEN, Roberto. *História Econômica do Brasil: 1500-1820*. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 6ª ed. , 1969; FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 10ª ed., 1970.

³ PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução Política do Brasil e outros estudos*. São Paulo, Brasiliense, 1972 e *Formação do Brasil Contemporâneo*, São Paulo, Brasiliense, 24a. reimpressão, 1996.

⁴ PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo, Brasiliense, 24a. reimpressão, 1996.

existem dois extremos da sociedade colonial e do século XIX, senhores de um lado e escravos de outro, ligados à produção exportadora e lucrativa. Entre esse dois extremos, é identificada uma população livre, que não se encaixa em nenhum desses extremos, fazendo com que os pesquisadores tentem buscar uma função e um significado histórico para compreenderem a camada de trabalhadores livres.

Neste sentido, na década de 60, Maria Sylvania de Carvalho Franco⁵ retoma o debate sobre os “*homens livres pobres*”, procurando identificar essa categoria no mundo colonial, orientada para dar lucro não só a metrópole, mas aos grandes produtores coloniais.

Ao estabelecer vinculações entre o declínio da produção aurífera e a mudança posterior de atividades econômicas, observa Franco que houve em São Paulo, um aumento populacional representado pelo crescimento na província do elemento escravo, com a consequente mudança de aspecto da economia, que se até então era predominantemente voltada para gêneros de subsistência, passa, a partir desse período (século XVIII) a produzir em escala comercial voltada para mercados exteriores⁶.

Pode-se assim inferir que, segundo esta autora, a decadência da exploração do ouro deslocou as atividades econômicas ligadas essencialmente a extração desse minério nas Minas Gerais para outras regiões, incluindo entre elas São Paulo, que começa neste período (fins do século XVIII) a desenvolver uma economia mais estruturada, especialmente devido ao retorno do cultivo da cana-de-açúcar.

Franco discute ainda um ponto bastante importante para a compreensão do papel do tropeiro dentro de uma estrutura social e econômica marcada pela escravidão e pela produção de gêneros agrícolas para exportação. Nas palavras da autora: “*Por intermédio do vendeiro e do tropeiro procurei distinguir como se determinavam os alvos de ascensão social e como se abriram as possibilidades de sua realização; em outras palavras, como se definia a abertura do sistema*”⁷.

Ainda, segundo a autora, o tropeiro pode ser visto como elemento distinto dentro deste mundo de senhores e escravos, ademais, o tropeiro enquanto homem livre, ascende social e economicamente dentro do sistema colonial que marca esse período histórico.

⁵ FRANCO, Maria Sylvania de Carvalho. *Homens Livres na Ordem Escravocrata*, São Paulo, IEB, 1969.

⁶ FRANCO, Maria Sylvania de Carvalho, op. cit., p. 12-3.

⁷ FRANCO, Maria Sylvania de Carvalho, op. cit., p. 17.

Nesta mesma linha de Franco, o trabalho de Laura de Mello e Souza⁸ também traz importantes contribuições dos chamados “*livres pobres*”. Ao analisar a figura do vadio, a autora busca fazer uma crítica ao conceito de marginalização analisado por Franco e do peso social negativo desse grupo. Neste sentido a autora avança, sugerindo que a idéia de desclassificação é construída ideologicamente por grupos dominantes, que tem como interesse legitimar seus status e a perpetuação da escravidão. Acaba por dar novo sentido a noção de desclassificado visto por Caio Prado Júnior.

Já o texto de Eni de Mesquita⁹ faz um caminho inverso. O objetivo deste texto consiste em preencher as lacunas deixada pelo “esquecimento” da camada intermediária, neste caso, os agregados. Procura desvendar essa categoria, de modo a apresentá-la heterogênea, situando sua forma de participação ou marginalização. A adequação do agregado na estrutura econômica provinha de laços ocupacionais, no caso, esporádicos ou duradouros, ou ainda, de ajustamentos de caráter pessoal junto a amigos ou parentes. Estariam nessas situações a contribuição desse grupo para a sustentação do sistema como possíveis substitutos da força de trabalho escravo na lavoura comercial.

Estudos que privilegiam a formação e estrutura de unidades domésticas e familiares (fogos), no período colonial principalmente, uma vez que podem ser responsáveis pela origem das antigas Vilas, começam a se destacar. Nesses textos, a presença de proprietários de pequenos plantéis de escravos e a dispersão da propriedade cativa pela sociedade ganha força.

Este é o caso do trabalho de Elizabeth A. Kusnezof¹⁰ que pretende relacionar as mudanças ocorridas na economia, associada a composição e tamanhos das unidades domésticas, com transformações na economia e sociedade de São Paulo na transição do século XVIII para o XIX. Analisa a passagem de uma economia de subsistência para uma economia de mercado e neste sentido, como se comportavam esses núcleos domésticos nesses estágios .

⁸ MELLO E SOUZA, Laura de. *Desclassificados do ouro: a pobreza mineira no século XVIII*, Rio de Janeiro, Edições Graal, 1986.

⁹ MESQUITA, Eni de. *O papel do agregado na região de Itu – 1780 a 1830*, Coleção Museu Paulista, Série de História, volume 6, 1977, p. 9-121.

¹⁰ KUSNEZOF, Elizabeth Anne. *Household Economy and Urban Development. São Paulo, 1765 to 1836*, Boulder/Westview Press, 1986.

A mercantilização da produção rural ligada as transformações e organizações de sobrevivência da unidade familiar na vila paulista no século XIX, também foi observada por Alida Metcalf¹¹. Ao analisar Santana do Parnaíba durante o século XVIII, vê essa vila como uma região de fronteira esparsamente assentada para uma economia agrícola comercial. Nesse processo, teria se constituído uma sociedade rural dividida em três classes: fazendeiros, camponeses e escravos. Desta forma, para entender como tal sociedade havia se estruturado, seria preciso estudar o núcleo familiar, pois tal sociedade se formou, mediante a adaptação e reação dos fogos às mudanças econômicas.

Metcalf, ao construir como elemento de análise da mobilidade social, o fator propriedades, ou seja, terras e especialmente escravos, abre a possibilidade para outras discussões e neste sentido, outro estudo bastante significativo é de Schwartz¹². Em artigo publicado em 1983 sobre a propriedade de escravos na região do Recôncavo Baiano no final do século XVIII e início do XIX, demonstrou que a escravidão, enquanto instituição e forma de riqueza, estava difundida entre a população. Deste modo, trabalha com uma classe social que não correspondia apenas com os produtores de açúcar, mas outros segmentos sociais que se dedicavam aos mais diversos tipos de ocupação profissional nas áreas urbanas ou produtores da zona rural.

A presença da propriedade cativa entre pequenos proprietários foi também observada em trabalhos de Iraci Costa e Francisco V. Luna¹³, uma vez que o emprego do trabalho escravo na agricultura de subsistência, não era exclusivamente uma atividade de grandes proprietários. A difusão da propriedade de escravos, se fazia também entre as unidades familiares, de forma heterogênea entre essas pessoas.

O tema que ficou registrado na discussão da obra de Caio Prado Júnior, ou seja, a importância do mercado interno brasileiro, volta à tona em trabalhos mais recentes escritos a partir da década de 80, no debate de Martins/Slenes e nas pesquisas de Hebe Castro e João Fragoso.

¹¹ METCALF, Alida. *Families of Planters. Peasants and Slaves: Strategies of Survival in Santana do Parnaíba. Brazil, 1720-1820*. PhD Univ. of Texas, 1983. Ainda, da mesma autora, *Family and Frontier in Colonial Brazil, Santana do Parnaíba, 1580-1822* (Univ. of California Press, 1992).

¹² SCHWARTZ, Stuart B. Padrões de Propriedade de Escravos nas Américas: Novas Evidências para o Brasil. *Estudos Econômicos* (13 [1]: 259-287, Jan/Abr. 1983)

¹³ COSTA, Iraci del Nero e LUNA, Francisco V. Posse de Escravos em São Paulo no início do século XIX. *Estudos Econômicos* (13 [1]: 211-221, Jan/Abr. 1983). Um outro estudo sobre os proprietários de pequenos

O debate entre Martins/Slenes, registrado nos anos de 1983 e 1985 gira em torno da importância do mercado interno brasileiro e da participação de Minas Gerais nesse mercado, como exportadora de uma série de produtos durante o século XIX.

O artigo de Roberto B. Martins e Amilcar Martins Filho¹⁴, caracteriza a economia mineira durante o século XIX, como uma economia voltada principalmente para o consumo local. Essa situação ocorreria porque Minas Gerais possuía uma disponibilidade de terras tão grande que impediria a formação de um mercado de mão-de-obra livre.

Primeiro, Roberto Martins procura através de análises estatísticas, demonstrar que a economia mineira centrava-se na produção para auto-consumo, com baixa mercantilização e ausência da influência do mercado externo exportador, sendo a produção voltada para o mercado interno. A forte presença de escravos é atribuída por Martins, ao fator terra, cuja abundância impedia o emprego de mão-de-obra livre na agricultura, pelo fato de não poder-se compelir ao trabalho pessoas livres que, certamente, prefeririam ocupar terras em outros locais à trabalhar como assalariados ou em parceria, sendo portanto, necessária a aquisição de grande contingente de escravos para suprir as necessidades de mão-de-obra da economia mineira.

Diferente em parte desta posição, os estudos de Francisco V. Luna e Wilson Cano¹⁵ procuram mostrar Minas no século XIX também como uma economia pouco mercantilizada, porém a presença de grande número de escravos é atribuída a uma reprodução interna e maior expectativa de vida decorrentes de uma possível diminuição da exploração do trabalho, que permitiram, segundo estes autores, o crescimento demográfico da população escrava.

Em sua crítica e em sua tréplica, Slenes¹⁶ argumenta que a economia mineira estaria muito mais voltada para a exportação do que propõem os Martins. Em contraponto a estes

plantéis é apresentado por Iraci Costa no livro *Arraia Miúda: um estudo sobre os não proprietários de escravos no Brasil*, MGSP Editores Ltda, 1992.

¹⁴ MARTINS, Roberto B. e MARTINS FILHO, Amilcar. Slavery in a Nonexport Economy: nineteenth-century Minas Gerais Revisited, *Hispanic American Historical Review (HAHR)*, vol. 63, n. 3, agosto 1983, p.537-568. A réplica às críticas de Slenes esta na *HAHR*, vol 64, n.1, fev. 1984, p. 135-146, sob o título "Slavery in a Nonexport Economy: a Reply". Sobre este assunto ver também Roberto B. Martins, "Minas Gerais, séc. XIX: tráfico e apego à escravidão numa economia não-exportadora", *Estudos Econômicos*, vol. 13, n. 1, 1983, p. 181-209.

¹⁵ LUNA, Francisco V. e CANO, Wilson. Economia Escravista em Minas Gerais, *Cadernos IFCH*. UNICAMP, 10, Campinas, 1983.

¹⁶ SLENES, Robert. Os primeiros comentários de Slenes sobre o trabalho dos Martins foram publicados na *HAHR*, vol. 63, n. 3, agosto/1993 com o título "Comments on 'Slavery in a nonexport Economy'(I)". Mais

autores, Robert Slenes, mostra Minas Gerais durante o século XIX, como uma região bastante forte quanto a produção mercantil, destacando a importância das atividades mineradoras que visavam o mercado externo, principalmente diamantes, correlacionados com a produção de alimentos para o abastecimento do mercado interno, integrando um importante setor mercantil.

Para Slenes, a presença de grande número de escravos em Minas deve-se essencialmente, às atividades destinadas a exportação, entendidas tanto no mercado internacional (ouro, café e açúcar) como no plano interprovincial.

Vale lembrar ainda que, Alcir Lenharo¹⁷, destaca a integração de Minas Gerais e São Paulo à rotas mercantis internas, principalmente com a praça do Rio de Janeiro, constituindo este estudo, importante referência para a apreensão da complexidade do comércio interno colonial e de sua projeção na economia e política da colônia e principalmente, após 1822, do império.

Para além da discussão acima apontada em vários autores, sobre as causas do grande número de escravos em Minas Gerais, interessa sobretudo destacar que esses debates oferecem oportunidade para inserir novos problemas relacionados ao mercado interno colonial. A importância de Minas Gerais neste contexto, só pode ser corretamente entendida, se consider que esta região compreende um importante setor comercial, no plano interno da colônia, compondo junto com Rio de Janeiro, São Paulo e sul do território, um eixo bastante representativo do mercado de abastecimento durante os séculos XVIII e XIX.

Quanto aos trabalhos ainda mais recentes, figura a obra de Hebe Castro¹⁸ que, ao falar sobre mercado interno, retoma os conceitos utilizados por Franco e Mello e Souza¹⁹, fazendo uma crítica à marginalização dos pequenos lavradores. Castro, tem como objetivo, demonstrar as formas de sobrevivência de um mercado regional de consumo baseado na produção de sitiantes, que se manteve ativo durante o período áureo da produção cafeeira

tarde, este artigo foi traduzido para o português e acompanha a tréplica em "Os Múltiplos de Porcos e Diamantes: a economia escravista de Minas Gerais no século XIX". *Cadernos IFCH/Únicamp*, 17, Campinas, CPG/IFCH, 1985.

¹⁷ LENHARO, Alcir. *As tropas da Moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. São Paulo, Símbolo, 1979.

¹⁸ CASTRO, Hebe Maria M. de. *Ao sul da história: lavradores pobres na crise do trabalho escravo*, São Paulo, Brasiliense, 1987.

¹⁹ FRANCO e MELLO E SOUZA. Op.cit

(séc. XIX) e persistindo até que a cultura de café perdesse força, na região de Capivari (Rio de Janeiro).

Em outro trabalho ainda mais recente, Hebe Castro²⁰, resgata a importância da mobilidade espacial como proporcionadora de condição de liberdade em uma sociedade escravista, além de representar, na possibilidade de mudança, de um lugar para outro, uma melhoria de vida e uma diferenciação social.

Ainda sobre o mercado interno colonial, destaca-se o debate historiográfico presente de modo bastante relevante na obra de João Fragoso²¹ sobre o Rio de Janeiro nas décadas finais do período colonial.

Esta obra traz importante análise sobre a dinâmica do mercado interno colonial. Ao tratar da praça mercantil do Rio de Janeiro entre 1790-1830, Fragoso mostra como desenvolveu-se neste espaço privilegiado do comércio colonial, um amplo movimento de acumulação interna de recursos, originados sobretudo, da atividade mercantil voltada para o mercado interno, especialmente, na área abrangida pelas regiões sul e sudeste da colônia, bem como destaca um elemento essencial desse processo de acumulação interna, o tráfico de escravos, que já em meados do século XVIII passa a ser controlado principalmente pelos traficantes cariocas e baianos, enfraquecendo sobremaneira, o domínio da coroa portuguesa neste tipo de comércio.

Para Fragoso, esta nova dinâmica do comércio interno colonial, favorece o surgimento de uma elite de negociantes, que aplicam aquilo que ganharam em seus negócios, tanto em gêneros agrícolas, como também no comércio de escravos, na manutenção de estruturas hierárquicas que, em última instância, reforçam a sociedade escravista tradicionalmente colonial, em suma, perpetuam uma sociedade desigual, onde o status social encontra-se na posse de trabalhadores escravizados.

Neste sentido, Fragoso desenvolve uma argumentação que permita mostrar a importância do mercado interno, no eixo sul-sudeste, para o processo que ele denomina por “*acumulações endógenas*”, que em seu fundamento, estrutura e dá força ao mercado

²⁰ CASTRO, Hebe Maria M. de. *A cor inexistente – os significados da liberdade no sudeste escravista (Brasil – século XIX)*, Tese de Doutorado/UFF, Niterói, 1993.

²¹ FRAGOSO, João Luis Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*, Rio de Janeiro, Arquivo Nacional [Ministério da Justiça], 1993. E ainda, FRAGOSO, J.L.R. e FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como projeto-mercado Atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro. c1790-c.1840*, Rio de Janeiro, Diadorim Ed. Ltda, 1993.

interno, conferindo-lhe uma “*relativa autonomia*”²² frente aos ditames dos interesses mercantis externos baseados essencialmente na agro-exportação de produtos como o açúcar e o café.

Fragoso utiliza-se de ampla documentação empírica para demonstrar como os movimentos de preços dos principais produtos exportados pela colônia, conhecem um estrangulamento externo, e ao mesmo tempo, no interior da colônia, aumentam seus níveis de produção e consumo, paradoxo este, somente explicável segundo Fragoso, pela crescente demanda gerada pelo mercado interno colonial.

Cumprе destacar, além desses importantes aspectos da obra de Fragoso, a preocupação do autor em chamar a atenção para um debate historiográfico com alguns dos principais “*modelos explicativos tradicionais*”, no que diz respeito ao mercado interno e ao seu grau de autonomia frente ao movimento externo dessa economia mercantil. São esses “modelos” presentes em Caio Prado Jr., Fernando Novais, Jacob Gorender, Ciro F. Cardoso, Celso Furtado, sendo a crítica de Fragoso dirigida ao fato desses autores apresentarem o mercado interno colonial como tributário e enredado pela demanda externa, sem dinâmica própria frente aos interesses do capital comercial que, segundo essas interpretações, comanda a acumulação na metrópole, ficando a colônia apenas como mero apêndice desse movimento de exploração do mercado colonial.

Fragoso ao debater com esta historiografia tradicional, pretende derrubar esses postulados, mostrando através de dados empíricos abundantes, que a dinâmica da acumulação interna acelerava-se com rapidez, organizava formas não capitalistas de produção na colônia, e por fim deixou como legado uma “*formação econômica e social*” específica, fundamentada nos traços básicos da economia e sociedade coloniais, com sua forte hierarquização reproduzida constantemente via os investimentos gerados no comércio interno colonial.

Desta forma, procurou-se inserir, num plano mais complexo, sob a ótica de um problema mais geral que é a formação do mercado interno colonial, os fundamentos históricos que estruturam este trabalho.

O problema da construção de um mercado interno, durante os séculos XVIII e XIX, levando-se em conta ainda, os antecedentes do período, foi o plano elaborado no **primeiro**

²² FRAGOSO, J.L.R., op. cit., p. 308.

capítulo, onde é abordada a questão da mineração no século XVIII, ou seja, apogeu e decadência dessa atividade, buscando apreender a construção de correntes abastecedoras ligadas ao mercado interno. O texto aponta para uma dinamização desse comércio interno, fruto da especialização mineradora e a oportunidade de diversidade de atividades ligada ao urbano.

Então, procurou-se perceber e/ou analisar algumas economias regionais que relacionam-se com a atividade mineradora, articulando um comércio interno que se expande. Ainda, este capítulo aborda a atividade mineradora, em sua relação com as economias regionais do Centro-Sul e Sudeste em dois momentos: o primeiro momento é o de auge da mineração e o segundo, o de decadência da mineração. E como esse mercado se comporta nesses dois momentos.

Merece destaque no primeiro momento (auge da mineração), os problemas relativos a supressão da autonomia da Capitania de São Paulo, face a importância crescente da produção mineradora, e após esse período São Paulo começa a adquirir sua importância na economia colonial que culmina já no segundo momento (decadência da mineração), com sua restauração administrativa e novas políticas governamentais visando o incremento da produção agrícola e a integração geo-política com o sul.

A partir da análise, da intensificação desse comércio interno que acontece quando tem-se a atividade mineradora construindo diferentes correntes abastecedoras, procurou-se apreender como a Capitania de São Paulo vai integrar-se a esses circuitos comerciais.

No final do século XVIII e início do XIX, a produção da Capitania de São Paulo estava voltada para a agricultura de alimentos, como o cultivo do algodão, arroz, mandioca, milho, feijão e tabaco, além dos dois produtos principais, açúcar e aguardente. Correlatamente ao impulso econômico em São Paulo no último quartel do século XVIII, tendo como raiz o restabelecimento da produção açucareira, deram-se importantes movimentos populacionais que envolveram tanto as pessoas livres da colônia como os cativos.

Nesta mesma perspectiva, afigurou-se indispensável o entendimento da estrutura da mão-de-obra, seja ela escrava, familiar ou agregada. Tal entendimento torna mais largo e profundo a estrutura produtiva então vigente na Capitania.

Com o problema ocasionado pela demanda por gêneros de abastecimento, devido ao elevado grau de especialização produtiva gerado na atividade mineradora, tem-se destacadamente, a atividade tropeirista como forma possível, na época de integração dos mercados abastecedores do Centro-Sul com a região das minas. Constitui o tropeiro o elemento essencial, a partir do qual percebe-se a paulatina construção das rotas abastecedoras internas, bem como destaca-se a importância da atividade tropeirista neste contexto de transformação da paisagem econômica da Capitania.

No segundo momento do trabalho, ou seja, o **capítulo II**, tratando da Restauração da Capitania de São Paulo com o governo do Morgado de Mateus(1765-1775), tem-se primeiro, um maior incentivo da agricultura, proveniente também da decadência da mineração; segundo, uma integração da região sul, visando a defesa contra as invasões espanholas nas fronteiras da América Portuguesa e terceiro, tentativas de fixação dirigida da população ao longo da Capitania de São Paulo.

No contexto dessas transformações a cana-de-açúcar é o produto impulsionador da economia da região, sendo gênero de exportação, ao mesmo tempo que o comércio de abastecimento ligado a subsistência assume dupla função, não só como subsistência de fato, mas configura uma produção que é comercializada dentro da própria Capitania e também fora dela.

Campinas então, faz parte do que se configurou na Capitania de São Paulo. Campinas é elevada a vila pelo aumento da produção açucareira e pelo aumento demográfico. Ainda, Campinas relaciona-se com os caminhos para Goiás e Minas Gerais, com o comércio de tropas e mulas do Rio Grande do Sul, ao mesmo tempo que desenvolve e intensifica sua relação com o porto de Santos através da exportação do açúcar.

Neste momento então, inicia-se o **Capítulo III**, inserindo uma discussão sobre o tropeiro e sua atividade, onde articula-se uma dinâmica muito grande, relacionando esse tropeiro às possibilidades de mercado que ele busca, mantendo uma diversidade de atividades, ou seja, o tropeiro da região de Campinas encontra-se integrado aos circuitos de abastecimento (gêneros, plantação, comercialização), ao escoamento de transporte da produção açucareira e ao próprio comércio de animais. Há um dinamismo muito grande dessa atividade, onde a categoria tropeiro apresenta nuances. Tratando-se de perceber uma relação intensa entre a produção e comercialização.

O que se pretendeu foi dialogar com os vários mercados que vão se formando e em especial com a Capitania de São Paulo. Ainda, procurou-se levar em conta, a atuação de Campinas nesse processo, cuja vocação está ligada a um eixo de comunicação que é permanente e onde transitam as possibilidades de comércio, do tropeiro, da prática econômica, da produção, da terra e da tropa.

Finalmente, refletir acerca desse período histórico é ter em mente a especificidade do tropeiro campinense que é um pouco agricultor, um pouco camarada, um pouco arrieiro, um pouco dono de tropa. A diversificação da agricultura que é a contrapartida destas múltiplas funções do tropeiro é a própria gênese de um comércio de abastecimento que é particularmente importante inclusive por se operar na antevéspera da vinda da Corte para a colônia.

Fontes

Os primeiros censos na Capitania de São Paulo são datados de 1765, com o início do governo de D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, sendo confeccionados anualmente até 1829.

A realização dos censos está ligada inicialmente a história militar de São Paulo, uma vez que, compreendia a Capitania paulista, em fins do século XVIII, uma grande área que estendia-se até o atual Estado do Paraná, portanto, fazendo fronteira com as colônias espanholas.

Não é por mero acaso que, com o intuito de aumentar suas defesas territoriais, a Coroa portuguesa, representada pelo Morgado de Mateus, estipula os censos. Eles são instituídos como reflexo das preocupações militares, pois é através desses censos que tem-se um rico panorama dos homens aptos ao recrutamento militar.

Para a confecção dos censos populacionais tomou-se como unidade de organização o fogo. Cada fogo existente trazia informações como:

- a) o nome do chefe do fogo, sua naturalidade, idade, estado civil, cor e ocupação;
- b) o nome da esposa deste, sua naturalidade, idade e cor;
- c) o nome dos filhos, idade, cor e ocupação (quando existe);
- d) o número e o nome dos agregados e sua ocupação (quando existe);
- e) o número, idade, sexo e o nome de escravos pertencentes ao chefe do fogo;

É importante ressaltar que, para o período de 1765-1850 tem-se três momentos distintos da elaboração das listas nominativas. O primeiro momento (1765-1797) diz respeito ao caráter eminentemente militar das listas, confeccionadas para o recrutamento e defesa do Sul. O segundo momento (1798-1822) trata mais especificamente das listas como censos, para conhecer a fundo a composição da população e a produção agrícola local para melhorar e povoar a Capitania de São Paulo. O terceiro momento (1823-1850), com a Independência, é a fase de desarticulação das listas, quando não são mais regulares e passam a extinguir-se.

A consulta de estudos que privilegiam os maços de população ou listas nominativas como é o caso de trabalhos como de Maria Luíza Marcílio e Iraci Del Nero da Costa²³, proporcionam verificar diversos tipos de análise no uso desta série documental.

Marcílio, com estudos pioneiros no campo da demografia histórica no Brasil e no estudo das Listas Nominativas²⁴ procurou pesquisar as principais características da organização familiar nos domicílios da capitania de São Paulo.

Seu corte cronológico, respeitando o intervalo de 10 anos de um recenseamento a outro, foram os anos de 1765 (data significativa por dar-se o primeiro recenseamento da capitania e por isso, podendo ser usado como fonte de comparação com datas posteriores) à 1828 (quando os recenseamentos já não possuíam mais continuidade). Acrescenta que para preencher as lacunas deixadas na análise das Listas Nominativas, foram usados os registros paroquiais, no sentido de complementar o trabalho.

Ao estudar as “tendências da organização dos domicílios”, analisando estimativas ou distribuição da população paulista por domicílio, apontando as tendências de crescimento ou dispersão do povoamento, ou ainda, introduzindo a análise da “estrutura dos domicílios”, identificando a base da família paulista com núcleo familiar, os agregados e escravos, distingue comportamento e atuação de cada categoria no seio da sociedade paulista da época, proporcionando um quadro estrutural dos antigos domicílios paulistas.

Costa, ao analisar as Listas de Habitantes da primeira companhia de ordenanças de Lorena (São Paulo) para os anos de 1798-1812, privilegia uma outra questão. Procura discutir a fonte documental em si, ou seja, a confiabilidade dos dados contidos nas Listas de Habitantes.

Para tanto, lança luz ao comportamento dos recenseadores, usando a variável idade, por possibilitar um confronto com outras datas distintas, como forma de determinar se os elementos contidos são da coleta original dos dados ou simples atualização das

²³ MARCÍLIO, Maria Luíza. Tendências e estruturas dos domicílios na capitania de São Paulo (1765-1828), segundo as listas nominativas dos habitantes. In: *Estudos Econômicos*, São Paulo, v.2, n.6, p.131-143, dez. 1972 e COSTA, Iraci Del Nero da e NOZOE, Nelson. Achegas para a qualificação das Listas Nominativas. In: *Estudos Econômicos*, São Paulo, v.21, n.2, p.271-284, maio-ago.1991.

²⁴ A referida autora possui diversos trabalhos que privilegiam questões ligadas a família, aos sistemas de herança e a terra. Procura compreender o crescimento paulista desde o século XVIII, adotando metodologias de análises que primam por estudo demográfico. Ademais, o estudo com Listas Nominativas tem sido utilizado por diversos autores, dando origem a rica bibliografia que trata do universo do passado paulista. Como breve panorama de autores que utilizaram em suas obras os Maços de População menciona-se: Petrone (1968), Motta (1987), Metcalf (1983), Samara (1980), Luna e Costa (1983), Guítiérrez (1987), dentre outros.

informações. Nas palavras da autora, não interessando “*precipualemente avaliar a consistência das listas, mas, sim, desencadear um processo de análise do qual possa resultar uma qualificação mais rigorosa de tais fontes*”²⁵.

Sua abordagem, em certo sentido, não difere tanto da proposta de Fernández²⁶, uma vez que trabalha com a “consistência dos dados”. Procura identificar as contradições existentes nelas, através do estudo de caso com duas listas consecutivas de Ubatuba para os anos de 1805 e 1806 respectivamente, analisando o período de elaboração dos documentos.

Pautado primeiramente na discussão de problemas que geram a existência de duas vias das listas, para em um segundo momento comparar a consistência das informações dos domicílios, daqueles que permanecem na mesma companhia com aqueles que mudaram, mas puderam ser encontrados.

São estudos de investigação histórica que apontam para os cuidados que deve-se ter na leitura da fonte primária, advertindo quanto a um entusiasmo inicial, em face da abundância de dados, bem como, a utilização de métodos e técnicas para se chegar ao resultado proposto.

As conclusões que são apresentadas demonstram o significado rico das fontes nominativas no estudo da história do Brasil, no período final da colônia e no começo do império, períodos significativos porque representam um corpo documental raro, por serem constantes e para o caso específico da Capitania de São Paulo com grande significado histórico, uma vez que, dada a época, São Paulo ainda não possuía grandes representações.

Portanto, a presença de “alguns erros” não invalida ou obstaculiza a importância destes documentos, não impedindo a sua utilização.

Marcílio atesta a sua importância comentando que “*as informações contidas nas listas de habitantes são preciosas não somente para os estudos quantitativos demográficos, econômicos, sociais e mesmo culturais, mas também para os estudos qualitativos*”²⁷.

Para concretizar um dos objetivos principais do trabalho, qual seja, percorrer e apreender a historicidade do tropeiro campineiro, utilizou-se como documentação principal, a coleção de listas nominativas ou maços de população.

²⁵ COSTA, Iraci Del Nero da e NOZOE, Nelson, op. cit., p. 272.

²⁶ FERNÁNDEZ, Ramon V. Garcia. A consistência das Listas Nominativas de Habitantes da Capitania de São Paulo: um estudo de caso. In: *Estudos Econômicos*, São Paulo, v.19, n.3, p.477-496, 1989.

²⁷ MARCÍLIO, Maria Luíza, op. cit., p. 133.

Esse “corpus” documental pesquisado constitui fonte fundamental ao trabalho, pois reúne informações de maneira sistemática e possibilita acompanhar, uma vez que o documento é constante em um período relativamente longo, o tropeiro enquanto agente histórico no tempo.

Para os censos de Campinas os anos de 1767-1781, referem-se ao período em que Campinas constituía-se como núcleo de povoamento em um pequeno bairro rural de Jundiaí, sendo elevada a freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Mato Grosso e ainda sob jurisdição de Jundiaí em 1774. Os censos populacionais que vão de 1797 – 1830 referem-se a Campinas, mas agora em outra instância administrativa. Em 1797 Campinas é elevada a vila de São Carlos e não mais pertencendo a Jundiaí. Apenas em 1842 recebe o status atual de cidade e o nome de Campinas.

Foram vistos todos os anos existentes de listas nominativas para a vila de São Carlos, tendo sido encontrados mais de 300 fogos que possuíam tropeiros ou pessoas ligadas a atividade tropeirista, como arrieiro ou camarada de tropa. O grande volume de famílias ligadas a condução de tropas serviu para que, em um trabalho posterior, com outro tipo de fonte documental, mais especificamente os inventários e processos cíveis, pudesse haver o cruzamento dos documentos.

Assim, com uma lista confeccionada dos casais de tropeiros feita a partir dos fogos selecionados contendo os nomes de chefes de fogos que atuavam no comércio de bestas, deu-se continuidade ao trabalho. Em posse desta lista foi-se investigar, de início, quais famílias de tropeiros haviam deixado inventários e testamentos em Campinas. Para surpresa, a lista de tropeiros produzidas à partir dos maços de população revelou-se de igual importância para se perceber o grande número de tropeiros envolvidos em processos cíveis dos mais variados tipos. Referem-se a problemas de vendas, roubo de animais ou mercadorias, requisição por sesmarias, brigas por divisão de terras, dentre outros assuntos. Deste modo, além de poder contar com aproximadamente 20 inventários de tropeiros para todos os anos pesquisados, ainda tem-se a utilização de outra fonte documental, que são exatamente os processos cíveis e autos de justificação envolvendo a categoria tropeiro nas mais diferentes situações.

Capítulo I

O conjunto da Capitania de São Paulo e suas atividades econômicas

I – Antecedentes da Capitania de São Paulo

Desde a descoberta do novo continente no século XV, a busca de riquezas materiais, fossem elas, metais ou pedras preciosas no século XVI, marcaram a penetração do continente e justificaram as excursões para a nova terra. A possibilidade de um “El Dourado” ou de um “Éden” de muitas riquezas se fizeram desde os primeiros anos de colonização¹.

Para o Norte, ou seja, a Bahia e as Capitanias do Centro do Brasil, foi Porto Seguro, dada sua situação geográfica, que poderia ser o elo necessário para as minas de Potosi; pelo rio São Francisco atingiria o Peru. Do lado Sul, a pretensão era chegar a “Serra da Prata”, tomando como rota o caminho indígena que ligava o litoral vicentino ao Paraguai.

Segundo Bellotto, *“Foi assim, no sentido da prospecção do ouro, que se delineou o papel e o destino da Capitania de São Vicente: propulsora de forças para o sertão, principalmente quando as buscas começaram a concentrar-se na região centro-leste”*².

Deste modo, a formação da Capitania de São Vicente, que passará a chamar-se São Paulo em fins do século XVII, tem em sua origem a busca empregada na localização de jazidas minerais que possuíssem valor econômico. Essa mesma atividade de “prospecção do ouro” é que lhe abrirá possibilidades primeiro, para um maior incentivo na exploração do sertão e segundo, o desenvolvimento da atividade ligada ao apresamento indígena.

Portanto, a prospecção de jazidas preciosas e a caça ao índio são atividades que caracterizavam o território vicentino, alargando os limites do Tratado de Tordesilhas. Nas palavras de Almeida Prado:

¹ Segundo Buarque de Holanda: *“(...) em realidade, o simples atrativo do ouro, e ainda o da prata, segundo o exemplo de Potosi, bastaria, independentemente de qualquer elemento fantástico, para autorizar o longo prestígio alcançado por uma região imprecisa, onde depoimentos dos índios faziam presumir que comportava abundantes jazidas de metal precioso”*. HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Visão do Paraíso: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil*, São Paulo, Ed. Nacional, 1985, Coleção Brasileira, v.333, p.34. Ver mais especificamente o capítulo III, “Peças e Pedras”, p. 34 a 64.

“A missão do vicentino na mente da metrópole consistiu, destarte, em desrespeitar solenes ajustes, palmilhar morros e vales sem se ater a linhas divisórias, valer-se de acidentes topográficos em interminas caminhadas, vadear rios, devassar sertões, explorá-los e conquistá-los para a Coroa. Na faina aventurosa, através de mil perigos, refregas e fatalidade, na caça ao índio ou na prospecção de jazidas preciosas, onde punha o pé dilatava o território sob bandeira lusa”³.

A evolução das Capitâneas Paulistas e sua extensão territorial está ligada as doações efetuadas por Martim Afonso de Souza e Pero Lopes de Souza que tinham, na Capitania de São Vicente, as seguintes jurisdições pertencentes à ela: Itanhaém, Santo Amaro e Santana. Sendo assim, a Capitania e suas donatárias compreendiam um vasto território que percorria *“a costa, desde Cabo Frio até o Prata. E para o interior, os atuais Estados de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. E ainda, dada a fragilidade da Linha de Tordesilhas, seu domínio atingia as proximidades do Paraguai e do Alto Peru”⁴.*

Segundo Taques,

“[Ao tempo do] Rei D. João o IV, a quem os Camaristas de São Paulo mandaram (...) dois enviados (...) Luiz da Costa Cabral, e Belchior de Borba Gato, (...) a quem os camaristas declararam, que os sertões da Capitania de São Paulo eram ricos de haveres encobertos, e ficavam dispostos os vassalos paulistas a penetrarem-nas para os descobrimentos de ouro, e prata, porque esperavam que Sua Majestade tivesse nesta América outro Potosi como a Coroa de Castela; (...)”⁵.

A faina aventurosa que constituísse nas excursões e perseguições de pedras e metais preciosos, fez com que, erroneamente, muitos homens penetrassem sertão adentro acreditando que em terras no interior da Capitania de São Paulo pudesse existir tão consideráveis quantidade de prata como a que havia sido explorada na América Espanhola.

A importância e a valorização que se deu a região meridional da colônia na possibilidade de descoberta do ouro foi tão acreditada que formou-se a Repartição Sul.

² BELLOTTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo: 1765-1775*, São Paulo: Conselho Estadual de Artes e Ciências Humanas, 1979, p.25.

³ PRADO, J.F. de Almeida. *São Vicente e as Capitâneas do Sul do Brasil, as origens (1501 a 1531)*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1961, Brasiliãa, volume 314, p.11.

⁴ *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, v.47, p.83,4 e D.I., v. 8, p.307-8 (Daqui em diante apenas D.I.).

Consistia-se em uma divisão criada em 1608, formada pelas Capitânicas de São Vicente, Espírito Santo e Rio de Janeiro, separada portanto, da Bahia e de outras Capitânicas que formavam o território brasileiro. Delineava-se então, “*duas das grandes diretrizes da expansão paulista no século que nascia: o centro mineiro e a região paraná-paraguaia*”⁶.

Ainda segundo Taques ao se referir a repartição sul:

“(…) *Porém já em Madri se achava o senhor D. Francisco [D. Francisco de Sousa, governador da Repartição do Sul e superintendente das minas] desde o fim do ano de mil seiscientos e dois, que tendo dado conta ao Rei do estado das minas, que deixaram estabelecidas em São Paulo, e das esperanças de maiores riquezas nos sertões desta Capitania, tornou a ser encarregado desta administração feito governador, e administrador geral das minas das três Capitânicas de São Paulo, do Rio de Janeiro, e do Espírito Santo, separado totalmente da jurisdição do governador geral do Estado, e só subordinado imediatamente ao Rei, e com mercê de Marquês das Minas com trinta mil cruzados de juro herdade*”⁷.

Ao longo do século XVI foram poucas as amostras de ouro encontradas na região de Piratininga, vindo a se manifestar efetivamente ao findar do século XVII. Enquanto lançavam-se continente adentro, a atividade de caça ao índio, escravizando o ameríndio no litoral paulista, locus da atividade comercial ou servindo como braço escravo no nordeste açucareiro, essa atividade de apresamento se constituiu em uma lucrativa opção à medida que conquistava-se mais terras e enquanto o ouro tardava a manifestar-se.

O caráter de mobilidade e itinerância de homens que, na busca ao índio, aprenderam a lidar com as dificuldades do sertão, mobilidade esta que ora voltava-se ao ouro e sua incessante procura e ora ao mercado de mão-de-obra indígena, alargando a fronteira portuguesa na América, caracterizaram o modo de vida paulista. É justamente, na esfera das fronteiras que tem-se mais um aspecto multifacetário que caracterizava o território vicentino da época. No que tange a questão de fronteiras, ao avançar e aumentar a imaginária linha de Tordesilhas pode contar com uma expansão que tinha como diretrizes a busca do ouro e a necessidade do índio para escravo.

⁵ LEME, Pedro Taques de Almeida Paes. *Notícias das Minas de São Paulo e dos sertões da mesma capitania*, Introd. e notas de Afonso de E. Taunay; Biblioteca Histórica Paulista, Livraria Martins Editora S.A., 1976, São Paulo, p. 40.

⁶ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho - *Dicionário de bandeirantes e sertanistas do Brasil no século XVI, XVII, XVIII*, São Paulo, Comissão do IV Centenário, 1954, p. 395.

⁷ LEME, Pedro Taques de Almeida Paes, op. cit., p. 36.

As bandeiras conquistaram as terras do novo continente, entrando em grandes regiões habitadas por índios e fazendo dessa atividade a base econômica que sustentaria o planalto paulista, seu alargamento e seus negócios comerciais com outras regiões do território. Em direção ao Sul do país, especificamente São Paulo, os rios Tietê e Paraíba do Sul foram grandes responsáveis pela entrada dos paulistas para o interior da América, condição geográfica que facilitava a ação da conquista e modificava a geopolítica traçada pelo tratado de Tordesilhas. A expansão só não foi maior porque as missões jesuíticas⁸ fixando-se na região mediterrânea, no Paraguai⁹ impuseram uma certa limitação a geopolítica dos bandeirantes que partiam do litoral de São Paulo para o sertão da América.

Ademais, se a caça ao índio impeliu os bandeirantes a adentrarem cada vez mais o interior do continente, foi a busca ao ouro, em mais de um século de procura longe do litoral, que reforçou e induziu a expansão de novos limites, contribuindo para isso um alargamento de fronteiras, impulsionando-os as terras reservadas aos espanhóis.

Ao penetrar no sertão e conquistar novos territórios, o bandeirante estabelecia ligações internas, unindo os territórios por onde ia passando e possibilitando comunicações via comércio com as estradas que abriam e alargavam. Exemplo disso foi o gado que desde 1640 foi alvo de interesse dos bandeirantes. Foram buscar gado no Uruguai (Colônia de Sacramento) e os traziam para o Rio Grande do Sul. É importante ressaltar que, a região constituída como rota na criação de gado e mais tarde na criação do mear no extremo sul da capitania de São Paulo, será palco de inúmeros acontecimentos fronteiriços. Afinal, o Tratado de Madri de 1750, repartiu entre Portugal e Espanha a República Guarani – espaço que a Companhia de Jesus ocupou. Esse tratado, negociado por Alexandre de Gusmão, estabeleceu que a Espanha ficaria com a Colônia de Sacramento, no Uruguai, e Portugal receberia os Sete Povos das Missões, no Rio Grande do Sul. Os jesuítas teriam que levar os índios para o Paraguai. Essas brigas territoriais travadas ao sul de São Paulo entre portugueses e espanhóis, leigos e religiosos, para a definição de fronteiras se estenderão por bom tempo e serão um forte motivo para São Paulo Restaurado, uma vez que a rota do

⁸ As missões jesuíticas situavam-se na região que hoje corresponderia aos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso do Sul e quase todo o Paraguai, o norte da Argentina e os campos do Uruguai.

⁹ A fundação da Província do Paraguai deu-se em 1604, sob a direção do padre Diogo Torres, que, já em 1610, criou as primeiras reduções ou missões às margens do Rio Paranapanema. No Brasil, os Sete Povos das Missões, localizada no Rio Grande do Sul, formaram as mais importantes reduções.

muar coloca em contato direto o atual Rio Grande do Sul e São Paulo. Esse contato mútuo proporcionará por um lado a defesa do território riograndense, ao mesmo tempo que será para São Paulo uma forte atividade econômica.

Aos poucos, a região paulista foi tomando o contorno de uma posição estratégica para aqueles que iam ter no interior do continente.

Segundo Bellotto:

“A vila de São Paulo de Piratininga, que vicejava em torno do colégio fundado pelos jesuítas em 1554, começou a criar importância em função de sua posição geográfica, aberta às rotas do sertão. Isolado geograficamente, o burgo paulista devia bastar-se a si mesmo. Era antes de tudo, zona de transição, entroncamento de caminhos. Galgada a serra, a penetração poderia ser feita, por São Paulo, para os campos de Sul, para as serranias mineiras e para o oeste, sempre ao longo dos rios”¹⁰.

As “rotas do sertão”, serão mais tarde, os caminhos utilizados pelos tropeiros. A antiga trilha indígena traçará para o sertanista o incipiente sistema de viação, tão necessário e fundamental como fora para o índio. Mário Neme, ao referir-se a duas vias de penetração iniciadas como trilhas de índios e que posteriormente seriam aproveitadas como caminhos de sertanistas de São Paulo no final do século XVI, mostra a importância dessas vias de comunicação que passaram a exercer função essencial como rotas de penetração, ao ligarem diversos ramos e direções enquanto eixos principais na constituição de outros caminhos e veredas. Destaca então, o caminho que viria ser “*a estrada velha do sertão dos Bilreiros*” em 1650 e uma segunda via, o “*caminho que foi do sertão*” de 1707 e que por volta de 1726 assume a característica de “*estrada geral dos goiases*”¹¹.

Segundo Buarque de Holanda, “*A permanência de caminhos numerosos que da Vila de São Paulo conduziam, ora às Minas Gerais, ora ao sul, onde se estabeleciam as primeiras reduções de guaranis, parece ter fixado, muito mais do que o rio Tietê, as direções iniciais da expansão bandeirante*”¹².

Embora o declínio da caça ao índio sinta suas fissuras por volta de 1648, com a retomada pelos portugueses aos batavos do domínio em Angola, voltando a intensificar o

¹⁰ BELLOTTO, Heloísa Liberalli, op. cit., p. 27.

¹¹ NEME, Mário. Dois antigos caminhos de sertanistas de São Paulo, *Anais do Museu Paulista*, Tomo XXIII, São Paulo, 1969, p.9 a 100.

¹² HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e Fronteiras*. 2ª Edição, Rio de Janeiro, José Olympio, 1975, p. 34.

tráfico negreiro no Brasil, foi apenas em 1700, com a descoberta oficial do ouro, que os paulistas passam a ter na exploração aurífera um outro interesse, substituindo a atividade econômica de apresamento pela atividade de mineirar. A lei, abolindo definitivamente a escravidão indígena no Brasil datada de 1758¹³, período em que, havia-se abandonado por completo a atividade de apresamento e o antigo colono, deixando sua posse de terra, destinava-se às lavras mineiras, agora como garimpeiros na faina de enriquecer, com exceção de poucas famílias paulistas que tinham construído sua riqueza com os índios escravos¹⁴.

Segundo John Monteiro¹⁵, os anos finais da escravidão indígena são marcados pela abertura às minas, onde grande parte da população paulista, com poucos escravos indígenas e pela nova oportunidade econômica migraram para as Gerais, acarretando um êxodo da mão-de-obra na região. Acrescenta ainda, uma mudança básica que instaura-se com a descoberta do ouro em Minas Gerais: a autoridade da coroa passa a representar-se de forma a subordinar a região.

Há que ressaltar a importância dos anos iniciais do século XVIII, em que o ouro mudará a dinâmica estabelecida pelos antigos colonos, articulando-se uma nova conjuntura na então “missão vicentina”. O impacto da descoberta do ouro, transformará de tal modo, a economia paulista, que o ouro será responsável pela constituição de uma outra atividade: as monções. É estabelecida a navegação pelos rios, criando pontos comerciais para vender, trocar e comprar com os núcleos de mineradores de ouro¹⁶.

As monções principiam a aparecer quando a descoberta do ouro toma impulso. O descobrimento das minas do Caxipó-Mirim, marca a história das monções que representa uma força expansiva no comércio paulista com outras regiões mineradoras. Foi no século

¹³ O decreto promulgado por José I em 8/5/1758 trata-se de um alvará ampliando a todo o Brasil as disposições das leis de 6/6/1755 em que se lê: “os índios, como livres e isentos de toda a escravidão, podiam dispor de sua pessoa e bens como melhor lhes parecesse, sem outra sujeição temporal mais que a que devem ter às leis do reino, como os demais súditos dele, nos quais ficavam incorporados os ditos índios, sem distinção ou exceção alguma, para gozarem de todas as honras, privilégios e liberdade que ele gozam; desta genérica disposição ficavam excluídos os oriundos das pretas escravas, para serem conservados como escravos”. FREITAS, Décio. *Escravidão de Índios e Negros no Brasil*, Porto Alegre, EST/ICP, 1980, coleção Caravela., p. 17.

¹⁴ Sobre a introdução da mão-de-obra escrava negra na colônia ver ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O aprendizado da colonização. *Revista Economia e Sociedade*, n. 1 agosto de 1992, p 135-162.

¹⁵ MONTEIRO, John Manuel. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. 1ª reimpressão, Companhia das Letras, São Paulo, 1994. Ver mais especificamente o capítulo III.

¹⁶ A respeito das monções são indispensáveis as obras de Sergio B. de Holanda, *Monções*, Rio de Janeiro, ed. Casa do Estudante do Brasil, 1945 e também *Caminhos e Fronteiras*, op. cit.

XVIII com a decadência das bandeiras, que São Paulo teve sua fase de maior desenvolvimento da técnica do transporte fluvial. Tinha como ponto de partida o rio Tietê em seu ponto navegável, Ararituaba, mais tarde, Porto Feliz, longas jornadas fluviais que tiveram ação disciplinadora, além de expandirem-se para o comércio de Cuiabá e Mato Grosso, atraídos pelo ouro naquelas regiões.

A faina aurífera que essas minas opulentas de início, iria condenar os demais ramos da atividade da colônia, e principalmente da Capitania de São Paulo, fazendo com que São Paulo perdesse totalmente sua autonomia administrativa, ficando subordinada ao governo do Rio de Janeiro por mais de 15 anos. Mas não era essa riqueza que no início impeliria os sertanistas ao remoto sertão. Durante o século XVII, as terras a oeste do Rio Paraná (região de Vacaria) foram consideradas grandes reservatórios de índios domesticados, que os paulistas preavam para suas lavouras.

Segundo Buarque de Holanda, as medidas para melhorar o sistema de monção consistiam na criação de um varadouro onde pudessem ser transportadas as canoas, facilitando não só o transporte, mas também dificultando os ataques de índios às margens do rio. Entretanto não bastava apenas o sítio, era necessário fazer dele ponto de abastecimento das expedições, para tanto era necessário plantar e ter criação. *“Foi o que se deu logo depois de 1725, com a fundação, no local do varadouro, da fazenda de Camapoã”*. Essa fazenda, situada no meio do caminho, entre Porto Feliz e Cuiabá, constituía uma parada obrigatória para o viajante que procurava abrigo e descanso, com a importante missão de abastecer as embarcações que tinham consumido seus mantimentos durante a viagem, renovando sua mercadoria na fazenda de Camapoã¹⁷.

Outras medidas requeridas dizem respeito a maior segurança dos comboios e a conservação de mercadorias. A primeira substituiu as unidades isoladas, freqüente nos primeiros tempos de navegação, pela saída de comboios grandes para melhor se defenderem das emboscadas dos índios. Quanto a guarda e conservação de mantimentos transportados, tal preocupação era fundamental, uma vez que embarcavam mantimentos que deveriam servir durante toda a viagem, além dos produtos destinados a pequenos núcleos populacionais ou vilas. Neste sentido, o sistema de cobertas ou de canoas toldadas, bem como a invenção do mosquiteiro, possibilitou que as mercadorias e até mesmo os

¹⁷ HOLANDA, Sérgio Buarque de, op. cit., p. 170.

viajantes pudessem ser protegidos contra os inúmeros perigos a que estavam expostos. A difusão das canoas toldadas e do mosquiteiro deu oportunidade para que houvesse um resguardo maior da mercadoria, o que permitiu que se consolidasse o comércio entre São Paulo e Cuiabá.

À medida que se escasseava as antigas jazidas, eram levadas aos moradores de Cuiabá e outras localidades nascidas da expansão cuiabana, frotas de comércio, para abastecer com comida os pequenos vilarejos. A introdução de elementos de subsistência foi sendo feito com muitas dificuldades e resistência. Há que se ter em mente que, se os primeiros moradores de Cuiabá tinham um modo de vida itinerante e inconstante, inteiramente mobilizado para a busca do ouro, por outro lado, o próprio exercício da mineração exigia deste homem uma certa sedentariedade que se obtém, quando o homem fixa-se a terra e cria uma agricultura de subsistência. Como se não bastasse, a criação de animais domésticos como porcos e galinhas também era de fundamental importância para se garantir a produção e alimentação domésticas. Isso coube as monções introduzir.

Mas, apesar das dificuldades surgidas com tão escassos elementos e isolados, puderam os moradores de Cuiabá criar um povoado duradouro. Esse centro de povoado transformou-se em fulcro de um novo sistema de colonização, que já em 1734 alcançava a bacia amazônica nas margens do Guaporé, com o descobrimento, pelos irmãos Pais de Barros, das Minas chamadas do Mato Grosso.

Se a colonização paulista em Cuiabá e Mato Grosso, foi dificultada pela falta de braços e recursos materiais, por outro lado, a experiência das monções nessa regiões, deveu-se a abertura das comunicações regulares entre Mato Grosso e o Pará, criando uma rede de comércio com aquelas regiões, em um prolongamento em direção ao extremo norte, em um caminho fluvial que se inicia do sul do planalto paulista.

Segundo Buarque de Holanda,

“(...) Escrevendo em fins do século XVIII, notou o geógrafo e explorador paulista Francisco José Lacerda de Almeida que, embora existisse talvez um roteiro mais cômodo, capaz de substituir com vantagens a penosa subida do Rio Pardo, não ousava recomendar o abandono desta por parte das monções de comércio. É que, enquanto não se povoassem os campos da Vacaria e outras terras entre o Paraná e o

*Paraguai, tudo aconselhava a que se continuasse a freqüentar tais paragens pelo roteiro comum, a fim de não ficarem elas expostas à cobiça dos castelhanos*¹⁸.

Tal citação vem reforçar a importância do extremo sul de São Paulo, onde a atividade de monções estabelecerá um vínculo essencial para a conquista definitiva do atual Estado do Paraná, traçando conexões entre os campos de Vacaria e a plaga paulista; através da formação de um mercado de abastecimento que impunha uma rota fluvial, garantindo assim, o não isolamento dessas áreas.

Se, por um lado, a atividade de monções faz parte de um universo instaurado com a idade do ouro que trará uma maior articulação na expansão do comércio paulista, por outro, a abertura das Minas Gerais e os condicionantes ligados à ela, significará para São Paulo mudanças essenciais que marcarão o início do século XVIII.

Alice P. Canabrava em seu estudo "*Decadência e Riqueza*"¹⁹ procura perceber os níveis da riqueza e sua distribuição nas diferentes localidades da Capitania de São Paulo em um período marcado pelo "*grande recesso econômico da Capitania paulista no século XVIII*"²⁰ e tendo como marco cronológico os anos de 1765-67, representado pelo governo de D. Luis Antônio de Souza Botelho Mourão, mais comumente conhecido como Morgado de Mateus (1765-1775), cuja posse representou o restabelecimento da autonomia administrativa de São Paulo.

O ano de 1748 já havia estabelecido a decadência econômica da Capitania paulista ao perder sua própria autonomia (sem a chefia de um governador próprio) e ainda, reduzindo à simples comarca da Capitania do Rio de Janeiro, representada pela Praça de Santos. Mais tarde, o seu restabelecimento deu-se em razões de estratégias militares que passaram a valorizar a posição geográfica da Capitania de São Paulo, situada estrategicamente nas áreas de conflito e que faziam fronteira com a América Espanhola. Agora, com um "*novo status administrativo*", restaurando sua autonomia, as prioritárias e importantes providências a serem tomadas na plaga paulista diziam respeito por colocar em funcionamento um efetivo militar que tivesse ação. Deste modo, as unidades tradicionais de

¹⁸ Ver melhor a esse respeito, HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e Fronteiras*, op. cit. p. 170-80.

¹⁹ CANABRAVA, Alice P. *Decadência e Riqueza*. Separata da *Revista História*, nº 100, 1974, p.335-366.

²⁰ CANABRAVA, Alice P., op. cit., p. 335.

defesa, ora seja, as companhias de ordenanças que por muito tempo permaneceram desfeitas, precisavam ser organizadas²¹.

Para a organização de novas companhias de ordenanças, coube aos capitães-mores, já em 1765, nomeados e chefiados pelo governador, a realização de um censo que procurava estabelecer a relação nominal dos habitantes livres da Capitania, tendo como base a família e o valor de seus bens, sem, no entanto, especificar a qualidade desses bens. Deste modo, as companhias de ordenanças foram estabelecidas “*como unidades auxiliares, mas corpos militares permanentes, sem soldo, assumiam a responsabilidade da defesa das Capitánias.*”²². Coube então, a própria população que habitava a Capitania a dupla função de cultivar a terra e o gado e em tempo de guerra defenderem os seus bens, as suas famílias e o território paulista em que viviam contra as hostilidades e invasões inimigas. Cultivar e defender o território era a tônica e por via de regra, nada recebiam, nem na paz e nem na guerra.

Nas palavras de Canabrava: “*Conhecemos muito pouco sobre a decadência da Capitania, ou melhor, as várias decadências, cada uma com seu timbre próprio, no seu espaço temporal. No século XVIII a estagnação econômica marca todo um período da História Paulista (...). Os marcos, no tempo, não são muito claros nem significaram logo o estancamento brutal*”²³.

As tentativas do então pequeno povoado da Capitania de São Paulo em estabelecer vínculos necessários e essenciais para a atividade do comércio com outras regiões sempre se processou de maneira frágil e instável.

Assim, a “abertura do caminho novo” não foi completada em 1704-5 e, para ser tráfegada e usada com eficiência precisou requisitar outros caminhos vicinais construídos posteriormente para garantir eficácia, sem falar da própria oposição criada pelos interesses do porto de Parati que durou 40 anos. Em 1733, o caminho paulista, ao longo do Vale do Paraíba, deveria alcançar o Rio de Janeiro. Este caminho representava uma alternativa para atingir as Gerais e um contato terrestre com o porto carioca. Só mais tarde, “*em 1789, a centralização no Porto de Santos do comércio direto da Capitania com a Metrópole, vinha*

²¹ PEREGALLI, Enrique. *Recrutamento militar no Brasil colonial*. Editora da UNICAMP, Campinas, 1986.

²² CANABRAVA, Alice P., op. cit., p.336.

²³ CANABRAVA, Alice P., op. cit., p.337-8.

culminar o processo de reerguimento iniciado em 1765 com a restauração da autonomia política”²⁴.

No conjunto da Capitania, os seus limites estendiam-se até o atual estado do Paraná. Suas extensas regiões e as grandes diferenciações distinguiram-se principalmente pelas expressões bastante utilizada pelos governadores de “Serra Acima” e “Marinha”. Ambas as expressões dizem respeito a duas definições claras. A primeira referia-se ao planalto e ao interior da Capitania e, a segunda, a borda litorânea do território paulista, “*como percepção e vivência dos habitantes da Capitania de São Paulo*”. Apesar das regiões de “Serra Acima” e da “Marinha” pertencerem ao conjunto da Capitania paulista, as rivalidades e conflitos sempre existiram, expressando os interesses econômicos de cada área.

A grande maioria da população paulista, cerca de 70% encontrava-se espalhada pela vasta área de “Serra Acima”, distribuídas em três grandes setores: para o norte, onde encontrava-se os últimos aglomerados de população de um imenso planalto para o interior pouco explorado, às vilas de Mogi Mirim e Mogi Guaçu, mantinham-se com o tráfego tímido para às Minas dos Goiazes. Para o Oeste e Sudeste, as vilas de Jundiá, Parnaíba, Itu e Sorocaba participavam das rotas do mar e do Cuiabá. Ainda, a vila de São Paulo era o centro geográfico da “Serra Acima” e cuja população reunia um pouco mais de mil e quinhentos habitantes que “*em torno do restrito núcleo urbano e suas terras de cultura, gravitavam sete freguesias, humildes povoados que pontilhavam a imensa área da jurisdição da vila*”²⁵.

Quanto a “marinha”, representava os restantes 30% da população paulista compreendida no litoral, desde os limites do Rio de Janeiro (sul de Parati) até Santa Catarina, junto ao rio Pelotas. A expressiva população ficava nos centros meridionais de Curitiba e Paranaguá com 19,62% da população. Na borda marítima norte, a Vila de Santos sobressaía em termos de importância às demais áreas, mas mesmo assim, não correspondendo a um grande número populacional.

Na realidade, a complexidade do povoamento paulista assumiu característica singular. Criou-se uma situação de dispersão dos habitantes, ou seja, uma “rarefação demográfica” onde a mobilidade populacional era muito grande e inconstante, sem grande densidade, cuja localidade reuniam-se poucas centenas de famílias.

²⁴ CANABRAVA, Alice P., op. cit., p.338.

²⁵ CANABRAVA, Alice P., op. cit., p.339.

Uma escassa população com construções precárias, cuja instabilidade percebe-se na aparência da própria localidade, muito reduzidas e onde a igreja é erguida de forma precária com cobertura vegetal para atender as necessidades que são passageiras. Esta é a situação da maioria dessas povoações.

Na pesquisa feita por Canabrava com os maços de população para São Paulo entre os anos de 1765-67, observa-se que os dados registrados nos recenseamentos abrangem cerca de “72% da população da Capitania recenseada em 1766 e 74% de suas famílias”, não considerando os índios que ficaram de fora deste recenseamento. Já para esse tempo viviam sob tutela administrativa, espalhados pelos matos e vivendo em cabanas de maneira bastante pobre.

O recenseamento geral de 1766 não computou a população de várias localidades, sendo a mais prejudicada a “marinha”, onde aparecem três núcleos de população: Santos, São Sebastião e Ubatuba. Para o termo da Vila de São Paulo não aparecem as freguesias de Atibaia e Jaguari (atual Bragança). Mesmo o número de recenseados com riqueza ter aumentado com referência ao que registrava o censo ordinário de 1766, no entanto, da população inventariada, é muito grande o número de pessoas que “nada possuem”.

Com respeito a população sem riqueza esclarece Canabrava que “*contam 5.352 famílias que compreendem 21.758 pessoas, o que significa 54% das famílias e quase 50% da população inquerida (49,93%)*”²⁶. Deste modo, em muitas localidades da Capitania paulista a miséria completa corresponde a quase dois terços dos recenseados. Identificou-se assim, dois grupos: o primeiro diz respeito a onze localidades, cujos classificados como “nada possuem” representam a metade das famílias e das pessoas. Compreendem a grande maioria o Vale do Paraíba, duas áreas do litoral e os dois maiores núcleos de povoação analisados, São Paulo e Sorocaba. Com exceção de Itu, os que “nada possuem” são os mais numerosos nos povoados que possuem as maiores aglomerações recenseadas. O segundo grupo tem percentuais abaixo de 50%.

As pessoas ou famílias que eram classificadas como “nada possuem” correspondiam aos pobres, mendigos e ociosos de todas as localidades, incluindo ainda, os que “nada tem o que fazer”. São então, os sem ofício ou sem um trabalho ou destituídos de terras para plantar e viver, sobrevivendo de maneira precária.

²⁶ CANABRAVA, Alice P., op. cit., p.342.

No entanto, Canabrava faz uma importante constatação da classe dos “nada possuem”:

“Contudo, as levas mais densas dos “nada possuem” não habitavam os lugarejos e povoados: viviam dispersos e errantes no interior das florestas, quase completamente desprovidos dos bens que o engenho do homem produz, mas em pleno desfrute dos proveitos que a natureza lhes proporcionava. Com respeito a estes, o recesso econômico se condicionava com outros fatores complexos, e não seria próprio considerá-los pobres, no sentido ordinário (...)”²⁷.

Assim, a maioria dessa população pesquisada vivia de modo disperso e irregular, em alguns pequenos grupos que *“perambulavam indefinidamente por áreas imensas da floresta original, sem criar raízes em parte alguma”*. Desta maneira, por viverem à grandes distâncias dos povoados, a presença de seus nomes nos censos, pode induzir a falsa idéia de que este grupo não tinha importância, pois muitos deles apareciam à vila apenas nas ocasiões das festas religiosas ou muitos se quer, participavam das comemorações tradicionais para estreitar os vínculos sociais. No entanto, mesmo vivendo isolados nos matos virgens ou separados por léguas de distâncias, com uma existência itinerante e peregrinando pelos matos, sem muitas vezes conhecer os povoados, a importância desse grupo é muito grande e deve ser considerada.

As condições de existência dessa classe dos “nada possuem” está caracterizada na descrição dos “sítios volantes”. Abriam uma clareira na floresta e plantavam algumas bananeiras e sementes de milho, sem nenhum preparo da terra, apenas queimando o solo para abater as árvores e sob as cinzas lançar à mão algumas sementes. Construíam ainda, moradias precárias de paredes de barro e com folhas e ramagens no teto para abrigar a família. Permaneciam cerca de um ano na área escolhida, tempo necessário para semear e colher. Depois partiam para outro espaço na mata para iniciarem novamente todo o processo de desmatar, plantar e colher

Quanto aos poucos bens que levavam consigo, dizem respeito a cachimbos, espingardas para caça, redes para dormir e pescar e um vestuário bastante simples. Resumiam-se a alguns calções de pele de animais ou tanga com um pedaço de baeta. As camisas de algodão eram um verdadeiro luxo.

²⁷ CANABRAVA, Alice P., op. cit., p.343.

Na verdade, a descrição dos “sítios volantes” vem reforçar as práticas tradicionais do tipo de lavoura que se utilizava e era predominante. A derrubada da mata, a queimada, as cinzas e a semeadura de milho principalmente como base alimentar das populações paulistas, vem confirmar o tipo de lavoura praticada nos sítios volantes e a forma tão primitiva dessa técnica, bem mais do que os estabelecimentos rurais estáveis. No conjunto de técnicas para o cultivo o que via-se eram as operações essenciais de derrubada, semeadura e colheita sem qualquer tipo de utilização de instrumento de trabalho como a enxada, a foice ou o machado.

Assim, a lavoura praticada por esses “sítios volantes”, assemelhava-se ao modo de vida e da lavoura que os índios conheciam. Esta lavoura constituía um setor distinto da lavoura de subsistência, pois se reserva apenas ao abastecimento da família. É uma lavoura de auto-abastecimento, Viviam nesses “sítios volantes” as maiores parcelas da população paulista, população esta que devia integrar, nos registros sobre a riqueza, seus estratos dos que “nada possuem”.

Em 1766, o governo do Morgado de Mateus tentou implantar uma política de fundação de vilas e freguesias, procurando alterar o conjunto da paisagem da Capitania, onde a itinerância e a dispersão da população era a tônica. Condições que não agradava a autoridade administrativa, uma vez que redundavam em carência dos tributos fiscais e de soldados para a Coroa.

Resgatados alguns preceitos legais que iam contra ao nomadismo, procurando criar pequenas aglomerações de 50 famílias no mínimo ou incentivando a criação de novas vilas e freguesias com o atrativo da criação do posto de capitão-mor, os resultados não foram o esperado. Arraigados pelos métodos tradicionais da lavoura e dos costumes antigos de tempos remotos, os habitantes da Capitania continuavam a praticar uma lavoura itinerante que longe se ser uma simples circunstância ocasional, caracterizou um modo de viver da maioria da população paulista durante a primeira metade do século XVIII.

Sob vários ângulos pode ser refletido o gênero de vida da população paulista com base no nomadismo e da lavoura, com a prática de depredação da floresta destinada ao auto-abastecimento familiar. Do ponto de vista da interpretação do governador, a situação se identificava com o mecanismo de fuga ao recrutamento militar, plano bastante caro para o representante da Coroa, uma vez que, empenhou-se em múltiplas operações militares.

Ainda *“em seus condicionantes, a viabilidade e permanência do modo de viver dos paulistas revela uma economia, na qual a terra, como fator de produção, não tinha valor em decorrência da oferta ilimitada”*²⁸. Sendo o solo das matas ricos em húmus o que proporcionaria colheitas mínimas para o sustento familiar, a falta de correntes de exportação para a época que valorizasse as safras e os excedentes, propiciou ainda mais a permanência nas florestas.

No aspecto antropológico, *“o fenômeno tem raízes na profunda mistura étnica e cultural do colono adventício com as populações indígenas, no processo de sua adaptação às condições do meio americano”*²⁹. O significado antropológico desta situação marca a compreensão do fenômeno dos sítios volantes, associado a transmissão do acervo cultural indígena. Está presente a lavoura itinerante, a mandioca, o milho, a pesca e a caça, além do deslocamento espacial do homem na floresta, um processo geral onde predominam os elementos indígenas.

Ainda tratando do trabalho de Canabrava, não se deve esquecer a outra parcela da população, que mesmo em menor quantidade, eram aqueles que *“possuíam bens”*. Segundo a autora, *“compreendia 4.545 famílias (45,92%) num total de 21.818 pessoas (50% da população recenseada)”*.

Segundo Canabrava, é entendido por riqueza

“a totalidade dos haveres ou bens possuídos pela família, nos quais se incluem objetos, como móveis, jóias, metais, utensílios, implementos agrícolas, e animais com valor de troca, escravos, propriedades rurais e urbanas, títulos de crédito, enfim, tudo o que significa investimento; não se incluem alimentos e bebida, aluguéis e salários, que de modo geral podem ser considerados rendimentos (...) Os produtos manufaturados e os escravos representavam parte essencial dos bens, dado o alto valor de troca”

³⁰

Quanto ao nível da riqueza registrada na pesquisa de Canabrava observa-se que o Vale do Paraíba se revelaria como a área mais pobre. No entanto, a maior parcela da riqueza estava no interior, em “serra cima” que no conjunto das vilas de São Paulo, Itu, Sorocaba, representava *“quase 50% da totalidade considerada (48,16%), para cerca de 25% da população (26,33%)”*. Destarte, essas vilas contrastam em grande parte com as

²⁸ CANABRAVA, Alice P., op. cit., p.345.

²⁹ CANABRAVA, Alice P., op. cit., p.346.

pequenas freguesias da Capitania de São Paulo, “*cuja soma do valor dos bens não alcança 7% para uma parcela de 16,70% da população*”. Na borda marítima destaca-se a Vila de Santos, “*de relativa importância em riqueza (12,87%)*”.

As observações gerais da distribuição de riqueza no conjunto da Capitania apontam para uma constatação fundamental. Percebe-se que as 4 vilas da Capitania, ora seja, São Paulo, Itu, Sorocaba e Santos representam juntas 61,03% do total de riqueza. A parte restante diz respeito as outras 16 localidades da Capitania.

Segundo Canabrava: “*Em resumo: um intenso pauperismo generalizado e, como a riqueza declarada tende a concentrar-se em umas poucas localidades, acentua-se por este modo a pobreza das outras*”³¹.

Na análise de como se distribui a riqueza, a autora constata que há um alto grau de concentração em todos os aglomerados da população estudada, onde os índices mais altos de concentração situam-se justamente nas áreas mais pobres da Capitania, como é o caso do Vale do Paraíba, sendo os que “*nada possuem*” mais da metade da população.

Canabrava procurou ainda, investigar os grupos populacionais que “*possuíam bens*” e para tanto usou as informações da atividade profissional que consta nos recenseamentos pesquisados de São Paulo e Santos.

Observa que na capital paulista, os privilégios em se adquirir uma riqueza local seria dos homens de negócios. Envolvidos muitas vezes no comércio de importação e exportação e, no caso de São Paulo, apenas na colônia, pois ao tempo do Morgado de Mateus, as relações diretas com a metrópole ainda eram tímidas, ou como mercadores designando suas mercadorias aos que possuíam loja aberta para o comércio de varejo, sobretudo, para aqueles que lidavam com os artigos importados ou ainda atuando no comércio de retalhos, tecidos, calçados, “*vinham a ser especialidade dos mercadores, na maior parte filhos do Reino. Apesar da escassez dos rendimentos da maioria, a demanda dos artigos importados para vestuário estimulava-se pela importância atribuída aos aspectos da exteriorização que conferiam prestígio e pelas vendas a crédito*”³².

Outras atividades profissionais como dos taverneiros e vendeiros que faziam parte do pequeno comércio de gêneros alimentícios apresentou uma riqueza média avaliada em 106\$640 na capital paulista e 68\$300 em Santos. A atividade artesanal também foi

³⁰ CANABRAVA, Alice P., op. cit., p.347.

³¹ CANABRAVA, Alice P., op. cit., p.349.

computada fazendo parte da vida da comunidade e apesar de ser constatado alto nível de riqueza em associações com essas atividades, não se deve esquecer que dizem respeito a localidades (São Paulo e Santos) que junto com Itu apresentaram alto padrão de riqueza. Acredita-se então, que a maioria dos artífices quase nada possuíam e muitas vezes o exercício artesanal era desempenhado por mulatos livres ou escravos.

No conjunto da Capitania, os mais bem aquinhoados eram os donos de engenho de açúcar e aguardente, contudo não se tratavam de grandes fortunas, eram donos de propriedades rurais e que também trabalhavam com precariedade.

Segundo Canabrava: *“Pequenos lavradores, agregados, posseiros e donos de miúdas parcelas de terra sem valor monetário, deviam compor a maioria das populações”*³³. Eram pessoas que tinham como bens pequenas moradas, alguns instrumentos da roça, o pilão para trabalhar o milho, a rede para dormir e algumas poucas peças de vestuário. Faziam parte de um universo de camadas quase anônimas, percebidos essencialmente nas listas nominativas. Constituíam a maior parte da população, vivendo da lavoura de subsistência, cujos poucos excedentes eram vendidos nas localidades próximas e cuja dificuldade apontada para o recrutamento de tropas auxiliares era a falta de gente capaz de se sustentar sem soldo dado a pobreza da maior parte da população.

Atribuía-se a ociosidade à escassez de mantimentos sem levar em conta os problemas de base, como o preço dos escravos e a ausência de uma demanda aos víveres da terra. O abastecimento precário e irregular trazia fomes frequentes e o problema da falta de víveres e de carestia de alimentos revelam uma produção mínima que deveria apenas ajustar-se ao consumo da família.

No quadro das atividades primárias instauradas na Capitania, a exploração das lavras pobres do Paranapanema e Apiaí vem completar as atividades profissionais, onde a corrente de ouro em pó que circulava clandestinamente, assumia um preço ainda mais alto que o oficial.

É importante ressaltar a presença e a localização de rotas de comércio junto as vilas de maior riqueza. Se São Paulo, em grande parte, perdeu sua função de área preferencial de passagem e abastecimento das minas gerais do ouro quando o caminho novo proporcionou a ligação direta entre as minas e o Rio de Janeiro, por outro lado, a Capitania paulista pôde

³² CANABRAVA, Alice P., op. cit., p.358.

³³ CANABRAVA, Alice P., op. cit., p.359.

usufruir das *“vantagens de sua posição geográfica como área de irradiação e convergência das grandes rotas internas do comércio colonial: das partes meridionais da colônia às minas gerais do ouro, e do litoral às minas de Goiás e do Mato Grosso”*³⁴.

Ainda, a presença dos portos na Capitania de São Paulo eram restritas à rota do sal, monopólio da Coroa Portuguesa e muito disputado pelos contratadores como objeto de muita especulação que entrava pelo porto de Santos e no litoral sul abastecendo São Paulo e as minas de Goiás e Mato Grosso. Pelo mesmo porto de Santos eram recebidas as pequenas cargas de manufaturas e escravos adquiridos no Rio de Janeiro.

A infra-estrutura dos transportes estava ainda sendo montada. O tráfego pelo porto de Santos era muito incipiente e as mercadorias eram levadas por índios cargueiros, constituindo recurso mais barato que as bestas de carga para um comércio de pequena monta.

No governo do Morgado de Mateus a mais importante via do comércio paulista constituía-se na rota do luar que passava pelos campos de Viamão até chegar a famosa feira de burros de Sorocaba.

Segundo Canabrava:

*“Importadas do sul, as tropas de muares, de cavaleiros e de gado de vacum, desde 1738, com a abertura da via terrestre, percorriam os caminhos da Capitania, rumo as minas gerais e à capital da colônia. Este, o negócio “mais sólido”, “mais limpo” e o “maior que tem havido nesta capitania”, escrevia o seu governador, de fartos lucros aos particulares e à Fazenda Real, também, pelos direitos de circulação pagos nos registros ao longo do percurso dos animais. Os dados relativos a 1766, proporcionam uma referência quanto ao montante desses investimentos: passaram naquele ano, pelo registro de Curitiba, 5.664 cavalos e éguas, 1.909 mulas e 2.147 reses, que se avaliam em 56.000\$000 aproximadamente”*³⁵.

Nas áreas de passagem por onde era percorrido a rota do luar existiam localidades privilegiadas, como as vilas de maior riqueza que aproveitavam dessa rota para ter alguma atividade local de produção e alguns negócios maiores ligados ao grande comércio inter-regional da colônia. Apesar de serem atribuídas as primeiras grandes fortunas da capital paulista com o comércio de gado proveniente do sul, são poucos os contemplados, pois o

³⁴ CANABRAVA, Alice P., op. cit., p.361.

³⁵ CANABRAVA, Alice P., op. cit., p.362.

ouro tinha peso decisivo, uma vez que somente ele tinha preço como mercadoria de troca nas áreas do alto comércio.

No entanto, no tempo do Morgado de Mateus, este comércio inter-regional era afetado pela decadência da mineração aurífera das gerais, de Goiás e Mato Grosso. Assim, *“o negócio do gado, do sal, dos escravos e manufaturas estrangeiras importadas do Rio de Janeiro, são, na hierarquia da importância dos lucros, os setores do investimento que permitiam a acumulação de capital”*³⁶.

Ainda no governo do Morgado de Mateus, os quatro setores que definiam a atividade econômica da Capitania estavam resumidos na *“exploração do ouro, na economia de auto-subsistência familiar, na de subsistência propriamente dita e na mercantil”*. Para a maioria da população o que predominava era a atividade agrícola, sendo que metade dessas famílias ou pessoas nada possuíam, praticada então, por uma economia de auto-subsistência familiar, já caracterizada pela lavoura de sítios volantes. A outra metade da população constituía aquela parcela que praticava uma economia de subsistência com uma baixa produtividade do setor, com um excedente pouco acima do indispensável à alimentação da família, condicionando-os a uma possibilidade muito estreita com o mercado interno.

A terceira fração de uma população numericamente menos significativa daqueles que concentravam riqueza, correspondem aos homens de negócio e dos mercadores de modo geral. Estes não se beneficiavam diretamente da terra para uma demanda no mercado exterior, mas sim de uma economia que tinha sua dinâmica na participação dos setores lucrativos do grande comércio inter-regional. A concentração de riqueza desses homens de negócio e mercadores explica-se em grande parte pela própria estrutura da formação de riqueza local: *“com o setor primário estagnado e o secundário praticamente sem existência, só o terciário estimulava os investimentos dada à rentabilidade mais alta. A importância dos negócios de gado condicionou-se ao contínuo crescimento da demanda com o expandir da estrutura dos transportes exigido pelas áreas de mineração e do seu abastecimento alimentar”*³⁷.

Nas atividades econômicas da Capitania dois circuitos monetários conviviam juntos. O primeiro diz respeito a trocas em ouro onde circulavam as mercadorias nas grandes vias

³⁶ CANABRAVA, Alice P., op. cit., p.363.

³⁷ CANABRAVA, Alice P., op. cit., p.364.

de comércio inter-regional e nas áreas que atendem a exploração aurífera. Para as áreas onde o que se tinha eram as trocas locais com uma lavoura de subsistência ou a produção artesanal, *“corriam os vinténs, os cruzados e as patacas, sem que se possa abolir a hipótese da freqüência das trocas in natura”*.

A marcada predominância do setor mercantil ligado as rotas inter-regionais elucida a importância da riqueza de algumas áreas favorecidas pela posição geográfica no eixo dessas grandes vias, como é o caso de São Paulo, que é por excelência o ponto de convergência; Sorocaba, nitidamente na via do mar; Itu, que além de participar do caminho do gado faz parte da rota para Cuiabá; Parnaíba e Mogi Guaçu presentes na estrada de Goiás; Guaratinguetá, como eixo dos caminhos que vão para Parati e Minas Gerais e Santos, caracterizada pelo comércio de sal e como porto de comércio legal com a metrópole.

Na realidade, o conjunto dessas localidades indicam serem elas *“cabeças de estradas, pontos de pouso, centro de provisão com função de pequenos mercados locais ou regionais, e base de transações mercantis inter-regionais, de maior ou menor amplitude”*³⁸.

Quanto a importância do setor mercantil na Capitania, sua presença faz-se sentir por uma economia que articulou-se com o interior e por onde emanavam as correntes de riqueza.

Para Canabrava:

*“Os dados reunidos neste estudo documentaram um processo de acumulação de riqueza vindo de um passado mais distante, de uma fase de atividade essencialmente mercantil, subsidiária das explorações auríferas; precedeu à plantation, destinada a produzir para exportação, primeiro o açúcar, depois o café. Esta acumulação foi um dos fatores a favorecer o êxito da lavoura comercial. Não seria por acaso que duas cidades de estrada, Itu e Guaratinguetá tornaram-se em seguida, os maiores centros produtores de açúcar em sua área, a primeira, a capital do açúcar na capitania”*³⁹.

No quadro das mudanças ocorridas na região com a introdução definitiva da escravidão negra e do contato direto com o mercado das Gerais, aos paulistas restava a opção de reorientar sua produção com mercadorias cujo valor compensasse o transporte ou

³⁸ CANABRAVA, Alice P., op. cit., p.365.

³⁹ CANABRAVA, Alice P., op. cit., p.365.

então, desenvolvia-se uma organização de unidades produtoras de alimentos ao longo do caminho para Minas. Manifestava-se de forma mais contundente na primeira metade do século XVIII a segunda opção, onde os colonos paulistas redimensionavam sua produção nas imediações das próprias minas.

O planalto, mais especificamente o planalto de Piratininga, foi a primeira via de comunicação de corrente comercial entre a região vicentina e a população das Gerais. Os caminhos de penetração via São Paulo, eram feitos por três percursos: o que partia de Mogi-Mirim, da Garganta do Embaú e do Vale do Camanducaia. O comércio a grande distância torna-se o grande recurso dos paulistas. Segundo Cardoso de Abreu ao mencionar as transações comerciais feitas em São Paulo, comenta:

“(...) vivem de várias negociações: uns se limitam a negócio mercantil, indo à cidade do Rio de Janeiro buscar as fazendas para nela venderem; outros da extravagância de seus ofícios, outros vão à Viamão buscar tropas de animais cavalares ou vacuns para venderem não só aos moradores da mesma cidade, como também aos andantes de Minas Gerais e exercitam o mesmo negócio vindo comprar os animais em São Paulo para ir vender às Minas Gerais e outros, finalmente compram alguns efeitos na mesma capitania, como são os panos de algodão e açúcar e vão vender às Minas, labutando desta forma todos naquilo a que se aplicam”⁴⁰.

Deste modo, tem-se o contraste daqueles primeiros tempos oitocentistas que refletem o enorme crescimento demográfico das Gerais. Esta Capitania, em pouco mais de um século, com a ascensão e posterior decadência do ouro configura-se em um grande centro populacional tendo demograficamente não apenas aumentado em número considerável essa população, mas arrebanha diferentes tipos populacionais vindos das mais distantes regiões da colônia, criando uma complexidade de povoamento. Esta dinâmica demográfica de fluxo de homens livres e escravos, proporcionado pelo emprego e possibilidade de enriquecimento nas minas, faz com que as Gerais sejam uma das primeiras experiências de vida urbana no Brasil. Segundo Maxwell, *“a população de Minas Gerais em 1776, excluídos os índios, era superior a 300 mil habitantes, o que representava 20% da população total da América portuguesa e constituía a maior aglomeração da colônia”*,

⁴⁰ ZEMELLA, Mafalda P. *O abastecimento da Capitania das Minas Gerais no século XVIII*. 2ª edição, São Paulo, HUCITEC, Editora da Universidade de São Paulo, 1990, p.61, cita Cardoso de Abreu referindo-se a capitania de São Paulo. *RIHGSP*, vol. VI, p.283.

em contrapartida a uma insuficiente e escassa agricultura paulista mediante ao mercado em crescimento das minas⁴¹.

É importante frisar que os anos iniciais do século XVIII, refletem para a agricultura paulista uma “dura reversão”. Embora, no século anterior, São Paulo tivesse uma forte produção de trigo, a Capitania sofre um verdadeiro revés no século seguinte, tendo que solicitar alimentos de outras capitanias, à medida que ela própria sofria com a forte carestia de víveres.

Quando foi descoberto o ouro, mesmo São Paulo não tendo condições de atender a demanda alimentar sempre crescente das Gerais devido a sua própria carência, foi impulsionada, com a “febre da especulação” de abastecimento, em enviar para Minas Gerais, a pequena produção que possuía. Assim, as vilas paulistas levaram às minas os poucos gêneros que a sustentavam. Como consequência, o planalto paulista passa a sofrer com a carestia de preços e a escassez de alimentos.

A situação torna-se tão grave para os paulistas que a Câmara Municipal é obrigada a impor uma série de medidas para garantir a presença de gêneros de subsistência no planalto. Deste modo, em 1705, a Câmara proíbe a exportação de alimentos para outras capitanias. Mais tarde, em 1722, proíbe-se novamente as exportações, agora recaída sobre o gado. A escassez de mantimentos proporciona uma elevação nos preços fazendo com que *“a farinha que se taxava a dez tostões em 1701, (subisse) em três anos para 3\$200; o milho que taxava a \$4,80, passou a ser vendido por 2\$560 o alqueire”*⁴².

Outros paulistas, com a carestia de gêneros no próprio planalto, aventuraram-se à procura de mercados mais longínquos para suprir as necessidades das Gerais. Assim, começaram a negociar gado nos campos de Curitiba uma vez que o mercado de gado, seja para corte, montaria ou tração, sempre teve boa aceitação, além do mais, se constituía um produto primordial não só para o consumo de carne, como também para a criação de muar, muito utilizado para transportar gêneros de subsistência e para as lavras.

Com efeito, o significado da abertura das minas na organização da produção agrária do planalto repercutiu de tal forma que cria-se uma nova situação no quadro da economia paulista, em que pelo menos dois enfoques devem ser considerados.

⁴¹ MAXWELL, Kenneth R. *A Devassa da devassa: A Inconfidência Mineira: Brasil-Portugal, 1750-1808*, tradução de João Maia. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977, p.109.

⁴² ZEMELLA, Mafalda, op. cit., p.58.

O primeiro diz respeito ao próprio custo do transporte e a escassez de mão-de-obra indígena, fazendo com que os poucos colonos produtores no planalto, reorientassem sua produção comercial para outros setores, investindo na introdução de outras atividades ligadas a pastos e alambiques.

Desta forma, os paulistas vão atrás do gado bovino nos campos de Paranaguá e Curitiba para fornecer às Minas. Ou ainda, estabelecem um mercado de muares, indo buscar na planície do Rio Grande do Sul e do Prata, bestas necessárias para o transporte com o abastecimento e com o serviço nas lavras, propiciando que o comércio paulista alastrasse seu poder de atuação, não se limitando apenas as negociações entre o planalto e as Gerais, mas ampliando a corrente abastecedora, projetando-se até o sul da colônia e indo além, para os limites do Prata, *“representado pelo volumoso tráfico de muares, gado cavalari e vacum”*. Um roteiro traçado das *“Minas do ouro de além-Mantiqueira”*⁴³.

A estrada do luar teceu não apenas ligações comerciais entre o Sul - São Paulo - Minas Gerais, mas abriu espaço para que nascessem as famosas feiras de Viamão e Sorocaba, como também cidades prosperaram neste circuito mercantil, como é o caso de Itapetininga, Apiaí, Cabreúva, Faxina, Pirapora, Avaí e outras⁴⁴.

Um segundo sentido diz respeito a migração intensa que a idade do ouro proporcionou. A transferência da mão-de-obra indígena para as zonas auríferas, além do enorme contingente de colonos rurais que ao verem-se ainda mais destituídos de suas posses pela maior concentração das unidades de produção, confinaram-se *“a uma existência marginal e pauperizada”*, a medida que muitos deles abandonavam seus pequenos plantios em busca de fortuna nas distantes minas das Gerais, Mato Grosso e Cuiabá. Mesmo para os que ficaram, *“a idade do ouro significou o aprofundamento da pobreza rural, processo já em marcha desde a segunda metade do século XVII com o vertiginoso declínio da escravidão indígena”*⁴⁵.

É importante ressaltar a especificidade do século XVIII, tendo em mente que este período deve ser pensado em dois sentidos distintos e complementares.

A primeira metade do século XVIII é marcada pela introdução definitiva do ouro, onde a formação de uma economia mineira proporcionará o crescimento populacional, a

⁴³ ZEMELLA, Mafalda, op. cit., p.60.

⁴⁴ ZEMELLA, Mafalda, op. cit., p.60.

⁴⁵ MONTEIRO, John Manuel op. cit., p. 225-6.

ocupação de novas áreas, alta lucratividade e especialização de atividades, envolvendo ainda outros setores da colônia, à medida que São Paulo ia sentindo problemas da carência de alimentos. Na esfera territorial, perdia espaço administrativo para regiões que tornavam-se autônomas frente ao comando paulista, sendo ela própria anexada a outra capitania⁴⁶.

Por outro lado, a segunda metade do século XVIII, mostrará um verdadeiro revés da situação traçada anteriormente. Pois, à medida que escasseava-se o ouro e com a decadência definitiva da mineração, criam-se novas articulações econômicas onde tem-se um maior incentivo da agricultura e a dinamização de novos setores ligados a produção de alimentos e de animais de carga ao findar o século XVIII.

Nas palavras de Lígia O. Silva:

*“A primeira metade do século XVIII fora um período sombrio para a agricultura brasileira. A situação alterou-se substantivamente no final do século. O declínio da mineração devolveu à agricultura a posição dominante que tivera nos dois primeiros séculos de colonização.(...)”*⁴⁷.

Com o declínio do setor aurífero, tem-se na economia mineira a formação e integração de mercados internos dentro da própria colônia. Pois, ao mesmo tempo que essa economia possibilitou o aparecimento de atividades especializadas, que atendessem as necessidades da capitania, proporcionou ainda, uma integração populacional e comercial no interior do país. Esta mesma economia associada ao aparecimento de um mercado em expansão, criou uma multiplicidade de atividades comerciais ligadas ao abastecimento das Gerais, articulando diferentes economias regionais, fazendo com que, regiões antes isoladas da colônia, pudessem integrar-se via mercado consumidor.

O aparecimento de circuitos mercantis proporcionado pela Capitania de Minas Gerais foi responsável não apenas pela integração econômica de regiões que antes praticavam apenas a subsistência, como também, a renda gerada pelo ouro não teve seu destino ligado tão somente à atender a Metrópole, seja através do contrabando ou ainda apropriado pelo mercado interno, através do abastecimento das Gerais, a economia do ouro representou uma “ruptura” no próprio sistema, uma vez que *“com essas violações aos*

⁴⁶ São Paulo perdeu os territórios de Goiás e Mato Grosso em 1749, como já havia perdido Minas Gerais em 1720. Ainda, em 1746, o cargo de governador de São Paulo foi extinto, ficando a capitania anexada ao Rio de Janeiro.

⁴⁷ SILVA, Lígia Osório. *Terras devolutas e latifúndios: efeitos da Lei de 1850*. Campinas, Editora da UNICAMP, p.64.

bloqueios à circulação interna de mercadorias (...) no caso da mineração sempre estão presentes tentativas de ruptura do pacto colonial, através de forças que tratam de invadir (e efetivamente conseguem) as áreas preferenciais de comércio para usufruir sua parte no lucro colonial”⁴⁸.

Desta forma, a consolidação e a integração de mercados internos faz com que regiões como a do sul e do nordeste, estimulados por um mercado abastecedor em crescimento, comercializassem gado na região mineira. Ou ainda, possibilitou um incentivo ao comércio de São Paulo e principalmente integrou a economia do Rio de Janeiro ao circuito mineiro.

Segundo Maxwell:

“A mudança da população para o sul indicava profunda alteração das funções e da economia de Minas Gerais, após a década de 1760. O declínio de Vila Rica e a ascensão do sul refletiam a queda do papel dominante da mineração e a crescente importância das atividades agrícolas e pastoris. A mudança era gradual, e a transformação de uma economia predominantemente mineira em uma de supremacia agrícola não significava que qualquer uma delas, a primeira ou a última, jamais tivesse sido excludente em relação à outra. Em verdade, o próprio processo de mudança, especialmente no decênio de 1780, tinha gerado notável diversificação da economia regional e, embora isto pudesse não ser um fenômeno persistente, durante o último quartel do século XVIII tinha grande importância”⁴⁹.

É justamente, nas alterações ocorridas na economia mineira que pode-se identificar as diferentes nuances que caracterizam o século XVIII. A transformação “*de uma economia predominantemente mineira em uma de supremacia agrícola*” como informa o autor, é feita de maneira bastante gradual, não devendo ser pensada na eliminação ou na sobreposição de uma pela outra. Ao contrário o que houve foi um processo de mudança onde as formas antigas de atuação comungam com a construção de novos parâmetros de atividades econômicas, tendo seu maior reflexo e importância na diversificação de uma economia regional.

Assim, as mudanças instituídas com a transformação de uma economia mineradora para uma economia de atividade agrícola e pastoril, fizeram-se sentir em vários lugares da colônia, pois a formação de circuitos mercantis internos cria aparelhos fiscais e/ou

⁴⁸ SANTOS, Ronaldo Marcos dos. *O rascunho da nação: formação, auge e ruptura da economia colonial*, UNICAMP, Instituto de Economia, Tese de doutorado, 1985, p.103.

⁴⁹ MAXWELL, op. cit., p.110.

tributários bem mais elaborados, registros de mercadorias e mudanças na estrutura do cultivo de auto consumo, bem como nas relações fundiárias. Alarga as vias de comunicações e cria um sistema de transporte no interior, tendo a mula como animal de resistência que percorrerá os difíceis caminhos entre capitanias, e a figura do tropeiro como personagem social indispensável no quadro das mudanças comerciais instituído e articulado pelo florescente mercado interno. Paralelamente a isto, o setor agrícola apesar de comportar as mesmas condições anteriores da então agricultura colonial, pautada na exploração e esgotamento de grandes unidades agrícolas e tendo como base a mão-de-obra escrava, tem-se que, *“ao lado dessa forma [exportação] coexistiu a agricultura de subsistência que se expandiu com o declínio da mineração”*⁵⁰.

Deste modo, segundo John Monteiro, falar de uma transição, tendo como base de reflexão a substituição do ameríndio na execução de tarefas na agricultura, seria adiantar-se aos acontecimentos. Para o autor, *“manteve-se, nesse período, como um processo incompleto, a ser consumado apenas no final do século XVIII, quando a expansão açucareira revitaliza a economia paulista”*⁵¹.

Assim, reforçando esta afirmação de Monteiro quando diz que uma “revitalização da economia paulista vem com a expansão açucareira”, o novo mercado surgido nas Gerais propiciou à população do planalto paulista a expansão das áreas de cultura, surgindo no Oeste Paulista em meio a agricultura de subsistência e agora comercial, as plantações de cana-de-açúcar. Mas é só na segunda metade do século XVIII que essa cultura tomará impulso, dando origem ao ciclo do açúcar paulista.

Segundo Zemella:

*“Os paulistas, aproveitando-se da proibição de erguer engenhos, que prevalecia nas Gerais entraram em concorrência com os habitantes da baixada fluminense nos fornecimentos de aguardente e açucares às Minas (...). Com o tempo, a produção foi aumentando e as lavouras de cana se alastrando pela zona onde hoje ficam as cidades de Jundiá, Campinas, Itu, Capivari, Porto Feliz, Piracicaba, etc”*⁵².

⁵⁰ SILVA, Lígia Osório, op. cit., p. 64.

⁵¹ MONTEIRO, John Manuel, op. cit., p. 221.

⁵² ZEMELLA, Mafalda, op. cit., p.59.

A expansão açucareira que desenvolveu-se na Capitania de São Paulo não deve ser interpretada e nem tão pouco comparada à “tradição açucareira” do nordeste aos moldes da grande “plantation”. Em São Paulo, o “ciclo do açúcar” assumiu outras características. Nas palavras de Petrone,

“É claro que não se pode comparar a paisagem criada pela cana-de-açúcar na Bahia ou em Pernambuco com a de São Paulo. Nessas duas áreas já existia uma tradição açucareira de mais de dois séculos quando começou o “ ciclo do açúcar” paulista. Aqui a civilização de cana não teve tempo de cristalizar-se. Em três quartos de século praticamente o “ciclo do açúcar” teve seu início, apogeu e declínio”⁵³.

II – Paisagem econômica da Capitania

A capitania de São Paulo faz parte de um circuito terrestre e fluvial com ramificações de vias de passagem e de penetrações para o interior. As passagens terrestres do planalto paulista são bastante diversificadas, sendo aproveitadas primeiramente pelas antigas povoações da cidade e mais tarde, contribuindo para os traçados das ferrovias e posteriormente das rodovias.

Com relação ao complexo conjunto da capitania e sua pluralidade de caminhos, tem-se ao norte, entre a serra da cantareira, os vales do Atibaia e Jaguari, onde delineava-se as cidades de Atibaia, Nazaré e Bragança, além de ser uma região de passagem para o sul de Minas Gerais, constituindo uma das mais importantes vias de penetração para as minas de ouro. Ao nordeste ainda, abria-se uma outra passagem, para a região de Goiás, passando então, pelas cidades históricas de Jundiaí, Campinas e Mogi Mirim.

Um outro caminho que fazia parte do conjunto de traçados da capitania de São Paulo, diz respeito a via de penetração em direção sul até o Rio Grande do Sul, passando pela rota do Viamão ou do Paraguai. Por aí formaram-se importantes aglomerados urbanos, estabelecendo-se vias importantes como é o caso de Itapetininga, Curitiba e outras.

Segundo Marcílio,

⁵³ PETRONE, Maria T. S. *A lavoura canavieira em São Paulo – expansão e declínio (1765-1851)*, Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1968, p. 225.

*“ Todas estas passagens naturais formadas pelos rios ou relevos mais suaves marcaram a vocação da cidade de São Paulo como centro de uma rede convergente de caminhos, como núcleo de formação de cidades, como passagem muitas vezes única de uma região extensa que ia até o centro do Brasil – Goiás – passando pelas Gerais; a oeste, até Mato Grosso, e, mais além, atingindo o vale do Amazonas; ao sul, para o território gaúcho, chegando ao Rio de La Plata; para o nordeste, até o Rio de Janeiro, e no vale do Paraíba, subindo a Mantiqueira, atingindo as Minas Gerais ”*⁵⁴.

Todos esses caminhos de sentido ao interior e que partiam de São Paulo, estendiam-se, muitas vezes, até o litoral, pelo antigo caminho que atravessava a Serra do Mar até atingir o porto de Santos. Apesar dos problemas enormes que este caminho constituía pela difícil travessia, era ele uma das poucas alternativas para vencer a barreira montanhosa que separava o litoral do interior. Este caminho do mar integra-se e era utilizado não só pelas vilas do interior da Capitania, mas também era requerido, mesmo que esporadicamente, à vilas de Capitânicas distantes, como Goiás e Mato Grosso *“Para todas elas ele representava o meio de comunicação com o exterior ”*⁵⁵

A paisagem econômica da capitania de São Paulo no interior do espaço colonial está voltada, em grande parte, à produção mercantil destinada ao abastecimento interno. A existência de uma economia de mercado ou de segmentos mercantis ligados ao mercado interno, principalmente na virada do século XVIII para o XIX, faz crer na existência, para além da *plantation*, de outras maneiras de organização do trabalho escravo e, ainda, de tipos específicos de organização do trabalho livre, principalmente aqueles ligados a produção de uma agricultura de subsistência e a atividade da pecuária.

Desta forma, a produção ligada ao abastecimento interno no quadro do mercado colonial, pode ser percebida como resultado da interação e reprodução de diversas formas de produção, não limitando-se a agroexportação escravista e sua reprodução, mas de outras formas de produção, onde a escravidão pode ser alocada em outros setores econômicos⁵⁶.

A decadência do setor aurífero em Minas Gerais por volta de 1760, não teria trazido tantos problemas à economia paulista que a abastecia como pensava-se. Segundo Marcílio, o que percebe-se é uma maior manutenção de um certo compasso do crescimento

⁵⁴ MARCÍLIO, Maria Luíza. *A cidade de São Paulo: Povoamento e População, 1750-1850*. São Paulo, Pioneira, Ed. da Universidade de São Paulo, 1973, p. 6.

⁵⁵ MARCÍLIO, Maria Luíza, op. cit., p. 6 e 7.

⁵⁶ FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*, Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1992, p.101.

econômico e que pode ser ilustrado pelo desempenho da população paulista entre 1765 e 1808 que aumentará em 150%. Esclarece ainda que, os grandes momentos de crescimento demográfico na capitania de São Paulo correspondem aos séculos XVIII até 1765 e para o século XIX, entre 1808 e 1872. O crescimento para o século XVIII, justifica-se em parte pela presença de uma população que crescia mais no sentido interior do que no litoral, fruto, em grande parte, de movimentos imigratórios, da entrada de livres e escravos. Uma população que ia alterando-se e que pressionava a agricultura, promovendo mudanças essenciais na produção e na economia de modo geral.

Para o século XIX, tem-se um crescimento demográfico mediante as condições criadas pelo estímulo da mineração e ainda, pela maior intervenção colonial na região e pela introdução de uma agricultura comercial. Para atender a expansão de uma produção para o comércio interno ao lado de uma incipiente agricultura de exportação, fatores que estimulam a introdução maciça de mão-de-obra escrava, acentua-se a progressão demográfica⁵⁷.

Assim, a origem do forte crescimento demográfico apresentado da capitania de São Paulo e que, neste sentido, foi um dos responsáveis pelas mudanças ocorridas na vida rural e na produção agrícola, está na exploração mineradora e nas suas regiões circundantes. Foi a economia do ouro que proporcionou os estímulos econômicos necessários para os crescentes mercados urbanos, ocasionando profundas mudanças e que, a região de São Paulo, pode participar e interar-se de forma substancial. A população que se formou em torno das Minas Gerais, muitas delas de pobres roceiros de subsistência, espalharam-se muito fragilmente em algumas vilas do planalto paulista e outras no litoral e sob o estímulo das minas, a população paulista passou a organizar sua produção de forma a tender ao abastecimento das Gerais que passou a contar com uma crescente população urbana. A agricultura de subsistência de São Paulo, estruturou-se então, de modo a atender o mercado das Minas, passando a cultivar uma agricultura comercial. Ao lado dessa agricultura, o gado proveniente dos grandes pastos do Sul da capitania, começava a ganhar corpo de uma criação mais organizada para atender a população das Minas Gerais. A região Sul passou então, a especializar-se no gado para corte e de fornecimento para o transporte. Ao passo que, regiões concentradas mais perto da área mineradora passaram a ter um maior

⁵⁷ MARCÍLIO, Maria Luiza. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista, 1700-1836*. Tese de livre-docência, mimeo, São Paulo, 1974, p.124 e 126.

crescimento na agricultura de alimentos e suas pequenas criações, como é o caso do Vale do Paraíba, comercializando para além Mantiqueira⁵⁸.

Quanto a produção na capitania de São Paulo, segundo Marcílio, dois censos, o de 1798 e o de 1836, confirmam os traços dominantes da produção do planalto, pelo menos para a primeira metade do século XIX. O território da capital produzia o suficiente para assegurar seu próprio abastecimento. As fazendas circundantes forneciam os produtos agrícolas (arroz, feijão, farinha de mandioca, milho, leite, toucinho, legumes e frutas) e criavam o gado indispensável para a alimentação local⁵⁹.

O censo de 1798 indica ainda que toda esta produção foi consumida na própria cidade, com exceção dos couros, que foram “exportados” para o Rio de Janeiro. Entre as duas datas parece que se abandonou a cultura e a tecelagem de algodão para se concentrar os esforços na criação e nos materiais de construção.

No entanto, a produção da cidade em si era insuficiente e as vilas vizinhas, como Atibaia, Bragança, Nazaré, Jundiá e Parnaíba reservavam parte de sua produção para o abastecimento da capital, configurando-se a capitania de São Paulo como um local de depósito ou um lugar de trânsito para as inúmeras mercadorias ou produtos de toda a região ou para aqueles que destinavam-se a exportação.

Segundo Marcílio,

*“Desde a época colonial, São Paulo, impossibilitado de tornar-se centro de uma grande agricultura de exportação, decidiu-se pelo comércio em grande, com os principais centros produtores. Sua excepcional posição geográfica foi-lhe vantajosa. Pela cidade transitavam as grandes tropas, que dos territórios do Viamão e de Curitiba dirigiam-se para os mercados do Rio de Janeiro e zonas mineiras das Gerais. A produção de açúcar das vilas do interior da Capitania (particularmente de Itu, Porto Feliz, Campinas e Piracicaba) passava pela capital rumo ao porto de Santos. No sentido inverso, as mercadorias provenientes de Portugal ou de outras partes da Europa, chegavam a São Paulo por intermédio do Rio de Janeiro ou de Santos: elas eram destinadas, ora à própria cidade, ora à provisão do interior”*⁶⁰.

Para Fragoso⁶¹, tal crescimento demográfico estaria ligado primeiro a introdução e crescimento da agroexportação na capitania de São Paulo principalmente, e exportação de

⁵⁸ MARCÍLIO, op.cit, 1974, p.14.

⁵⁹ MARCÍLIO, op. cit., 1973, p.25.

⁶⁰ MARCÍLIO, op. cit., 1973 p.26.

⁶¹ FRAGOSO, J.L.R., op. cit., p. 112.

açúcar pelo Porto de Santos, gerando assim, maior demanda por alimentos. E concomitante a isso, um segundo impulso seria a própria manutenção de um comércio intercolonial, em especial o Rio de Janeiro.

Segundo Elizabeth Kuznesof, a agroexportação combinada com o crescimento urbano, daria maior impulso para a passagem de uma produção de subsistência para uma agricultura fornecedora de alimentos para o mercado interno paulista. Ainda, trabalhando com a Vila de São Carlos, demonstra que em 1765 a maioria dos domicílios rurais (fogos) estavam voltados à produção de subsistência. Mais tarde, por volta de 1802, este número reduziria-se bastante e em contrapartida, o número de domicílios voltados para o mercado passaria a ter maior presença. Esse movimento seria acompanhado por uma maior especialização das culturas em diversos fogos, o que reforça as ligações dessas unidades com a circulação mercantil⁶².

Segundo Fragoso⁶³, ao tratar da presença de atividades ligadas ao comércio interno entre São Paulo e as regiões do sudeste destaca que, apesar de 90% do valor das vendas paulistas entre os anos de 1813 e 1821 pelo Porto de Santos, serem constituídas principalmente pelo açúcar, tem-se que, por outro lado, em 1812, por volta de 24% das negociações dos produtos paulistas feita com o Rio de Janeiro e dos navios que atracaram no Porto carioca, eram de alimentos como farinha e feijão, dentre outros. Acrescenta ainda que, ao lado dessa atividade ligada a agricultura de alimentos, tem-se um intenso comércio de mulas e bovinos entre a capitania de São Paulo e a Praça do Rio de Janeiro, grande centro consumidor e redistribuidor de mercadorias.

Para se ter idéia do volume de animais que passava pela capitania de São Paulo e de seu negócio lucrativo e organizado, tem-se que entre os anos de 1780 e 1800, passaram pelo Registro de Sorocaba, mais de 10 mil mulas por ano. Para um período subsequente, nos anos de 1800 e 1826, esse número saltou para mais de 30 mil mulas⁶⁴. Tal crescimento, em parte, é devido a demanda da agroexportação fluminense que teve peso decisivo⁶⁵.

⁶² KUZNESOF, Elizabeth A. *Household economy and urban development*, São Paulo, 1765-1836. Westview Press, 1986, p.111, 112, 132.

⁶³ FRAGOSO, op. cit., p. 113.

⁶⁴ KUZNESOF, op. cit., p. 22

⁶⁵ PETRONE, M.T.S. *O Barão de Iguape: um empresário da época da independência*. São Paulo, Editora Nacional; Brasília, INL, 1976, p.11.

Ainda, segundo Marcílio⁶⁶ referindo-se ao Registro Geral e, portanto, do movimento das tropas de gado que passavam pela cidade de São Paulo vindas das zonas de criação do sul e que se dirigiam para Minas Gerais ou Rio de Janeiro, elucida que: “ *Assim, no único ano de 1751 mais de dois mil bovinos pagaram os diversos direitos de passagem: em 13 de janeiro de 1751, 500 cabeças para o Rio de Janeiro; em 23 de outubro, 302 para Minas Gerais; em 17 de novembro, 450 ainda para as Gerais, de proveniência de Curitiba; e, ainda, 800 outras para o Rio de Janeiro*”.

A integração da região Centro-Sul, via comércio interno, segundo Lenharo⁶⁷, deu-se a partir do crescimento e estabelecimento de setores produtores de gêneros de abastecimento nas regiões sul de Minas Gerais, pois adentrando o século XIX, o refluxo da atividade mineradora, quase esgotada, favorecia a retomada de uma economia mercantil, cujo fundamento era a produção e comercialização de diversos gêneros visando o mercado carioca. Participam desse filão mercantil na primeira metade do século XIX, os produtores paulistas, que demandavam as Gerais até atingir o mercado do Rio de Janeiro, porém, os paulistas, segundo Lenharo, não tinham neste comércio a mesma representatividade numérica dos produtores do sul de Minas, embora contribuíssem bastante em alguns setores do comércio interno, principalmente através das tropas de muares e cavaleares que passavam assiduamente pelos registros antes de atingirem o Rio de Janeiro.

Durante o século XIX, o problema da integração dessas regiões passava certamente, pela questão da precariedade dos caminhos pelos quais aqueles que transportavam mercadorias, os tropeiros especialmente, enfrentavam até atingirem os mercados consumidores. Lenharo destaca a importância desse aspecto, enfatizando que por várias vezes, houve a necessidade dos próprios produtores e comerciantes, através de solicitações escritas ao governo imperial, pleitearem ou a construção ou a manutenção desses caminhos, sendo que, por outras vezes, foi necessária a tomada de iniciativa, por parte dessa classe de produtores e comerciantes, para que se efetivasse a construção ou melhoramento de alguns caminhos, confluindo, deste modo, o público e o privado, numa relação bastante complexa, que denota, para Lenharo, a importância política dessa classe de comerciantes.

⁶⁶ MARCÍLIO, op. cit., 1973, p. 26- nota.

⁶⁷ LENHARO, Alcir. *As tropas da Moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. São Paulo, Símbolo, 1979.

O autor destaca ainda a importância da cidade de São João Del Rey para a integração e distribuição do comércio entre Minas e Rio de Janeiro. Contudo, a região sul de Minas é privilegiada por Lenharo para a análise da estrutura do comércio interno no Centro-Sul. Ao focar mais precisamente o movimento das tropas oriundas do sul de Minas, emerge em sua análise a questão do tipo de mão-de-obra que era utilizada na condução das tropas. Segundo o autor, a mão-de-obra familiar era mais empregada nos serviços da tropa, destacando-se muitas vezes, filhos de proprietários ou tropeiros, que conduziam as bestas carregadas para o Rio de Janeiro, alguns inclusive, em idade bastante jovem.

Aparecem também nesta atividade, a presença dos agregados, que por laços de amizade ou compadrio com o dono da tropa, e inclusos em uma hierarquia familiar, ocupavam-se dos trabalhos na tropa, juntamente com os chefes dos domicílios aos quais pertenciam. Certamente, a mão-de-obra escrava era utilizada, tanto pelos tropeiros mineiros como também pelos paulistas, variando em quantidade conforme o tipo de produto que era conduzido e sua origem (se de exportação ou subsistência).

Para Lenharo, o trabalho familiar seria um importante fator de redução de custos da atividade de transporte e comercialização da produção, pois garantia uma adequada observação das condições do mercado em que se escoava a produção, mantendo uma rede de informações e contatos que eram essenciais para o sucesso da empreitada do comércio com tropas. Destaca ainda o autor, alguns “empresários” famosos que atuavam dessa forma, com ligações e agentes em vários locais, que compravam e vendiam produtos que eram transportados pelas tropas, como é o caso bastante ilustrativo de Antonio da Silva Prado que teve bastante êxito na atividade de comércio de gado, reses e bestas.

Nas palavras de Fragoso⁶⁸ :

“Mesmo tendo-se em conta o peso da agroexportação escravista, seja ela paulista ou fluminense, e de seus efeitos multiplicadores no desempenho da economia apreendida, na passagem do século XVIII para o XIX, não se deve ter uma impressão equivocada sobre a paisagem econômica paulista da época. Em outras palavras, não se pode perder de vista o peso de outras atividades agrárias e de outras formas de produção, tenham ou não sido geradas/ampliadas a partir da ação daquela agricultura exportadora.”

⁶⁸ FRAGOSO, op. cit., p. 113-14.

Nesta perspectiva, no quadro de classificação profissional dos chefes de fogos em São Paulo entre 1798 e 1828 demonstrado por Marcílio, eram poucos os chefes de domicílios ligados ao engenho ou a engenhoca, comparados, em contrapartida, ao grande número de lavradores e lavradores-criadores para o mesmo período.

Dessa maneira, apenas uma pequena parcela da população paulista estava envolvida diretamente com produções voltadas para o mercado internacional. A maioria, por outro lado, apesar de basearem-se na produção de cana-de-açúcar, ou melhor, de poder participar da estrutura montada dessa produção em maior ou menor grau de diferenciação, ainda era constituída de lavradores.

No trabalho de Francisco Vidal Luna e Iraci Del Nero da Costa⁶⁹, constata-se que, da pesquisa feita com os proprietários de cativos ligados a atividade agrária e envolvendo setores exportadores e não-exportadores, referentes a 10 vilas paulistas (Campinas, Curitiba, Guaratinguetá, Iguape, Itu, Jacareí, Lorena, Moji das Cruzes, São Sebastião e Sorocaba) para o ano de 1804, tem-se que a grande maioria desses proprietários eram lavradores não ligados à produção de cana-de-açúcar, mesmo naquelas vilas do interior da capitania paulista, como é o caso de Itu, acentuadamente açucareira, o resultado demonstra que esses senhores de cativos não estavam ligados diretamente a agroexportação.

Percebe-se ainda, segundo Marcílio⁷⁰, que nas listas nominativas da capitania entre 1798 e 1828 a grande maioria de lavradores estavam voltados para as atividades de subsistência (agricultura de auto-consumo) e no fornecimento de alimentos para o mercado interno, abastecendo a própria capitania e outras áreas como o Rio de Janeiro e Minas Gerais.

A essa agricultura mercantil de alimentos juntam-se as fazendas de criar. Para Marcílio, era grande o número de lavradores-criadores para o conjunto da capitania. A pecuária paulista se concentrava, principalmente, nas vilas da estrada do sul (rota do Viamão), incluindo parte do atual Estado do Paraná.

Na primeira metade do século XVIII, as fazendas de gado tomam impulso e se multiplicam em função do mercado em expansão da mineração. É bom lembrar que é dessa mesma época a criação da feira de gado de Sorocaba. Posteriormente, o seu crescimento foi

⁶⁹ LUNA, Francisco Vidal e COSTA, Iraci Del Nero da. Posse de Escravos em São Paulo no início do século XIX. *Estudos Econômicos*, 13(1): Jan/Abr 1983, p.1-11.

⁷⁰ MARCÍLIO, op. cit., 1974, p. 197.

sustentado pela própria demanda interna da capitania que negociava as suas vendas para fora do território paulista, principalmente para os mercados cariocas e fluminenses. “*Em finais do século XVIII, a zona sul detinha cerca de 20% da população paulista.*”⁷¹.

Quanto ao regime de trabalho das produções destinada para o abastecimento colonial, é necessário analisar a distribuição da mão-de-obra cativa. Segundo as listas nominativas de 1798 arroladas por Marcílio, verifica-se que grande parte dos domicílios paulistas não possuíam escravos. Tem-se então, um quadro econômico não inteiramente escravista e que insinua o predomínio de uma produção de base familiar.

Mesmo levando em consideração os diferentes graus de vinculação com o mercado e que ainda, muitos desses chefes de domicílios estavam voltados à uma agricultura de subsistência, tem-se fortes indícios que pelo menos parte da produção que atendia o mercado interno provinha do trabalho livre familiar.

A importância com que se deu o trabalho familiar nas lavouras de pequenas propriedades rurais já foi vista por vários autores. Dentre eles pode-se destacar o trabalho de Alida Metcalf que ao tratar de Santana do Parnaíba (São Paulo), estuda o papel da família na organização da economia e sociedade paulista entre os séculos XVIII e XIX⁷².

Esta autora destaca a importância da formação de uma economia agrícola comercial em Parnaíba durante o século XVIII, onde desse processo de construção de uma economia comercial, formou-se uma sociedade rural caracterizada por fazendeiros que possuíam terras e escravos, produzindo açúcar para comércio e exportação; os camponeses que em sua maioria não possuíam escravos e trabalhavam como agricultores de subsistência; e escravos que eram caracterizados como propriedade. O estudo do papel da família seria fundamental para se entender como tal sociedade emergiu e como essas mesmas famílias adaptaram-se e reagiram às mudanças econômicas.

Segundo Metcalf, o que diferenciava uma classe social da outra seria a propriedade de escravos. Por isso classificou como fazendeiros, todos os donos de escravos. Ainda, chamou a atenção para o grupo de pequenos donos de escravos que seriam parentes dos grandes fazendeiros, destacando essa classe como “sub-grupo” ou “fazendeiros pobres”,

⁷¹ MARCÍLIO, op. cit., 1974, p 274, 77.

⁷² METCALF, Alida. *Families of Planters. Peasants and Slaves: Strategies of Survival in Santana do Parnaíba. Brazil. 1720-1820*, (PhD. Univ. of Texas, 1983). Da mesma autora: *Family and Frontier in Colonial Brazil. Santana do Parnaíba. 1580-1822*. Univ. of California Press, 1992.

reconhecendo que seriam necessários mais de dez escravos para uma colheita de cana significativa.

As estratégias familiares, tanto dos agricultores, como dos fazendeiros livres, estariam concentradas nos casamentos e heranças, garantindo à família, a transmissão direta da propriedade. Para as famílias ricas, a preservação da propriedade passava de geração para geração. Isso implicaria em uma concentração da herança nas mãos do filho primogênito, impelindo à migração dos outros filhos herdeiros para diferentes regiões. Quanto aos camponeses, a estratégia de migração também era presente, principalmente quando havia coerção pela venda ou desocupação das terras ocupadas. Assim, enquanto homens migravam em busca de terra e trabalhos, as mulheres solteiras mudavam-se para a cidade, onde trabalhariam como artesãs ou domésticas. Entretanto, para os camponeses que permaneciam em suas terras, o trabalho do grupo familiar era fundamental. Todos os membros da família conviviam e dividiam o trabalho dentro de uma certa igualdade de tarefas e responsabilidades. Até as crianças eram aproveitadas no trabalho familiar, acompanhando seus pais desde pouca idade, aumentando a capacidade produtiva da unidade doméstica. Segundo Metcalf, a família denominada camponesa, seria fundamental para a divisão de tarefas e para o fornecimento da mão-de-obra.

A organização do trabalho familiar rural, sendo a família, fornecedora de trabalhadores é apresentada por Hebe Castro⁷³. Para a autora, o acesso à roça de subsistência se daria pela formação de uma família. O casamento e a constituição de uma família nuclear estável seriam pré-condições para a produção independente, uma vez que essa estabilidade em muitos casos seria necessária para a formação de relações de continuidade com a posse de terra e relações de solidariedade com a vizinhança. Isso comporia a situação de lavrador, mesmo sem a posse legal da terra ou de escravos.

Igualmente importante, para se perceber as formas de mão-de-obra disponíveis, seja na lavoura comercial de exportação ou na agricultura de subsistência, foi perceber ou procurar entender a estrutura e a representação que tinha a família agregada.

Eni de Mesquita⁷⁴, investigou o agregado em Itu de 1780 a 1830, em sua forma de participação ou marginalização, procurando apreende-lo em um sistema econômico de

⁷³ CASTRO, Hebe Maria M.G., *A cor inexistente – os significados da liberdade no sudeste escravista (Brasil – século XIX)*, Niterói, Tese de doutoramento, UFF, 1993, Capítulo 3.

⁷⁴ MESQUITA, Eni de. O papel do agregado na região de Itu – 1780 a 1830. *Coleção Museu Paulista, série de História*, v. 6, São Paulo, 1977, p. 13-121.

latifúndios monocultores voltados para o mercado externo e numa estrutura social patriarcal e escravocrata. Dentro desse contexto, investigou o agregado de Itu, a posição que ocupava na organização social e o papel que representava no sistema econômico.

Esboça então, um quadro de estrutura econômica em que ao lado do açúcar, que constituía a “base econômica da região de Itu”, paralelamente encontra-se outros tipos de serviços, ligados ou não à essa agricultura comercial. A maior parte dos habitantes tinha mais de uma ocupação e a agricultura de subsistência, era praticada, na maioria das vezes, não apenas por fazendeiros, mas também por pequenos proprietários. Os grupos de menores posses baseavam sua principal fonte de renda nessa ocupação.

Segundo Mesquita⁷⁵,

“apesar da generalização desse tipo de agricultura [subsistência] em Itu, o que pressupõe o abastecimento da família por sua própria produção, muitos dos sitiantes e lavradores vinham até a vila onde trocavam ou vendiam seus produtos. Um exemplo disso está no grau de diversificação dos serviços, assim como no movimento que existia nos locais de comércio, onde funcionavam açougues e mercearias, e que viviam atravancados de sitiantes, vendedores ambulantes, quitandeiros e tropeiros”.

No contexto dessa estrutura econômica na virada do século XVIII para o XIX, onde persiste em Itu, simultaneamente, as economias de mercado e de subsistência, com formações sociais de grandes e pequenos proprietários e ocupando ofícios diversos, inserir o agregado e sua possibilidade de colocação é ter em mente que *“sua adequação provinha tanto de vínculos ocupacionais (mantidos de forma duradoura ou esporádica junto aos diversos setores econômicos), como de ajustamentos de caráter pessoal junto a amigos, protetores ou parentes”*⁷⁶.

Entretanto, a própria estrutura social, com baixa produtividade de uma grande massa populacional e ausência de uma regulamentação de trabalho, alocou o grupo de agregados a existir como uma camada flutuante e complexa. Tanto podiam pertencer a um estrato social mais elevado e com ocupação definida, como podiam situar-se como homens livres pobres que ora moviam-se em busca de trabalho e abrigo, ora viviam de esmolas ou da proteção de mais fortes, com os quais criavam laços de dependência.

⁷⁵ MESQUITA, Eni de, op. cit., p.90.

⁷⁶ MESQUITA, Eni de, op. cit., p.94.

De modo geral, na pesquisa feita por Mesquita para os agregados de Itu, constata-se que, *“na maior parte dos fogos [com] agregados, verificamos que estes eram utilizados como mão-de-obra nos mais diversos tipos de serviços. Eram ajudantes de alfaiates, vendeiros, tropeiros, negociantes, lavradores, etc., ou então, tinham ocupação própria, da qual provavelmente dependiam para suprir seus gastos e os de sua família, embora continuassem morando como agregados”*⁷⁷.

Ainda, tratando-se da questão da organização do trabalho e da mão-de-obra utilizada na produção agrícola, constata-se a presença do trabalho familiar ao lado do cativo. Assim, em determinados fogos prevalece o trabalho familiar, onde o trabalho cativo o complementa.

Fica claro, segundo Luna e Costa ao trabalharem com a distribuição de escravos nos domicílios paulistas em 1804 que é marcante a presença dos proprietários com um número reduzido de escravos, sendo que mais de um quarto dos proprietários possuía apenas um cativo. *“Um grande número de pequenos proprietários e uma reduzida quantidade de senhores com muitos escravos é a tônica, observável também, nos centros onde compareciam os senhores de engenho entre os quais se encontravam os maiores proprietários.”*⁷⁸.

Observando as várias localidades pesquisadas, verificou-se o significativo papel desempenhado pela atividade açucareira, onde a participação dos senhores com 11 ou mais cativos era mais elevada do que nos demais núcleos. Deste modo, o peso dos cativos possuídos pelos proprietários, por senhores com 41 ou mais escravos, ocorreu nos centros açucareiros: *“mais de 25% em Itu e São Sebastião, 16,8% em Campinas e 10,4% em Guaratinguetá”*. Nas outras localidades que não havia o predomínio da produção do açúcar, marcava-se a presença de pequenos proprietários que detinham 5 ou menos cativos, detendo, em termos gerais, um quarto da massa cativa. Ademais, a pecuária era representativa apenas em Curitiba, com 19% dos proprietários, os quais detinham 35% dos cativos⁷⁹.

Quanto as médias de escravos por proprietários, observa-se que aos agricultores apresentaram baixa dispersão, sendo que, para os senhores de engenho, as médias são mais

⁷⁷ MESQUITA, Eni de, op. cit., p.99.

⁷⁸ LUNA, Francisco Vidal e COSTA, Iraci Del Nero, op. cit., p.5.

⁷⁹ LUNA, Francisco Vidal e COSTA, Iraci Del Nero, op. cit., p.6-7.

dispersas. Entretanto, mesmo que o número médio de escravos por proprietário ter sido menos discrepantes para os agricultores do que para os senhores de engenho, é necessário ter presente que a distribuição da riqueza, ou seja, dos cativos, para os agricultores, mostrava-se menos homogênea do que a concernente aos senhores de engenho. *“Isto significa que, ao contrário do que prevalecia entre os agricultores, no grupo dos senhores de engenho não ocorriam estratos marcantes, ou seja, que a riqueza pertencente a este segmento economicamente privilegiado distribuía-se mais harmoniosamente entre seus integrantes do que a pertencente ao conjunto de agricultores”*.

Outra significativa constatação do estudo de Luna e Costa é que, tomada as localidades de Guaratinguetá, Campinas, Itu e São Sebastião em conjunto, percebe-se uma nítida diferença com respeito à posse de escravos entre agricultores e senhores de engenho. *“Entre os primeiros destacavam-se os detentores de cinco ou menos escravos; representavam eles 71,79% dos proprietários e possuíam 35,02% dos cativos. Já para os senhores de engenho, os indivíduos com mais de 40 escravos perfaziam 14,57% do grupo e detinham 38,2% dos cativos. Marcam-no, além das particulares concernentes aos senhores de engenho, o grande número de pequenos proprietários de escravos e a expressiva massa de cativos possuídos pelos mesmos”⁸⁰*.

Ainda, este estudo observa a questão do sexo dos cativos e suas faixas etárias. Com respeito ao sexo dos escravos constata-se um relativo equilíbrio em todas as localidades pesquisadas, tendo-se divergência bastante grande em dois casos: em Campinas como em Itu os homens representavam pouco menos de dois terços da massa escrava. Ainda, encontrou-se maior presença de homens escravos em localidades com significativos engenhos de açúcar, este é o caso de Campinas, Guaratinguetá, Itu e São Sebastião.

Quanto a faixa etária da massa escrava, conclui-se que, *“nas localidades em que havia contingente alto de senhores de engenho, observavam-se as maiores participações de escravos enquadrados na faixa correspondente à idade ativa (15 aos 64 anos). As participações mais elevadas davam-se em Itu (76,2%), Campinas (71,2%), Guaratinguetá (67,9%) e São Sebastião (65,9%). As participações mais modestas são em núcleos onde a atividade açucareira inexistia como Iguape, Curitiba e Jacareí”⁸¹*.

⁸⁰ LUNA, Francisco Vidal e COSTA, Iraci Del Nero, op. cit., p.9-11.

⁸¹ LUNA, Francisco Vidal e COSTA, Iraci Del Nero, op. cit., p. 4.

Portanto, em São Paulo tem-se unidades familiares com recursos ou não do trabalho escravo e com diferentes graus de mercantilização ligadas ao abastecimento do mercado interno, que reforçam a presença do escravismo fora da *plantation*. Esse é o caso, por exemplo, de outras unidades, como das fazendas de criar no Paraná.

Alice Canabrava no texto intitulado "*Terras e Escravos*"⁸² analisa a questão da propriedade da terra e a importância do fator mão-de-obra em um período de expansão da economia paulista, nos finais do século XVIII e início do século XIX. Economia esta, composta pela produção do açúcar e outros produtos ligados à subsistência, ao abastecimento.

Partindo da problemática da legislação fundiária colonial, no que diz respeito as concessões de sesmarias, após descrever resumidamente os modelos de extensão de terras regulamentados pela legislação setecentista, a autora encontra, analisando a Capitania de São Paulo, a configuração da questão da propriedade agrária relacionada com a força de trabalho, ou seja, a concessão de sesmarias pela administração colonial, ficaria restrita ao fator ocupação do solo e capacidade de produção, mais precisamente, à capacidade de adquirir escravos para a produção. Esclarece Canabrava:

*"Pela primeira vez, e de forma explícita, o problema da exploração das terras a serem concedidas foi equacionado em função da força de trabalho (...) Como fundamento, segundo nos parece a força de trabalho seria o fator restritivo a disciplinar a ambição dos colonizadores. Todavia, firmado no texto legal, provavelmente reforçaria a tendência preponderante, já reconhecida, de que as sesmarias cabiam aos colonos ricos, aqueles com recursos para explorar e fazer medir suas concessões"*⁸³.

Neste sentido, percebe-se que esta relação entre terras e força de trabalho, começava a adquirir contornos bem definidos nos finais do século XVIII. Se o problema da mão-de-obra como fundamento para a concessão de terras já era sentido nos séculos anteriores, a partir do século XVIII, a legislação colonial terminaria por oficializar a tendência à concentração de terras em mãos dos proprietários mais abastados, ou seja, aqueles que tinham condições de comprar escravos em número suficiente para desenvolver o empreendimento agrícola.

⁸² CANABRAVA, Alice P. *Terras e Escravos*. In PELÁEZ, Carlos Manuel e BUESCU, Mircea (coord.). *A Moderna História Econômica*, Rio de Janeiro, APEC, 1976, p.13-26.

⁸³ CANABRAVA, Alice P., 1976, op. cit., p. 15.

Distinguindo a grande lavoura da lavoura de subsistência, Alice Canabrava argumenta que no primeiro tipo de cultura a característica marcante foi a exploração de grande quantidade de terra, monocultura e trabalho escravo, destinando-se a produção para a exportação. No segundo caso, a lavoura de subsistência, a autora define como aquela que era orientada para o mercado interno, com pequena extensão e ausência de trabalho escravo. Acresce ainda a pecuária, cuja superfície territorial extensa relacionava-se com reduzido número de escravos ou trabalhadores livres.

Segundo a autora, a grande lavoura abrangia duas áreas da Capitania de São Paulo: no interior do planalto, uma região açucareira que ocupava as vilas de Itu, Porto Feliz, Campinas e Mogi-Mirim que desenvolvia-se desde a restauração da autonomia administrativa da Capitania. Essa região, segundo autora, concentrava a maior parte da mão-de-obra escrava da capitania, sendo que as propriedades entre 70 e 630 alqueires detinham a primazia do número de cativos sobre as outras extensões de terras, superando as propriedades maiores, acima de 630 alqueires e as menores, com menos de 70 alqueires. A região centro-oeste do Vale do Paraíba Paulista, que após um período de declínio econômico no século XVIII, ao iniciar-se o século XIX, retoma a produção de açúcar e posteriormente café, cuja proximidade com o Rio de Janeiro favorecia o comércio desses produtos. Quanto a distribuição da mão-de-obra escrava, essa região do Vale do Paraíba possuía características semelhantes ao planalto, com maior concentração nas propriedades entre 70 e 630 alqueires. Prevalencia em número, nesses dois casos, as propriedades com menos de 70 alqueires (91,04% para o planalto e 87,17% no centro-oeste do Vale do Paraíba)

A pecuária destacava-se na região sul da capitania de São Paulo, região de Sorocaba, que era bastante significativa, especialmente pelo contato comercial com o Rio Grande do Sul, com ênfase no comércio de muares para transporte e criação de gado bovino, onde as pequenas lavouras serviam como apêndice ao comércio de tropas, fornecendo principalmente o milho para sustento das tropas, dos tropeiros e também do restante da população da região. Segundo Canabrava, a escravaria nesta região concentrava-se nas propriedades de grande extensão de terras, acima de 630 alqueires. Nesta categoria, as propriedades de menos de 70 alqueires também compõem a maioria (71,70% do número).

Quanto a produção de subsistência, Canabrava destaca duas áreas da Capitania paulista: o leste do Vale do Paraíba e o litoral. A primeira área, cujas principais localidades eram Mogi das Cruzes, Santa Isabel, Jacareí e São José dos Campos, que *“prejudicadas pela distância, seja em relação ao porto de Santos, como ao mercado propulsor do Rio de Janeiro, o estímulo para a prosperidade as atingiu mais tarde, na década de 20, com o progresso da cultura do café”*⁸⁴. O litoral apresentava as mesmas condições econômicas que o leste do Vale do Paraíba, ou seja, uma área de subsistência, com pequena produtividade, provocado pelas más condições do solo, com destaque neste período para a produção de arroz próximo aos manguezais. Essas duas regiões caracterizadas por uma produção de subsistência, apresentavam diferenças em relação as duas outras (grande lavoura e pecuária) no tocante a distribuição da mão-de-obra escrava. Segundo Alice Canabrava, a maior parte dos escravos encontrados nestas áreas, concentravam-se nas pequenas propriedades, com menos de 70 alqueires, sendo reduzido o número de escravos nas propriedades acima de 70 e até 630 alqueires, assim como nas extensões acima de 630 alqueires. Nas duas áreas onde predominava a economia de subsistência, as propriedades com menos de 70 alqueires são também a maioria, em termos numéricos (95,06% no leste do Vale do Paraíba e 88,59% no litoral).

Finalmente, a autora destaca a região que abrange o termo da capital, onde desenvolveu-se mais uma economia de subsistência. Compunham essa região as vilas de Atibaia, Bragança, Jundiá e Santana do Parnaíba. Destacava-se nesta área a produção para o mercado interno, com gêneros de subsistência, como toucinho, embora a economia dessas vilas apresentasse uma grande variedade de gêneros, incluindo o açúcar e o algodão.

No que se refere a distribuição da mão-de-obra escrava na região em torno do termo da capital, Alice Canabrava destaca uma diferença quanto as outras áreas onde predominava a produção para subsistência. A maior parte da população escrava nesta área concentrava-se nas propriedades entre 70 e 630 alqueires. Também nesta categoria, predominavam em número as propriedades com menos de 70 alqueires (71,99%).

Deste modo, a importância da análise feita por Alice Canabrava encontra-se na descrição das diferentes áreas da capitania de São Paulo e na produção diversificada que desenvolvia-se nos finais do século XVIII e início do XIX, com destaque para a

⁸⁴ CANABRAVA, Alice P., 1976, op. cit., p. 20.

importância do fator mão-de-obra, importante no movimento de ocupação do solo e produção comercial da capitania, embora a autora enfatize que:

“As observações feitas não significam que os modelos apontados estejam a instruir com caráter de generalidade, a noção quantitativa quanto a área ocupada pelas propriedades dedicadas à grande lavoura, à lavoura de subsistência e à pecuária, com base na relação área/escravo. A noção quantitativa que qualifica os modelos indicados reflete a fase do desenvolvimento da Capitania de São Paulo, às vésperas da Independência, com a projeção da economia açucareira”⁸⁵.

Portanto, conclui-se com a leitura deste texto que a grande lavoura, em especial, a cana-de-açúcar, estava representada nas propriedades entre 70 e 630 alqueires que concentravam a maior parte da população escrava. A produção para subsistência dominava nas propriedades relacionadas com menos de 70 alqueires de extensão, sendo que as propriedades superiores a 630 alqueires caracterizavam-se pela atividade da pecuária.

Canabrava conclui ainda que, devido a disponibilidade de terras, a mão-de-obra desempenha papel fundamental na economia paulista deste período, constituindo o principal investimento dos produtores rurais e fator que gerava riqueza.

Assim, apreender algumas áreas abastecedoras da capitania de São Paulo e, mais especificamente, o caso da Vila de Carlos como quer esta pesquisa, torna-se fundamental, uma vez que, esta vila, também comunga de uma situação econômica simultânea, onde compartilha-se, no mesmo espaço, a atividade de agroexportação, de forma mais contundente a produção açucareira e, paralelamente a ela, a produção de mantimentos, ora a própria subsistência, ora a comercialização com outras capitanias ou nas diferentes vilas paulistas no abastecimento interno colonial. A essa agricultura mercantil de alimentos juntam-se as atividades voltadas a pecuária. Sob essas diferentes facetas da economia paulista que não se eliminam, mas que complementam-se e ainda, na ótica da atividade tropeirista é que procurou-se perceber as diferentes formas sociais de produção e suas formas de organização do trabalho, elementos que fazem parte de um mecanismo de funcionamento que lhe davam vida.

⁸⁵ CANABRAVA, Alice P., 1976, op. cit., p.25.

Capítulo II

Expansão açucareira, vias de comunicação e comércio de tropas na região de Campinas

O desenvolvimento e alargamento das vias de transporte e comunicação na região de Campinas durante o período colonial, esteve ligado principalmente ao cultivo da cana e produção do açúcar, especialmente após a chamada “restauração” da autonomia da província de São Paulo e o advento do governo do Morgado de Mateus¹.

Este período que se inicia em 1765, caracteriza uma maior dinamização do comércio interno da província de São Paulo, bem como, um alargamento no comércio interprovincial. Comprova essa assertiva o trabalho de Petrone² que caracteriza o governo do Morgado de Mateus e com ele o “ciclo do açúcar” como elemento impulsionador de políticas agrícolas, ou seja, no aumento da produção comercial e agrícola, procurando melhorar a situação de miséria que a capitania enfrentava na época.

Nas palavras da autora:

“Se é verdade que a lavoura da cana não desaparecera de todo da Capitania, é também verdade que somente a partir do governo do Morgado de Mateus se tornou um empreendimento visando ao mercado

¹ MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 4ª edição, Campinas, SP, Pontes, 1990 ; esclarece que dado o surto minerador, as capitanias pertencentes a São Paulo tornam-se autônomas, de maneira que, em meados do século XVIII a capitania paulista vê-se reduzida a menos de 1/3 de sua área original. Acrescenta o autor: “O despovoamento quantitativo e qualitativo - que sofre a capitania com a corrida para as minas leva-a a tais condições de decadência, o que redundou na sua própria extinção. Em 1748 desaparecia, assim, a capitania de São Paulo, então simplesmente anexada ao governo do Rio de Janeiro. Dezessete anos perdurou esta situação, único hiato em toda a história administrativa de São Paulo. Em 1765, era novamente restaurada a capitania paulista compreendendo apenas o atual território do Estado de São Paulo e mais o Paraná, o qual, só em 1853, portanto, já no 2º reinado, seria constituído em província autônoma. Esta nova fase, o chamado “São Paulo restaurado”, representa um dos momentos mais importantes de nossa história”. (p.29).

Morgado de Mateus foi um título conferido a D. Luis Antonio de Souza Botelho Mourão, nomeado para governador e capitão-geral da capitania de São Paulo pela herança paterna do senhorio de Mateus, em Vila Real, ao norte de Portugal. Sobre o governo de Morgado de Mateus, ver mais especificamente a obra de BELLOTTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil Colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. São Paulo, Secretaria de Cultura, 1979.

² PETRONE, Maria Thereza S. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)*. Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1968.

mundial. O Morgado de Mateus, assumindo o governo da capitania, que assim readquirira sua autonomia administrativa, procurou por todos os meios incrementar a vida econômica que jazia numa grande pobreza”³

Em fins do século XVIII, temos então, com a política implantada pelo governo do Morgado de Mateus (1765-1775), uma especial atenção à agricultura paulista e com ela, o crescimento da cultura de cana-de-açúcar, se transformando, paulatinamente, no produto chave da economia paulista.

Com o desenvolvimento da produção açucareira, este produto se transforma no principal item de exportação da capitania, tendo em 1798, algo próximo a 483 engenhos e para o ano seguinte, 574 outros novos engenhos⁴.

Petrone cria, através das análises e medidas dos governadores⁵, um mosaico da importância e desenvolvimento da agricultura comercial da Capitania de São Paulo e nos alerta que *“as medidas dos governadores, por si só, não teriam resolvido nada, se não tivessem encontrado uma série de condições favoráveis na Capitania e uma conjuntura internacional que propiciou o incremento da lavoura”⁶*.

Apesar dos vários governadores que sucederam o Morgado de Mateus, foi apenas nos mandatos de Bernardo José de Lorena e posteriormente, no de Mello Castro e Mendonça que reaparecem a preocupação com o desenvolvimento da Capitania, motivando com medidas concretas um “progresso” significativo, frente as dificuldades sofridas.

Esclarecedor, neste sentido, é a memória de Mello Castro e Mendonça que mostra a produção da Capitania:

“(…) além dessas substancias (milho, feijão, arroz, mandioca e etc.) e de muitas outras, que se empregam na sustentação cultivam se para o comércio os gêneros seguintes: a cana-de-açúcar, arroz,

³ PETRONE, op. cit. p.12.

⁴ PETRONE, op. cit. p.18. A autora, ao trabalhar com esses números, refere-se ao otimismo com relação ao desenvolvimento da agricultura em São Paulo, em detrimento a decadência e a miséria. Tratando o incentivo administrativo dado à agricultura, como responsável por uma maior procura do açúcar brasileiro pelo mercado europeu.

⁵ Depois da restauração da capitania de São Paulo, os governadores foram: o já citado Morgado de Mateus (1765-1775), Martim Lopes Lobo de Saldanha (1775-1780), Francisco da Cunha Meneses (1780-1786), Raimundo José Chichorro da Gama Lobo (1786-1788) e Bernardo José de Lorena (1789-1796). Posteriormente, ocuparam o governo de São Paulo: Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça (1797-1802), Antonio José de Franca e Horta (1802-1811), O Marquês de Alegrete (1811-1814), o Conde da Palma (1814-1817), e, finalmente, João Carlos Oyenhausen, Marquês de Aracati, que governou até a independência.

⁶ PETRONE, op. cit., p.15.

*algodão, café, fumo, farinha de mandioca e também se criam porcos, bois, cavalos, e bestas muares, que são na verdade os efeitos que mais geral e abundantemente fazem e mantêm o círculo do comércio de São Paulo*⁷.

Com efeito, tem-se as dimensões não apenas de culturas de exportação, mas igualmente, de culturas de subsistência que se integram, construindo e/ou compondo um “círculo” de transações comerciais, configurando-se em uma nova fisionomia no planalto paulista. Na documentação pesquisada (maços de população), encontra-se para os anos de 1798-1799 várias tabelas que demonstram uma atividade comercial e produtora bastante interessante para a Vila de São Carlos, onde pode-se perceber o fluxo contínuo de exportação e importação de gêneros de subsistência juntamente com o produto principal da economia paulista na época, o açúcar.

Não se pode deixar de lembrar a política povoadora do Morgado de Mateus intrinsecamente ligada ao desenvolvimento da política agrícola, uma vez que as atividades econômicas eram dificultadas pela “rarefa demográfica”, no que tange principalmente a ausência de mercado consumidor, tanto de mercadorias como de serviços. Se para São Paulo, as comunicações diretas entre Minas e o Rio de Janeiro, dado o fomento do ouro, causou significado especial, relegando-a uma posição secundária economicamente. Por outro lado, tem-se a importância estratégica no extremo-sul como essencial para a segurança da área meridional, e neste sentido sua ocupação e manutenção eram indispensáveis⁸.

⁷ D.I., 44, p.137, Memória de Mello Castro e Mendonça, de 28 de dezembro de 1802.

⁸ A respeito do caráter militar da restauração da capitania de São Paulo esclarece-nos EISENBERG, Peter. *Homens Esquecidos*, ed. UNICAMP, 1989, p. 323-24: “No último quartel do século XVIII e no primeiro quartel do século XIX, as áreas meridionais do Brasil colonial passaram por transformações significativas. Essas transformações resultaram, em parte, de uma mudança no balanço do poder político na América do Sul. A Espanha aliada à França, entrou na Guerra de Sete Anos (1757-1763) contra a Inglaterra e seus aliados, entre os quais (...) Portugal. Em 1762, o governador espanhol em Buenos Aires, Pedro de Ceballos, invadiu a colônia portuguesa do Brasil, em sua parte sudeste. Nessa invasão por terra, Ceballos chegou até a Lagoa dos Patos e constituiu uma ameaça séria para as regiões pecuárias de São Paulo, que por sua vez servia como porta de entrada para o setor aurífero e diamantino de Minas Gerais e Goiás. Depois de assinado o tratado de Paris em 1763, o qual pôs fim às hostilidades formais, Portugal tratou de expulsar os exércitos espanhóis de ocupação.

Para reafirmar o controle português sobre o sul da colônia, frente à ameaça espanhola, a metrópole julgou necessário, (...) restaurar a capitania geral de São Paulo em 1765.(...) O restabelecimento da capitania também implicava a criação de uma série de fortalezas, para defender melhor as fronteiras com os espanhóis, e o revigoramento da agricultura paulista, que tinha definhado durante o auge da atividade mineira, mas que oferecia possibilidade de contribuir para as rendas reais, enquanto que as minas iam se esgotando”.

Nas frases de D. Luís Antonio, reconhecendo a necessidade de povoamento:

*“de que há falta grande, e para que os poucos que há se possa fazer bom uso e melhor utilidade, é preciso congregá-los mais que se puder, em Povoações Civis, fundando-se de novo, e acrescentando aquela que já temos, porque sem isso nem pode haver comércio nem riqueza permanente”*⁹.

A documentação pesquisada, qual seja, os maços de população ou censos populacionais comumente conhecidos, inserem-se em capítulo da história colonial que pouca atenção tem sido dada: a história militar paulista.

A origem dos maços de população está diretamente articulada com a importância que assumiram as companhias de ordenanças¹⁰ na reorganização militar da capitania de São Paulo, tendo sido empreendida pelo Morgado de Mateus entre 1765 e 1766, efetivando a sua reestruturação em meados de 1767. O processo iniciado pelo Morgado de Mateus na constituição da força militar na capitania de São Paulo, bem como o estado material que se encontrava a capitania, tecendo critérios específicos na política do recrutamento militar, na escolha dos oficiais e demais componentes das ordenanças, trazem a possibilidade de apreender-se o ambiente pelo qual o documento foi elaborado e sua função na capitania de São Paulo e mais especificamente na Vila de São Carlos.

Destarte, a formação do município de Campinas visto sob a ótica dos censos populacionais pode ser interpretada nos quadros de um planejamento político-militar, configurando-se no duplo aspecto de povoar o interior e/ou sertão da província, concomitante ao incentivo à agricultura como bases estruturais para fixação e a proteção do território paulista.

Ainda a importância das listas de habitantes da capitania de São Paulo assumem uma posição *sui generis* na história do Brasil como assinala Eisenberg:

⁹ Carta do Morgado de Mateus à Câmara de Iguape. São Paulo, 12 de fevereiro de 1767. *DI* n.67, p.76.

¹⁰ Segundo LEONZO, Nanci, As companhias de ordenanças na Capitania de São Paulo-das origens ao governo do Morgado de Matheus, *Coleção Museu Paulista, série de História*, v.6, edição do Fundo de Pesquisa do Museu Paulista da USP, São Paulo, 1977, p. 127; as companhias de ordenanças representam unidades militares que agregavam toda a população masculina válida, não alistada na tropa regular ou nas companhias auxiliares das capitanias.

*“Existem umas poucas listas semelhantes para distritos em outras capitanias, como Bahia e Minas Gerais, no século XVIII e no começo do século XIX, mas não se conhece nenhuma coleção que abranja tantas áreas de uma capitania ou com tamanha freqüência. Do primeiro recenseamento geral do Império, de 1872, não sobreviveram mais do que um ou dois formulários de recenseadores, preservados na seção de manuscritos da Biblioteca Nacional. Os recenseamentos de 1890 e 1900 só existem em publicações muito resumidas e são notoriamente deficientes. Dessa maneira, a coleção de listas de habitantes do Arquivo Público do Estado constitui os mais completos recenseamentos preservados nos primeiros 400 anos da história brasileira”*¹¹.

Foi então, com o incentivo da ocupação do solo, mediante concessões de sesmarias no governo do Morgado de Mateus e o incentivo à agricultura no planalto paulista, origem de inúmeras cidades de hoje. Devem seu desenvolvimento, ao cultivo do açúcar, primeira atividade visando o mercado externo, assim como, às atividades complementares que se consolidaram ao lado da cultura canavieira.

Deste modo, no final do século XVIII e início do século XIX pode-se caracterizar os centros produtores de açúcar em São Paulo sendo parte do litoral norte, e ainda, duas áreas distintas de “serra acima”, a saber: a que compreende o caminho para o Rio de Janeiro e a que comumente conhecemos como “*quadrilátero do açúcar*”¹².

Campinas, portanto, é exemplo marcante, quando já em fins do século XVIII como núcleo de povoamento e com um desenvolvimento na cultura canavieira, ou seja, com determinado crescimento econômico, é elevada a freguesia em 1774 e posteriormente a vila em 1797, esboçando-se os traços de vida urbana.

A agricultura de alimentos sempre presente no município de Campinas desde seus primeiros tempos, assumindo importância ímpar na economia local, passa a partir de 1790 a receber as primeiras instalações da indústria açucareira. Tal crescimento e transformação na Vila de São Carlos, deveu-se, em parte, a Revolução de São Domingos (Haiti), que interrompeu a produção e exportação de açúcar¹³, proporcionando que outras regiões, até

¹¹ EISENBERG, Peter. op. cit. p.318.

¹² A expressão “quadrilátero do açúcar” foi caracterizada por Caio Prado Jr., compreendendo as seguintes localizações: Mogi-Guaçu, Jundiá, Porto Feliz e Piracicaba. Todavia, em obra já citada de Petrone, a autora passa a ampliar a área, preferindo Sorocaba a Porto Feliz, “*pois em Sorocaba o cultivo da cana-de-açúcar ainda teve relativa importância e, porque, dessa maneira, Itu, importantíssimo centro canavieiro e outras áreas produtoras de açúcar ficam decididamente enquadradas*” (PETRONE, op.cit., 24, nota). É neste sentido também que se utilizou esta expressão.

¹³ EISENBERG, Peter. Açúcar e mudanças sociais no Brasil: Campinas, São Paulo, 1767-1830, in *Homens esquecidos*, Campinas, Editora da UNICAMP, 1989, p. 343-367.

então pouco ligadas ao cultivo da cana-de-açúcar, pudessem investir na produção desse produto.

Quando Campinas delineava-se como um pequeno “bairro rural”, em meados do século XVIII, tem-se seu primeiro recenseamento datado de 1767 “*que contava com 38 fogos (unidades de residência e produção) e 185 habitantes, vivendo todos de roça, de lavouras ou de tropas (...). O ponto de referência das roças era a paragem das Campinas ou pouso dos três campinhos, nomes pelos quais se distinguia uma paragem deserta da estrada de Goiás*”¹⁴.

Mais tarde, no recenseamento de 1775, tem-se para Campinas, agora freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso sob jurisdição da Vila de Jundiá, “*35 fogos e 200 pessoas produzindo-se basicamente milho, feijão e arroz, e mais uma pequenina área com algodão e cana para aguardente, em roças com área média de 2 alqueires, destacando pouquíssimas propriedades com mais de 5 alqueires e uma única com 10 alqueires*”¹⁵.

Percebe-se que o nome e a definição política da região mencionada modifica-se, a medida que começa a traçar-se um determinado crescimento populacional e uma pequena diversificação da produção, mesmo que de forma incipiente. Chama-nos atenção a esse respeito o censo de 1775. Ora, se temos para o recenseamento de 1767 produtos de caráter de subsistência, para o ano de 1775 os elementos de subsistência não estão ausentes, mas acresce-se as atividades ligadas ao plantio de algodão e a cana para aguardente. Este último produto, a cana, tão timidamente usada nesses primeiros tempos, alcançará produções de cifras tão importantes, que será responsável pelo estímulo da agricultura paulista e o açúcar tomará vulto como produto exportável da capitania de São Paulo.

Segundo Semeghini a “*indústria açucareira se implantou em Campinas entre 1790 e 1795, fato associado a um crescimento populacional*”. Ainda chama-nos a atenção Pellicciotta, ao articular a gestação agrícola-produtiva do município e seu crescimento populacional: “*A criação da freguesia, neste caso ocorreria em período anterior as atividades produtivas da cana; mas a criação da Vila de São Carlos, em 1797 procederia*

¹⁴ PUPO, Celso Maria de Mello. Campinas, seu berço e juventude. Campinas, Academia Campinense de Letras, 1969, p. 26.

¹⁵ PELLICCIOTTA, Mirza. Subsídios para o estudo da evolução urbana de Campinas, *Revista Humanitas*, v.1 n.1, ago. 1997, p. 101.

do fato de que riqueza e população já davam à Freguesia de Campinas direito à promoção política (...)"¹⁶

Portanto, em fins do século XVIII, a Vila de São Carlos possuía a característica de ter em sua maioria de habitantes pequenos agricultores que se dedicavam ao cultivo de alimentos, trabalhando com a ajuda da família e de alguns poucos escravos, ao mesmo tempo que crescia o processo de ocupação do solo e o incremento da produção do cultivo da cana-de-açúcar, delineando-se um crescimento econômico, e os primeiros traços de vida urbana.

As tabelas reproduzidas abaixo, embora podendo não conter as quantidades reais do que foi produzido ou comercializado, podem indicar os tipos de cultivo e diversificação das vendas do mercado da capitania, tanto externo, quanto interno.

Mapa Geral Das Produções da Paróquia de São Carlos com a especificação do que se consumiu na mesma, e dela se exportou no ano de 1798

	Algodão	Açúcar	Dito Redondo	Mascavo	Aguardente	Milho	Feijão	Farinha	Toucinho	Tabaco	Avaliação do valor destes produtos
	quintais	quintais	quintais	quintais	canadas	alq.	alq.	alq.	alq.	arrobas	cruzados
Produções da Paróquia	17 ^{1/2}	2,023 ^{1/2}	1412	349-1c	240	21525	1580	69	3114	30	23:640\$480
Consumo da Paróquia	10	---	---	---	240	21220	1448	---	22?	15	5:887\$360
Exportação da Paróquia	7 ^{1/2}	2023 ^{1/2}	1412	349-1@	---	305	132	69	906	15	17:733\$120

Fonte: Maços de População, ano 1798, 1ª Companhia

¹⁶ SEMEGHINI, Ulysses Cidade. *Campinas 1860 a 1980: agricultura, indústria e urbanização*. Campinas, 1988, tese de mestrado, Instituto de Economia da UNICAMP, p. 58 e PELLICCIOTTA, Mirza, op. cit. p. 102.

Mapa dos Produtos e Manufaturas do Reino dos outros Portos do Brasil, e dos Países Estrangeiros na Paróquia de São Carlos no ano de 1799

Portos donde vieram	Vinhos	Panos de Linho	Panos de lã	Panos de algodão	Chapeis	Meias	Ilegível	Chitas	Sal	Baetas	Baetões	Valor em dinheiro
	Medidas	Peças	Peças	Peças	Dúzias	Dúzias	Peças	Peças	Moios	Peças	Peças	Cruzados
Lisboa	120	40	06	20	20	2	100	120	13 e 20			5:152\$800
Porto	80	20	---	---	30	1	---	20	alq.	40	10	2:351\$200
Total	200	60	06	20	50	3	100	140	33	40	10	7:504\$000

A importância do Reino foi de 7:504\$000
A exportação foi de 15:480\$800
Excedeu 7:976\$800

Fonte: Maços de População, ano 1799, 1ª Companhia

Mapa Comparativo das Produções da Paróquia de São Carlos com a especificação do que se consumiu na mesma, e dela se exportou no ano de 1799

	Algodão	Açúcar	Tabaco	Aguardente de Cana	Arroz	Milho	Feijão	Farinha	Toucinho	Avaliação aproximada do valor dos produtos
	quintais	quintais	quintais	canadas	alq.	alq.	alq.	alq.	quintais	cruzados
Produções da Paróquia	96 e 2 arrobas	2934	1 e 9 arrobas	70	221	20.849	3029	40	155 e 2 arrobas	20:064\$720
Consumo na Paróquia	77 e 1 arroba	---	---	---	221	20106	2915	---	---	4:475\$920
Exportação da Paróquia	19 e 1 arrobas	2934	1 e 3 arrobas	70	---	742	114	40	155 e 2 arrobas	15:588\$800

Fonte: Maços de População, ano 1799, 1ª Companhia

Mapa da Exportação dos Produtos da Paroquia de São Carlos no ano de 1799

Portos para onde foram	Algodão	Açúcar	Tabaco	Aguardente de Cana	Arroz	Milho	Feijão	Farinha	Toucinho	Valor em dinheiro
	quintais	quintais	quintais	canadas	alq.	alq.	alq.	alq.	quintais	cruzados
Vila de Santos	19 e 1 arroba	2.000		---	---	---	---	---	---	98 77\$920
São Paulo	934	1 e 3 arrobas	---	---	---	---	---	---	---	4:590\$5 60
Itu				---	---	742	114	40	155 e 2 arrobas	1:012\$3 20
Total										1:5.480\$ 800

Fonte: Maços de População, ano 1799, 1ª Companhia

Evidencia-se uma mobilidade de produtos ligados primeiro a cultura alimentar da região como é o caso principalmente do milho e do feijão, produtos muito cultivados pelos agricultores oitocentistas. Segundo Martins, a presença do milho na região vai além de uma preferência de hábito alimentar. Está ligada diretamente a criação de porcos, como também na alimentação dos “*muares e asininos das inúmeras tropas que passavam por Campinas*”¹⁷.

Produtos como o algodão, sempre úteis para a confecção de roupas (mesmo que de forma incipiente), bem como a aguardente e o tabaco, sempre muito consumidos pelos habitantes de São Carlos, fazendo parte de seus costumes e cultura, compõem uma produção que sempre acompanhou o crescimento da região, sem ser esquecida. Principalmente quando Campinas, agora em 1824 com aproximadamente sete mil moradores¹⁸ tem uma maior necessidade de diversificação e comercialização de produtos para abastecer as vendas e os armazéns.

Além do comércio interno, da própria Vila de São Carlos, esta comercializava seus produtos com outras regiões da província, onde vendia produtos agrícolas ou animais dos

¹⁷ MARTINS, Valter. *Nem senhores, nem escravos (os pequenos agricultores em Campinas: 1800-1850)*. Campinas, CMU/UNICAMP, Área de Publicações, 1996, p. 126-127.

¹⁸ EISENBERG, op. cit., p. 358.

Mapa da Exportação dos Produtos da Paroquia de São Carlos no ano de 1799

Portos para onde foram	Algodão	Açúcar	Tabaco	Aguardente de Cana	Arroz	Milho	Feijão	Farinha	Toucinho	Valor em dinheiro
	quintais	quintais	quintais	canadas	alq.	alq.	alq.	alq.	quintais	cruzados
Vila de Santos	19 e 1 arroba	2.000		---	---	---	---	---	---	98 77\$920
São Paulo	934	1 e 3 arrobas	---	---	---	---	---	---	---	4:590\$5 60
Itu				---	---	742	114	40	155 e 2 arrobas	1:012\$3 20
Total										1:5.480\$ 800

Fonte: Maços de População, ano 1799, 1ª Companhia

Evidencia-se uma mobilidade de produtos ligados primeiro a cultura alimentar da região como é o caso principalmente do milho e do feijão, produtos muito cultivados pelos agricultores oitocentistas. Segundo Martins, a presença do milho na região vai além de uma preferência de hábito alimentar. Está ligada diretamente a criação de porcos, como também na alimentação dos “*muares e asininos das inúmeras tropas que passavam por Campinas*”¹⁷.

Produtos como o algodão, sempre úteis para a confecção de roupas (mesmo que de forma incipiente), bem como a aguardente e o tabaco, sempre muito consumidos pelos habitantes de São Carlos, fazendo parte de seus costumes e cultura, compõem uma produção que sempre acompanhou o crescimento da região, sem ser esquecida. Principalmente quando Campinas, agora em 1824 com aproximadamente sete mil moradores¹⁸ tem uma maior necessidade de diversificação e comercialização de produtos para abastecer as vendas e os armazéns.

Além do comércio interno, da própria Vila de São Carlos, esta comercializava seus produtos com outras regiões da província, onde vendia produtos agrícolas ou animais dos

¹⁷ MARTINS, Valter. *Nem senhores, nem escravos (os pequenos agricultores em Campinas: 1800-1850)*. Campinas, CMU/UNICAMP, Área de Publicações, 1996, p. 126-127.

¹⁸ EISENBERG, op. cit., p. 358.

mais variados tipos. Exemplo elucidativo é o fogo de Ignácio Cabral de Camargo, que no ano de 1799, pertencendo a infantaria, com 39 anos, casado com Rita Maria de 35 anos e tendo dois filhos, José de 2 anos e Manuel com 11 anos, não possuía escravo, mas morava junto com ele grande número de agregados. Destaca-se Clara com 27 anos, sem sabermos (por parte do recenseador) seu estado civil e Eleonor de Camargo, com 31 anos, viúva. Ao que tudo indica, tal viúva morava como agregada de Ignácio com seus 8 filhos, sendo que a filha mais velha, Gertrudes, estava com 17 anos e o filho mais novo, Ignácio, com 8 anos de idade. Ignácio Cabral de Camargo, se ocupava, segundo o recenseador descreve, como roceiro de mantimentos. Colheu para aquele ano 300 alqueires de milho, 10 alqueires de feijão, 10 arrobas de algodão, além de criar porcos e exportar para a Vila de Itu 40 arrobas de toucinho a 960 reis. Acrescenta ainda, que tem tropa que conduz açúcar para a Vila de Santos, rendendo os alugueis 30 mil reis¹⁹.

Há que destacar neste significativo fogo, dois elementos que parecem ser importantes. O primeiro diz respeito aos produtos cultivados e negociados por Ignácio. Tem-se uma grande variedade de produtos como o milho, o feijão, o algodão e a criação de porcos. Produtos indicados na tabela analisada, vindo a confirmar a presença marcante dessas culturas na região. Acresce a confirmação de um mercado exportador (dentro da Província de São Paulo), como é o caso de Itu, que Ignácio negocia seu toucinho, além é claro, da presença de um mercado interno, onde até o documento mostra, não é sabido se Ignácio comercializava os restantes dos produtos na própria vila ou se ficava para consumo do fogo. O que é certo e chamou a atenção, é a produção de milho (300 alqueires), bem maior que os outros produtos (10 alqueires), o que possibilita pensar que, por Ignácio ter tropa, o seu consumo de milho fosse maior, servindo para alimentar não só a família, mas também seus animais, podendo assim, economizar nos gastos e manutenção com a tropa.

Ainda, há que se levar em conta que Ignácio acumulava várias funções distintas, ou seja, era ao mesmo tempo, roceiro, comerciante de seus mantimentos (pelo menos parte deles) e tropeiro.

Um segundo elemento trata do número de pessoas que compõem o fogo e a mão-de-obra utilizada para as diversas atividades assumidas no núcleo familiar. Segundo o recenseador da época, Ignácio possuía apenas dois filhos e ainda crianças, o que

¹⁹ Maços de População, 2ª Cia, fogo 67, 1799.

impossibilita uma maior ajuda no trabalho doméstico. O que intriga, é o número de filhos (8 filhos ao todo) da agregada e viúva Eleonor de Camargo, que pelo sobrenome, possivelmente seria parente de Ignácio. Isso leva a supor que Ignácio, para dar conta de suas variadas funções e negócios, deveria contar com o apoio dos agregados, uma vez que não consta nenhum escravo, ou ainda, será que em meio a tantos filhos da agregada Eleonor, não haveria nenhum escravo, que foi omitido para burlar o fisco?

O certo é que, o fogo de Ignácio Cabral de Camargo, vem mostrar uma dinamização do comércio interno (serra acima) da Capitania de São Paulo, bem como, um alargamento no comércio com o litoral.

Esclarece Nogueira de Matos:

“Tanto a cultura da cana-de-açúcar, como a atividade tropeirista que caracterizou, igualmente, a vida econômica de São Paulo durante o século XVIII, implicaram em importantes alterações no sistema de transportes e comunicações. Estabelece-se no planalto uma rede de caminhos, seguindo muitas vezes a rota das bandeiras (como no caso de Goiás), na qual se destaca preferencialmente o caminho para o sul, ligando os campos de criação da área platina com Sorocaba, sede de famosa feira de muares”²⁰.

Nos censos populacionais, encontra-se a vila de São Roque que pertencia (seu distrito) a vila de Sorocaba ou “do termo da vila de Sorocaba” segundo Daniel Pedro Müller²¹ um distrito que tinha como vila e povoações limítrofes: Sorocaba a seis léguas, Itu

²⁰ Matos, op.cit., p.31. Ver ainda a esse respeito o trabalho de Herbert S. Klein. A oferta de muares no Brasil central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880. *Est. Econ., São Paulo, v.19, n.2, p.347-372, maio-ago. 1989.* Nele analisa-se mais detidamente as vendas do mercado de animais de Sorocaba na Província de São Paulo.

Apesar de trabalhar com o mercado de muares no período de expansão cafeeira ao sul e centro do Brasil no século XIX, contribui com ricas fontes de documentação primária: registros de vendas do mercado de Sorocaba, registros de imposto de barreira e seleta bibliografia, traçando articulações entre o comércio de mula nas feiras de Sorocaba e as rotas interprovinciais, chamando a atenção para a importância desse tipo de transporte ainda no século XIX.

²¹ *Ensaio d'um quadro estatístico da Província de São Paulo. São Paulo, reedição litteral, secção de obras d' "O Estado de São Paulo", 1923.* Esta fonte documental impressa cuja data remonta a 1836, período um pouco posterior ao que se está estudando, mas igualmente importante, porque retrata a força da economia açucareira na região, traça um panorama sintético do desenvolvimento econômico da província de São Paulo em toda a sua extensão.

Quanto a importância do recenseamento do marechal Müller, elucidada Nogueira de Matos: *“o quadro estatístico do marechal Daniel Pedro Müller fixa um momento muito importante da história econômica de São Paulo, isto é, quando a cultura do café começa a substituir a da cana-de-açúcar em algumas áreas, especialmente as do centro-oeste da província, região de que Campinas já era o núcleo principal. Já lembramos, em outra oportunidade, o interesse que haveria num estudo comparativo entre pelo menos duas regiões paulistas - o Vale do Paraíba e a região de Campinas - com base no recenseamento de Müller. O Vale do Paraíba conservava, ainda, em 1836, a primazia na produção do café, enquanto que a região de*

a sete léguas, Araçariguama a quatro léguas e Cutia a cinco léguas. “*Cultivam os habitantes muito milho e feijão, alguma cana-de-açúcar, e cuidam na criação de porcos. Esta villa fornece grande numero de animais de carga para as conduções*”²².

Neste sentido, a vila de São Roque representa um importante local, ao lado de Sorocaba de comercialização de tropas para posteriormente, ser distribuída ao longo da Província de São Paulo.

Tal constatação pode ser verificada através das famílias de três fogos pertencentes a esta localidade. José Quirino, natural de São Roque, aos 32 anos, casado e pardo, sem possuir filhos, trabalha como *camarada de tropas*, caso não muito diferente de João Pereira que aos 30 anos, casado e negro, também se ocupa como *camarada de tropas*²³.

Percebe-se que ambos os casos dizem respeito a homens que, dado as informações do censo possuem uma pequena família e que tal função não era exercida apenas por brancos, chamando a atenção a figura negra e *camarada* para o trabalho com tropas.

Em outro fogo, João Vieira Maciel, também da vila de São Roque, com 35 anos, casado e branco, vive como *arriero de tropa*²⁴. Situações que levam a supor que, São Roque, como uma “extensão” de Sorocaba, tinha a vida de seus habitantes ligada ao mecanismo de infra-estrutura necessária que vinha desde o Rio Grande do Sul para as feiras de muares de Sorocaba.

Como atesta Aires de Casal²⁵ “*Onze léguas ao poente destas vilas (São José e Curitiba) há um registro na margem do rio Curitiba, onde alguns anos passam trinta mil bestas muares para Sorocaba*”. As mulas que vinham para o norte passavam pelo registro gaúcho de Santa Vitória, localizado próximo ao Rio Pelotas que por sua vez fazia divisa com as províncias do Rio Grande do Sul e Santa Catarina. Atesta Saint-Hilaire que os proprietários apenas registravam os animais que partiam, na repartição de impostos do Rio

Campinas era fortemente açucareira. Vinte ou trinta anos mais tarde, um quadro estatístico que porventura fosse elaborado, apresentaria uma situação totalmente diferente: “o chamado norte” decairia sensivelmente, enquanto que o centro-oeste progressivamente, assumiria a liderança econômica da Província”. MATOS, O.N. Campinas no recenseamento do Marechal Müller. *Revista da Universidade Católica de Campinas*. Campinas, (20/30) dezembro, 1966.

²² MÜLLER, op.cit., p.67.

²³ Maços de População, 1ª Cia., fogo 82, 1818, e subsequente 1ª Cia., fogo 107, 1816.

²⁴ Maços de População, 3ª Cia., fogo 50, 1822.

²⁵ CASAL, Aires de. *Corografia Brasílica*. Fac-símile da edição de 1817. Introdução de Caio Prado Jr. Tomo I. Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1945, p. 229-30.

Grande do Sul e, eventualmente, pagavam este imposto, bem como as taxas paulistas, quando chegavam a Sorocaba²⁶.

É igualmente interessante o movimento de tropas obedecendo os cálculos de um “mercado sazonal”, esclarece Klein:

“Depois de engordados (as mulas) no Paraná, até o início da estação chuvosa da primavera - fundamental por providenciar pasto fresco ao longo de toda a rota - os rebanhos de mulas moviam-se vagarosamente em direção ao norte durante vários meses. Eles começavam a chegar em Sorocaba nos últimos meses do verão, sendo que seu número crescia durante os meses de outono (abril, maio e junho). Isto acontecia somente após o final do período das chuvas e o começo da estação de colheita - tanto do café quanto do açúcar (de março a maio); e portanto, justamente antes do grande movimento dos animais de carga em direção a costa a partir do início da primavera e durante os meses de verão”²⁷.

Percebe-se uma rede de caminhos do sul em direção ao norte que implicaram em importantes modificações. Como é o caso de Antonio de Godois Lima que aparece no censo de 1817 e no senso de 1818 posteriormente. Como miliciano, aos 44 anos, casado com quatro filhos e branco, era natural de Curitiba e sua ocupação, diz o documento “*vive de fazer tropa para o Rio de Janeiro. Rende mais ou menos 200:000 reis por ano*”. Tem-se ainda, José Antonio, com 42 anos casado e pardo, natural do Rio de Janeiro e “*vive de sua tropa de condução*”²⁸.

Atente-se a um movimento de comunicações que não se limitava a Sorocaba, mas a uma dispersão maior de mobilidades que privilegiavam o litoral. Neste sentido há que se lembrar as ligações entre o planalto paulista e o litoral que permaneceram precárias por bastante tempo, apesar das contínuas exigências que impunham as necessidades de transporte.

Relata Gustavo Beyer ao se referir a cidade de Sorocaba: “*É muito espalhada, mas escassamente habitada, sendo notável por seus curtumes de couros de cabra, suas redes de algodão e a grande renda que a coroa aqui arrecada do segundo imposto sobre todos os*

²⁶ SAINT-HILAIRE, Augusto de. *Viagem a Província de São Paulo, 1851*. Belo Horizonte, São Paulo, Itatiaia, EDUSP, 1976, p.187.

²⁷ KLEIN, op. cit., p.359.

²⁸ Maços de População, 3ª Cia., fogo n. 124 1817 e 1818(o número do fogo aparece apenas para o ano de 1818), e subsequente, Maços de População, 3ª Cia., fogo 22, 1818.

cavalos, bestas e bois que, em estado selvagem nos campos, são conduzidos até aqui, para irem à São Paulo ou Rio de Janeiro”²⁹.

Na realidade, mesmo tendo Sorocaba certa projeção na lavoura canavieira, a sua riqueza não era proveniente da agricultura, mas dos negócios de gado. Constitui-se um núcleo fortemente produtor de renda, porém com uma população que se encontra “espalhada” e, neste sentido, distribuída pelos caminhos ou rotas provinciais. Daí também, a sua importância demográfica, pois era essa população, que habitando o longo caminho para o sul e fazendo parte do “quadrilátero do açúcar” no seu extremo, possuíam a importante tarefa de manutenção das tropas e com ela, de povoar caminhos.

As vias do planalto ou os caminhos de “serra acima” comumente conhecidos, articulam-se com o “caminho do mar”, passagem obrigatória para as mercadorias destinadas à exportação³⁰. Ambas compreendiam problemas distintos, uma vez que as dificuldades do caminho da serra dizem respeito ao relevo e a umidade encontrada, tornando difícil a construção e conservação de estradas. Por outro lado, as estradas de “serra acima” não sofriam com os problemas da conservação propriamente dita, mas da infra-estrutura ou obras complementares a ela, como os ranchos e pontes.

De forma ampla, o sistema viário de “serra acima”, já estava esboçado antes da expansão canavieira, uma vez que, o “quadrilátero do açúcar” compreendia no aproveitamento e adaptação, os caminhos bandeirantes.

Esclarece Nogueira de Matos, se referindo as estradas do planalto:

“O de Goiás e do Sul (este, essencialmente, um caminho de tropas) foram os mais “batidos”, tanto quanto os do quadrilátero do açúcar. A mineração em território goiano sempre teve saída por São Paulo, o que explica os diversos registros que, ao longo desse caminho, foram sendo construídos, alguns dos quais dando origem a cidades: as duas Mogis (Mirim e Guaçu), Casa Branca, Batatais, Franca, entre outras. Os ranchos ou pousos de tropeiros têm excepcional importância nesse caminho de Goiás (...). E quanto ao

²⁹ BEYER, Gustavo. Viagem a São Paulo no verão de 1803. In: *Notícia Bibliográfica e Histórica*, n. 145, jan.-mar. 1992, p.34

³⁰ Trata-se mais especificamente do caminho de Santos para São Paulo, única via de ligação entre o litoral e o planalto paulista, com o qual teria que articular-se necessariamente o sistema viário que se estabelecesse “serra acima”. Importante via de comunicação a medida que assegurava um escoamento melhor às produções do planalto, tendo o açúcar seu principal produto para exportação. Este caminho de Santos para São Paulo sempre sofreu com péssimas condições, mas foi no governo de Bernardo José de Lorena que mandando calçar o caminho do trecho da serra e tendo grandes melhorias ficou conhecido pelo nome de “Calçada do Lorena”, assegurando sua importância comercial enquanto estrada de tropas.

caminho do sul (...), punha São Paulo em comunicação com os campos meridionais: campos de Curitiba, campos de Lages, campos de Vacaria, do Viamão”³¹.

Outros caminhos ligados ao bandeirismo e que fizeram parte do “quadrilátero do açúcar” e neste sentido conheceram um crescimento, melhorias e diversificação do sistema viário ligados a exportação açucareira, são as vias que atingem Itu e Porto Feliz, ponto inicial da navegação do Tiete (via das Monções para Mato Grosso), ligando posteriormente Piracicaba. No Caminho para o sul (em direção a Curitiba), tem-se a já citada Sorocaba que, pelo entroncamento com o caminho de Itu e Porto Feliz também dá vazão aos produtos dessa região. Ademais, acrescenta-se o caminho do Rio de Janeiro e o Vale do Paraíba (ao norte), com pouca expressividade, mas que devido as suas ramificações, acabam servido às pequenas produções dessa área.

A antiga rota de Goiás, uma das mais importantes vias que interessa à exportação de açúcar, sai de São Paulo, passando por Jundiaí, Campinas, Mogi-Mirim, Mogi-Guaçu e ainda segue para Franca e finalmente Goiás. Rota esta que na passagem do viajante Saint-Hilaire informa que, pela sua longa distância percorrida pelos tropeiros, chama a atenção duas cidades do interior paulista, Jundiaí e Mogi-Mirim, como importante centros para o fornecimento de tropeiros e tropas para viagens à Goiás e Mato Grosso³².

Confirmam a importância dessa localidade como ponto de paragem de tropeiros o “Quadro estatístico” do Marechal Müller que informa: “*Residem neste distrito (Jundiaí) 48 tropeiros que se ocupam com as tropas, a conduzir gêneros de diferentes partes desta província (...)*”³³.

É o que atestam também os nove fogos pesquisados, dentre outros, referentes a Jundiaí. Assim, João José de Almeida, natural de Jundiaí, 36 anos, casado e branco, possuindo uma filha e sem agregados, “*vive de camarada de tropas*”. Situação não muito diferente da família de José Garcia de Oliveira que aos 32 anos, casado e branco, “*vive de arrieiro no comércio de tropas*”, ou então de Joaquim Manoel, com 39 anos, casado e pardo, “*vivendo de ajustes em tropas*”³⁴.

³¹ MATOS, op. cit., p.36.

³² SAINT-HILAIRE, op. cit., p. 106-14.

³³ MÜLLER, op. cit., p.56.

³⁴ Maços de População, , 4ª Cia., fogo 39, 1822. E para os fogos subsequentes: Maços de População, 3ª Cia., 1822, , não constando o número do fogo e Maços de População, 3ª Cia., fogo 110, 1816.

Para o caso de Jundiaí, é interessante notar que o comércio de tropas aí desenvolvido, apresenta características peculiares. Ou seja, percebe-se a interessante relação de Jundiaí com atividades que compunham o comércio tropeirista, funcionando, até mesmo, como uma “oficina” de especialização e manutenção das tropas.

Através da documentação analisada, percebe-se um grande número de famílias envolvidas no comércio de tropas, o que faz pensar a região de Jundiaí como importante centro de abastecimento, manutenção e aparelhamento das tropas que iam e vinham de diferentes pontos da província, constituindo meios de ligação comercial e escoamento dos produtos coloniais.

Tomou-se emprestada a passagem que Nogueira de Matos atribui ao viajante Martius:

“A vila de Jundiaí é lugar importante para o comércio do sertão. Todas as tropas que partem da capitania de São Paulo para Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás, são aqui organizadas. Os habitantes possuem grandes manadas de mulas, que fazem essas viagens, algumas vezes por ano. O fabrico de cangalhas, selas, ferraduras e tudo o que é necessário para o equipamento das tropas, assim como o maçante vaivem das grandes caravanas, dão ao lugar feição de atividade e riqueza e, com razão, dão-lhe os foros de porto seco. Daqui partem estradas trilhadas para as províncias acima citadas”³⁵.

Deixa claro, o papel de Jundiaí e, depois de Campinas, o professor Nogueira de Matos, que se refere a elas “*como centro de dispersão de caminhos, verdadeiro nó de comunicações*”. É neste sentido também, que deve-se entender a expressão “porto seco” utilizada pelo viajante estrangeiro Martius. Pois registra a importância dessa região pertencente ao “quadrilátero do açúcar” com um significado de dinamismo, com a entrada e saída de indivíduos e mercadorias, de lugar que dá passagem e que portanto, permite certo abrigo, além de um movimento ativo de negócios³⁶.

Através do estudo das informações obtidas nos censos de população, as características relatadas por Martius aparecem nitidamente nos documentos. Existiam em Jundiaí nas duas primeiras décadas do século XIX um considerável número de indivíduos que trabalhavam nas atividades de tropas como arrieiros, camaradas e etc. Como é o caso

³⁵ MATOS, op. cit., p. 39.

³⁶ Ver ainda a respeito da expressão “porto seco”, PETRONE, op. cit., p. 203.

de Cláudio Gois, com 23 anos, casado, branco, possuindo filho e um casal de agregados de nomes João e Francisca, “*vivendo de ajustes em tropas*”. Localizando-o, no ano seguinte (1816), constata-se que sua situação não mudou, continuando a viver de *ajustes em tropas*, mas agora, acrescido de mais uma agregada, talvez filha do casal de agregados do ano anterior que o recenseador não contou³⁷.

Há que distinguir, primeiramente para os naturais de Jundiáí, onde foi encontrado um grande número de fogos e posteriormente naturais de diversas regiões da província de São Paulo, duas classes de renda distintas. A primeira classe refere-se ao “dono da tropa” propriamente dito. Veja-se como exemplo a família de Simão de Toledo, natural de Jundiáí, 38 anos, casado e branco, “*vive de sua tropa de carregar açúcar que lhe rende por ano mais ou menos 200:000 reis*” ou então, a família de Joaquim Alvarez (ou Alves) Ferreira, de 44 anos, pardo e casado que “*vive de sua tropa. Ganha anual 100:000 reis*”³⁸.

A segunda classe, diz respeito aos “ajudantes de tropas”. Não são necessariamente os donos do negócio com tropas, mas possuem uma função importante, sem o qual as tropas não poderiam completar o seu destino. Portanto, os “ajudantes de tropas”, ou mais especificamente, aqueles que cuidam da manutenção e necessidades da tropa, estão em maior número demograficamente. Dos nove fogos encontrados para os naturais de Jundiáí, (para os anos de 1815, 1816, 1818 e 1822) pelo menos seis famílias vivem das atividades que envolvem a manutenção de tropas. Número significativo, se pensar que resta como “donos de tropas”, portanto, senhores de seus próprios negócios, apenas 3 fogos.

De maneira geral, para os naturais de outras localidades como Atibaia, Bragança, São Roque, Itu, Parnaíba e etc., num total de 33 fogos, (também para os já mencionados anos) pelo menos a metade das famílias, por volta de 16 a 17 fogos, ocupam a função de arrieiro ou camarada de tropas, ou ainda que vive do comércio de tropas; sendo a outra metade composta por “donos de tropas”, número bastante equilibrado.

Bastante ilustrativo é o caso de José Inácio Moreira, natural de Mogi-Mirim, 49 anos, casado e branco, com 3 filhos e uma agregada viúva, “*vive de arrieiro de tropa na condução de açúcar. Ganha por ano mais ou menos 20:000 reis*” ou ainda, veja-se o fogo de Ivo José Luciano, natural de Atibaia, 25 anos, casado e pardo, tendo por ocupação o

³⁷ Maços de População, 4ª Cia., fogo 120, 1815. Para o ano seguinte, 1ª Cia., fogo 118, 1816.

³⁸ Maços de População, 3ª Cia., 1822. Para ambos os casos não consta o número do fogo.

trabalho “no comércio feito camarada de tropa. Rende por ano, mais ou menos 30:000 reis”³⁹.

Deste modo, as informações obtidas no tocante as rendas que envolvem a atividade tropeirista, faz atentar para a remuneração em cada atividade existente, de modo que, o indivíduo que se ocupa no “ajustes de tropas” e portanto, entendido como ajudante ou que presta auxílio na tropa, ganha ao longo de cada ano 10 ou 15% do que recebe o “dono da tropa”, que gira em torno de 100, 200 ou 250 mil reis.

Ademais, esses dados levam a supor que o tropeiro, dono da tropa, a medida que vai enriquecendo, aglutina para si, um número grande de ajudantes, dando margem para que mais tarde, possa vir a possuir mais de uma tropa, tendo sobre elas, o comando do ajudante.

Esclarecedor, neste sentido, é o que diz Caio Prado Jr.:

“Mais interessante é o caso das tropas. Seu proprietário é o tropeiro, homem às vezes de grandes recursos e senhor de muitas tropas empregadas no transporte. Os trajetos são prefixados com datas certas de chegada e partida, bem como tabelas estabelecidas de fretes. Uma empresa, enfim, regularmente organizada”.

Não obstante o caráter empreendedor da atividade tropeirista, ainda nos esclarece Caio Prado Jr., da importante função atribuída ao ajudante de tropa ou “arrieiro”, como comumente expresso pelos viajantes da época. Assim, elucida:

“Cada tropa compõe-se de 20 a 50 animais, sob a direção geral do arrieiro, como se diz em Minas, ou arreador em São Paulo; ele segue montado, e comanda os tocadres, às vezes escravos, que vão a pé e se encarregam cada qual de um lote de sete bestas. As funções do arrieiro são múltiplas: além da direção geral da tropa, cabe-lhe arrear e carregar as bestas, operação delicada, mais complexa que à primeira vista parece, pois a saúde e eficiência do animal dependem em grande parte da forma com que é encilhado: de uma distribuição bem ponderada da carga, da hábil colocação dos arreios e cangalhas; sem o que se fere os animais nestes longos e penosos trajetos que têm de percorrer (...). Cabe ao arrieiro, além disto, cuidar dos animais, distribuir-lhes a ração e fazer às vezes de veterinário”⁴⁰.

³⁹ Maços de População, 4^a Cia, 1822. Para ambos os casos não consta o número do fogo.

⁴⁰ PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo, Brasiliense, 1996, p.261. Esta citação bem como a anterior encontra-se nesta obra.

Não se pode deixar de lembrar que, uma maior circulação de produtos coloniais, tendo como destaque o açúcar, bem como uma política de povoamento, só foi possível, a medida que a região do planalto paulista passou a ter em seu entorno uma política de produção exportável. É pois, com uma política de exportações que se restaura as condições necessárias de crescimento da agricultura paulista, onde se pode justificar a compra de animais para transporte e com seu aumento, um maior incremento nas vias públicas porque, em certo sentido, a economia de subsistência também era amparada pela política exportadora.

Nas palavras de Petrone:

“O aumento da produção de açúcar deve-se tanto às medidas que diretamente visavam à agricultura, como às que facilitaram a comercialização do produto (...). A política de exportação de 1765 até 1808, quando foram abertos os portos brasileiros, variou bastante, pois nem todos os governadores tiveram as mesmas idéias sobre como tornar o comércio exterior mais próspero. Todos, entretanto, apesar de decisões aparentemente contraditórias, visavam a aumentar o número de navios que procurassem os portos paulistas, especialmente o de Santos, para carregar açúcar. A lavoura canavieira de “serra acima” deve seu impulso, em grande parte, às medidas tomadas por êsses governadores, no sentido de se aumentar o movimento de Santos”⁴¹.

Verifica-se que a recuperação da economia paulista iniciada no governo do Morgado de Mateus, mesmo que de forma incipiente, possibilitando a exportação dos poucos excedentes agrícolas para outros portos brasileiros, especialmente o Rio de Janeiro, pôde, através desse comércio, criar bases para um intercâmbio mais amplo.

Mas foi apenas, no governo de Francisco da Cunha Menezes (1782-1786) que começa a sair alguns navios carregados no porto de Santos com destino a Lisboa, pois anteriormente, o açúcar principalmente, era levado ao Rio de Janeiro e de lá reexportado para Portugal.

O movimento do porto de Santos começa a ter melhorias significativas quando Bernardo José de Lorena (1788-1797), muda completamente a política exportadora da capitania, ora seja, o comércio de cabotagem desde os tempos do Morgado de Mateus.

⁴¹ PETRONE, po. cit., p.141.

Lorena via neste comércio, uma das causas do atraso da capitania e impedindo o comércio de cabotagem, passa a favorecer a exportação direta de Santos para Portugal.

Proibia igualmente, toda exportação que não fosse para Portugal. Decisão ambígua, pois ao mesmo tempo que atraía para o porto de Santos maior número de navios vindos diretamente do reino, suas restrições prejudicavam o litoral norte, sendo que o interior paulista se beneficiava largamente com as medidas estabelecidas.

Sucessores de Lorena, como os governadores Mello e Castro e Mendonça, bem como Franca e Horta, optaram por políticas que ora tendiam para restrições e ora para liberdade de comércio, mas o fato é que

“Os resultados fizeram-se sentir imediatamente. Progrediu a produção de açúcar tanto no litoral como em “serra acima”, contribuindo para o desenvolvimento desta última região, em escala não muito pequena, a política de restrições de Bernardo José de Lorena, que, desta maneira, conseguiu fixar em Santos um comércio capaz de exportar o açúcar. Esse comércio, já agora enraizado em Santos, desenvolveu-se ainda mais com a liberdade concedida por Mello Castro Mendonça. Não havia necessidade de levar os produtos paulistas para Portugal, pois no próprio Brasil encontravam mercados realmente vantajosos. Se, em 1797 a produção de açúcar foi de 114.500 arrobas, em 1799 passou para 198.483 arrobas”⁴².

Com a abertura dos portos em 1808, dá-se continuidade ao incentivo as atividades produtivas, mas agora, sem uma política de intervenção, no sentido de dirigir o comércio de exportação de São Paulo, por parte dos governadores. O sucesso da lavoura canavieira de “serra acima”, se fortificou de tal maneira que, já nas primeiras décadas do século XIX Santos se configurava como um porto seguro para o escoamento dos produtos comerciais vindos do interior paulista.

Ao analisar o volume de exportação da produção de açúcar em São Paulo desde 1797, Petrone constata que:

“O açúcar constituía, sem dúvida o esteio econômico da capitania. Grande parte da população tinha suas atividades ligadas à produção e ao comércio açucareiros. A recuperação econômica de São Paulo se deve, em grande parte ao açúcar. A prova é o valor que tinha sua exportação. Em 1807, o valor dessa exportação era de 248:095\$100 reis, sendo o valor de todos os produtos exportados 496:109\$420 reis.

⁴² PETRONE, op. cit., p.146-7.

*Quanto ao valor, o açúcar correspondia à metade de todas as exportações paulistas. Em 1813, a sua produção valia 177:169\$920 reis, enquanto o valor total da produção paulista era de 1005:764\$440 reis*⁴³.

O vulto que tomou a economia açucareira na capitania de São Paulo é percebido pela dinamização entre “serra acima” e o litoral paulista, mais especificamente, o porto de Santos. Sinais dessa intensa mobilidade pode-se perceber na consulta dos censos populacionais para Campinas, qual seja, dos mais de 300 tropeiros encontrados grande parte deles, quase 100%, tinham na atividade tropeirista uma forte ligação com o açúcar exportável e o seu transporte para o porto de Santos.

São exemplos elucidativos os casos de Francisco Xavier de Paulo, pertencente a cavalaria com 32 anos, possuindo esposa e 4 filhos, na ocupação de: *“roceiro que planta para sua casa, também vive de conduzir açúcar para a vila de Santos, e nas duas viagens, que deu ganhou 12\$000 reis”*⁴⁴. Ou ainda, é o caso de Ignacio Gomes de Oliveira que aos 29 anos, casado e com 3 filhos, *“trabalha no caminho de Santos com suas bestas”*⁴⁵.

Contudo é interessante notar também a presença e comercialização de outros gêneros de subsistência que acompanham a atividade exportadora de açúcar. Encontramos para o ano de 1798 o caso de José Corrêa da Silva, pertencente a cavalaria aos 32 anos, casado, com 7 filhos e 5 escravos, assumindo como atividade *“roceiro de mantimentos e exporta para (ilegível) um ano por outro, fora o que consome em sua casa. 4 alq. de farinha de milho a 480 reis. 14 alq. de feijão a 400 reis. 40 arrobas de toucinho a 800 reis. E tem tropa que conduz açúcar para a vila de Santos, rendem os alugueis um ano por outro 50\$000 reis”*⁴⁶.

⁴³ PETRONE, op. cit., p.155. Para um melhor esclarecimento da importância da produção exportável para a vida econômica da província de São Paulo, ver mais detidamente as páginas 137 a 167.

⁴⁴ Maços de População, 1ª Cia., fogo n. 178, 1798.

⁴⁵ Maços de População, 2ª Cia, fogo n. 14, 1814.

⁴⁶ Maços de População, 2ª Companhia, fogo n. 68, 1798.

Capítulo III

Diversidade profissional e tropeirismo em Campinas

Para os anos que vão de 1816 a 1826 o número da população existente na Vila de São Carlos passou de 5.897 para 8.556 habitantes¹. Tal crescimento demográfico significou um aumento de consumo de produtos de todos os tipos, principalmente aqueles ligados a cultura de alimentos. Associa-se ainda, para as vilas do interior da Capitania, como é o caso de São Carlos, a cultura de cana-de-açúcar já completamente difundida no século XIX, o que proporcionou a vinda de pessoas livres com alguns planteis de escravos para trabalharem na atividade açucareira. Entretanto, os cativos não foram as únicas “mercadorias” a serem compradas pela vila em escala crescente. Aumentou-se também o fluxo de entrada de outras importações, administrada por negociantes e donos de armazéns de fazendas secas e molhados.

A presença e a importância das atividades comerciais estabelecidas na vila de São Carlos já eram bastante significativas no início do século XIX como pode-se observar tendo em vista a documentação pesquisada. Foram encontradas situações em que, um pedido ao Tribuna de Justiça por concessão de sesmarias ou de ocupação de terra por parte de um tropeiro, possibilitou perceber de que tipo de negócios ou atividades mercantis esse tropeiro vivia, como é o caso de Joaquim Felipe Neri, que em 2 de agosto de 1820, juntamente com Antonio Teixeira de Camargo aparecem em auto cível de justificação² afim de obter uma carta de sesmaria.

O documento mostra que os dois justificantes “*tem posses para as cultivar [as terras], já [obtiveram] outra carta de sesmaria [e finalmente] as quer para si ou para negócio*”.

Neste documento, Joaquim Felipe Neri aparece como “ajudante”, possivelmente referindo-se a camarada de tropa, sendo que, pelo deduzido do documento, o mesmo já possuía alguma propriedade, embora não se esclareça o local.

¹ EISENBERG, Peter L. *Homens esquecidos: escravos e trabalhadores livres no Brasil – séculos XVIII e XIX*. Campinas, Editora da UNICAMP, 1989, p.358.

² TJC, 1º Ofício, cx,21, proc. 571, 1820.

Dois anos passados, portanto 1822, encontra-se o mesmo Joaquim Felipe Neri, ainda como “ajudante”, desta vez como justificado em auto cível³ movido contra ele por José da Silva, cujo teor diz respeito a um dote de casamento prometido por Joaquim Felipe Neri à José da Silva e sua mulher Maria da Conceição. O documento não esclarece se a mesma Maria é filha de Joaquim Felipe Neri, contudo, a questão é que Joaquim não cumpriu o prometido.

Deste auto depreende-se que Joaquim Felipe Neri possuía casas na vila de São Carlos, no “*lugar [largo] de Santa Cruz*”, que seriam dadas em dote à Maria da Conceição que já nas ditas casas vivia e eram suas por promessa de Joaquim Felipe Neri.

Diz ainda o documento: “*que o dito Joaquim Felipe Neri lhes prometeu mais. Por a sua custa uma tenda de ferrador, e um armazém de molhados tirando ele dito Joaquim Felipe Neri da referida tenda somente seu importe principal, e do mencionado armazém metade dos lucros, mas sendo por sua conta e despesa todo o importe da referida tenda e armazém*”.

O despacho do juiz é favorável à José da Silva e Maria da Conceição, porém, o mais importante nesta disputa, é a descrição do “ajudante” Joaquim Felipe Neri como proprietário de casas na vila e também de casa de ferrador, possivelmente para o trabalho de tropas de animais, além de um armazém de molhados (vinhos, azeites e outros) o que indica que o mesmo mantinha um comércio de importação, talvez de Santos ou outras províncias, possivelmente proporcionado pelo trânsito de sua tropa. Deduz-se essas possibilidades baseado também na documentação dos Maços de População, onde o mesmo Joaquim Felipe Neri⁴ aparece no ano de 1829, não mais como “ajudante”, mas sim como “*tropeiro [que] rende por ano 600 reis. Planta mantimentos para seu passar*”. Além do que constam de seu domicílio 14 escravos, número significativo, pois trata-se para época de um “bem material” de custo elevado, como pode-se observar em relação dos preços de escravos comparados com terras e animais constantes dos vários inventários pesquisados.

Joaquim Felipe Neri, em 1829 é casado com Julia Maria Ferreira e tem 5 filhos, Antonio (7 anos), João (5 anos), Pedro (1 ano), Carolina (4 anos) e Maria (3 meses), não constam agregados.

³ TJC, 1º Ofício, cx.24, proc. 628, 1822.

⁴ Maços de População, sem número de fogo, 5ª Cia, 1829.

Analisando-se a trajetória de Joaquim Felipe Neri através desses documentos observar-se um movimento em direção a melhorias na condição material deste tropeiro. Mesmo enquanto “ajudante”, Neri já possuía propriedades e negócios na vila, além de solicitar às autoridades outra sesmaria, afirmando que possuía recursos (certamente escravos) para administrá-la e fazê-la produzir, não descartando a hipótese de negociá-la.

O fato do mesmo Neri ser proprietário de um armazém de molhados proporciona material para refletir sobre sua atividade comercial com outras regiões, trazendo para a vila produtos importados talvez do estrangeiro ou de outras províncias e, possivelmente realizando o transporte de gêneros variados de suas terras ou cana-de-açúcar, mas infelizmente sobre esse aspecto os documentos mostram-se lacunares.

Contudo, este exemplo demonstra que o tropeiro mantinha uma relação dinâmica com a economia da província, sendo ao mesmo tempo proprietário de terras e escravos em proporção considerável para a época, mesmo levando-se em conta o risco representado pelo investimento em cativos, pois de acordo com Slenes:

“Em Campinas em 1872 como também em 1829, aproximadamente um terço dos fogos (domicílios) possuía escravos, o que pode dar a impressão de que a mobilidade social por meio da aquisição de cativos era bastante acessível. Entretanto, 64% dos fogos com escravos em 1829, e provavelmente uma proporção ainda maior em 1872, tinham menos de dez cativos”⁵.

Ora, como foi visto, Joaquim Felipe Neri em 1829 era proprietário de 14 escravos, um número pouco acima da estatística apontada por Slenes, o que demonstra que este tropeiro possuía renda suficiente para investir em um negócio bastante incerto para época, devido a mortalidade e a possibilidade de falência ou perda da propriedade de escravos⁶. Diferentemente de pequenos e médios agricultores, o tropeiro Joaquim Felipe Neri participava de uma teia mercantil que permitia-lhe mover-se socialmente e progredir materialmente numa sociedade, numa época e em um espaço geográfico economicamente fluídos.

⁵ SLENES, Robert W. Senhores e subalternos no Oeste Paulista. *História da vida privada no Brasil: Império*. São Paulo, Companhia das Letras, 1997, v. 2, p. 246.

⁶ SLENES, op. cit., p. 245 e seguintes

A vila de São Carlos à medida que crescia em número de habitantes, criava um circuito mercantil onde as necessidades alteravam-se e diversificavam-se constantemente e tinham na comercialização de produtos um interesse cada vez maior.

Não é por acaso que tem-se uma grande diversidade profissional logo na primeira metade do século XIX apresentada pelos mapas de população. Chama a atenção o aumento significativo do número de famílias cujo chefe do domicílio (núcleo familiar) se dedicava ao transporte de mercadorias com sua tropa de muares. Às pessoas ligadas diretamente a comercialização e transporte dos produtos, sejam elas, tropeiros ou donos de venda e armazéns, somam-se a outras esferas profissionais como às atividades de administradores, arrieiros, caixeiros, camaradas de tropa, todos ligados ao comércio de abastecimento, formando um circuito profissional que proporcionava o suporte necessário para a atividade de abastecimento na vila de São Carlos e nas outras áreas de comércio que participava.

A observação da Tabela 1 procura demonstrar através da categoria tropeiro apresentada nos maços de população entre os anos de 1798 a 1839 como se desenvolveu e se caracterizou essa atividade tropeirista na vila de São Carlos.

Logo de início constata-se que o conceito de “tropeiro” não pode ser visto de maneira a homogeneizá-lo. Ao contrário, a trajetória dessa categoria precisa ser visitada de modo que se perceba sua heterogeneidade. Desta forma, no quadro das atividades tropeiristas surgem outras categorias profissionais ligadas à ela. Categorias essas que não se excluem, mas que se relacionam entre si, constituindo uma atividade muito rica na sua diversidade, pluralidade e na presença de diferentes segmentos sociais e profissionais.

Assim, pode ser entendida fazendo parte dessa atividade tropeirista, categorias que podem ser analisadas de maneira a perceber que fazem parte em maior ou menor grau de mercantilização, da comercialização de produtos e, portanto, participando de um comércio interno. Dada as especificidades das categorias profissionais dos tropeiros da Vila de São Carlos extraídos dos maços de população, ela se torna bastante singular.

Na análise dos maços de população, pode-se entrever, e não se limita apenas ao caso dos tropeiros, que os habitantes da Vila de São Carlos não se ocupavam apenas de uma atividade profissional, as diferentes ocupações aparecem associadas à uma outra. Essas categorias profissionais foram extraídas tendo em mente que o recenseador, ao definir a ocupação do chefe do domicílio, descrevia primeiro a atividade essencial ou primordial

dentro do fogo (unidade familiar) para depois comentar a atividade secundária. Destarte, são várias as ocupações que aparecem junto ao tropeiro, sendo que em alguns casos a atividade tropeirista é secundária ou a que complementa outra atividade.

O tropeiro e a atividade tropeirista foram analisados por Lenharo⁷ na perspectiva de uma historiografia que abrange historiadores e também relatos de viajantes. Neste ponto de vista, o tropeiro ora aparece como abastado proprietário, ora aparece como homem simples e pobre. Para o autor, a atividade tropeirista tem de fato esta característica. Se por um lado, existiram proprietários que também eram tropeiros, possuindo terras e escravos, por outro lado, o autor enumera alguns casos onde era marcante a presença de escravos à frente da tropa, compondo assim, essa atividade, uma diversidade bastante grande de segmentos sociais, onde a percepção destas nuances são obnubiladas pela caráter lacônico da documentação primária, ou pelo relato preconceituoso dos viajantes de outrora.

Segundo Lenharo, *“a categoria tropeiro aparece como um tipo social indefinido, ofuscado pela parametragem detida sobre a categoria proprietário, densa e absolutizada, de quem o tropeiro se apresenta como se fosse apenas uma sombra”*⁸.

Desta forma, o proprietário e o tropeiro por vezes são identificados como um só indivíduo, onde a distinção entre essas categorias profissionais e sociais é muito imprecisa. Neste ponto, o autor salienta a participação de proprietários-tropeiros no universo da administração política e no caráter militar que alguns desses indivíduos ostentavam com suas patentes. Capitães, alferes, sargentos entre outros que, para Lenharo, significava *“sinal de prestígio social que, no mundo rural, via de regra, era ensejado pela propriedade”*⁹.

Trabalhando com as impressões recolhidas de um coetâneo, Francisco de Paula Ferreira Resende, o autor consegue estabelecer o que ele denomina de um *“enfoque interno à própria classe”*, no que diz respeito ao tropeiro. Ou seja, Alcir Lenharo percebe que a categoria social “tropeiro” refere-se tanto ao indivíduo pobre e até mesmo escravo, quanto ao proprietário comerciante de sua produção. Esclarece Lenharo:

“A partir do que se tem depreendido desta pesquisa, ambas as afirmações têm sua razão de ser. Tenho registrado a presença de negros escravos atuando como tropeiros, como é sabido que brancos pobres

⁷ LENHARO, Alcir, op. cit.

⁸ LENHARO, Alcir, op. cit., p. 110.

⁹ LENHARO, Alcir, op. cit., p. 111.

*também o fossem. Estranha, pois, o fato de que a visão de tropeiro seja expressa somente através da associação com o pobre, quando se sabe que existiam proprietários que também eram tropeiros, cujo tipo social era, inclusive, representativo do mundo rural*¹⁰.

Portanto, percebe-se com a argumentação desenvolvida por Lenharo que o tropeiro surge como uma figura ambígua, que transita por vários segmentos sociais, desde o escravo à frente da tropa até ao produtor e comerciante abastados, que possuem sua própria tropa de condução.

Isso permite ao autor posteriormente, analisar a importância política desses tropeiros no contexto da Independência. Lenharo os vê como um significativo papel dentro das eleições para deputados na Corte, conformando juntamente com políticos como por exemplo Diogo Antonio Feijó, o que o autor denomina como sendo “*os liberais moderados*”, argumentando que os interesses desse segmento político e social (formado pelos comerciantes, proprietários ligados ao tropeirismo e ao mercado) residia na tarefa de manter a estabilidade e organização mercantil que haviam estabelecido com o mercado da Corte, principalmente.

Para o caso da vila de São Carlos, a categoria tropeiro extraída dos maços de população, vem confirmar o envolvimento de diferentes segmentos sociais articulados ao tropeirismo. Através da documentação pesquisada, pode-se vislumbrar categorias como a dos donos de engenho, agricultores, negociantes de animais, arrieiros, seleiros, camaradas, atividades profissionais que, em maior ou menor grau de participação, tecem uma profunda ligação com a atividade tropeirista. Tratar-se-á então, de cada uma delas.

¹⁰ LENHARO, Alcir, op. cit., p. 117.

Tabela 1

Atividades tropeiristas apresentadas nos Maços de População

ANOS	ATIVIDADES						
	DONO DE ENGENHO – TROPEIRO	AGRICULTOR/ ROCEIRO – TROPEIRO	TROPEIRO – TROPEIRO	NEGOCIOS COM ANIMAIS	ARRIEIRO E/OU CAMARADA	FERREIRO E/OU SELEIRO	OUTROS*
1798	02	08	---	---	01	01	0
1799	---	03	01	01	---	02	01
1800	---	05	03	---	---	---	02
1801	---	---	02	01	---	---	---
1803	---	03	01	01	02	01	---
1804	---	05	02	01	---	---	01
1805	---	---	01	---	01	---	---
1806	---	---	01	---	---	---	---
1807	---	01	03	03	03	---	01
1808	---	---	01	---	---	---	---
1809	---	---	01	---	---	---	---
1810	---	03	---	---	01	---	---
1811	---	---	05	---	08	02	---
1812	---	---	05	---	01	---	---
1813	---	04	04	---	---	01	---
1814	---	---	08	---	01	01	---
1815	---	---	---	---	---	---	---
1816	---	---	01	---	01	---	---
1817	---	---	01	---	---	---	---
1818	---	---	04	---	---	---	---
1822	---	---	08	01	05	---	---
1825	---	03	09	---	11	---	01
1826	---	05	---	01	04	---	01
1829	01	07	17	01	17	---	---
1830	---	---	---	---	04	---	---
1836	04	08	12	---	08	---	05
1839	---	---	15	01	02	---	---
Total	07	54	105	11	70	08	12

Fonte: Censos de Campinas

* Referem-se aos casos em que a categoria profissional é indefinida, encontrando-se somente expressões tais como: “vive na tropa”.

1- Categoria dono de engenho/tropeiro

No caso do dono de engenho/tropeiro, essa categoria demonstra que os habitantes da Vila de São Carlos ligados diretamente a atividade açucareira tinham como ocupação principal a plantação e comercialização da gramínea e eram eles próprios os donos da tropa

de mulas para o transporte do açúcar. Privilégios de poucos, uma vez que foram encontrados apenas dois donos de engenho/tropeiro para o ano de 1798, uma vez que para este período, a cultura canavieira estava ainda sendo introduzida e ganhando alguns adeptos vindos de localidades próximas onde não havia mais espaço físico e econômico para se sobressaírem. Bem mais tarde, em meados do século XIX, para os anos de 1829 a 1836 respectivamente, os dados continuam sendo inexpressivos. Tem-se para o ano de 1829 apenas um caso de dono de engenho/tropeiro e para 1836 passam a contar com quatro.

Obviamente que esses números não são por completo muito fidedignos, ainda mais se tratando de um período relativamente longo, mas são indicadores muito importantes de como essa categoria de dono de engenho/tropeiro era restrita. Na realidade, os donos de engenho que possuíam o seu próprio negócio com tropas limitavam-se em um número bastante reduzido como deixa transparecer o documento, precisando, na maioria das vezes, de um tropeiro especializado unicamente nessa atividade para transportar o seu açúcar, seja em direção ao porto de Santos como acontecia na maioria das vezes, seja no comércio interprovincial. Com isso não se quer dizer que eram poucos os engenhos de açúcar, mas que os donos de engenho que outrora tinham como complemento dessa atividade a sua tropa, eram poucos.

Segundo Petrone

“Os tropeiros adquiriram destaque sem par na economia açucareira. Eram figuras importantes. Todos dependiam deles – o senhor de engenho e o comerciante exportador de açúcar. Alguns fazendeiros tinham tropas próprias para levar sua produção até Santos. Acreditamos, entretanto que de modo geral, deviam ser raros os fazendeiros proprietários de tropa para exportar seu açúcar. Somente senhores de engenho muitos ricos podiam ter tropas próprias, Saint Hilaire (1819) escreve: “Alguns proprietários do termo de Campinas possuem tropas, de que se servem para expedir o açúcar que produzem, até o porto de Santos; outros recorrem a arrieiros, que se encarregam do transporte.”¹¹

A questão do transporte, em especial para aqueles habitantes ligados a atividade de monocultura da cana-de-açúcar, constituía-se algo fundamental. As tropas de muares, único meio para se conduzir os gêneros da terra para os portos, eram bastante precárias para as longas distâncias, ainda mais se tratando de um produto tão sensível as intempéries, como o

¹¹ PETRONE, op. cit., 1968, p.221.

açúcar. Ademais, o péssimo estado de conservação de caminhos e rotas a serem trilhadas cria uma certa limitação aos centros de exportação próximos ao litoral. Segundo Mello Castro e Mendonça reconhecendo que a má conservação das estradas acarretava ainda mais a demora do transporte, chegando o açúcar habitualmente úmido no porto de Santos, propõe que: “(...) o único meio que há para evitar a alteração que pela umidade se ocasiona no açúcar é a conservação das estradas”¹².

O traçado das estradas de “serra acima” que pertenciam a áreas canavieiras, muitas vezes viram o seu caminho alterar-se em decorrência dos ajustes necessários das tropas responsáveis pelo escoamento da produção. As estradas por onde passavam os cargueiros deveriam evitar os acidentes geográficos como os morros altos, os rios sem pontes e os pântanos. Entretanto, a estrada de tropa precisava obedecer as necessidades da condução, passando perto de ribeirões e riachos para poderem dar de beber aos animais e para descanso dos viajantes.

A formação de redes de comunicações entre as estradas novas e vicinais eram muito importantes porque dependiam delas todo o escoamento da produção. Entretanto, as alterações ocorridas nos caminhos pertencentes ao “quadrilátero do açúcar” não foram muito tranquilas. Nas áreas onde os canaviais eram em maior número as dificuldades se impunham ora pelo trajeto viário passar pelas terras ou plantações de algum engenho, ora justamente, tiveram o rumo do seu caminho modificado para atender alguma sede de engenho ou algum grupo de engenhos. A construção da estrada entre Jundiaí e Campinas em 1830, teve sua abertura dificultada pela decisão do traçado que iria tomar, pois mesmo sendo de importância fundamental para facilitar o escoamento dos gêneros da terra e ainda tratando-se de uma estrada melhor, havia grande empecilho ao passar perto de canaviais e engenhos, pois boas estradas todos reivindicavam, o que não agradava, era ter como possibilidade os canaviais danificados. “O fato é que as autoridades procuraram não prejudicar os canaviais, esperando até a colheita. Muitos senhores de engenho, contudo, plantavam cana nova nos lugares onde devia passar a estrada para obrigar a mesma a tomar rumo diverso”¹³.

¹² Ofício do Governador Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça. *D.I.* São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol.44, p.139-143.

¹³ PETRONE, op. cit., 1968, p. 208-210.

Este importante comércio de açúcar, no entanto, aparece em certos documentos em conflito com interesses pessoais e questões relacionadas às estradas da região. Exemplo interessante destas disputas destaca-se de um auto cível de justificação¹⁴ movido por José Joaquim de Sampaio, João José da Silva, Margarida da Graça e Silva, Antonio da Silva e Furtuozo José Coelho contra o capitão Ignácio Caetano Leme, que servira na vila de São Carlos como juiz ordinário. A questão gira em torno de uma estrada ligando a vila de São Carlos à freguesia de Piracicaba. A dita estrada foi fechada por Ignácio Caetano Leme que possuía uma sesmaria no mesmo local, mudando o curso da estrada para um local onde o ribeirão Quilombo dificultava a passagem de cargas transportadas por animais.

Dizem os justificantes que :

“as mencionadas paragens do ribeirão em tempos de águas dura semanas inteiras o que dá causa a várias famílias que moram para aquelas partes passarem com água pela cintura e a descarregar tropas com o trabalho de carregar as cargas em mais de cinqüenta braças de distância cada uma das paragens por serem vargado alagadiço donde os animais não vendo os buracos tem caído, e perderem-se cargas de açúcares até mesmo morrido alguns animais”.

E esclarecem que *“a estrada velha, que o dito capitão Ignácio Caetano Leme impede à servidão pública não tem algum desses impedimentos”*, sendo que destacam o fato de que *“passam naquela estrada perto de 20 mil arrobas de açúcar, certas dos reais dizimos que pagam inda vão contribuir no Cubatão com quarenta reis por arroba”*.

O conflito gerado pelo fechamento da tal estrada entre a Vila de São Carlos e a freguesia de Piracicaba, contida neste documento, é interessante por si só como sendo exemplo de questões ligadas às sesmarias e estradas na região, porém, um outro dado chamou a atenção.

Trata-se do fato de que pelo menos dois dos justificantes, José Joaquim de Sampaio e João José da Silva eram donos de engenhos, assim como também o era o acusado de fechar a estrada, capitão Ignácio Caetano Leme, segundo Bacellar, em seu anexo contendo

¹⁴ TJC, 1º Ofício, cx.24, proc. 629, 1821.

uma “*relação dos chefes de famílias do oeste, com a respectiva data do primeiro recenseamento em que aparecem*”¹⁵.

Seria possível imaginar que o capitão Ignácio Caetano Leme bloqueara a tal estrada em benefício de seus interesses particulares na produção e transporte de açúcar e em prejuízo dos outros? Ou apenas a medida tinha por objetivo consolidar a demarcação de sua propriedade, já que seu título era de difícil obtenção? Esta é a hipótese mais provável.

Infelizmente nem a documentação primária, nem a bibliografia mencionada permitem responder com certeza tal dúvida. Contudo, a parte este problema, o exemplo acima descrito oferece uma nítida idéia do dinâmico movimento da atividade tropeirista, impulsionada pela atividade açucareira já consolidada na região em volta às questões fundiárias também na região.

Os donos de engenho citados neste documento não aparecem nos maços de população como tendo tropas para conduzir açúcar, mas é plausível que mantivessem seus animais para o transporte do produto, ou então, que contratassem outros tropeiros pagando o aluguel para a condução de açúcar para Santos, já que o documento indica claramente que os justificantes seguiam o caminho de Cubatão, região de passagem obrigatória para atingir o porto de Santos.

Segundo Bacellar¹⁶, em sua relação dos nomes dos chefes de famílias do Oeste que possuíam engenho de açúcar, com a respectiva data do primeiro recenseamento em que aparecem, os nomes de: Inácio Ferreira de Sá (1792 – Campinas), Francisco de Paula Camargo (1792 – Campinas), Floriano de Camargo Penteado (1792 – Campinas), Antônio Correa Barbosa (1822 – Campinas), Salvador Bueno da Silveira (1817 – Campinas), com exceção de José de Souza Campos e João Antônio do Vale, referem-se aos mesmos donos de engenho/tropeiros arrolados na tabela 1. Isto vem confirmar que, de fato, esses chefes de fogos estavam ligados a atividade açucareira, mesmo porque, nos maços de população para Campinas eles aparecem em anos posteriores, o que reforça ainda mais, as suas ligações à produção e comercialização da gramínea.

¹⁵ Bacellar, Carlos de Almeida Prado. *Os senhores de terras: família e sistema sucessório de engenho do oeste paulista – 1765-1855*. Campinas, área de publicações, CMU/UNICAMP, 1997. (coleção Campiniana), p. 189 e seguintes.

¹⁶ BACELLAR, Carlos A. P., op. cit., p. 189-194.

Para o ano de 1798, o tenente Inácio Ferreira de Sá, morador da primeira companhia de ordenanças, com 31 anos, casado com Tereza de Camargo Penteadado, com 27 anos, tendo 7 filhos com idades que variavam de 7 a 9 anos, contando com 32 escravos e 3 agregados, a sua ocupação, constante no recenseamento era de *“senhor de engenho. A sua safra rendia anualmente 580 arrobas de açúcar, sendo: 280 do alvo, 205 do redondo, 25 do mascavo. A sua exportação é para a Vila de Santos. Planta mantimentos para sua casa”*¹⁷.

Ainda, para esse mesmo ano, o fogo do Tenente Francisco de Paula Camargo, também residente na primeira companhia, aos 32 anos, casado, com filhos, 3 agregados e contando com a mão-de-obra de 21 cativos, possuía mais de uma atividade. *“Senhor de Engenho, a sua safra anual rende 550 arrobas de açúcar, sendo: 250 do alvo, 250 do redondo, 50 do mascavo. Sua exportação é para a Vila de Santos. Tem fazenda de criar animais cavalares, que são 24 éguas que não produziram este ano. Planta mantimentos para sua casa”*¹⁸.

Os senhores de engenho encontrados nos maços de população, bem como para esse caso que tinham fazenda de criar animais, leva a supor que, sendo donos do seu próprio açúcar, seria fundamental estarem ligados diretamente ao transporte, uma vez que era o complemento necessário para escoar seus produtos. O comércio com animais, proporcionava-lhes não só a garantia de entrega de seus produtos, como que, fazendo parte diretamente desse comércio, poderia baratear o seu custo final. Talvez esse fosse o caso do inventário encontrado do Tenente Coronel Joaquim Aranha de Camargo (inventariante) e Dona Eufrosina M. da Silva Botelho (inventariada). Apesar de não tratar-se de um tropeiro, diz respeito a um dono de engenho que possuía 41 bestas arreadas para o transporte de açúcar¹⁹.

Para o ano de 1829, tem-se o fogo do sargento João Antônio do Vale, natural da cidade de Mariana, com 70 anos, casado, com 3 filhos e 16 cativos, abrigando um agregado viúvo e vivendo do ofício de carapina (carpinteiro). Tem como ocupação *“senhor de engenho e fez açúcar 60 arrobas de mascavo. Milho 15 carros, feijão 10 alqueires, arroz 10 alqueires. Tem tropa que rende anualmente 400\$reis”*²⁰.

¹⁷ Maços de População, 1ª Cia, fogo 42, 1798.

¹⁸ Maços de População, 1ª Cia, fogo 44, 1798.

¹⁹ TJC, 1º Ofício, Cx. 8, processo, 249, 1812.

²⁰ Maços de População, 5ª Cia, s/no. fogo, 1829.

Martins²¹ confirma que o sargento Vale era senhor de engenho e que possuía uma pequena tropa. Chama a atenção pelo refinamento das louças da casa e dos hábitos de consumo da família. Sendo tal habito privilégios de poucos, uma vez que, na maioria dos outros estabelecimentos dos inventários de pessoas pobres o que prevalecia eram algumas poucas colheres de pau, algumas facas e a ausência de qualquer tipo de louça. João Antônio do Vale foi ainda encontrado em 1817 como inventariante de sua esposa: Mariana Barbosa de Souza. Na descrição dos bens avaliados e descritos no inventário quase não se tem informações a respeito de sua ocupação, nem com o engenho e ainda menos com a tropa. O que prevalece no inventário são os objetos e costumes pertencentes a morada como salienta o autor acima citado.

Em 1836, dos 4 donos de engenho/tropeiros, 3 deles confirmam a atividade profissional e são encontrados, como já mencionados, na relação de chefes de famílias dono de engenho arrolados por Bacellar, sendo interessante que aparecem no primeiro recenseamento entre 1817 e 1822 e, para os maços de população de Campinas apenas em 1836, mas exercendo a mesma função, o que mostra essa atividade bastante arraigada para este grupo, sendo que a maioria deles tinham idade superior a 50 anos. Dentre eles é importante destacar o capitão mor Floriano de Camargo Penteado, com 74 anos, natural de Cutia, casado com Delfina de Camargo Penteado, 48 anos e natural de São Roque. Morador do 2^a quarteirão²², tinha como mão-de-obra cativa 77 escravos, 10 escravas e 11 criolos. Possuía ainda, 2 agregados solteiros. Sendo que um deles era *“arrieiro e recebia 50\$ reis. É capataz da tropa. Sabe ler e escrever.”* O outro agregado trabalhava na atividade de cana-de-açúcar, sem especificar ao certo o que fazia, mas ganhando 30\$ reis. Floriano de Camargo Penteado *“tem dois engenhos de fazer açúcar denominado Duas Pontes e Ponte Alta e tem quarenta bestas arreadas. Seu administrador sabe ler e escrever, sendo o rendimento do administrador de 150\$ reis e o restante de 4:100\$ reis. Com relação a*

²¹ MARTINS, Valter. *Nem senhores, nem escravos: os pequenos agricultores em Campinas; 1800-1850*. Campinas, CMU-UNICAMP, 1996, p. 115.

²² Para este ano a Vila de São Carlos já adquiria um aspecto mais urbano, não sendo mais dividida em companhia, o que muda também a confecção das listas nominativas, inserindo-se outras informações, apesar de tratar-se de um período em que as listas nominativas estão em fase de desorganização do trabalho devido à Independência.

quantidade de gêneros, foi produzido 3:500 arrobas de açúcar e 200 canadas de aguardente, 100 alqueires de feijão e 80 de arroz”²³.

A presença da cultura de mantimentos ao lado da plantação de cana pode ser elucidada ao lembrar-se que, para a introdução de uma produção efetiva de cana de açúcar, seria necessário primeiro, ter organizado e mantido uma infra estrutura interna de abastecimento, garantindo assim, basicamente o milho, o feijão e o arroz à todos os elementos do fogo, seja senhor, escravo ou agregado, para depois pensar-se na cultura da cana.

Esclarece Martins que:

*“(...) os maiores produtores de alimentos (em termos individuais) eram justamente os senhores de engenho. A presença de muitos escravos e também de vários tipos de gado, criavam uma grande demanda por cereais, especialmente o milho, que o senhor de engenho procurava suprir a partir de sua própria fazenda, destinando terras e mão de obra para esse fim. A busca da autosuficiência em alimentos por parte das fazendas de cana, quase sempre as mantinham excluídas do mercado (enquanto vendedoras), uma vez que sua produção acabava sendo consumida internamente. Quando acontecia da produção doméstica ser insuficiente para atender suas necessidades, o senhor de engenho comparecia ao mercado, para comprar os mantimentos que lhe bastassem.”*²⁴.

Única exceção e morando no 1^a quarteirão foi o caso de José de Souza Campos que com 40 anos, casado, com 7 filhos e 17 escravos possuía uma “fazenda de café e tinha tropa. Seu rendimento era de 1:000\$ reis e produzia 50 arrobas de café. Sabe ler e escrever é empregado”²⁵.

Segundo Bacellar: “(...) a comercialização de tropas, iniciadas com a mineração e persistindo até o advento da ferrovia, estava mais proximamente relacionada aos engenhos, pois todo o açúcar paulista utilizou-se de muares para chegar a Santos(...)”²⁶.

²³ Maços de População, 2^a quarteirão, fogo 1, 1836.

²⁴ MARTINS, op. cit., p. 127.

²⁵ Maços de População, 1^a quarteirão, fogo 6, 1836. Segundo FULLER, Cláudia Maria. *Pequenos agricultores numa economia açucareira e exportadora – Campinas 1820-1840*. Dissertação de Mestrado, Campinas, UNICAMP, 1995, p. 202-231; existiam dois tipos de agregados no município de Campinas. O primeiro diz respeito ao agregado que aparece no recenseamento fazendo parte de um mesmo fogo, ou então, o segundo tipo, identificado como agregado mas em um fogo separado. Talvez esta segunda situação seja o caso de José de Souza Campos.

²⁶ BACELLAR, op. cit., p. 166.

Sob está óptica pode-se entrever que o tropeirismo e o cultivo da cana de açúcar andaram de forma conjunta, onde muitos senhores de engenho declaravam, através das listas nominativas, possuírem tropas para o transporte de seu açúcar e também como fonte de renda.

Mas, tal proposição não pode ser generalizada, pelo menos no caso específico da vila de São Carlos, pois para os quase 60 anos de maços de população arrolados percebe-se, como já dizia Sueli Queiroz que : *“(...) eram raros os fazendeiros donos de tropas; a maior parte recorria a arrieiros ou tropeiros a quem pagava por arroba de açúcar”*²⁷.

Além da presença constante do dono de engenho, havia também os fogos de partidistas. Esses domicílios agrícolas diziam respeito às famílias que cultivavam a cana de açúcar em uma escala menor que os engenhos, oferecendo assim, uma pequena produção. Instalados em uma propriedade reduzida ou contando apenas com a mão de obra familiar, parte da produção do partidista ficava com o senhor de engenho onde a mesma era moída.

Ainda, segundo Queiroz,

*“Talvez seja lícito supor que os donos de partidos sem capital suficiente para a ereção de engenhos, acabassem tendo suas terras absorvidas pelos proprietários mais abastados. Aliás, possuíam geralmente poucos escravos e conseguiam moer pouca cana em relação aos engenheiros – muitas vezes não contavam com nenhum cativo, trabalhando somente com pessoas da família. Além dos que possuíam terras para cultivo de cana, havia aqueles que plantavam a favor”*²⁸.

Em um documento que talvez mostre a presença da atividade do partidista, posição sempre muito delicada, uma vez que, sem prover de recursos suficientes para a sua cana, utilizava-se de métodos bastante frágeis para garantir a pequena produção ao final da colheita, este uma justificação cível feita por José Ferraz de Campos²⁹ encontra-se que o mesmo José acertara com o falecido Antonio da Silva Leme para ser arreador de sua tropa, conduzindo açúcar para Santos. O valor constante no documento é 6\$400 por viagem (para o arreador), além do que, este trabalharia na propriedade de Antonio da Silva Leme, cuidando da tropa e fazendo outros serviços que aparecessem, recebendo em pagamento meio quartel de cana moído, cujo açúcar, posteriormente, o arreador vendeu em Santos,

²⁷ QUEIROZ, Sueli Robles Reis de, Algumas notas sobre a lavoura do açúcar em São Paulo no período colonial. *Anais do Museu Paulista*, 21:109-278, 1967, p.191.

²⁸ QUEIROZ, op. cit., 1967, p.169.

²⁹ TJC, 1º Ofício, cx. 50, proc. 1280, 1830.

sendo 20 arrobas de açúcar branco, 32 de redondo e 8 de mascavo, cujo preço em 1828 foi de 80\$640 para toda a safra.

O processo segue em torno da reclamação do arreador para que os herdeiros do falecido Antonio da Silva Leme, com quem havia feito o acordo, pagassem os valores do produto (meio quartel de cana moído) pelo mesmo valor (80\$640) em 1830.

Esta justificação cível mostra a interessante relação de trabalho existente dentro da própria atividade tropeirista, onde ajustavam-se valores tanto em moeda como em produtos e outros serviços, em propriedades de tropeiros.

A julgar por este exemplo, também plantava-se cana ou quem sabe, ocorresse o contrário, o dono do engenho (para este caso, trabalhando com dificuldades uma vez que o arrieiro estava brigando na justiça para receber o restante do pagamento combinado) ou partidista que, para transporte de seu açúcar, mantinha uma tropa de bestas e ajustava com outras pessoas o transporte e comercialização da produção. Exemplifica-se o caso do *“sargento João Antonio do Vale [que] era senhor de engenho e possuía sua própria tropa de conduzir açúcar (...) E havia tropeiros que eram também agricultores como Antonio de Godói Lima, Joaquim José de Moraes, José Bento, entre outros”*³⁰ cujos nomes e atividades encontram-se nos maços de população.

Assim prossegue-se essa discussão buscando apreender em seu conjunto, as relações econômicas e sociais que permeiam a atividade de tropeiros na região. É preciso lembrar, como mostra Robert Slenes em trabalho recente, que a antiga Vila de São Carlos, recebe a partir de finais do século XVIII, um considerável aumento de população, tanto livre como cativa, dado a oportunidade do desenvolvimento do cultivo da cana-de-açúcar³¹.

Portanto, o cotidiano da população que chega para essa região é marcado pela disputa pela terra³², seja pela compra ou pela apropriação, que gerava conflitos constantes, confirmados na documentação primária composta dos autos cíveis do TJC-Campinas em

³⁰ MARTINS, Valter., op. cit., p. 138.

³¹ SLENES, Robert, op. cit., p. 242

³² Segundo FULLER, op. cit., p. 87; *“Até 1822, podiam ser requeridos ao governo lotes de terra denominados Sesmarias, mas, depois desta data, a legislação que possibilitava tal prática foi revogada. Dessa forma, a única maneira de se apropriar da terra passou a ser a posse, qualquer que fosse o grau de riqueza daqueles interessados nela. A Lei de Terras, criada em 1850, estipulou a compra como única forma de obtenção de terras devolutas. Assim, entre 1822 e 1850, os agricultores de São Carlos tiveram a oportunidade de ocupar terras sem dono, dentro das possibilidades existentes, tornando-se assim aptos para cultivar, vender ou disputar terras com outros agricultores ou com senhores de engenho”*. Nesta perspectiva foram encontrados

grande número, sendo também, muitas vezes, disputadas por herdeiros de antigos proprietários.

2 – Categoria agricultor-roceiro/tropeiro

Para a categoria agricultor-roceiro/tropeiro também demonstrada na Tabela 1, observa-se que apesar dessa atividade profissional ser constante em todo o período de 1798 a 1839, ela aparece de forma mais acentuada para os anos de 1798 com 8 agricultores-roceiros/tropeiros, e para 1800 com 5 agricultores-roceiros/tropeiros, voltando a se sobressair apenas para o ano de 1836. Esta situação leva à supor que para o final do século XVIII a vila de São Carlos apresentava características ainda bastante peculiares ligadas a um bairro rural. Daí a grande predominância dos habitantes desta vila que tinham primeiro como ocupação a agricultura de alimentos e como atividade complementar da renda doméstica, o trabalho com a tropa.

Por outro lado, para o século XIX, com o crescimento demográfico da vila e conseqüentemente, com uma ampliação de seus mercados de serviços, teria proporcionado a entrada de agricultores em outras áreas profissionais, facilitado, em parte, pela sazonalidade das atividades agrícolas, o que possibilitaria aos chefes de fogos dos domicílios arrolados, uma maior flexibilidade de trabalho, uma vez que as atividades secundárias poderiam ser mantidas nos períodos de pouco trabalho no campo.

A presença daqueles que se dedicavam ao cultivo da terra e de pessoas ligadas a outros ofícios foi marcante na vila de São Carlos, indicando que a atividade da agricultura de alimentos sempre esteve presente desde os primeiros tempos de povoação e que continuou a ter um papel fundamental na economia local.

Segundo Martins: *“(...) era no campo que se concentrava a maior parte da população de Campinas. A vila, representada basicamente pela 1ª Cia nos censos, abrigava, em 1817, 952 pessoas dos 5.963 habitantes, 16% do total. Em 1829, dos então*

um grande número de processos de disputa de terras nas localidades próximas à vila de São Carlos para as primeiras décadas do século XIX.

8.395 habitantes, 1.942 (somadas a 1ª e 7ª Cias) viviam na vila, 23,7%. Em 1829, Campinas estava mais urbana que em 1817, sem contudo deixar de ter na agricultura sua grande força econômica”³³.

Para este caso, na primeira metade do século XIX, o trabalho agrícola permanecia como base de sustentação do fogo. Trabalhando com a ajuda da família e eventualmente com alguns escravos, podia ser esse pequeno produtor rural de Campinas, tanto ligado a atividade de subsistência, com roças de milho e feijão principalmente, plantando para o seu próprio sustento e reprodução do fogo ou direcionado à exportação da cultura de alimentos e víveres da terra. Neste caso, a intenção era comercial, levando ao mercado os excedentes obtidos, constituindo importante parcela no número total de habitantes da vila. Não é por acaso que Saint-Hilaire³⁴ comenta que a maioria dos habitantes nos arredores de Campinas eram formados por agricultores.

Nos censos populacionais vistos para o ano de 1798 constata-se que dos 8 agricultores-roceiros/tropeiros pesquisados, 7 deles referem-se à roceiros que tem sua produção voltada para o autoconsumo e que todos, sem exceção, tem como atividade complementar o trabalho com a tropa, conduzindo açúcar para a vila de Santos.

O sargento Ignácio José da Cunha, de 37 anos, morador do bairro de Atibaia, proveniente da 2ª Companhia, casado com Ana Lopes de 32 anos e com 6 filhos, de idades que variavam de 1 a 7 anos, tinha como ocupação: “Roceiro de mantimentos para sua casa, e tem tropa que conduz açúcar para a vila de Santos, rendem os alugueis de um ano para outro 30\$000 reis”³⁵.

Esta era a situação também de Francisco Xavier de Paulo que com 32 anos, pertencendo a cavalaria, casado com Izabel Maria de 30 anos e com 4 filhos era: “roceiro que planta para sua casa, também vive de conduzir açúcar para a vila de Santos, e nas duas viagens que deu ganhou 12\$000 reis”³⁶.

Com os preços mais elevados de seus serviços com tropas tem-se o cabo Francisco Pinto do Rego com 64 anos e morador da 2ª Companhia, casado com Maria Dias Cardoso de 50 anos, com dois filhos e uma agregada de apenas 8 anos, sua ocupação: “Roceiro de

³³ MARTINS, op. cit., p.100.

³⁴ SAINT-HILAIRE, Augusto de. *Viagem à provincia de São Paulo*. Trad.: Rubens Borba de Moraes, v. 2, Livraria Martins, São Paulo, 1940.

³⁵ Maços de População, 2ª Cia, fogo 55, 1798.

³⁶ Maços de População, 1ª Cia, fogo 178, 1798.

*mantimentos para sua casa e tem tropa, que conduz açúcares para a vila de Santos. Rende os alugueis de um ano para outro 40\$000 reis*³⁷.

É o caso também de Bento Ortis do Amaral, residente no bairro dos Dois Córregos, na 2ª Companhia, aos 41 anos, casado, com 4 filhas, tinha por ocupação: *“Roceiro de mantimentos, planta para sua casa, e tem tropa que conduz açúcar para a vila de Santos, rendem os alugueis um ano por outro 50\$000 reis*”³⁸.

Tem-se ainda, José Domingues da Rocha, da cavalaria, com 45 anos e residente na 2ª Companhia, casado com Izabel Maria Cardoza de 40 anos, com 5 filhos, sendo um deles soldado da infantaria aos 20 anos, possuía 3 escravos e um agregado, era: *“Roceiro de mantimentos, que plantava para sua casa. Tem tropa que conduz açúcar para a vila de Santos, rendem os alugueis um ano por outro 50\$000”*³⁹.

Para os outros cinco casos arrolados, a descrição da produção de mantimentos é mais completa, podendo perceber o que se produzia no fogo e o que era vendido. Tem-se uma nítida predominância de casos com muita exportação de toucinho para a vila de Itu.

Em Campinas, como em outras regiões próximas, a criação de *porcada* vinha confirmar a importância desse animal doméstico no hábito alimentar da população. Por ser de fácil criação, pequeno, não ocupar muito espaço e poder ficar solto pelos quintais, o porco ocupava papel privilegiado na cozinha dos habitantes da vila, afinal oferecia uma boa carne e dava o tempero necessário para uma comida saborosa.

Elucida Martins,

*“Depois de abatidos, o toucinho era curado com sal e enviado à vila. As costelas e as partes magras eram salgadas para uso caseiro. A banha de porco era a matéria graxa de uso geral nas frituras e no preparo dos alimentos, já que os óleos vegetais eram coisa rara.(...) A criação de suínos era uma atividade muito difundida, simultânea a agricultura de alimentos e que tinha em princípio a finalidade de abastecer o fogo com carne e banha, mas que podia ter também seu lado comercial (criar para vender) ou constituir uma pequena reserva de valor em caso de necessidade do agricultor, de liquidez indiscutível”*⁴⁰.

³⁷ Maços de População, 2ª Cia, fogo 4, 1798.

³⁸ Maços de População, 2ª Cia, fogo 21, 1798.

³⁹ Maços de População, 2ª Cia, fogo 59, 1798.

⁴⁰ MARTINS, op. cit., p. 119.

Por outro lado, o milho como cereal e o feijão, uma leguminosa eram os dois gêneros mais produzidos em Campinas, tanto pelos pequenos agricultores como pelos senhores de engenho. Justifica-se a importância desses dois produtos, primeiro por ser muito utilizado na alimentação da população, tanto dos livres como dos cativos, além do milho ser muito usado na criação de suínos, como bem mostra a documentação. O milho então, estava tanto na dieta humana como animal, pois ele servia também para reforçar a alimentação dos muares das várias tropas que passavam por Campinas. O milho constituía importante produto comercial, daí sua grande produção⁴¹.

O cabo Antonio G. Teixeira de 64 anos, morador da 1ª Companhia, casado com Ana Maria de 38 anos, com 7 filhos, contando com a mão de obra de 5 escravas pardas e com 3 agregados era: *“Roceiro de mantimentos para sua casa, que colheu 300 alqueires de milho, e juntamente cria porcada, e exportou para a vila de Itu, 150 alqueire de milho e vendeu a 160 reis e exportou também 30 arrobas de toucinhos, que vendeu a 800 reis”*⁴².

Ainda, o roceiro José Correa da Silva e que possuía também uma tropa, pertencente a cavalaria, com 32 anos, morador da 2ª Companhia, casado com Ana Buena de 21 anos com 7 filhos de idade entre 3 e 9 anos, possuía 5 escravos. Tinha como ocupação: *“Roceiro de mantimentos e exporta para Itu em um ano para outro, fora o que consome em sua casa. 4 alqueire de farinha de milho a 480 reis, 14 alqueires de feijão a 400 reis, 40 arrobas de toucinhos a 800 reis. E tem tropa que conduz açúcar para a vila de Santos, rendem os alugueis de um ano para outro 50\$000 reis”*⁴³.

Também, Bernardino P. Nunes, infantaria, 27 anos, casado com Maria Francisca de Oliveira, 25 anos, com 3 filhas, tem como ocupação: *“Roceiro de mantimentos, planta só para sua casa e exporta para a cidade um ano por outro 20 arrobas de toucinho a 800 reis. Tem seus animais, que conduzem açúcar par a vila de Santos, rendem os alugueis um ano por outro 15\$000 reis”*⁴⁴.

Segundo Martins⁴⁵: *“A agricultura voltada ao abastecimento estava difusa na sociedade. Não estava restrita aos sítios dos pequenos agricultores, partidistas e dos*

⁴¹ MARTINS, op. cit., p. 126-7.

⁴² Maços de População, 1ª Cia, fogo 73, 1798.

⁴³ Maços de População, 2ª Cia, fogo 68, 1798.

⁴⁴ Maços de População, 2ª Cia, fogo 42, 1798.

⁴⁵ MARTINS, op. cit., p. 129.

senhores de engenho. Pessoas com diferentes ofícios procuravam ter também suas roças, garantindo assim, no mínimo, uma despesa mais generosa”.

Em 1813, Joaquim José da Costa, natural de Jundiaí, com 34 anos, casado e branco, com 3 filhos e 2 agregados, morador da 3ª Cia, era: *“Agricultor. Colheu 100 alqueire de milho, dois de feijão. Trabalha no caminho de camarada de tropa. Falta nesta casa Ana Alves mulher morreu”*⁴⁶.

Em 1799, Ignácio Cabral de Camargo, da infantaria, com 39 anos, casado com Rita Maria Leite de 35 anos com 2 filhos e 2 agregadas, sendo uma delas parente seu, Eleonor de Camargo, viúva e com 8 filhos, era: *“Roceiro de mantimentos. Colheu 300 alqueires de milho, 10 de feijão, 10 arrobas de algodão. Cria porcos. Exporta para a vila de Itu 40 arrobas de toucinho a 960 reis. Tem tropa que conduz açúcar para Santos. Rendeu os alugueis 30\$000”*⁴⁷.

Ainda, Octávio José Neves, cavalaria, 38 anos, casado e com 4 filhos, residente na 2ª Cia, com 1 agregado, Felipe, pardo, tonto de 40 anos, era: *“Roceiro de mantimentos. Colheu 25 alqueires de milho, 5 de feijão. Tem tropa que conduz açúcar para Santos. Rendem os alugueis 40 mil reis”*⁴⁸.

Em 1800, Ignácio José da Cunha, natural de Nazaré, 50 anos, branco, casado com Ana Lopes, parda de 30 anos, natural da Vila, com 4 filhos, era: *“Agricultor. Colheu 60 alqueires de milho. Tem seus animais que conduz açúcar que rende os alugueis 30 mil reis. Falta nesta lista sua filha Francisca que morreu de 1 ano”*⁴⁹.

A observação desta categoria de ocupação mostra uma mudança através do tempo. O crescimento das exportações da vila, seja ela na própria região, no porto carioca e santista ou para o mercado internacional, teria aberto a possibilidade para que cada vez mais habitantes da Vila de São Carlos se dedicassem ao transporte de mercadorias. Com isso, no século XIX aumenta-se o número de habitantes que passaram a trabalhar em profissões ligadas ao transporte de abastecimento como os tropeiros propriamente ditos, os camaradas de tropa, arreadores, seleiros e negociantes de animais.

⁴⁶ Maços de População, 3ª Cia, fogo s/n, 1813.

⁴⁷ Maços de População, 2ª Cia, fogo 58 e 67, 1799.

⁴⁸ Maços de População, 2ª Cia, fogo 20, 1799.

⁴⁹ Maços de População, 2ª Cia, fogo 355, 1800.

3 – Categoria tropeiro/tropeiro

Ainda, analisando a Tabela 1, observa-se que para a categoria tropeiro/tropeiro, ou seja, o chefe de fogo tendo como ocupação a atividade com a tropa e sem outro ofício aparente, é também constante para todo o período abarcado nessa pesquisa, sendo marcante a sua presença para todo o século XIX.

O não aparecimento de outros ofícios que não fosse a tropa, não significa que tal tropeiro estava ligado unicamente à essa profissão. Obviamente que, para essa categoria analisada, o que interessa é o tropeiro propriamente dito e deste modo, ela aparece nos maços de população.

Entretanto, haviam casos em que, com o tempo, alguns produtores rurais tornavam-se tropeiros. Isto não significa necessariamente que esses habitantes da Vila de São Carlos tivessem abandonado por completo a produção agrícola. Mesmo porque, o plantio e a colheita de alimentos, assim como a criação de animais para consumo, tornavam-se ocupações que, caso não fossem suficientes para a comercialização, seriam de importante ajuda para o sustento da família e, mais especificamente, para o tropeiro, ajudaria na manutenção da tropa, por vezes, reduzindo os custos com a alimentação.

Segundo Martins⁵⁰: *“Era comum os tropeiros possuírem sítios onde cultivavam cereais, especialmente o milho, muito importante para alimentar seus animais. Dessa maneira, não precisavam comprá-lo, ou pelo menos não tanto, o que permitia obter maiores lucros em seus negócios.”*

Esta afirmativa é constatada analisando os inventários e processos cíveis que falam da presença de roças em sítios de tropeiros e a importância da alimentação fornecida pelo fogo para baratear os custos da tropa.

No inventário de Raimundo de Brito Leme⁵¹ em 1822 encontra-se a descrição de vinte e cinco bestas arreadas no valor total de 550\$000, além de dois escravos, um de nome Valentim avaliado em 270\$000 e uma escrava de nome Gertrudes avaliada em 89\$600.

Constam também dois cavalos no total de 30\$000, além de selas, ferragens de arrear tropa e outros objetos avaliados em 10\$640, bem como uma “crioulinha” nascida depois do

⁵⁰ MARTINS, op. cit., p. 129.

inventário, talvez filha do casal de escravos acima descrito cujo valor individual é de 30\$000, tendo sido avaliados ainda uma vaca em 6\$400, uma besta por 20\$000 e 112 sacos novos, provavelmente utilizados nos transporte de mercadorias, que somavam 26\$880. E por último constam do inventário, espada e faca com aparelho de prata no valor total de 30\$000.

Acresce-se a este montante vários créditos que deveriam ser pagos ao inventariado cujo total soma 354\$365, compondo o espólio, somando-se os valores 1:417\$885 (um conto, quatrocentos e dezessete mil e oitocentos e oitenta reis).

A inventariante, esposa de Raimundo, Margarida da Conceição apresentou ainda uma “conta corrente” contendo o rendimento de duas conduções da tropa, bem como as despesas e as bestas que morreram nas viagens. A primeira viagem conduzindo açúcar (não mencionando o destino do produto) foi realizada com 26 bestas cada uma carregada com 6 arrobas de açúcar, sendo o valor da arroba 280 reis, perfazendo a soma de 43\$680.

A segunda viagem, com destino também não mencionado, conduzindo açúcar, foi realizada por 16 bestas cada uma carregando 6 arrobas, sendo cada arroba no valor de 240 reis que compõem o total de 23\$040. A soma dos valores obtidos nas duas viagens representa 66\$720, dando uma idéia, ainda que não muito precisa, dos lucros oriundos do transporte de açúcar⁵². Em seguida, a inventariante descreve as despesas contraídas durante as duas viagens referente ao pagamento de um arreador (12\$000), um camarada (2\$240) e mantimentos e pastos no valor de 9\$000, somando-se as despesas 23\$240, que abatendo-se do valor obtido nas duas viagens, fica a quantia de 43\$480.

Este trecho do documento é bastante interessante, pois remete aos valores de viagens que eram feitas por tropas no transporte de açúcar e, ainda que nas páginas seguintes o curador do órfão conteste os valores apresentados por achá-los equivocados, argumentando que os mantimentos deveriam ser excluídos do montante da despesa, pois os mesmos saíram da própria casa do tropeiro inventariado, trata-se este de um raro exemplo onde aparecem valores pagos as pessoas que trabalhavam na atividade tropeirista. O

⁵¹ TJC, 1º Ofício, cx.26, proc. 716, 1822.

⁵² Segundo PETRONE, op. cit., p.221; “Sobre o preço do transporte do açúcar até Santos, há poucos dados, os quais não permitem um estudo mais profundo. Na época em que Saint Hilaire (1819) percorreu o planalto, o frete de Campinas até Santos era de 340 a 400 réis e de Porto Feliz de 480 réis. Em 1836, a tabela dos preços do transporte de açúcar, café, toucinho, fumo, feijão, milho e sola, até Santos, era a seguinte: 400 réis de São Paulo, 720 réis de Itu, 800 réis de Campinas e de Porto Feliz, 960 réis de Piracicaba”.

arreador, que tinha a função de aparelhar e preparar os animais com as cargas a serem conduzidas recebeu, segundo este inventário, a quantia de 12\$000 e o camarada, que era quem “tocava” a tropa sob as ordens do arreador recebeu a quantia de 2\$240.

Um dos casos encontrados dessa situação descrita é o fogo de Bento Ortis do Amaral. No ano de 1798, Bento Ortis aparece no recenseamento como roceiro de mantimentos e dono de tropa que conduz açúcar para Santos. Mais tarde, em 1812, agora com 59 anos, ainda casado com Tereza Francisca, uma jundiense de 40 anos e com 4 filhas, acrescia 2 agregados e aparece apenas como: “*Vive com sua tropa em aluguéis. Rende mais ou menos 50\$000 reis*”⁵³.

Assim, vislumbra-se a possibilidade que Bento Ortis do Amaral⁵⁴ deixaria de se declarar como agricultor e passaria a apresentar-se a partir do trabalho que mais rendimento e talvez, mais prestígio lhe estivesse proporcionado. Uma vez que, com o crescimento da vila e com o comércio de seus produtos em expansão, abriria espaço para que os agricultores não se limitassem ao trabalho rural, mas também que investissem em outras profissões para aumentar sua renda e, para a época, uma das atividades mais bem cotadas poderiam ser aquelas ligadas aos transportes em tropas.

Ainda, esta profissão ligada a circulação de mercadorias e de tropas de condução, pode ter sido fundamental para que esse ex-agricultor tivesse recebido 2 agregados, talvez para auxiliá-lo no serviço da tropa ou em casa.

Importante não apenas pelo fato de comercializar produtos, seu prestígio se daria por prestar ainda outros serviços. Era esse tropeiro muitas vezes o mensageiro, o homem que tinha ido a Corte ou pelo menos, em lugares nos quais se tinha notícia dos acontecimentos na Corte e por ele também se faziam encomendas. Transitava entre os vendedores e compradores, no interior e no mercado consumidor. Para manter e alargar seu prestígio, tinha que ter seus negócios e suas relações comerciais em crédito, sendo importante o convívio social e o intercâmbio em círculos sociais, uma vez que tinha uma vida de intensa atividade e movimento incessante.

⁵³ Maços de População, 2ª Cia, fogo 21, 1798 e Maços de População, 3ª Cia, fogo 4, 1812.

⁵⁴ TJC, 1º Ofício, caixa 33, inventário 886, 1825.

Segundo Calogeras⁵⁵ “(...) Na tropa o ponto de honra e a superioridade se encontravam na uniformidade do pelo dos animais, na igualdade de porte e de resistência das unidades componentes, nos ornatos dos arreios e especialmente dos da madrinha.”

A descrição dos animais muares que compunham a tropa era bem destacada nos inventários de tropeiros, sendo inclusive feito a sua identificação pela cor do pelo do animal, além de uma indumentária característica da tropa e de aparelhos competentes para arreios de cangalhas, uma vez que, amansavam-se os animais ora pela sela ou pela cangalha.

No inventário de Ignácio Cabral de Camargo⁵⁶ os animais cavalares e as bestas muares pertencentes à ele eram descritas da seguinte maneira:

“Por um cavalo castanho escuro (...); por um dito de pelo castanho (...); por um dito pequeno de pelo russo (...); por quatro bestas, todas de pelos cor de rato, todas arreadas com arreios velhos (...); por um macho malacara também arreado com arreios velhos (...); por um dito pelo cor de rato quatro olhos, também arreado como os mesmos arreios velhos (...); por uma mula de pelo baio do braço quebrado também arreada com os mesmos arreios velhos e outra mula também baia de pelo e manca, também arreada com os ditos arreios velhos.”

Há casos ainda mais interessantes onde o detalhe da descrição chegava a tal ponto que além da característica do pelo do animal, este vinha acompanhado por um nome. As bestas do inventariado José Domingues Rocha⁵⁷, eram avaliadas da seguinte maneira: *“Por um macho castanho de idade de 13 anos que foi visto e avaliado (...); por um dito peitudo, pelo de rato, de 7 anos (...); por um macho denominado Bobo, pelo de rato, de 12 anos (...); por um dito Lasão de 10 anos (...); por um dito Estrela, picaço de 8 anos (...); por um dito Colorado de 7 anos (...).”*

A descrição do animal era levado tão a sério que no inventário de Ignácio Cabral de Camargo⁵⁸, até as manchas do animal não poderiam escapar da vista do avaliador. Afinal, caso houvesse algum problema de identificação do animal, situação não muito difícil de acontecer, uma vez que o trânsito de mulas pelas estradas e suas estalagens em pousos,

⁵⁵ CALOGERAS, João Pandiá. Transportes arcaicos. *Res Nostra*. São Paulo, 1930, p. 280.

⁵⁶ TJC, 1º Ofício, caixa 17, inventário 481.

⁵⁷ TJC, 1º Ofício, caixa 18, inventário 518, 1813.

⁵⁸ TJC, 1º Ofício, caixa 23, inventário 614, 1821.

propiciava o encontro de muitas delas e o que poderia contar como argumento decisivo na solução do caso, seria o reconhecimento da besta através de uma detalhada descrição, sendo todos os pormenores lembrados. Assim descreve o documento: “(...) *um burro zaino do focinho branco; uma mula rufa, ambos do meio; uma besta baia do meio sem mais sinal algum; um macho rurilho do meio para baixo; (...).*”

A importância com que se deu a descrição bem feita de um animal, poderia muitas vezes, ser o suficiente para julgar algum tipo de situação onde duvidava-se da veracidade do dono do animal e decidiria quem realmente o dito muar pertenceria.

Nos autos de justificação entre partes de Francisco Antônio Mariano (justificante) e Gabriel Nunes (justificado)⁵⁹, diz o suplicante Francisco Antônio Mariano, residente no bairro Dois Meninos do termo da Cidade de São Paulo “*que houvera seis meses mais ou menos que lhe furtarão uma besta saina quatro olhos com o ferro da parte esquerda, cujo ferro a margem se vê; e cuja mula se acha com Gabriel Nunes.*”

Para provar ao juiz ordinário a acusação feita contra Gabriel Nunes, é levado à depor três testemunhas do justificante para que comprovassem o que havia dito sobre o fato da mula lhe pertencer.

Deste modo, é ouvida a primeira testemunha arrolada, Manuel Pereira da Silva, solteiro, natural da freguesia de Camanducaia, de idade de 18 anos aproximadamente e vivendo de “*andar junto em tropa*”. Quando lhe perguntaram sobre o conteúdo da petição do justificante disse: “(...) *Que sabe, que haverão seis meses mais ou menos que furtarão a besta saina quatro olhos do justificante, e que houveram 3 dias que ele testemunha, viu a besta em poder de Gabriel Nunes, para lá de Jundiá e que conheceu ser a própria do justificante que lhe furtarão, que conhece bem por ter trabalhado com ela em poder do justificante, e mais não disse*”.

A segunda testemunha a depor, o alferes Luis Manoel da Silva, solteiro, natural da cidade de São Paulo onde era morador e de passagem na Vila de São Carlos, com idade de 28 anos aproximadamente e vivendo de seus negócios, argumentou:

“(...) *Que vindo ele junto com o justificante da cidade [São Paulo] para esta vila [São Carlos], que no caminho em um capão ao pé da paragem chamada O Taboão, estava a dita besta zaina quatro olhos carregada e o justificante disse ao camarada que a trouxesse para ver quem a trazia até encontrar com o*

dono, e logo que saiu a besta no caminho, o filho do justificante a conheceu, e disse que era a mula quatro olhos, e que acompanhando a besta encontrarão com Gabriel Nunes que vinha em procura dela, e que chegando ao rancho onde estava ranchando o dito Gabriel Nunes, estando ainda a besta carregada disse o justificante que a besta tinha umas cicatrizes velhas sobre os rins, e no bruço, e no lugar das tabuletas da cangalha. Viu a testemunha as cicatrizes na besta nos mesmos lugares que o justificante disse e que a besta era mansa de andar, o que o justificado não negou e mais não disse (...)”.

Quanto a terceira testemunha, trata-se de André Alves de Toledo Piza, solteiro, natural da Vila de Taubaté e morador na cidade de São Paulo e “*de presente instante desta dita vila de São Carlos, que vive de ganhar jornal, feito camarada de idade (...) de 43 anos*”, argumenta:

“Que vindo ele testemunha com seu patrão da cidade para esta vila, que no caminho acharão uma besta saina quatro olhos carregada, que tinha ficado perdida, e que mandando o justificante tocar a besta até aparecer quem a procurasse, logo um filho do justificante conheceu ser a besta que tinham furtado, e que daí a pouco espaço de caminho, vinhão em procura da dita besta, e que disse o justificante que a besta tinha umas cicatrizes no bruço e sobre os rins, e no lugar da tabuleta da cangalha, e que mandando tirar a cangalha, se acharão as cicatrizes nos lugares que o justificante disse, o que ele testemunha viu, e mais não disse (...)”.

A sentença do juiz, depois do deduzido na petição do justificante e visto os depoimentos das testemunhas, julgou no processo que a mula quatro olhos em poder de Gabriel Nunes, de fato pertencia ao justificante Francisco Antônio Mariano, mandando que lhe devolvesse o animal.

Por este auto de justificação compreende-se bem mais que o roubo de uma besta zaina. O processo mostra principalmente, através da identificação de cada testemunha arrolada, que o justificante, Francisco Antônio Mariano possui contatos com pessoas que não eram moradores da vila de São Carlos, mas que transitavam por lá, ora para negócios, ora como passagem para outras regiões, assim como o justificante, que como informa o documento, é residente na cidade de São Paulo. Mostrando assim, a itinerância desses homens que são naturais de uma determinada freguesia, vila ou cidade, que estão de

⁵⁹ TJC, 1º Ofício, caixa 7, proc. 180, 1809.

passagem por Campinas e ainda, que são moradores de outras localidades, mas que nem por isso deixam de se comunicar, de se encontrarem e de fazerem negócios.

Outro aspecto bastante importante, é a informação dada pelo auto de justificação sobre a profissão/ocupação de cada uma das três testemunhas. Os depoimentos mostram que Francisco Antônio Mariano, não contou apenas com o testemunho de seu empregado ou contratado na ocasião do acontecido, uma vez que André Alves de Toledo Piza ganhava jornais como camarada, podendo não ser necessariamente um empregado fixo do justificante, sendo contratado apenas em situações em que era necessário dispor de mais homens para o serviço com a condução de tropa.

Quanto as duas primeiras testemunhas ouvidas, tem-se que Manuel Pereira da Silva, apesar de participar da atividade ligada a tropa, pouco se sabe da sua função, uma vez que ocupa-se de andar junto em tropa, não sendo claro a determinação do que ele realmente fazia. De qualquer forma, pode depor à favor do justificante, talvez conhecendo-o no próprio caminho. A respeito do alferes Luis Manoel da Silva, apesar de sua ocupação não ser também muito clara, pois o documento informa que ele vive de seus negócios, talvez trata-se de algum tipo de comerciante ou vendedor ligado a circulação de mercadorias, afinal estava de passagem na vila de São Carlos e depondo à favor do justificante pode-se supor que Francisco Antônio Mariano, ao lidar com tropas de condução e portanto itinerar em várias localidades próximas a região da cidade de São Paulo, poderia ter contato pessoal e negócios variados com muita gente, conhecendo então, o alferes Luis Manoel ligado a outra atividade.

Através do documento, tem-se a impressão que Francisco Antônio Mariano não contava apenas com aquela besta furtada, sendo sobremaneira valorizada principalmente por carregar mercadorias, não sendo informada quais. Mas que possuía outra ou outras tropas de condução, uma vez que encontrou o seu filho no caminho, certamente ligado ao ramo de tropa, uma vez que reconheceu a dita besta zaina pertencente ao pai, o que leva a supor que o justificante trabalhava também com a família. Quanto ao justificado, Gabriel Nunes, pouco ou nada se sabe, pois o documento cala-se a seu respeito, uma vez que no processo arrolado ele não é ouvido.

Deste modo, foram encontrados nos inventários e processos cíveis dos tropeiros de Campinas, uma importante fonte documental para discussão de um panorama histórico que

vinha delineando-se na região. Pode-se acompanhar vários fogos encontrados nos censos para Campinas, de que maneira se modificaram ou estagnaram através dos inventários, confirmar as atividades realizadas e a descrição detalhada do trabalho da tropa, o número de animais, bem como o contingente humano, que tipo de mercadoria transportavam e os gastos utilizados para esse tipo de transporte. Assim tem-se que, no começo do século XIX, quando a atividade tropeirista já difundida e assumindo importante função na dinâmica mercantil dentro da Vila de São Carlos e fora dela, para o ano de 1813, mais especificamente nos Maços de População, Antonio Rodrigues de Oliveira⁶⁰, natural de Jundiá, miliciano, 24 anos, casado e branco estabelecido na 1ª Cia. Com sua mulher Ana Maria de Lima e um filho de nome Miguel de 6 anos. Segundo o documento, Antonio Rodrigues de Oliveira *“vive de conduzir açúcar para Santos”*. Não há referências a escravos nem agregados.

Em 1822, nove anos passados, procedeu-se o inventário de Antonio Rodrigues de Oliveira⁶¹, por sua mulher, cujo herdeiro nomeado foi o filho do casal, *“Miguel de idade de dezessete para dezoito anos, pouco mais ou menos”*.

Neste inventário entre os bens do inventariado encontram-se três escravos, dois homens e uma mulher avaliados respectivamente em 179\$200, 160\$000 e 160\$000, perfazendo um total de 499\$200.

Chamou a atenção também uma pequena quantidade de gado vacum e cavalos, porém mais interessante ainda, é a descrição dos animais da tropa compostos por *“vinte e uma bestas todas arreadas com arreios competentes de conduzir açúcar”*, somando-se todas, com os equipamentos da tropa a 420\$000, além de um cavalo que fazia as vezes de Madrinha da Tropa.

Segundo Goulart a madrinha da tropa podia ser uma besta, um cavalo ou égua já velha. Tinha a função de ir à frente da tropa (cabeça da tropa), abrindo o caminho e orientando os outros animais. Era ornamentada com fitas e chocalho no pescoço, diferindo os enfeites de acordo com os gostos do dono da tropa. Ainda segundo Goulart *“sua finalidade principal consistia em fazer com que os cargueiros a seguissem nas caminhadas e em mantê-los ao seu derredor nas paradas momentâneas e nos pousos”*⁶².

⁶⁰ Maços de População, 1ª Cia, fogo 24, 1813.

⁶¹ TJC, 1º Ofício, cx.26, inventário 715, 1822.

⁶² GOULART, José Alipio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*, Rio de Janeiro, Conquista, 1961, p. 91.

O inventário possuía ainda vários outros bens descritos minuciosamente, como cobres, estanhos, garrafas, armas de fogo, ferramentas utilizadas na roça e também na tropa, sendo que o mesmo inventariado também era proprietário de terras cuja extensão compreendia “*um quarto de comprimento e seiscentas braças de largo*”, com casas de moradas pequenas, avaliadas em 100\$000.

Contrasta a primeira vista, o valor da terra com o valor individual da propriedade de escravos, o que sugere que Antonio Rodrigues de Oliveira realizava um comércio bastante significativo, tendo em vista o conjunto de bens constantes no inventário, cujo espólio soma 1:703\$300 (um conto, setecentos e três mil e trezentos reis), sendo que possui um número expressivo de bestas, quando comparados ao espólio de outros inventários de tropeiros.

Quanto aos escravos, suponho tratar-se de uma família, pois embora não conste a idade de cada um, um deles de nome Manoel é descrito como ainda pequeno. Possivelmente, o escravo adulto trabalharia com Antonio Rodrigues de Oliveira na tropa, mas o documento silencia a esse respeito, ficando a questão sem solução.

Destaca-se deste inventário o fato do inventariado trabalhar no comércio de açúcar, sendo que também os Maços de População endossam essa atividade, mencionando inclusive o transporte do produto para Santos, onde certamente, deveria ser exportado.

Outros tropeiros aparecem nos documentos como proprietários muito bem estabelecidos, possuindo terras, casas, escravos, venda, gado, muares para tropas, engenho de açúcar e outros bens menores. Um exemplo desse tipo de tropeiro é o sargento João Leite de Moraes que aparece nos Maços de População em 1813⁶³, como natural de Nazaré, com 31 anos, branco, casado com Juliana Barbosa da Cunha, esta natural de Minas Gerais, com 28 anos e branca. Neste ano, o casal possui uma filha, Luiza de 2 anos, além de dois escravos: Jerônimo de 28 anos e Bárbara de 16 anos. Segundo este documento, João Leite de Moraes é agricultor de milho e feijão e tem sua tropa que lhe rende por ano 50 mil reis.

Falecendo a esposa deste em 1815, procedeu-se o inventário dos bens deixados por ela, sendo o inventariante o próprio João Leite de Moraes⁶⁴. Neste inventário aparece mais um filho do casal, Antonio de 2 anos de idade. Declarou-se o escravo Jerônimo pela quantia

⁶³ Maços de População, fogo 4, 5^a Cia, 1813.

⁶⁴ TJC, 1^o Ofício, cx.13, inventário 389, 1815.

de 150\$000 e a escrava Bárbara aparece com o nome de Maria, com a mesma idade de 16 anos “pouco mais ou menos”, avaliada em 115\$200.

Os animais de tropa são descritos em 5 lotes de 8 burros cada, sendo avaliados o primeiro lote em 128\$000, o segundo em 120\$000, o terceiro em 128\$000, o quarto em 128\$000 e o quinto em 112\$000, todos eles equipados e utilizados para o transporte de açúcar. Ou seja, ao todo 40 burros cujo valor total, incluindo equipamentos soma 616\$000, além de vários outros apetrechos utilizados na tropa que somam 13\$360.

A inventariada possuía ainda cabeças de gado cujo valor total representava 31\$000. Constam também bens de raiz, referentes a dois sítios. Um com “engenho de bois”, olaria para fabricar telhas, casa dos arreios da tropa e ainda uma “*quarta casa mais ao pé da estrada que segue para a Vila de Itu desta Vila de São Carlos com duas portas e uma janela para a venda (...) com uma casa mais que serve de paiol somente pau apicada, com um monjolo*”, que foi avaliado em 400\$000. O outro sítio “*com casas velhas paredes de mão cobertas de palha*”, também com paiol localizava-se no caminho do Campo Grande, que foi avaliada em 300\$000.

Por fim, possuía ainda a inventariada Juliana Barbosa da Cunha “*umas casas*” na vila, localizadas na rua do Comércio, uma das principais vias do núcleo inicial da cidade de Campinas, avaliadas em 76\$800. Segundo Goulart, seu primeiro nome era “*rua do meio*”, passando a chamar-se oficialmente em “*rua do Comércio*” em 1848 e, atualmente, é conhecida como rua Dr. Quirino.⁶⁵

O marido de Juliana e seu inventariante, João Leite de Moraes, faleceu no ano de 1818 e então procedeu-se o inventário de seus bens⁶⁶, cuja inventariante foi sua segunda mulher Baldina da Cunha, onde constam utensílios de fabricar açúcar avaliados em 29\$040, assim como o escravo Jerônimo constante no inventário de Juliana Barbosa, desta feita avaliado em 200\$000 e mais outros escravos. Francisco, avaliado em 190\$000, Joaquim avaliado em 190\$000, Luis avaliado em 180\$000 e Eva avaliada em 64\$000, somando-se em escravos a quantia de 824\$000.

Não aparecem os 40 burros constantes no inventário de Juliana Barbosa, por terem esses entrado na partilha com os herdeiros. Porém, João Leite de Moraes possuía ainda “27

⁶⁵ GOULART, Edmo. *Campinas, ruas da época imperial*, Campinas, Maranata, 1983, p.19.

⁶⁶ TJC, 1^o Ofício, Caixa 17, inventário 472, 1818.

mulas mansas com seus arreios competentes para conduzir açúcar”, avaliadas todas pela quantia de 486\$000.

Os bens de raiz do inventariado permanecem aqueles mesmos presentes no inventário de Juliana Barbosa de Cunha.

Pela análise dos três documentos onde aparece o tropeiro João Leite de Moraes, evidencia-se que o mesmo e sua primeira mulher Juliana, eram donos de propriedades extensas na região, possuindo ainda casas na vila, além de escravos, constantes nos dois inventários acima descritos. Destaca-se também a menção no inventário de Juliana Barbosa de uma casa na estrada de Itu que era utilizada como venda, sugerindo assim, um interessante elemento mercantil ao lado da atividade tropeirista ligada ao transporte de açúcar.

Esses exemplos analisados anteriormente revelam tratar-se de uma classe proprietária de bens consideráveis, cuja base de acumulação fundamenta-se em dois pólos complementares da economia da região de Campinas: de um lado, a produção, transporte e comercialização de açúcar, sendo que, muitos, donos de engenho ou não possuíam sua tropa de condução e por outro lado, muitos inventários e também nos censos populacionais mostram que havia a produção de outros gêneros alimentícios que em parte eram consumidos no próprio domicílio e às vezes entravam também no comércio ao lado do açúcar.

Localizou-se apenas um caso de tropeiro nos inventários cujas posses eram inferiores aos outros casos. Trata-se do tropeiro José Francisco Bueno⁶⁷, sargento, natural de Mogi-Mirim, casado com Margarida Angélica em 1807 cuja ocupação diz : *“tem sua tropa de conduzir açúcar”*. Não possui escravos, nem agregados e nem filhos.

Em 1827, quando de seu inventário⁶⁸, pela mesma Margarida Angélica, constam os seguintes bens: *“um escravo de nação, de nome Luis, um terreno na rua do Comércio que tem seis braças de testada e doze de fundo, mais ou menos, um cavalo, uma sela e freio, tudo velho, e como não se fez inventário desses limitados bens (...) tendo ficado quatro órfãos menores de nomes, Francisco, Ignácio, Ana e Jezuíno”*.

⁶⁷ Maços de População, fogo n.4, 2ª Cia, 1807.

⁶⁸ TJC, 1º Ofício, cx. 39, inventário 1061, 1827.

Deste modo, o espólio deixado por José Francisco Bueno corresponde a quantia total de 162\$240, bem inferior a todos os outros tropeiros encontrados, mas mesmo assim, possuindo um escravo e terras, ainda que de pouco valor. No inventário não consta nenhuma menção a animais ou equipamentos para tropa, ficando infelizmente, sem esclarecimento o que teria acontecido a este tropeiro ligado ao transporte de açúcar em 1807 e que em 1827 deixara tão poucos bens.

Neste sentido, a análise dessas fontes documentais (Maços de População, processos cíveis, inventários e testamentos) mostra claramente a atividade tropeirista ligada ao comércio de açúcar, gerando conjuntamente, uma maior dinamização mercantil na província e na região de Campinas no caso específico de meu estudo.

Dos muitos percursos que esses tropeiros tinham que trilhar, sempre com várias dificuldades, o caminho de Santos foi um dos mais importantes deles, principalmente para a população de serra acima. Na verdade, a primeira abertura da estrada de São Paulo a Santos foi feita pelos índios e era tão estreita que servia de passagem para um homem e mesmo assim, era feito com muita dificuldade. Ao final do século XVII, os capinadores anuais do caminho do mar, abriram a mata com muita dificuldade devido as chuvas constantes na região, mas possibilitou, sem dúvida, um alargamento no caminho.

Na época dos governadores de São Paulo, já no século XVIII, a preocupação em cuidar da estrada de Santos, para manter e consertar o caminho era visível. Adaptaram então, a perigosa estrada de escravos-cargueiros em estrada com calçamento de pedras em alguns trechos, para as cavalgadas, mesmo assim estreita, pois destinava-se ao transito de muares, acostumados a marchar em fila. De maneira geral, as estradas antigas eram como ruas, que se estreitavam ainda mais, nos piores trechos, à beira de precipícios. A construção de muros de pedras nessas localidades para não se escorregar, era fundamental. Mesmo assim, a tragédia da viagem por vezes obrigava o tropeiro a parar a meio caminho, para acudir a besta e a carga.

Em 20 de maio de 1790, escrevia Bernardo José de Lorena, governador de São Paulo à Martinho de Melo e Castro, então secretário de Estado que: *“(...) andam concluindo o caminho da serra de Cubatão, obra da maior importância para o comércio, e para aumento da Real Fazenda pela maior frequência de passageiros a bem do contrato do Cubatão de Santos.”* Em Fevereiro de 1792, comenta Lorena: *“Está finalmente concluído o*

*caminho desde esta cidade até o Cubatão da vila de Santos, de sorte que até de noite se segue viagem por ele. A serra é toda calçada, e com largura para poderem passar tropas de bestas encontradas sem pararem (...)*⁶⁹.

Segundo Almeida⁷⁰: “Desde 1777, quando, após um período de desânimo, desceu a primeira tropa carregada com açúcar para o Cubatão, aquele caminho passou a ser a artéria vital de São Paulo.”

Relata Saint- Hilaire com relação aos meios de transportes utilizados para o escoamento das safras de açúcar até o porto de Santos que, alguns proprietários possuíam tropas especialmente para este fim, havendo também arrieiros que contratavam o transporte, perfazendo o caminho Campinas-Santos em 12 dias, e onde cada muar carregado com 8 arrobas, divididas em 2 sacos, acondicionados em cestos de bambu, denominados “jacás”, eram idênticos aos usados em Minas Gerais para transportar queijos ao Rio de Janeiro⁷¹.

Constata-se pela documentação pesquisada que, apesar de Campinas lidar com um diversificado grau de mercantilização de produtos e mercadorias, o grande trânsito de bestas muares dedicavam-se principalmente ao comércio de açúcar destinados/conduzidos essencialmente para o Porto de Santos, lugar mais próximo de acesso a marinha e estratégico para as mercadorias que vinham do interior da capitania, como é o caso da vila de São Carlos. Entretanto, apesar do caminho de Santos ser o destino de inúmeras tropas, não se pode esquecer dos grandes problemas que enfrentava a exportação do açúcar pela má qualidade do produto fornecido pelos donos de engenho, tanto os destinados para os comerciantes de Santos como para o Rio de Janeiro. As queixas eram muitas sobre a qualidade do açúcar exportado que vinha de “serra acima”, com exceção das vilas de São Sebastião e Ubatuba, que até mesmo pela facilidade de localização, nunca deixaram de ser acreditados.

Segundo Petrone⁷²: “Na realidade, o açúcar paulista exportado para Santos nunca gozou de bom conceito e, apesar disto, pôde conquistar mercados e ser responsável pela extensão, de maneira extraordinária, dos canaviais.”

⁶⁹ D.I., vol. 45, p.49 e seguintes.

⁷⁰ ALMEIDA, Aluísio de. *Vida e Morte do Tropeiro*. Livraria Martins-EDUSP, 1981, p.34.

⁷¹ SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem à Província de São Paulo*, trad. de Rubens Borba de Moraes, vol II, livraria Martins, São Paulo, 1940, p.149-151.

⁷² PETRONE, op. cit., 1968, p. 178.

As queixas sobre a qualidade ruim do açúcar paulista sempre esteve presente nas discussões dos governadores da Capitania. Assim foram propostas inúmeras soluções para o problema que não se concretizaram e nada resolveram. É o caso, por exemplo, em fins do século XVIII, do pedido da instalação de uma “*mesa de inspeção em Santos*”, aos moldes das que já existiam no Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco e Maranhão. Para inibir as queixas contra os encaixadores, Melo Castro e Mendonça, propõe uma mesa de inspeção um pouco modificada para Santos. Sugere que as marcas das caixas não devem ser dos senhores de engenho e sim dos encaixadores. No fim de seu governo ainda insiste em uma mesa de inspeção para prevenir as falsificações. Apesar da insistência desse governador e de Franca e Horta, nunca foi instalada uma mesa de inspeção em Santos.

Para Bernardo José de Lorena, a situação ruim em que se encontrava a política de exportação direta, entre o Porto de Santos e Portugal, devia-se a má qualidade do açúcar. Segundo ele: “*As falsificações e misturas de açucars finos, com redondos, e mascavos que se tem encontrado nas caixas em Lisboa tendo desgostado os negociantes daquela Praça, tem sido a causa de não virem ainda mais navios ao Porto de Santos*”⁷³.

As causas da má qualidade do açúcar são várias. Em primeiro lugar tem-se a falta de experiência dos senhores de engenho dessa área do quadrilátero de açúcar, não acostumados à uma tradição e inexperiência na produção do açúcar. A confecção do açúcar em serra acima sempre fora feita de maneira muito fácil, sem nenhum tipo de preocupação em se produzir qualidades melhores do produto. O açúcar ruim e pouco enxuto saía dos engenhos e era levado a Santos e assim permaneceu desde o tempo do Morgado de Mateus e após ele.

A falta de interesse em se obter um bom açúcar, estava ligado também ao fator econômico. A malícia e a má fé de alguns negociantes associados a algumas causas fiscais fazia com que o açúcar úmido e de má qualidade fosse recebido para pagamento de dívidas, empréstimos ou para saldar certos impostos, cujo contrato de arrecadação esse negociante já havia arrematado.

Segundo Melo Castro e Mendonça ao referir-se aos negociantes de açúcar diz: “*de propósito não o purifica como deve, só para obter maior número de arrobas que há de dar aos seus credores*” (...). E mais tarde reforça, “*não é a falta de conhecimentos sobre a sua*

⁷³ D.I, vol.15, p.152. Relatório de 28 de Junho de 1797.

*preparação que tem levado a decadência em que hoje se acha um tão importante gênero, mas sim, a má fé dos senhores de engenho, que tendo vendido adiantados as suas safras, não purificam como devem, o açúcar por desta sorte obterem maior quantidade*⁷⁴.

Entretanto, a má qualidade de açúcar exportado para Santos não era de responsabilidade apenas dos produtores de açúcar. O produto, mesmo que as vezes se encontre em estado satisfatório, estraga durante o transporte até Santos. As estradas, sempre muito ruins, também colaboraram para a deterioração do produto.

Além do mais, existia os problemas decorrentes da falsificação e das fraudes do açúcar encaixotado. O acondicionamento do produto para exportação, mesmo que chegasse a Santos em estado bom, teria que submeter-se a uma série de processos para que o produto fosse embalado para exportação. Melo Castro e Mendonça descreve o problema:

*“ quem quer em caixa açúcar, compra a madeira de caixa ainda verde por mais barata, mete-lhe o açúcar dentro, praticando mil dolos, como o de misturar açúcar mascavo no meio da caixa, e por fim põem-lhe a marca que quer, de sorte que o açúcar por mal encaixado, por levar umidade, e por outras causas, mela na caixa, e para se comprar é preciso abrir a caixa e examinar não haja alguma falsificação, tendo-se mesmo achado pedras grandes para acudir ao peso*⁷⁵.

Mesmo nunca tendo existido uma mesa de inspeção no Porto de Santos, foi no governo de Franca e Horta que começaram-se a tomar as primeiras providências para uma maior fiscalização do açúcar produzido em serra acima. Em seu mandato, foi publicado um edital que regulamentou, de maneira mais clara, a marcação das caixas de açúcar que antes já vinha sendo praticada, tendo que os senhores de engenho e os encaixadores e negociantes de Santos obrigados a demarcar suas caixas de açúcar com fogo. As marcas deviam ser registradas na alfândega de Santos, tendo ainda que numerar as caixas, marcar a tara e o peso líquido. Depois do pagamento da contribuição literária, o arrematante dessa taxa devia colocar na mesma caixa a letra “s”, para mostrar o porto de origem. Só assim as caixas poderiam ser carregadas para o navio e serem liberadas, caso contrário, haveria multa.

⁷⁴ D.I, vol.29, p.120-21; D.I, vol.44, p.139-40.

⁷⁵ D.I, vol.29, p.121-22.

Outras medidas para inibir as falsificações das caixas de açúcar que iam desde corpos estranhos ao açúcar para aumentar seu peso, mistura com açúcar de qualidade inferior para ganharem também no peso e no preço, dizem respeito ao alvará do príncipe Regente em 1810 que mandava punir confiscando as caixas, prisão por 6 meses em cadeia pública e degredo por 5 anos para Angola nos casos de reincidência.

O açúcar, além de ser exportado em caixas, também era transportado em feixes, fardos e sacos. Foi por volta de 1816 que os exportadores de açúcar começaram a interessar-se pelo ensacamento do produto. Trata-se do uso de sacos de algodão para o transporte do açúcar em tropas cargueiras, do engenho até Santos. A exportação que era feita apenas em caixa, paulatinamente passou a contar com a exportação do açúcar em sacos, não sendo mais exceção à partir de 1818. Na realidade o uso de sacos de algodão para o transporte de açúcar ocorreu pelo fato da dificuldade cada vez mais crescente da falta de madeira em Santos para a confecção das caixas, uma vez que o seu desperdício no porto era muito grande. Assim, a maior parte dos sacos de algodão para o açúcar vinha de São Paulo e com o decorrer do tempo o que predominou foi o uso de sacos na exportação de açúcar.

Os encaixadores em geral eram também os que beneficiavam o açúcar. A necessidade de secar o açúcar era fundamental, uma vez que o produto transitava em costas de animais, percorriam grandes distâncias exposto ao tempo, as vezes por mais de um mês e quando finalmente chega a Santos ainda fica a sorte de situações adversas. Pois encontra no porto a época da chuvas e por mais que o negociante que recebe o produto tenha a boa vontade de esperar um dia de sol, muitas vezes é obrigado a buscar o açúcar da mesma forma em que se entrou no armazém. Por isso o trabalho dos beneficiadores era tão importante. O açúcar recebido dos engenhos muitas vezes eram beneficiados por esses encaixadores que trabalhavam para negociantes que compravam o açúcar nos engenhos e o exportavam. Mais tarde, esses mesmos encaixadores tornaram-se pessoas de prestígio. Alguns conseguiram enriquecer e passavam a comprar o açúcar dos engenhos, beneficiando-o, acondicionando-o e exportando-o.

Destarte, a má qualidade do açúcar não era de responsabilidade apenas de donos de engenho e encaixadores, também era atribuído as condições péssimas dos caminhos, atingindo e prejudicando principalmente o açúcar do interior da capitania de São Paulo, ou

seja, o açúcar exportado de serra acima, uma vez que precisava percorrer as péssimas estradas do planalto, vencer a descida da Serra do Mar e atravessar a baixada santista.

Os precários contatos com o litoral, fez com que a economia paulista, a economia do planalto, integrando-se a uma economia de exportação, sofresse o impacto das dificuldades do transporte, decorrentes por um lado da má conservação de todas as estradas e por outro, dos obstáculos inerentes à descida da serra do mar que era vencida com muita dificuldade.

Segundo Petrone,

“Tratando-se de produto particularmente sujeito à deteriorização, quando exposto ao mau tempo, é fácil compreender o grande prejuízo que o comércio do açúcar sofria com as péssimas condições das vias de comunicação. O estado das estradas contribuía para tornar o açúcar ainda pior do que ao sair do engenho. O sistema viário de São Paulo era verdadeiro obstáculo para o maior desenvolvimento da cultura canavieira em serra acima. Todos os governadores, a começar pelo Morgado de Mateus, perceberam o fato”⁷⁶.

Para adequar-se as necessidades do produto, impôs-se uma comunicação, onde foi necessário articular-se com o caminho do mar, única via de acesso ao litoral para os produtores do quadrilátero do açúcar. As vias existentes, segregada da marinha, sofreram radicais transformações, devido a necessidade do transporte do produto até Santos. A produção canavieira foi responsável pela abertura de novas estradas, pela melhoria das já existentes e pela criação de caminhos vicinais mais cômodos e melhores. O caminho do mar transformou-se assim, em uma estrada de tropas que assegurava o escoamento necessário da produção do planalto.

O trânsito de tropas pelo caminho do mar já era presente desde os tempos do Morgado de Mateus, mas o movimento mais frequente e regular de tropas deu-se a partir do governo de Francisco da Cunha Menezes (1782-1786). Ao passar o tempo, as tropas carregadas de açúcar do planalto não eram mais raridades.

Foi apenas no governo de Lorena que o caminho do mar que, apesar de muito utilizado estava péssimo, teve uma profunda transformação para que pudesse ter escoado uma grande produção de açúcar.

⁷⁶ PETRONE, op. cit., 1968, p. 187.

A construção da calçada de Lorena deve-se a implantação de sua política de exportação definida em 1782 que tinha como meta direcionar toda a exportação da Capitania para Santos, querendo com isso, proteger o comércio de Santos e a agricultura de serra acima e para tal intento era necessário facilitar o escoamento dos produtos, assim empreendeu-se o calçamento da descida da serra. É dele também a medida de construção de um pasto no porto de Cubatão para alimentar os animais.

Esclarece Petrone⁷⁷, *“Anteriormente, o açúcar já devia constituir o maior volume de mercadorias que iam a Santos, mas é a partir da calçada de Lorena que o caminho do mar se torna um caminho do açúcar”*.

No entanto, outro problema impunha-se no caminho do mar. O percurso do Cubatão até Santos era feito por canoas, constituindo, portanto, trajeto penoso, principalmente para o açúcar.

As reclamações sobre o trajeto entre Cubatão e Santos são inúmeras, tanto da parte de comerciantes de açúcar e tropeiros. As embarcações tinham que ser cobertas ou canoas com toldos, em um transporte com cobertas para resistir ao tempo, muitas vezes lembrando a época das monções. Caso não os fizessem, os prejuízos seriam ainda maiores.

A requisição da construção de um caminho por terra entre Cubatão e Santos foi tentada por Melo Castro e Mendonça. Em seu governo a renda para essa construção vieram do *“direito real de passagem”* existente desde 1778 e dos donativos dos comerciantes da capitania, especialmente os comerciantes de açúcar que tinham interesse em melhorar o transporte, que muito utilizava essa rota do caminho do mar e queriam seu progresso. Embora as tentativas para a construção de um caminho direto por terra entre Cubatão a Santos ser muito desejada, o que Melo Castro e Mendonça deixou, foi apenas o calçamento da Praça do Cubatão, sendo que seu sucessor não prosseguiu as obras para dar continuidade ao caminho por terra. Sua obra estava fadada ao fracasso. Assim, o açúcar continuou a ser transportado por água no caminho de Cubatão até Santos, acarretando grande prejuízo à sua qualidade.

Durante muito tempo a calçada de Lorena foi o único e grande empreendimento do caminho do mar ao movimento das tropas carregadas de açúcar. Somente na década de 1820, no governo de Lucas Antonio Monteiro de Barros que o caminho por terra do

⁷⁷ PETRONE, op. cit., 1968, p.193.

Cubatão à Santos tornar-se-á realidade através de aterrados e pontes. Este caminho foi entregue a uso em 1827 e a partir daí, finalmente as tropas de açúcar podiam chegar a Santos por terra, protegendo o açúcar das águas.

Entretanto, mesmo após a construção da Ponte de Cubatão, os problemas continuavam frequentes, pois agora tinha-se a ponte mas faltava recursos para o trabalho de conservação, tornando-se uma constante preocupação das autoridades e motivos de queixas para os inúmeros viajantes.

Quanto as estradas do interior, apesar de não sofrerem tanto os desgastes de conservação, tinham como problema a construção de ranchos.

O caminho da serra do mar, que partia dos centros canavieiros e ia em direção a estrada para Santos tinha-se transformado em estradas de tropas e requisitava a necessidade de abrigos para o açúcar transportado. O governo de Melo Castro e Mendonça será o iniciador da construção de ranchos ao longo dos caminhos, para abrigar os viajantes, tropeiros e mercadorias das intempéries. São os ranchos que mudaram a fisionomia das estradas paulistas, visando sua construção principalmente para a proteção das inúmeras mercadorias e do açúcar.

Mais do que ninguém, eram os próprios condutores de açúcar os principais interessados na construção de ranchos nas estradas, desde os centros produtores até Santos. Franca e Horta também interessou-se pela construção de ranchos nos caminhos do açúcar. Apesar de sua construção desde o final do século XVIII, as reclamações por parte dos condutores para a construção de mais ranchos sempre existiu, queixando-se da falta deles.

Os ranchos da estrada de Santos eram construídos na maioria das vezes de maneira simples e de material pouco durável, tendo que ser constantemente consertados. Os condutores requisitavam construções mais resistentes para os ranchos de repouso, mas faziam-se construções improvisadas que deviam ser consertadas ou reedificadas. Isso mostra como os ranchos eram mal construídos e que necessitavam de cuidados.

Saint-Hilaire descreve alguns ranchos do planalto. Em especial no rancho de Campinas alojaram-se junto ao viajante três tropas carregadas de açúcar. Na área localizada entre Campinas e Jundiáí encontrou um rancho denominado Capivari que descreve com minuciosidade: *“O rancho existente nesse local era, também construído à custa do fisco. Era muito grande, podendo abrigar enorme quantidade de mercadorias, mas estava cheio*

*de pó e de lixo, no meio do qual pululavam as pulgas e os bichos-de-pé. Ao fim de alguns instantes, meus companheiros estavam com os pés e as pernas cobertas desses insetos, e as minhas botas me livraram deles muito imperfeitamente*⁷⁸. Os ranchos da estrada de Santos e os do planalto eram parecidos. Talvez os do caminho de Santos fossem mais numerosos e melhor cuidados para oferecerem melhor abrigo às condições climáticas.

Durante o governo de Oeynhausen (1819-1821) para regular e mapear a conservação de estradas, foi feita a classificação das estradas da Capitania. Das principais estradas classificadas, as que interessavam a circulação do açúcar eram os caminhos que iam primeiro de Constituição (Piracicaba), através de Porto Feliz e Itu; um segundo trajeto se dirigia para Franca, passando por Jundiaí, Campinas e Mogi Mirim e um outro caminho que dirigia-se para Bananal, ou seja, a estrada para a Corte.

A estrada que se constrói em 1829, de Campinas a Jundiaí, por exemplo, toma determinada direção para aproveitar um pequeno arroio que é indispensável para bebedouro das tropas e viajantes.

Comenta Saint-Hilaire ao passar por Campinas que abrigou-se em um rancho à margem do Rio Atibaia, mencionando que a sua travessia era feita por uma ponte *que "só era aberta ao trânsito dos que pagavam"*. Referia-se então, ao famoso imposto de barreira⁷⁹, então em voga. Argumenta o viajante que o imposto era muito elevado se comparado ao precário estado de conservação da ponte. O tributo era cobrado tanto para pedestres, para pessoas a cavalo ou animais de carga, bem como para os carros de boi. Saint-Hilaire criticava esse imposto por acreditar que roubava estímulo ao comércio e a agricultura de regiões mais distantes⁸⁰.

Quanto a manutenção da estrada, ficou responsável a Câmara de Santos pela parte que compreendia a estrada na serra, e ao restante do caminho, aquele ligado a serra acima, ao planalto. *"Depois da Independência a estrada do mar deixou de ser cuidada pelos sitiantes de São Paulo uma vez por ano, às ordens da câmara. O governo provincial tomou-a à sua conta e deu-lhe conservação permanente"*⁸¹

⁷⁸ Apud PETRONE, op. cit., 1968, p. 215.

⁷⁹ Nota: as barreiras são criadas em 1835 com o intuito de prover as estradas da Província de renda capaz de mantê-las.

⁸⁰ SAINT-HILAIRE, Augusto de, op.cit, p.146-48.

⁸¹ ALMEIDA, Aluisio de, op. cit., p. 30.

Os ranchos de tropeiros nas estradas de Santos se firmam principalmente depois da Independência e em outras localidades próximas à ela, já não são mais os galpões abertos e sem conforto.

Com o aumento dos tropeiros, devido principalmente à exportação do açúcar de Itu e Campinas, os últimos governadores coloniais começaram a cuidar da construção de ranchos. Esses ranchos proliferaram entre Santos e Itu, foram melhorados e outros construídos pelos presidentes da província.

Segundo Almeida: *“O rancho do Cubatão, o maior de todos os ranchos de tropeiros de São Paulo (...) não era um galpão aberto, mas construído de alvenaria e bom madeiramento, coberto de telhas. Perto havia um bebedouro cuidado pela direção da estrada. Daí até Santos a água do mangue era salgada e os tropeiros corriam o risco de perder mulas que se aventurassem em riachos, às escondidas (...)”*⁸².

4- Categoria arrieiro e/ou camarada de tropa

Para o caso da categoria arrieiro ou camarada de tropa, trata-se de atividades que compõem diretamente o serviço na tropa de condução. Assim, o tropeiro e seus auxiliares e ajudantes responsáveis para um bom funcionamento e desempenho da tropa, eram distinguidos por uma determinada hierarquia de atividades, muitas vezes tão sutil que muitos deles desempenhavam mais de um tipo de atividades. Trata-se então de uma seleção profissional e por vezes, social, uma vez que, os negócios e as relações comerciais, bem como o convívio social, tinham que se aperfeiçoar, ora em contato com novos círculos sociais, ora tecendo contratos com compras de tropas, registros e direções da condução e portanto *“era conveniente possuir certa instrução e algum capital, exigência que limitava o recrutamento dos membros de sua categoria e a fixava na classe dos mais abastados”*⁸³.

Ainda, segundo Calogeras, *“Nos tempos do apogeu da tropa, seu dono era personagem de destaque. Não viajava com seus animais: o capataz de confiança, escravo por vezes, guiava e cuidava dos lotes, enquanto o dono com uma comitiva escolhida de*

⁸² ALMEIDA, Aluísio de, op. cit., p. 30-31.

⁸³ CALOGERAS, op. cit., p. 282.

bestas de estimação (...) partia dias ou semanas depois, e, viajando mais rapidamente [e as vezes por outros caminhos], ia alcançar os primeiros já próximos a seu destino final”⁸⁴.

Quanto as tropas cargueiras, o que requisitava-se de uma mula para que pudesse servir e ter bom desempenho do transporte de mercadorias era a sua resistência, uma perfeita saúde e ser bastante forte. Em suas caminhadas não ultrapassavam as marchas 3 a 4 léguas por dia. O essencial era que resistissem ao peso. Em geral de 8 a 10 arrobas de 15 quilos e, quando muito, 12. Organizar e conduzir um lote exigia talento especial e grande prática para não inutilizar os animais quer por excesso de peso, pisaduras dos arreios ou esforços demasiados. Cumpre acertar com precisão a cangalha, equilibrar o conjunto, nem sempre simetricamente repartido, recorrendo para isto a vários artificios, colocando desigualmente as cargas, ou usando dos contrapesos.

Na maioria das vezes, cada lote contava com sete, nove ou onze bestas, os de 7 eram mais comuns na antiga província do Rio de Janeiro; os de 9, em geral, caracterizavam a tropa mineira, os de 11, a tropa goiana. O arrieiro usualmente, ia montado, e os camaradas a pé. Quando vários grupos se juntavam, costumava haver um capataz.

Em um auto de justificação em que Manoel Rodrigues de Godói é o justificante e Maximiano da Silva é o justificado⁸⁵, depreende-se a importância do papel do arrieiro em uma tropa de condução. Muitas vezes, é apenas a sua responsabilidade e seriedade que julgará o bom desempenho da tropa ao seu destino final.

Em 20 de Março de 1828 na vila de São Carlos, “*diz Manoel Rodrigues de Godói, que ajustando a Maximiano da Silva para arrieiro de sua tropa para o caminho de Santos, acontece que nesta viagem deixou o suplicado morrer seis animais por omissão, e desmazelo, (...)*

O documento prossegue com maiores detalhes, mandando vir, por requisição do Juíz de Paz, a presença do suplicado para a reconciliação. Justifica o suplicante perante o Juíz os seus direitos nos itens seguintes:

1º – “*Que afrouxando uma besta das cadeiras, o suplicado não lhe fez a mínima coisa, antes sim, continuou a puxar por elas com marcha extraordinária.*”

⁸⁴ CALOGERAS, op. cit., p. 280.

⁸⁵ TJC, 1º ofício, caixa 45, processo 1163, 1828.

2º – “*Que voltando para esta vila um camarada, o suplicado lhe deu o seu cavalo que ia carregado para aluguel e sobrecarregou os animais do suplicante com as cargas do dito cavalo.*”

3º – “*Que mais adiante cansando outro animal do suplicado, tornou este a sobrecarregar nos animais do suplicante as cargas do dito cansado.*”

4º – “*Que adoecendo os animais do suplicante por causa de tão grande peso, ficarão aguados, e o suplicado não lhes deu uma sangria, e nem remédio algum, até que morrerão seis dos ditos animais.*”

5º – “*Que deixando o suplicado ficar alguns dos animais em caminho por doentes, foi preciso mandar o suplicante novo camarada com o dito suplicado argumentando novas despesas a tratar dos mesmos e conduzi-los para a casa do suplicante, os quais até o presente momento não tem tido serventia.*”

Os itens 6º, 7º e 8º dizem respeito as testemunhas arroladas que confirmam o depoimento do suplicante, além de como serão acertadas as dívidas que o suplicante cobra do arrieiro. Diz o documento que (...) “*o suplicante, por equidade, perdoaria ao dito arrieiro três animais, ficando este obrigado a pagar-lhe as outras três bestas muares pelo custo em que lhe tenham custado as ditas bestas de trinta e dois mil e quinhentos reis por cada uma, importando o total de noventa e sete mil e quinhentos reis. Também se acertaram que o suplicante espera do suplicado o tempo de quatro meses, e o suplicado para segurança desta quantia, hipoteca umas casas que tem nesta vila cita na rua de baixo que vai sair no pátio do Carmo e, assim, mais três cavalos*”.

Se o arrieiro poderá ou não pagar a dívida contraída com Manoel Rodrigues de Godói, aparentemente o dono da tropa, o documento não deixa claro. O Juíz apenas cobra o arrieiro, não informando se o acordo foi cumprido. Interessante neste caso é que o desleixo do arrieiro mostra que talvez, o serviço com uma única tropa fosse muito pouco para manter o arrieiro, sendo obrigado, no próprio caminho em que trabalhava, dispor de outros serviços com o seu próprio animal (no caso, o cavalo emprestado para aluguel). Por outro lado, ao dispor de certas casas para hipotecar sua dívida, tal atitude não deve justificar a conduta do arrieiro, afinal, podia dispor de alguns bens materiais. Outrora mostra, que nesse universo, as trapaças e malandragens existiam e não eram raras. Aqueles que eram

enganados e queriam valer seus direitos, eram obrigados a entrar com processo na justiça para reaver o que haviam perdido.

Bastante minuciosa se revelaria, embora um pouco mais difícil de se encontrar nos inventários, seria a descrição dos utensílios utilizados pela tropa. No inventário de Juliana Barboza da Cunha já mencionado, sendo o inventariante seu cônjuge, João Leite de Moraes⁸⁶ pode-se entrever, de maneira mais detalhada, de que tipo de material e de que detalhes compunham a tropa, bem como o seu ritmo de trabalho.

Este é um dos raros inventários que ao ser descrito os lotes de bestas, todas com suas cangalhas arreadas, ligas e sobrecargas competentes, esclarece que destinavam-se ao “*tráfico de conduzir açúcares*”, possuindo então, 5 lotes de burros de 8 juntas, todas com arreios, sobrecargas e sacas de apetrecho para conduzir açúcar, além de um cavalo Picaço em boa idade que servia de madrinha para a tropa.

Na descrição dos bens deste inventário, no que concerne aos aparelhos competentes para arreios de cangalhas, lê-se no documento: “*Por capim suficiente já limpo e aparado para 3 cangalhas mais ou menos (...); por 9 esteiras para cangalhas (...); por 3 couros de boi para arreios, capas de cangalhas (...); por 3 meios de sola também para arreios de cangalhas (...).*”

Quanto ao equipamento utilizado por uma tropa, a cangalha faz parte do apetrecho essencial da condução. As cangalhas são feitas à partir de arçõs, que consistem em galhos de árvores que fornecerão madeira para a confecção de boas cangas. A cangalha, na verdade, pode ser entendida como uma espécie de gancho de madeira em forma de “Y” que serve de apoio para que se coloque às mercadorias que se pretende levar.

O arrieiro é muitas vezes o cangalheiro, aquele homem que além de cuidar da tropa para que ela chegue sem danos ao fim da trajetória, é também o que lida com a cangalha, conserta-as e também as fabrica. O seu serviço de manutenção das cangalhas é essencial para que as mulas possam ter um bom desempenho no caminho e para que não se machuquem. A sua atenção e responsabilidade tem que ser muito grande uma vez que, com as péssimas estradas por onde passa, a cangalha quebra-se facilmente, sendo obrigado, em alguns casos, em refazê-la.

⁸⁶ TJC, 1º Ofício, 1815, caixa 13, inventário 389.

Além do trabalho com a madeira, é necessário lidar com o couro da cangalha. Estes couros são comprados e deixados de molho na água e pendurados em árvores, para que saia todo o resto de carne que ainda possa existir. Em seguida, com um canivete, corta-se a “capa” e o “espelho”, sobrando ainda, pedaços de couros para fazer “tentos”, que por sua vez é muito útil na tenda do cangalheiro. A capa é muito importante porque serve de proteção a madeira dos arções e tabuletas, pois tem a função de cobri-las. O espelho fica localizado embaixo da tabuleta e completa a volta dos arções.

A agulha e a linha grossa servem para costurar o couro cru, alinhavando-se assim, os buracos pequenos feitos com o punhal para amarrar a capa e o espelho à madeira. Por baixo do espelho coloca-se um pano fino e costura-se tudo, ficando apenas dois buracos no arção dianteiro que por ali é colocado o capim. Cose-se em seguida e fica pronto o “enxume”.

Para fazer a retranca, utiliza-se também o couro que passa pelas ancas do animal e fixa-se no arção traseiro. Assim, em descidas acentuadas, a cangalha não se desloca até o pescoço do animal, se mantendo firme em todo o período de viagem. Alguns ainda, fazem o peitoral para que se evite, principalmente nas subidas, os movimentos em sentido contrário. Este peitoral é confeccionado e ornamentado de guizos para a madrinha⁸⁷.

Ainda, no inventário de Juliana Barboza da Cunha, no item “*Apetrechos pertencentes a mesma tropa*” é descrito: “*Por uma bruaca de ferragem, com uma truquesa bem usada, um martelo pequeno, uma tesoura de tosar e uma agulha muito ruim (...); por um caldeirão em bom uso, de ferro, tampa de folha de flandre (...); por um ancorote pequeno em bom uso com 4 arcos de ferro também que acompanha a dita tropa (...); por uma cabeçada de guizos sem penacho (...)*”.

Alguns elementos descritos de forma habitual que compunham a formação de uma tropa e o bom desenvolvimento desta é registrado por Calogeras⁸⁸ ao descrever um dia de trabalho de um tropa de mula.

A tropa já aparelhada para a viagem em seu primeiro dia pouco marcha, apenas o suficiente para se acomodarem, acertar as cargas e se habituarem as condições do trabalho.

⁸⁷ Sobre a confecção de cangalhas foi utilizado a obra de ALMEIDA, Aluísio de, op. cit., p. 141 e seguintes.

⁸⁸ CALOGERAS, op. cit., p. 280 e seguintes.

É do segundo dia em diante que a tropa está pronta para seguir o seu curso e impor um ritmo constante que deverá ser mantido até o fim da expedição.

Depois de um dia de trabalho, de madrugada, o camarada levando um bernal de milho ou uma cuia de sal vai buscar os animais que foram soltos no pasto para descanso. Levados para o rancho ou na ausência deles, para um acampamento improvisado na véspera, *“atavam-se os animais as estacas que se transportavam muitas vezes entre o couro da coberta e a sobrecarga. Raspados, amilhados, recebia cada qual sua cangalha e as cargas respectivamente, metodicamente empilhadas na véspera, formando corredores e recintos fechados, “suadouros” para o ar, para enxugarem do suor da marcha anterior, posta cada carga fronteira ao arreio respectivo, resguardando o conjunto contra as intempéries pela cobertura dos couros. Ao amanhecer o dia, a tropa estava arreada e pronta”*.

Logo à primeira claridade do sol, a camaradagem comia o feijão e tomava o café preparados pelo cozinheiro da tropa. Caminhavam em média uma légua e meia ou duas na parte da manhã. No meio dia, desarreavam perto de um riacho ou em algum lugar que tinha água para dar de beber aos cargueiros, para recomeçar o avanço até a tardinha, percorrendo assim, de 3 a 4 léguas por marcha.

Descarregavam novamente o lote na parte da tarde, do mesmo modo que tinham feito no dia anterior, para depois servirem-se da janta preparada pelo cozinheiro.

Essa vida itinerante e incerta, de sol a sol do pessoal da tropa durava meses. Acidentes e imprevistos sempre aconteciam. Travessias de rios, atoleiros onde animais afundavam, muitos deles caídos ou machucados largados a própria sorte à morrer no caminho, intempéries. Uma ou outra discussão, que por vezes acabava em muita violência, com tiro ou uma facada e, na mata, a cruz era o símbolo do túmulo da vítima que havia sido morta.

5 – Categoria negócios com animais

O mercado de muares que consolidou-se no século XIX, tem demonstrado na feira de Sorocaba a sua força e permanência. Na realidade, o município de Sorocaba compreendia um eixo de conexões entre as economias pastoris das províncias ao sul de São

Paulo e o grande núcleo de um comércio inter-regional compreendido pelo Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo. A mula de carga servia então como suprimento para estes dinâmicos mercados.

Sobretudo, a cidade de Sorocaba servia como ponto de passagem e fixação da estrada aberta pelo governo para suprir, por via terrestre, as regiões fronteiriças de Curitiba, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Embora essas três regiões fornecessem cavalos e gado, foi o Rio Grande do Sul que se sobressaiu na produção de mulas, dominando o abastecimento regional e onde as mesmas eram criadas para serem vendidas às províncias situadas mais ao Norte, parando com frequência, em campos de pastagens.

Ainda, essas três áreas passaram a criar gado e produzir couro e carne seca para o mercado externo e dentro da colônia comercializavam com as três províncias dinâmicas do centro: Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro.

Segundo Klein: *“com seus centros agrícolas e mineradores distantes da costa e com pouca disponibilidade de pastagens para criar seus próprios rebanhos, estes três estados [São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro] tornaram-se logo dependentes dos animais provenientes do sul: cavalos, gado e, sobretudo, mulas”*⁸⁹.

Ao final do século XVIII as áreas de passagens ou os pontos de invernações já estavam demarcados, sendo um dos últimos deles em Sorocaba, pois propiciava ainda algumas planícies abertas e bons campos de pastagens, tornando-se um grande mercado tanto de reses como de gado *vacum*. Constituíam um ponto final das vendas onde comerciantes e agricultores de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro vinham ter neste município para negociarem os animais provenientes do sul⁹⁰.

Na época do governo imperial dada a repercussão que a feira de muares assumiu, foi estabelecida uma alfândega interna na cidade de Sorocaba criando-se um imposto de barreira para cobrar uma taxa aos animais em trânsito no município, fossem cavalos, mulas ou vacas. Exigia-se ainda que os animais vendidos na província de São Paulo passassem exclusivamente por este mercado.

A predominância do tráfego de mulas pela cidade fez com que esses animais fossem um dos mais importantes grupos a serem taxados até o final da década de 1870. Esse muar

⁸⁹ KLEIN, H., op. cit., p. 350.

⁹⁰ Sobre os limites geográficos deste comércio de animais ver PETRONE, *O Barão de Iguape...*; principalmente o capítulo 3.

não era taxado apenas em Sorocaba. Quando saíam do Rio Grande do Sul e quando passavam por Santa Catarina o governo provincial local também cobrava um preço de passagem por eles. Dentre as taxas mais importantes, destaca-se a cobrada nas estações de invernadas no Paraná.

Elucida Klein: *“pode-se inferir a partir dos registros de impostos de Sorocaba que a maior taxa coletada – e remetida de volta a sua província de origem – foi o imposto cobrado pelo registro do Rio Negro, na província do Paraná, que pertenceu a São Paulo até 1854. Esta taxa equivalia, em média, a cinco vezes as taxas de Sorocaba”*⁹¹.

Destarte, o mercado de muares nas áreas setentrional e central do Brasil apresentaram uma nítida divisão do trabalho, representada por uma especialização do mercado. Os gaúchos eram quase que exclusivamente os criadores de mulas e de cavalos. Os paranaenses apesar de terem sua própria criação, respondiam principalmente pelas estações de invernada dos animais e os comerciantes eram os paulistas de Sorocaba.

Em virtude dessa divisão do trabalho e da quantidade de tempo necessário ao transporte, o mercado de muar organizou-se de forma que a rota envolveu duas fases. Primeiro com os criadores gaúchos ou compradores paranaenses trazendo as mulas para pastar no Paraná, onde de lá, em um segundo estágio, eram vendidos para comerciantes locais ou, na maioria das vezes por paulistas que levavam então os grandes rebanhos para serem vendidos em pequenos lotes na feira de Sorocaba aos consumidores que vinham de toda a parte, principalmente das províncias centrais.

O comércio de muares não foi apenas de vital importância para o Paraná, conseguindo sua autonomia frente a São Paulo em 1854. Para a província de São Paulo, o seu mercado foi bastante significativo pois, segundo Petrone, na década de 1820, os muares e o gado vendido em Sorocaba representaram quase que o mesmo valor que o total de exportações da província de São Paulo e, até mesmo para a década de 1860, seu valor ainda era três vezes superior ao total de renda da província⁹².

Segundo a análise de Klein do mercado de Sorocaba para muares no século XIX, baseado nos registros remanescentes do “novo imposto de animais” ou “imposto de barreira” do governo imperial para Sorocaba – desde o tempo em que o governo acabou

⁹¹ KLEIN, H., op. cit., p. 351-nota.

⁹² PETRONE, *O Barão de Iguape...*; p. 29-30.

com o arrendamento de seus impostos e passou a controlar diretamente a coleta em 1825, até sua cessão de cobrança na década de 1880, constata que: Deste modo, as cifras de animais vendidos mudou com o tempo. No início, as mulas eram os animais mais importantes a serem vendidos no mercado, fossem eles taxados ou não. Sua cota no mercado, passou mais tarde, em 1820 a aumentar sua participação para mais de 80% nas décadas de pico. E finalmente, na crise ocorrida nos últimos anos da década de 1870, caíram em grande número e chegaram a ser substituídos em importância pelo gado.

Para Klein, referindo-se as causas das mudanças ocorridas no mercado de mulas, comenta que: *“o crescimento da exportação do café a partir dos portos do Rio e de Santos, mais acentuado na década de 1840, ajuda a explicar este drástico aumento. Além disso, dada a crescente e uniforme demanda por mulas, gerada pela constante expansão da economia cafeeira, foram as condições de abastecimento as que mais influenciaram as flutuações nas chegadas de 1870”*⁹³.

Com relação aos comerciantes que participavam deste mercado de muar, constata-se que por este comércio ser relativamente aberto (com relação ao tamanho dos rebanhos trazidos ao mercado e pelo acesso relativamente fácil dos donos de rebanhos e comerciantes aos recursos) não houve tantos destacados negociantes ligados a esse comércio que atuassem individualmente.

Se por um lado observa-se alguns principais comerciantes que controlavam parte dos rebanhos que chegavam a Sorocaba para a venda, por outro, havia um número expressivo de comerciantes de médio porte que também participavam desse comércio.

Segundo Klein: *“mesmo entre a elite deste comércio, não existiu qualquer padrão de extrema concentração de riqueza como poderia ser encontrado em outras partes do Brasil do século XIX”*⁹⁴.

O mercado de muares que se criou não apenas alcançou o interior, mas também está intrinsicamente ligado a construção de rotas internas de longa distância percorridas em grande parte pelos tropeiros.

Caio Prado Júnior faz um estudo muito importante dos transportes e vias de comunicação na colônia, mostrando as várias formas de integração regional e entre

⁹³ KLEIN, H., op. cit., p. 355.

⁹⁴ KLEIN, H., op. cit., p. 363.

diferentes províncias por via terrestre, sendo que, dentro dessa análise procurou-se salientar a questão do transporte e comércio de tropas, particularmente no que se refere ao seu funcionamento e estrutura.

Julga-se oportuno citar o autor em questão:

“O transporte terrestre na colônia não se acha entregue aos azares das circunstâncias e confiado à improvisação; é um negócio perfeitamente organizado, sobretudo nas capitâneas do Centro-Sul. Há que distinguir as boiadas, os comboios de escravos, e as tropas de bestas (...)”⁹⁵.

Duas cidades do interior paulista, Jundiaí e Mogi Mirim, ao lado do mercado de vendas de muares em Sorocaba, foram importantes centros para o fornecimento de tropeiros e tropas para viagens à Goiás e Mato Grosso.

Assim, Prado Júnior evidencia a importância do transporte e comércio de tropas na colônia, sendo que para a região de Campinas, a descrição feita deste comércio é significativa, uma vez que acredita-se também que Campinas participava desse mercado de muar, sendo que sua localidade, próxima aos grandes centros de venda e distribuição, proporcionava-lhe uma certa oferta desse animal:

“A indústria de transportes, representada pelas tropas, exerce grande papel na vida da colônia, particularmente de algumas de suas regiões. Vimo-lo já a respeito de Sorocaba e do Sul, onde o comércio de bestas que a ela se destinam resume, pode-se dizer, a vida local. Mas não é só ai. Noutra região de São Paulo, que compreende Moji Mirim, Campinas e Jundiaí, é ele um dos principais recursos da população pois ai se recruta o pessoal das tropas numerosas que estabelecem as ligações com Goiás e Mato Grosso”⁹⁶.

A confrontação desta passagem do texto de Caio Prado com o levantamento dos maços de população, parecem confirmar a importância deste comércio na região onde localiza-se Campinas. Nos dados coligidos, observa-se um número considerável de tropeiros ou pessoas ligadas ao comércio de tropas provenientes de Jundiaí e Mogi Mirim que passaram a estabelecer-se em Campinas, sendo relacionados nos levantamentos oficiais das Listas de habitantes da vila de São Carlos.

⁹⁵ PRADO JÚNIOR, Caio, op. cit. p. 260-61.

⁹⁶ PRADO JÚNIOR, Caio, op. cit. p. 262-63.

6 – Categoria ferreiro e/ou seleiro

O ferreiro ou seleiro por si só, era quem fabricava as ferraduras para uso dos animais cavaleiros e muares, constituindo, muitas vezes, em um trabalho todo artesanal. Compra-se o ferro maleável e sem outro instrumento além do malho e da bigorna o ferrador fabrica a olho as ferraduras de vários tamanhos, e quente. A falta de ferro no Brasil e seu custo muito alto fazia com que objetos de luxo importados e qualquer coisa onde houvesse ferro, fosse usada pelos ferradores.

Por volta da segunda metade do século XVIII, pode-se perceber um aumento de tropas arreadas em São Paulo, que até então as fornecia em pequena escala por se reservarem aos poucos cavalos para montagem e não se criarem muitos muares em Piratininga. Um outro estímulo para o aumento e necessidade de ferraduras, foi o mercado que formou-se entre o Rio Grande do Sul e São Paulo no fornecimento de bestas muares. Mais tarde, a construção do empedrado do caminho do mar também requereu a necessidade de cavalgadas.

Já havia cangalhas antes. Entretanto, dizia respeito a uma ou outra condução dos jacás, da roça, que conduziam pequenos lotes bastante improvisados. Assim, todo sitiante dispunha de cangalhas, podendo até mesmo fabricá-las para uso doméstico para atender as necessidades do próprio núcleo familiar e eventualmente fazer alguns negócios. Animais de montaria, de estimação, e mulas cargueiras de longas viagens eram sempre ferradas. Porém matungos lerdos e burros para pequenos serviços entre os sítios e vilas nem sempre se ferravam, muitas vezes por descuido ou pobreza⁹⁷.

A atividade de ferreiro ou seleiro apresentada pelos maços de população para Campinas vem confirmar a existência de uma categoria bastante frágil. Este ferreiro ou seleiro pode não estar necessariamente apenas com a atividade de selar ou ferrar o animal, ele pode ser muitas vezes o arrieiro ou o camarada de tropa também responsável por esta função.

No que diz respeito apenas a essa atividade foram encontrados para os anos pesquisados somente um total de 8 fogos, cujo chefe atuava nesta área. Na realidade, tanto

⁹⁷ ALMEIDA, Aluísio de, op. cit., p.133 e seguintes.

os anos como a quantidade encontrada são bastante inexpressivos. Para o ano de 1798 foi encontrado apenas 1 ferreiro. Eles tornam-se mais subseqüentes para os anos de 1811, 1813, 1814, mas identificados apenas por poucos indivíduos. Isto reforça a idéia que esta atividade por si só não tinha muita representatividade e geralmente, encontrava-se diluída na categoria do arrieiro ou tropeiro que na prática do dia a dia da tropa era compelido a desempenhá-la.

Finalmente, pode-se supor que esta categoria fosse mais representativa no município de Sorocaba por comportar uma necessidade constante desse tipo de serviço uma vez que era lá o ponto terminal da venda de muar. Ou então, pode-se encontrar essa categoria com mais freqüência em Jundiá, por funcionar como oficina para a manutenção e equipagem das tropas. Para ambos os casos uma pesquisa mais apurada pode revelar significativas informações.

Conclusão

O conceito de economia ou produção de auto-subsistência vem sendo usado desde Caio Prado Júnior numa perspectiva colonial metropolitana. A auto-subsistência seria a manutenção da colônia, o que lhe permitiria realizar o seu objetivo que era exportar para a metrópole. Fernando Novais desenvolveu ainda mais essa perspectiva, mostrando a finalidade última da colônia que seria participar de um amplo processo de acumulação mundial. Acontece que o conceito de economia de subsistência usado na perspectiva européia não é esse. É o conceito que introduz (vide Marx) a economia ou produção familiar que não chega ao mercado.

No Brasil as dificuldades logo surgiram quando se queria conceituar essa ocorrência, rara, é verdade, na colônia brasileira. A própria Alice Canabrava esbarrou nessa dificuldade quando analisando São Paulo, Campinas e região deparou-se com esse raro acontecimento colonial. Forjou aí, para superar a dificuldade, o conceito de auto-abastecimento para diferenciar o de auto-subsistência que manteve para o coletivo colonial, ou seja, fora do âmbito familiar.

Na Europa os dois conceitos são idênticos, aqui criou-se a confusão, pois julgou-se durante muito tempo que aqui não havia mercado interno e portanto, não se carecia de um conceito que separasse a produção familiar de um mercado que não existiria.

Tudo isso hoje está superado, não só existe e existiu um forte mercado interno como muitas vezes deparava-se com uma verdadeira auto-subsistência familiar que preparava como na Europa a criação de excedentes que podiam ser subsequentemente levados ao mercado.

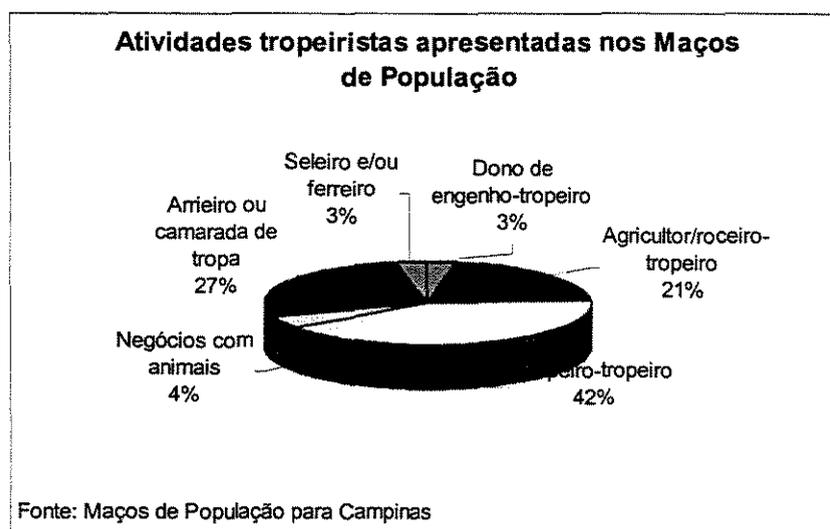
Campinas oferece mais do que nenhuma outra região a interpenetração desses dois momentos, ou seja, mercado e auto-abastecimento. É por isso que o tropeiro é essencial para a sua caracterização. Ele é por assim dizer, o elo e a passagem necessária do auto-abastecimento para o mercado interno.

O tropeiro que trabalha na região de Campinas neste período é um personagem de múltiplas características, sendo que apreender a sua especificidade histórica, baseada na diversificação profissional (o tropeiro é ao mesmo tempo roceiro de mantimentos, criador de animais para corte ou transporte, comerciante de sua produção agrícola, além de

participar intensamente do escoamento do açúcar), torna claro o que é peculiar a própria região em que atua, ou seja da atividade fluída que é tropeirismo na Campinas dos séculos XVIII e XIX, compreende-se a diversidade histórica e econômica que esse espaço apresentou ao longo do tempo.

Deste modo, o gráfico 1 vem reforçar a idéia de que em Campinas a atuação do tropeiro está diretamente ligada as possibilidades de mercado em que ele pode atuar e participar. E ainda, por exercer várias funções, o seu trabalho não é especializado. Daí então constatar-se que das categorias profissionais ligadas ao tropeirismo, 42% dizem respeito aos tropeiros propriamente ditos, ora seja, que exercem função ligada diretamente ao transporte ou condução de determinada mercadoria, especificamente para a grande maioria, o açúcar. Em seguida, participam com 27% ligados a atividade tropeirista, os arrieiros ou camaradas de tropas, parcela significativa ligada a manutenção da tropa. Com uma porcentagem bastante reduzida frente as duas primeiras categorias tem-se que 4% destas atividades pertenciam aos negociantes de animais e os restantes 6% dividem-se entre as categorias donos de engenho/tropeiros (3%) e seleiros ou ferreiros (3%).

GRÁFICO 1



Revela-se igualmente importante nestas múltiplas atividades tropeiristas, os tipos de mão-de-obra utilizadas em cada uma delas, pois a paisagem dominante não é a do escravo negro. Na tabela 2 constata-se que eram utilizadas nas atividades tropeiristas 4 tipos de mão-de-obra. Contava-se para o trabalho com a mão-de-obra *apenas familiar* onde era função única e exclusiva do próprio fogo arcar com todas as atividades profissionais da família, fossem elas ligadas a manutenção do fogo ou destinadas a comercialização; a *familiar com escravos* que além de contar com todos os integrantes e membros da família tinha como mão-de-obra adicional o escravo que poderia ajudar tanto no trabalho da casa, da roça ou ainda como integrante da tropa; a *familiar com agregados*, que além do trabalho da família (marido, esposa e filhos) recebiam o auxílio de pessoas agregadas à família, podendo ser ou não parentes. Esses agregados muitas vezes constituíam uma outra família dentro do próprio fogo do tropeiro, por vezes trabalhando junto com o chefe do fogo na atividade tropeirista, ou então, exercendo outras profissões; *familiar com escravos e agregados*, eram famílias que podiam contar com a disponibilidade de dois tipos de mão-de-obra, tanto a escrava como a agregada, muitas vezes trabalhavam lado a lado para sobrevivência e manutenção do fogo bem como para os trabalhos direcionados fora do fogo. Ainda podiam ocorrer casos em que o escravo pertencia ao agregado.

TABELA 2

Tipo de mão-de-obra utilizada em fogos de tropeiros por atividade

TIPO DE MÃO-DE-OBRA UTILIZADA	ATIVIDADES					
	Dono de engenho - tropeiro	Agricultor/roceiro - tropeiro	Tropeiro - tropeiro	Negócios com animais	Arrieiro ou Camarada de tropa	Seleiro ou ferreiro
Apenas familiar		12	41	3	49	2
Familiar com escravos	3	22	35	6	3	1
Familiar com agregados		10	14	1	17	3
Familiar com escravos e agregados	4	10	15	1	1	2
Total de fogos do grupo	7	54	105	11	70	8

Os gráficos abaixo mostram os tipos de mão-de-obra utilizada em cada categoria profissional tropeirista, onde evidenciam-se as diferenças de emprego do trabalho escravo, familiar e agregado conforme a atividade exercida nos fogos analisados.

No gráfico 2 a categoria *dono de engenho-tropeiro* demonstra que dos fogos pesquisados, 57% serviam-se da mão-de-obra *familiar com escravos e agregados* e os outros 43% de *familiar com escravos*. Tal situação leva a supor que por tratar-se de uma categoria um tanto privilegiada quanto aos recursos materiais, o acesso a uma mão-de-obra maior (tanto de escravos como agregados) estaria mais disponível, mesmo porque as atividades de um dono de engenho, envolviam não apenas o cultivo da cana e fabricação do açúcar, mas na Vila de São Carlos desse período, havia a necessidade de manter a sobrevivência do fogo quanto a produção de alimentos para consumo próprio, o que possivelmente requeria maior número de trabalhadores.

Para o gráfico 3, a mão-de-obra predominante na categoria roceiro-tropeiro é a da *familiar com escravos*, representando 40%; o gráfico 4 chama a atenção da predominância da mão-de-obra *familiar* nos fogos de tropeiros-tropeiros, seguidas pelo trabalho *familiar com escravos*; o gráfico 5 demonstra que para a categoria de negociantes de animais, mais da metade da mão-de-obra utilizada, cerca de 55% dizem respeito a ajuda da *família juntamente com o elemento escravo*, possivelmente para companhia na viagem e como ajuda para a manutenção dos animais ; o gráfico 6 revela para a categoria de arrieiros ou camaradas de tropa que é absolutamente predominante o uso da mão-de-obra *familiar*, cerca de 71%. Número bastante significativo, o que leva a supor que, por essa categoria não ser dona do seu próprio negócio, ou seja, por ser empregado de alguém, dificilmente teria condições de ser ajudada por outra pessoa, dada a sua própria situação material; o gráfico 7 demonstra a presença forte da mão-de-obra *familiar ao lado da agregada* para a categoria de seleiro ou ferreiro com 37%.

GRÁFICO 2

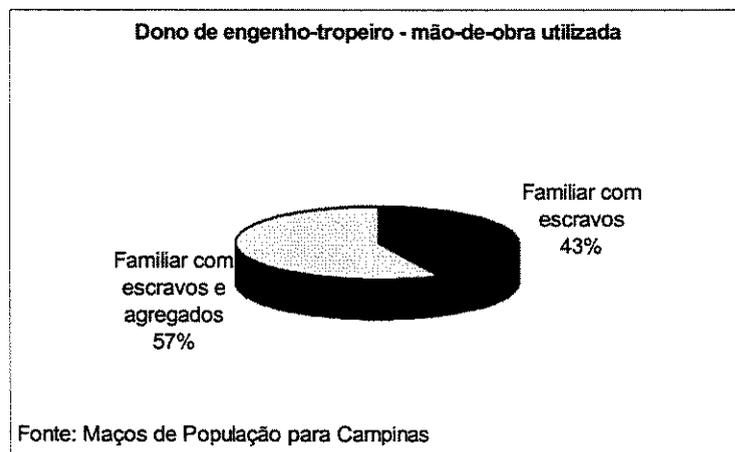


GRÁFICO 3

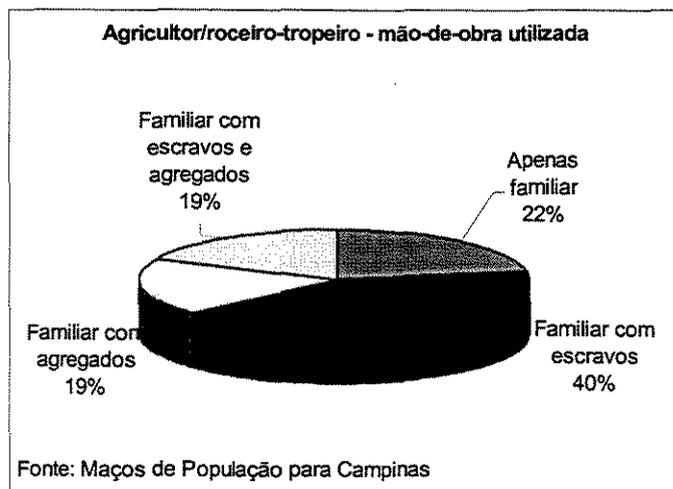


GRÁFICO 4

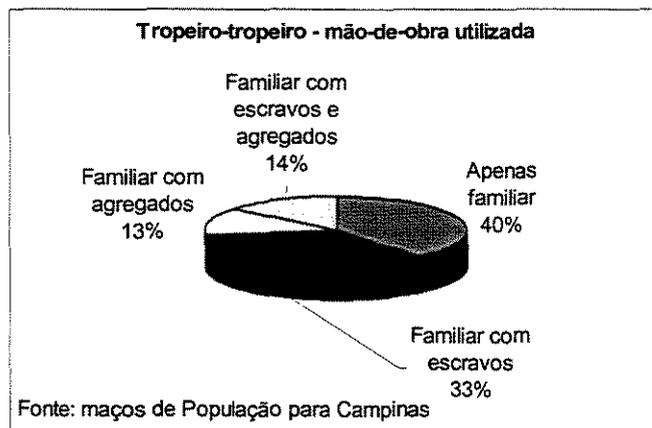


GRÁFICO 5

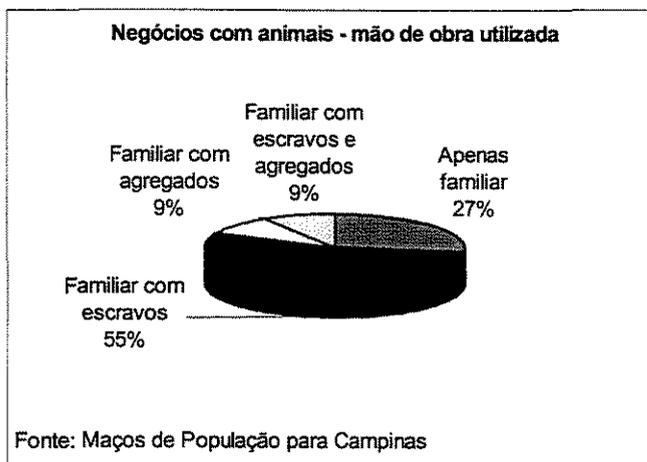


GRÁFICO 6

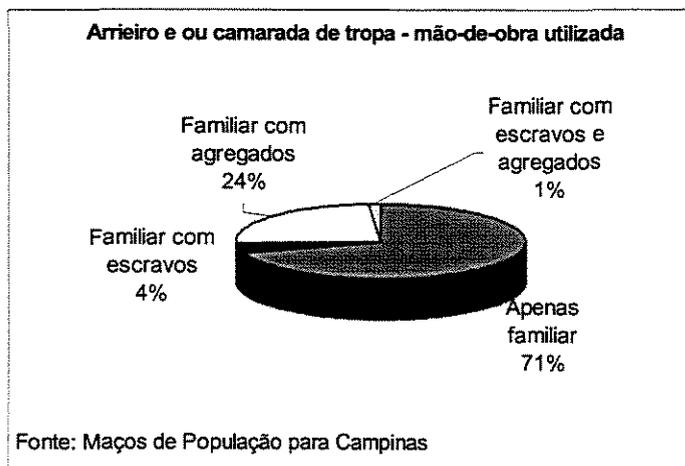
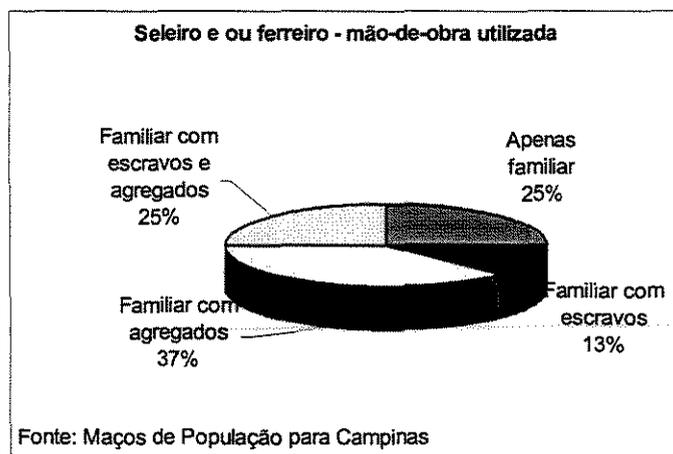


GRÁFICO 7



Por outro lado, enquanto a mobilidade domina, domina naturalmente o auto-abastecimento que, no entanto, vai se curvando as imposições de um mercado já monetizado.

O povoamento paulista na segunda metade do século XVIII e para os três primeiros decênios do século XIX, caracterizou-se em um ritmo rápido, dado o aumento da população. A lenta, mas crescente monetarização da capitania paulista, efetuada principalmente pelo ciclo da mineração, pode proporcionar o desenvolvimento do comércio a longas distâncias, esboçando-se uma integração inter-regional dentro do próprio território da capitania, conseguida em grande parte, pelo aumento dos caminhos internos na capitania, onde muitas das velhas estradas do sertão trilhadas por índios passaram a ser alargadas e frequentadas por inúmeras tropas de condução, constituindo uma maior integração e desenvolvimento do comércio.

Assim, a intensificação do alargamento da área de cultivo e a expansão populacional permitiu o ingresso da agricultura da roça de alimentos e de subsistência em uma economia de mercado interno primeiramente, como resposta do incentivo criado pela região mineradora. Paulatinamente em determinadas regiões da capitania de São Paulo formou-se uma economia mais monetária. Tal processo, iniciado com o estímulo da mineração, em função do abastecimento via São Paulo, tomou forma ao final do século XVIII com a introdução da agricultura de exportação de produtos tropicais. Simultaneamente, novos

mercados foram abertos para o abastecimento e, o desenvolvimento urbano no Rio de Janeiro como nova capital da colônia e posteriormente, a transferência da corte portuguesa também para esta capital criaram, importante centro urbano que precisava ser abastecido. A capitania de São Paulo organizou-se também para atender a esse novo estímulo externo.

Esboça-se então, no quadro da produção local e regional da plaga paulista um movimento mercantil que estava orientado para uma “lógica de mercado” onde a articulação com a área e o mercado mineiro iria impulsionar tal tendência.

Por outro lado, com a diminuição da mobilidade, produzida em grande parte pelo aspecto militar que assumiu a região de São Paulo, bem como pela presença marcante do papel feminino nessa paisagem econômica, cristaliza-se a figura do tropeiro, tecendo um canal de passagem de um momento para outro (mercado e auto-abastecimento), mas também por isso, elo que mantém a célula familiar e que permite, por sua vez, o assentamento da cidade.

A militarização aqui no caso de Campinas, não funciona como a primeira vista pode parecer, com um resultado que seria o esvaziamento de homens da região. E por quê? Por que na tradição portuguesa, a militarização é, antes de tudo, uma nobiliarquização que congrega, criando destarte uma reserva de notáveis.

No caso é importante porque abre as portas de uma “nobreza” aos que trabalham, coisa que nunca ocorreu na metrópole. O trabalho manual sempre foi barreira para entrar na nobreza. Aqui não. As imposições da realidade, (no caso as brigas com a Espanha) abriram as portas para os que “sujavam as mãos”. Daí as facilidades para o novo “militar” produzir e ser proprietário.

Acrescenta-se aí que a reorganização militar da Capitania de São Paulo tem importância e relação direta com a política de incentivos ao povoamento da própria Capitania representada pelo Morgado de Mateus que, não só a pôs em prática por meio de concessão de sesmarias, como também o fez pela criação de núcleos de povoamento, estabelecendo normas para a formação de povoados e determinando os primeiros lineamentos de novas povoações. Destarte, a importância das Companhias de Ordenanças está articulado com o papel de aglutinar os habitantes da própria capitania, auxiliar a administração colonial em tarefas variadas, especialmente as que dizem respeito a construção e reparo de obras públicas, bem como servindo de comunicação entre a

capitania de São Paulo e as regiões de Rio de Janeiro, Santa Catarina e Viamão. A patente militar, servia ainda, como mecanismo de posse e acesso à terra.

A tabela 3 que demonstra as patentes militares por grupos de atividades nos fogos de tropeiros no período de 1798 a 1839 em Campinas, mostra a diversidade dos tipos de patentes e a presença constante desse caráter militar na população que se forma no município de Campinas. Os cargos militares demonstrados na tabela vão desde o Capitão Mor ou Reformado que são autoridades maiores na vila ou cidade por comandarem as milícias, as chamadas companhias de ordenanças. Encontram-se em um grupo bastante reduzido no quadro das categorias de tropeiros uma vez que representam uma categoria social melhor localizada materialmente e, por vezes, encabeçando as listas nominativas das companhias com maior número de posses.

Os tenentes ou tenentes reformados também contam-se bem pouco, sendo completamente ausentes para as categorias dos negociantes de animais, camaradas de tropas e ferreiros.

Tem-se ainda outras patentes, como o alferes de ordenança, responsável por uma única companhia, também em poucos números; o sargento, o cabo, o regimento de dragões que compreendia a cavalaria, com um número expressivo para a categoria roceiro-tropeiro possuindo 6 homens montados; a infantaria; os milicianos, soldados auxiliares de segunda linha e que eram a grande maioria principalmente na categoria tropeiro-tropeiro.

Evidencia-se que o maior número de patentes encontram-se na categoria tropeiro-tropeiro com 27 tipos de patente, mesmo porque é este o maior grupo. Se comparado ao segundo maior grupo, ou seja, dos arrieiros ou camaradas de tropa, percebe-se que o número de patentes é bem inferior à categoria tropeiro-tropeiro.

Este quadro leva a supor também que as patentes mais altas estão destinadas as pessoas com mais posses, seja de escravos ou terras, sendo o reconhecimento militar, uma ajuda adicional para manter as posses e um prestígio social. Acredita-se ainda, que as categorias de maior mobilidade, principalmente a do arrieiro e do tropeiro, tenham patentes menores e as categorias com maior disponibilidade de fixação no local, tenham patentes maiores, destacando-se os donos de engenho-tropeiros e os agricultores-tropeiros, talvez pela função administrativa na vila que muitas vezes esses cargos maiores solicitavam. Destarte, as patentes militares acabavam por classificar também o aspecto econômico e

material das categorias tropeiristas que participavam da formação da população campineira.

TABELA 3

Patentes militares por grupos de atividades em fogos de tropeiros (1798-1839)

		ATIVIDADES					
		Dono de engenho – tropeiro	Agricultor/roceiro – tropeiro	Tropeiro – tropeiro	Negócios com animais	Arrieiro ou camarada de tropa	Seleiro e/ou ferreiro
	Total do grupo	07	54	105	11	70	08
	Possuem patente	04	20	27	03	07	02
Tipos de patentes militares	Coronel						
	Capitão	01	02	02	01		
	Tenente	02	01	02			
	Sargento	01	02	05	01	01	
	Alferes		01	03	01	01	
	Infantaria		03	02		01	01
	Cabo		02	01			
	Miliciano		04	12		03	
	Regimento dos Dragões (Cavalaria)		06	02		01	01

Outra importante presença para a constituição e fixação do povoamento campineiro foi o papel destinado as mulheres que muitas vezes ficavam na retaguarda do marido ou do próprio fogo, cuidando de várias funções, organizando as refeições e a comercialização de produtos, garantindo assim, a permanência da estrutura familiar.

Destaca-se nos maços de população de Campinas, o caso de algumas mulheres viúvas que mesmo após a morte ou desaparecimento do marido tiveram a iniciativa de comandar seu próprio fogo.

Tem-se então o exemplo de D. Gertrudes de Camargo, que aos 42 anos e com a ajuda de 9 filhos, sendo homens e mulheres e com 1 escravo tinha como ocupação a manutenção da lavoura e a tropa.

Outro caso interessante é o de Ana Cerqueira que aos 60 anos tinha uma única filha solteira e ainda recebia em seu fogo uma família de agregados e a que tudo indica, também seus parentes com sobrenome Cerqueira. A família do agregado vivia da atividade de arrieiro de tropa, mas D. Ana vivia de suas costuras que rendia-lhe por ano 32 mil réis.

No fogo da viúva Ana Ortis viviam ela e os seus três filhos sobrevivendo com sua tropinha em aluguéis que ao ano rendeu-lhes 200 mil réis.

Igualmente interessante é o fogo de Francisca Rosa que aos 40 anos, com dois filhos e dois escravos vivia de sua tropa.

Há ainda o caso de Gertrudes Soares do Amaral que com um único filho de 24 anos, vivem de sua tropa; como também o fogo de Thereza Maria igualmente com um único filho ainda mais novo, de 16 anos e tendo como ocupação ser camarada de tropa com rendimento de 20 mil réis.

Por outro lado, se as mulheres representam uma categoria bastante significativa na paisagem tropeirista que constituiu-se na cidade de Campinas, cumpre esclarecer também outra categoria.

O conceito de “senhor de engenho” é consagrado. Tem grande conteúdo sociológico e antropológico, como muito bem demonstra Gilberto Freire.

É um abuso, nessas circunstâncias o uso indiscriminado desse conceito para São Paulo, como se percebeu na bibliografia citada. Um abuso que gera confusão.

Aqui não existe “senhor de engenho”, como também não existe uma “economia açucareira” propriamente dita. Existe açúcar, mas não aquela economia que necessitou de

vastos investimentos iniciais de capitais holandeses, de técnicos regiamente pagos, de um fluxo de escravos copioso e ininterrupto que despertou a cobiça internacional. Aqui, poderia existir uma “economia da aguardente”, bastante frágil e sem necessariamente precisar de muitos investimentos ou retornos.

Nesta perspectiva, procurou-se apontar para uma dinamização paulista através de um comércio interno e das articulações com outras regiões. Campinas, neste sentido, faz-se importante porque através dela pode-se refletir e apontar particularidades locais e regionais inerentes à ela. O dinâmico mercado interno que revela-se em Campinas faz do tropeiro uma figura ímpar na Vila de São Carlos, uma vez que acaba tomando parte de um movimento de construção e transformação da produção para o abastecimento interno e, igualmente, de gêneros agrícolas para exportação.

Fontes e Bibliografia

Fontes Manuscritas

Maços de População para Campinas: 1779 - 1836

Inventários e Testamentos do Tribunal de Justiça de Campinas, 1º Ofício: 1796-1830

Fontes Impressas

BEYER, Gustavo. Viagem a São Paulo no verão de 1803. In: *Notícia Bibliográfica e Histórica*, n. 145, jan.-mar. 1992, p.34

CASAL, Aires de. *Corografia Brasílica*. Fac-símile da edição de 1817. Introdução de Caio Prado Júnior. Tomo I, Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1945.

Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo, vols. 8, 15, 29, 44, 45, 47, 67.

LEME, Pedro Taques de Almeida Paes. *Notícias das Minas de São Paulo e dos sertões da mesma capitania*, Introd. e notas de Afonso de E. Taunay; Biblioteca Histórica Paulista, Livraria Martins Editora S.A, 1976, São Paulo.

MULLER, Daniel Pedro. *Ensaio d'um quadro estatístico da Província de São Paulo*. São Paulo, reedição literal, secção de obras d' O Estado de São Paulo, 1923.

SAINT-HILAIRE, Augusto de. *Viagem a Província de São Paulo*, 1851. Belo Horizonte, São Paulo, Itatiaia, EDUSP, 1976.

Livros e Artigos

ACIOLI, Vera Lucia Costa. *A escrita do Brasil Colônia: um guia para leitura de documentos manuscritos*. Recife, Universidade Federal de Pernambuco, Ed. Universitária, Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, 1994.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O aprendizado da colonização. *Revista Economia e Sociedade*, n. 1 agosto de 1992.

- ALMEIDA, Aluísio de. *Vida e Morte do Tropeiro*. Livraria Martins-EDUSP, 1981, p.34.
- BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. *Os senhores de terra: família e sistema sucessório de engenho do Oeste Paulista, 1765-1855*. Campinas, área de publicação CMU/UNICAMP, coleção campineira 13, 1997.
- BELLOTTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*, São Paulo, Secretaria de Cultura, 1979.
- BEYER, Gustavo. Viagem a São Paulo no verão de 1803 in *Notícia Bibliográfica e Histórica*, Campinas, PUCCAMP, n. 145, jan-mar.1992.
- CALOGERAS, João Pandiá. Transportes arcaicos. *Res Nostra*. São Paulo, 1930.
- CANABRAVA, Alice P. Decadência e Riqueza. Separata da *Revista História*, nº 100, 1974, p.335-366.
- CANABRAVA, Alice P. Terras e Escravos. In PELÁEZ, Carlos Manuel e BUESCU, Mircea (coord.). *A Moderna História Econômica*, Rio de Janeiro, APEC, 1976, p.13-26.
- CASTRO, Hebe Maria M. de. *A cor inexistente – os significados da liberdade no sudeste escravista (Brasil – século XIX)*, Tese de Doutorado/UFF, Niterói, 1993.
- CASTRO, Hebe Maria Mattos de. *Ao sul da história: lavradores pobres na crise do trabalho escravo*. São Paulo, Brasiliense, 1987.
- COSTA, Dora Isabel Paiva da. Arranjos domésticos e estratégias de convivência, na formação das *Plantations*: Campinas, São Paulo, 1798-1829. *Seminar on Changes and continuity in American demography behaviors: the five centuries experience, Cordoba, 27-29 October, 1998, p. 1-16*.
- COSTA, Iraci . *Arraia Miúda: um estudo sobre os não proprietários de escravos no Brasil*, MGSP Editores Ltda, 1992.
- COSTA, Iraci del Nero da e NOZOE, Nelson. Achegas para a qualificação das Listas Nominativas in *Estudos Econômicos*, São Paulo, v.21, n.2, maio-agosto 1991.
- COSTA, Iraci del Nero e LUNA, Francisco V. Posse de Escravos em São Paulo no início do século XIX. *Estudos Econômicos* (13 [1]: 211-221, Jan/Abr. 1983).
- EISENBERG, Peter Louis. *Homens Esquecidos (escravos e trabalhadores livres no Brasil – séculos XVIII e XIX)*, Campinas, Editora da UNICAMP, 1989.

- FERNÁNDEZ, Ramon V. Garcia. A consistência das Listas Nominativas de Habitantes da Capitania de São Paulo: um estudo de caso in *Estudos Econômicos*, São Paulo, v.19, n.3, 1989.
- FLEXOR, Maria Helena Ochi. *Abreviaturas: manuscritos dos séculos XVI ao XIX*. São Paulo, Secretaria da Cultura, Divisão do Arquivo do Estado, 1979.
- FRAGOSO, J.L.R. e FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como projeto-mercado Atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro. c1790-c.1840*, Rio de Janeiro, Diadorim Ed. Ltda, 1993.
- FRAGOSO, João Luis Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*, Rio de Janeiro, Arquivo Nacional [Ministério da Justiça], 1993.
- FRANCO, Francisco de Assis Carvalho - *Dicionário de bandeirantes e sertanistas do Brasil no século XVI, XVII, XVIII*, São Paulo, Comissão do IV Centenário, 1954.
- FRANCO, Maria Sylvania de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. São Paulo, Editora Ática, 1974.
- FREITAS, Décio. *Escravidão de Índios e Negros no Brasil*, Porto Alegre, EST/ICP, 1980, coleção Caravela.
- FULLER, Cláudia Maria. *Pequenos agricultores numa economia açucareira e exportadora – Campinas 1820-1840*. Dissertação de Mestrado, Campinas, UNICAMP, 1995
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*, 15ª edição, São Paulo, Cia Editora Nacional, 1977.
- GONÇALVES, Fúlvia e PUPO, Benedito B. *Testemunhas do passado campineiro*, Campinas, Editora da UNICAMP, 1986.
- GOULART, Edmo. *Campinas, ruas da época imperial*. Campinas, Maranata, 1983.
- GOULART, José Alípio. *Tropas e Tropeiros na formação do Brasil*, Rio de Janeiro, Conquista, 1961.
- GUTIÉRREZ, Horácio. Demografia escrava numa economia não-exportadora: Paraná, 1800-1830. *Estudos Econômicos*, 17 (2): 297-314, 1987.
- HOLANDA, Sergio Buarque de. *Monções*, Rio de Janeiro, ed. Casa do Estudante do Brasil, 1945.

- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Visão do Paraíso: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil*, São Paulo, Ed. Nacional, 1985, Coleção Brasileira
- HOLANDA, Sérgio Buarque. *Caminhos e fronteiras*, Rio de Janeiro, José Olympio, 1957.
- IANNI, Octávio. *Uma Cidade Antiga*. Campinas, Publicações CMU/UNICAMP, Coleção Tempo e Memória, 1996.
- KLEIN, Herbert S. A oferta de mares no Brasil central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880 in *Estudos Econômicos*, São Paulo, v. 19, n.2, maio-agosto 1989.
- KUSNEZOF, Elizabeth Anne. *Household Economy and Urban Development. São Paulo, 1765 to 1836*, Boulder/Westview Press, 1986.
- LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842*, São Paulo, Símbolo, 1979.
- LEONZO, Nanci, As companhias de ordenanças na Capitania de São Paulo-das origens ao governo do Morgado de Matheus, *Coleção Museu Paulista, série de História, v.6, edição do Fundo de Pesquisa do Museu Paulista da USP, São Paulo, 1977.*
- LINHARES, Maria Yedda Leite. *História do Abastecimento: uma problemática em questão (1530-1918)*, Brasília, Edições Binagri, 1979.
- LUNA, Francisco V. e CANO, Wilson. Economia Escravista em Minas Gerais, *Cadernos IFCH*. UNICAMP, 10, Campinas, 1983.
- LUNA, Francisco Vidal e COSTA, Iraci Del Nero da. Posse de Escravos em São Paulo no início do século XIX. *Estudos Econômicos*, 13(1): Jan/Abr 1983, p.1-11.
- MARCÍLIO, Maria Luíza. *A cidade de São Paulo: Povoamento e População, 1750-1850*. São Paulo, Pioneira, Ed. da Universidade de São Paulo, 1973.
- MARCÍLIO, Maria Luíza. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista, 1700-1836*. Tese de livre-docência, mimeo, São Paulo, 1974.
- MARCÍLIO, Maria Luíza. Tendências e estruturas dos domicílios na capitania de São Paulo (1765-1828), segundo as listas nominativas dos habitantes in *Estudos Econômicos*, São Paulo, v. 2, n. 6, dez. 1972.
- MARTINS, Roberto B. e MARTINS FILHO, Amilcar . "Slavery in a Nonexport Economy: a Reply". *HAHR*, vol 64, n.1, fev. 1984, p. 135-146

- MARTINS, Roberto B. e MARTINS FILHO, Amílcar. Slavery in a Nonexport Economy: nineteenth-century Minas Gerais Revisited, *Hispanic American Historical Review (HAHR)*, vol. 63, n. 3, agosto 1983, p.537-568.,
- MARTINS, Roberto B., “Minas Gerais, séc. XIX: tráfico e apego à escravidão numa economia não-exportadora”, *Estudos Econômicos*, vol. 13, n. 1, 1983, p. 181-209.
- MARTINS, Valter. *Nem senhores, nem escravos (os pequenos agricultores em Campinas: 1800-1850)*, Campinas: área de publicações CMU/UNICAMP, 1996.
- MATOS, Odilon Nogueira de e RICCI, Maria Lúcia de Souza Rangel. *Um pouco da história de Campinas*. Campinas, Departamento de história da PUCCAMP, 1985.
- MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*, 4ª edição, Campinas, São Paulo, Pontes, 1990.
- MATOS, Odilon Nogueira de. Campinas no recenseamento do Marechal Muller. *Revista da PUCCAMP*, Campinas (20/30), dezembro, 1966.
- MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Bahia, a cidade de Salvador e seu mercado no século XIX*, São Paulo, HUCITEC, 1978.
- MAXWELL, Kenneth R. *A Devassa da devassa: A Inconfidência Mineira: Brasil-Portugal, 1750-1808*, tradução de João Maia. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977.
- MESQUITA, Eni de. O papel do agregado na região de Itu – 1780-1830, *coleção Museu Paulista* (série história), vol.6, 1977, p. 9-121.
- METCALF, Alida . *Family and Frontier in Colonial Brazil, Santana do Parnaíba, 1580-1822* (Univ. of California Press, 1992).
- METCALF, Alida. *Families of Planters. Peasants and Slaves: Strategies of Survival in Santana do Parnaíba. Brazil, 1720-1820*. PhD Univ. of Texas, 1983.
- METCALF, Alida C. Recursos e estruturas familiares no século XVIII em Ubartuba, Brasil. *Estudos Econômicos*, 13 (Especial): 771-785, 1983.
- MONTEIRO, John Manuel. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. 1ª reimpressão, Companhia das Letras, São Paulo, 1994.
- MOTTA, José Flávio. Família escrava e desenvolvimento cafeeiro em uma localidade valeparaibana paulista, 1801-1829. *Anais do XV Encontro Nacional de Economia (ANPEC)*, Salvador, 1987.

- NARDY FILHO, Francisco. *A cidade de Itu*. Escolas Profissionais Salesianas, São Paulo, 1928, 1930, 1950, 1951, 4 volumes.
- NEME, Mário. Dois antigos caminhos de sertanistas de São Paulo, *Anais do Museu Paulista*, Tomo XXIII, São Paulo, 1969.
- PELLICCIOTTA, Mirza. Subsídios para o estudo da evolução urbana de Campinas in *Revista Humanitas*, v. 1, agosto 1997, p. 101.
- PEREGALLI, Enrique. *Recrutamento militar no Brasil colonial*. Editora da UNICAMP, Campinas, 1986.
- PETRONE, M.T.S. *O Barão de Iguape: um empresário da época da independência*. São Paulo, Editora Nacional; Brasília, INL, 1976.
- PETRONE, Maria Thereza S. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)*. Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1968,
- PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo, Brasiliense, 24a. reimpressão, 1996.
- PRADO, J.F. de Almeida. *São Vicente e as Capitânicas do Sul do Brasil, as origens (1501 a 1531)*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1961, Brasiliense, volume 314.
- PUPO, Celso M. Mello. *Campinas, seu berço e juventude*. Academia Campinense de Letras, Campinas, 1969.
- QUEIROZ, Suely Robles Reis de, Algumas notas sobre a lavoura do açúcar em São Paulo no período colonial. *Anais do Museu Paulista*, 21:109-278, 1967.
- SANTOS, Ronaldo Marcos dos. *O rascunho da nação: formação, auge e ruptura da economia colonial*, UNICAMP, Instituto de Economia, tese de doutorado, 1985.
- SCHWARTZ, Stuart B. Padrões de Propriedade de Escravos nas Américas: Novas Evidências para o Brasil. *Estudos Econômicos* (13 [1]: 259-287, Jan/Abr. 1983)
- SEMEGHINI, Ulysses Cidade. *Campinas 1860 a 1980: agricultura, indústria e urbanização*. Campinas, tese de mestrado, IE/UNICAMP, 1988.
- SILVA, Lígia Osório. *Terras devolutas e latifúndios: efeitos da Lei de 1850*. Campinas, Editora da UNICAMP.
- SIMONSEN, Roberto C. *História econômica do Brasil (1520-1820)*, 8ª edição, São Paulo, Cia Editora Nacional, 1978.

- SLENES, Robert . “Os Múltiplos de Porcos e Diamantes: a economia escravista de Minas Gerais no século XIX”. *Cadernos IFCH/Únicamp*, 17, Campinas, CPG/IFCH, 1985.
- SLENES, Robert W. Senhores e Subalternos no Oeste Paulista in *História da Vida Privada no Brasil – Império*, São Paulo, Companhia das Letras, 1997.
- SLENES, Robert. “Comments on ‘ Slavery in a nonexport Economy’(I)”. *HAHR*, vol. 63, n. 3, agosto/1993
- SOUZA, Laura de Mello. *Desclassificados do ouro: a pobreza mineira no século XVIII*. Rio de Janeiro, Edições Graal, 2ª edição, 1986.
- ZEMELLA, Mafalda P. *O abastecimento da Capitania das Minas Gerais no século XVIII* . 2ª edição, São Paulo, HUCITEC/EDUSP, 1990.