

Expansão açucareira, vias de comunicação e comércio de tropas na região de Campinas¹

Maria Isabel Basilisco Celia²

Resumo

O objetivo deste artigo 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 baliza 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 – período que 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, atual município 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 Mateus.³

1 Este artigo faz parte da dissertação de Mestrado em História Econômica defendida no Instituto de Economia da Unicamp em agosto de 2000, cujo título é *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)*.

2 Mestre em História Econômica – Unicamp. Instituto de Economia (IE).

3 Matos (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. Dezesete 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” (Matos, 1990: 29). Morgado de Mateus foi um título conferido a D. Luis Antônio 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 do Morgado de Mateus, ver mais especificamente a obra de Bellotto (1979).

Este período que se inicia em 1765 é caracterizado uma maior dinamização do comércio interno da província de São Paulo, bem como um alargamento no comércio interprovincial. Comprova essa assertiva o trabalho de Petrone (1968), 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 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” (Petrone, 1968: 12).

Em fins do século XVIII, observou-se na política implantada pelo governo do Morgado de Mateus (1765-1775) uma atenção especial 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, que em 1798 tem algo próximo a 483 engenhos e para o ano seguinte, 574 outros novos engenhos.⁴

Petrone cria, através das análises e medidas dos governadores,⁵ 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

4 Cf. Petrone (1968: 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: Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça (1797-1802), Antônio 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.

condições favoráveis na Capitania e uma conjuntura internacional que propiciou o incremento da lavoura” (Petrone, 1968: 15).

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

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

“(…) além dessas substâncias (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, 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”.⁶

Com efeito, têm-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, dando uma nova fisionomia ao 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 “raleza 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

⁶ Cf. *Documentos Interessantes...* (n. 44: 137, s.d.), Memória de Mello Castro e Mendonça (28 dez. 1802).

sul como essencial para a segurança da área meridional, e neste sentido sua ocupação e manutenção eram indispensáveis.⁷

Nas palavras de D. Luís Antônio, 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” (*Documentos Interessantes...*, n. 67: 76, s.d.).

A documentação pesquisada, sejam os *Maços de População* ou os censos populacionais comumente conhecidos, insere-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 ordenanças⁸ na reorganização militar da capitania de São Paulo, que foi empreendida pelo Morgado de Mateus entre 1765 e 1766 e efetivada 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

7 A respeito do caráter militar da restauração da capitania de São Paulo esclarece-nos Eisenberg (1989: 323-324): “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”.

8 Segundo Leonzo (1977: 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.

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 povoamento do interior da província e de 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 assume uma posição *sui generis* na história do Brasil, como assinala Eisenberg:

“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 frequência. 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” (Eisenberg, 1989).

Foi o incentivo da ocupação do solo, mediante concessões de sesmarias, e o incentivo à agricultura no planalto paulista no governo do Morgado de Mateus que deram origem à muitas cidades de hoje. Estas devem seu desenvolvimento inicial 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 encontrar os centros produtores de açúcar em São Paulo em parte do litoral norte e em duas áreas distintas de “serra acima”: a que compreende o caminho para o Rio de Janeiro e a que comumente conhecemos como *quadrilátero do açúcar*.⁹

⁹ 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, 1968: 24, nota). É neste sentido também que se utilizou esta expressão.

Campinas é um exemplo marcante: já em fins do século XVIII é elevada a freguesia (1774) e posteriormente a vila (1797), resultado do seu desenvolvimento como núcleo de povoamento e como centro canavieiro, ou seja, com determinado crescimento econômico, traçando esboços de uma vida urbana.

A agricultura de alimentos, sempre presente no município de Campinas desde seus primeiros tempos com importância ímpar na economia local, passa à 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 açúcar (Eisenberg, 1989: 343-367), proporcionando que outras regiões, até 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” (Pupo, 1969: 26).

Mais tarde, no recenseamento de 1775, observou-se em 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” (Pellicciotta, 1997: 101).

Percebe-se que o nome e a definição política da região mencionada modifica-se, à medida que começa a se traçar 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 crescem-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 (1988: 58a) “indústria açucareira se implantou em Campinas entre 1790 e 1795, fato associado a um crescimento populacional”. Ainda chama-nos a atenção Pellicciotta (1997: 102), ao articular a gestação agrícola-produtiva do município e seu crescimento populacional: “A criação da freguesia, neste caso ocorreria em período anterior às atividades produtivas da cana; mas a criação da Vila de São Carlos, em 1797 procederia do fato de que riqueza e população já davam à Freguesia de Campinas direito à promoção política”.

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.

Os quadros reproduzidos a seguir, 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.

Evidencia-se uma mobilidade de produtos ligados primeiro à 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 “muare e asininos das inúmeras tropas que passavam por Campinas” (Martins, 1996: 126-127).

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 como 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 e com aproximadamente sete mil moradores (Eisenberg, 1989: 358), tem uma maior necessidade de diversificação e comercialização de produtos para abastecer as vendas e os armazéns.

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 ²	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 Cia.

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 Cia.

Além do seu comércio interno, a Vila de São Carlos comercializava seus produtos com outras regiões da província, onde vendia produtos agrícolas ou animais dos mais variados tipos. Exemplo elucidativo é o fogo de Ignácio Cabral de Camargo, que no ano de 1799, pertencente à infantaria e com 39 anos de idade, casado com Rita Maria de 35 anos e pai de dois filhos, José de 2 anos e Manuel com 11 anos, não possuía escravo, mas morava junto com ele grande número de agregados. Destacam-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-se ainda que ele comandava tropa que conduzia açúcar para a Vila de Santos, rendendo os aluguéis 30 mil reis.¹⁰

Há que se destacar deste fogo significativo 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. Confirma-se também a presença de um mercado exportador (dentro da Província de São Paulo), como é o caso de Itu, onde 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 a dos 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

¹⁰ Cf. *Maços de População*, 2^a Cia., fogo 67, 1799.

núcleo familiar. Segundo o recenseador da época, Ignácio possuía apenas dois filhos e ainda crianças, o que impossibilita uma maior ajuda no trabalho doméstico. Intrigante é o número de filhos (oito 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. É possível também cogitar a presença de algum escravo em meio a tantos filhos de Eleonor, omitido no censo 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”.¹¹

Outra vila que se destaca nos censos populacionais é São Roque, cujo distrito pertencia à vila de Sorocaba (ou “do termo da vila de Sorocaba”). Segundo Daniel Pedro Müller (1923), era um distrito que tinha como vilas e povoações limítrofes Sorocaba a seis léguas, Itu 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 vila fornece grande numero de animais de carga para as conduções” (p. 67).

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

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

11 Ver Matos (1990: 31). Ver ainda a esse respeito o trabalho de Herbert S. Klein (1989: 347-372). Nele analisam-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.

camarada.¹² Percebe-se que: ambos os casos dizem respeito a homens que, segundo as informações do censo, possuem uma pequena família e; que tal ocupação 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*.¹³ 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 Casal (Casal, 1945: 229-230): “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 das 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 Grande do Sul e, eventualmente, pagavam este imposto, bem como as taxas paulistas, quando chegavam a Sorocaba (Saint-Hilaire, 1976: 187).

É igualmente interessante o movimento de tropas obedecendo os cálculos de um “mercado sazonal”, esclarece Klein (1989):

“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 vagorosamente 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” (p. 359).

Percebe-se uma rede de caminhos do sul em direção ao norte que implicou em importantes modificações – como é o caso de Antônio de Godois Lima, que aparece nos censos de 1817 e 1818. Como miliciano, aos 44 anos, casado, com quatro filhos e branco, natural de Curitiba e, segundo o documento, “vive de fazer tropa para o Rio de Janeiro. Rende mais ou menos

12 Cf. *Maços de População*, 1ª Cia., fogo 82, 1818, e subsequente 1ª Cia., fogo 107, 1816.

13 Cf. *Maços de População*, 3ª Cia., fogo 50, 1822.

200:000 reis por ano”. Tem-se ainda, José Antônio, com 42 anos, casado e pardo, natural do Rio de Janeiro, “vive de sua tropa de condução”.¹⁴

Atente-se a este movimento de comunicações que não se limitava a Sorocaba, mas demonstra 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. Gustavo Beyer menciona este fato 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 cavalos, bestas e bois que, em estado selvagem nos campos, são conduzidos até aqui, para irem à São Paulo ou Rio de Janeiro” (Beyer, 1992: 34).

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 forte núcleo produtor de renda, porém com uma população que se encontra “espalhada”, vale dizer, 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, possuía a importante tarefa de manutenção das tropas e, com ela, de povoar os caminhos.

As vias do planalto, ou os caminhos de “serra acima” (como eram comumente conhecidos), articulam-se com o “caminho do mar”, passagem obrigatória para as mercadorias destinadas à exportação.¹⁵ Ambas compreendiam problemas distintos, uma vez que as dificuldades do caminho da serra dizem respeito ao relevo e a umidade, 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 infraestrutura 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

14 Cf. *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.

15 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.

açúcar” compreendia, no aproveitamento e adaptação, os caminhos bandeirantes.

Esclarece Nogueira de Matos, referindo-se às 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 caminho do sul (...), punha São Paulo em comunicação com os campos meridionais: campos de Curitiba, campos de Lages, campos de Vacaria, do Viamão” (Matos, 1990: 36).

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 à exportação açucareira, são as vias que atingem Itu e Porto Feliz, ponto inicial da navegação do Tietê (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 dessas regiões. 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, segue para Franca e finalmente Goiás. O viajante Saint-Hilaire informa que nesta rota, pela sua longa distância a ser percorrida pelos tropeiros, chamam a atenção duas cidades do interior paulista, Jundiaí e Mogi-Mirim, como centros importantes para o fornecimento de tropeiros e tropas para viagens à Goiás e Mato Grosso. Confirmam a importância dessa localidade como ponto de paragem de tropeiros o “Quadro estatístico” do Marechal Müller, que afirma: “Residem neste distrito [Jundiaí] 48 tropeiros que se ocupam com as tropas, a conduzir gêneros de diferentes partes desta província (...)” (Saint-Hilaire, 1976: 106-114; Müller, 1923: 56).

É o que atestam também os nove fogos pesquisados, dentre outros, referentes à 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 arriero no comércio de tropas”. Ou então de Joaquim Manoel, com 39 anos, casado e pardo, “vivendo de ajustes em tropas”.¹⁶ É interessante notar que o comércio de tropas desenvolvido em Jundiaí apresentou características peculiares, ou seja, percebe-se a interessante relação de Jundiaí com atividades que compunham o comércio tropeirista, funcionando 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 vaivém das grandes caravanas, dá 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” (Matos, 1990: 39).

O professor Nogueira de Matos deixa claro o papel de Jundiaí, posteriormente de Campinas, às quais se refere “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 – registra a importância dessa região pertencente ao “quadrilátero do açúcar” com um significado de dinamismo, com entrada e saída de indivíduos e mercadorias, de lugar que dá passagem e que portanto, permite certo abrigo, além de um movimento ativo de negócios (Petroni, 1968: 203).

Através do estudo das informações obtidas nos censos de população é possível encontrar as características relatadas por Martius nitidamente nos documentos. Existia em Jundiaí, nas duas primeiras décadas do século XIX, um considerável número de indivíduos que trabalhavam nas atividades de

16 Cf. *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.

tropas como arrieiros, camaradas, etc. É o caso de Cláudio Gois, 23 anos, casado, branco, com um 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 contou.¹⁷

Podem-se distinguir duas classes de renda distintas, primeiro para os naturais de Jundiáí (onde foi encontrado um grande número de fogos) e em seguida para os naturais de diversas regiões da província de São Paulo. 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”.¹⁸

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, (para os anos já mencionados) 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”. Veja-se ainda o fogo de Ivo José Luciano, natural de Atibaia,

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

18 Cf. *Maços de População*, 3ª Cia., 1822. Para ambos os casos não constam o número do fogo.

25 anos, casado e pardo, tendo por ocupação o trabalho “no comércio feito camarada de tropa. Rende por ano, mais ou menos 30:000 reis”.¹⁹

Deste modo, as informações obtidas no tocante às rendas que envolvem a atividade tropeirista fazem 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. (1996):

“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” (p. 261).

Não obstante o caráter empreendedor da atividade tropeirista, Caio Prado Jr. ainda nos atenta para 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 tocadores, 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” (Prado Jr., 1996: 261).

Não se pode deixar de lembrar que uma maior circulação de produtos coloniais, o açúcar como destaque, bem como uma política de povoamento, só foi possível à medida em que a região do planalto paulista passou a ter em seu entorno uma política de produção exportável. Pois é com uma política de exportações que se restauram as condições necessárias para o crescimento da agricultura paulista, de modo que se pudesse justificar a compra de animais

19 Cf. *Maços de População*, 4^a Cia., 1822. Para ambos os casos não constam o número do fogo.

para transporte e, conseqüentemente, um maior incremento nas vias públicas – em certo sentido, a economia de subsistência também era amparada pela política exportadora. Nas palavras de Petrone (1968):

“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 esses governadores, no sentido de se aumentar o movimento de Santos” (p. 141).

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

Mas foi apenas no governo de Francisco da Cunha Menezes (1782-1786) que começaram a sair alguns navios carregados no porto de Santos com destino a Lisboa, pois antes o açúcar era levado principalmente 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. Lorena via neste comércio uma das causas do atraso da capitania e, buscando impedi-lo, passou a favorecer a exportação direta de Santos para Portugal. Proibiu igualmente, portanto, toda exportação que não fosse para Portugal – decisão ambígua, pois ao mesmo tempo em que atraía para o porto de Santos maior número de navios vindos diretamente do reino, suas restrições prejudicavam o litoral norte e beneficiavam largamente o interior paulista.

Os 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” (Petrone, 1968: 146-147).

Com a abertura dos portos em 1808 dá-se continuidade ao incentivo as atividades produtivas, mas agora sem uma política de intervenção por parte dos governadores, no sentido de dirigir o comércio de exportação de São Paulo. O sucesso da lavoura canvieira 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.

Fontes e bibliografia

Fontes manuscritas

MAÇOS de População para Campinas: 1779 – 1836.

Fontes impressas

BEYER, Gustavo. Viagem a São Paulo no verão de 1803. *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. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945. Tomo I.

DOCUMENTOS interessantes para a história e costumes de São Paulo. v. 8, 15, 29, 44, 45, 47, 67, [s.d.].

MÜLLER, 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, artigos e teses

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.

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)*. Campinas: Unicamp: Instituto de Economia, 2000. (Dissertação – Mestrado em História Econômica).

- EISENBERG, Peter Louis. *Homens esquecidos* (escravos e trabalhadores livres no Brasil – séculos XVIII e XIX). Campinas: Editora da Unicamp, 1989.
- KLEIN, Herbert S. A oferta de muarees no Brasil central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880. *Estudos Econômicos*, São Paulo, v. 19, n. 2, maio/ago. 1989.
- 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.
- MARTINS, Valter. *Nem senhores, nem escravos* (os pequenos agricultores em Campinas: 1800-1850). Campinas: Unicamp. CMU, 1996.
- MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 4. ed. Campinas, SP: Pontes, 1990.
- _____. Campinas no recenseamento do Marechal Müller. *Revista da PUCCAMP*, Campinas, n. 20/30, dez. 1966.
- PELLICCIOTTA, Mirza. Subsídios para o estudo da evolução urbana de Campinas. *Revista Humanitas*, v. 1, p. 101, ago. 1997.
- PETRONE, Maria Thereza S. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1968.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. 24a. reimpr. São Paulo: Brasiliense, 1996.
- PUPO, Celso M. Mello. *Campinas, seu berço e juventude*. Campinas: Academia Campinense de Letras, 1969.
- SEMEGHINI, Ulysses Cidade. *Campinas 1860 a 1980: agricultura, indústria e urbanização*. Campinas: Unicamp. IE, 1988. (Dissertação, Mestrado).