

TROPAS E TROPEIROS EM SOROCABA: A IMPORTÂNCIA DOS MUARES NA PRODUÇÃO DE UM ESPAÇO

*RAFAEL STRAFORINI**

*LILIANA B. DOS REIS GARCIA***

*JOSÉ FLÁVIO MORAIS CASTRO****

Resumo

Este trabalho tem por objetivo compreender o período em que o tropeirismo é tomado pela sociedade sorocabana como uma atividade economicamente produtiva, possibilitada pelo surgimento da feira de muares realizada anualmente na cidade. Sorocaba recebia um número expressivo de gado, destacando o muar que era utilizado como principal meio de transporte no Brasil até o surgimento da ferrovia no final do século XIX. Compradores vindos de todos os cantos do país buscavam na feira esse meio de transporte, proporcionando uma dinamização das atividades urbanas, como o comércio, as oficinas e os estabelecimentos manufatureiros e industriais. Desta forma, o espaço sorocabano foi produzido de forma específica e diferenciado dos demais lugares que tiveram na agricultura a base para a produção espacial.

Palavras-Chave: Tropeiro/tropeirismo, Geografia Histórica, Sorocaba

* Graduado em Geografia pela Universidade Estadual Paulista – UNESP/Rio Claro

** Professora Doutora do Departamento de Planejamento Regional, IGCE, UNESP/Rio Claro

***Professor do Departamento de Cartografia e Análise da Informação Geográfica

Abstract

Troops and Troopers in Sorocaba: The Importance of Mule in the Production of Space

This article fosters the comprehension of the period in which the “tropeirismo” (cattle dealing) was taken by the members of society in Sorocaba as an economically productive activity, due to the start of the cattle market held in the city every year. A considerable amount of animals was brought to the market, especially the “muar” (most commercialized breed), which was considered the most important means of transport in the country until the end of the 19th century, when the first national railways were built. Traders from different parts of Brazil were interested in the activity, which was leading the country to an optimization of urban activities, such as manufacturing, industry and commerce. So, the Sorocaba area was formed in a very particular way, differently from places where agriculture played a crucial role for general development.

Key words: Troop/troopers, Historical Geography, Sorocaba

Sorocaba, um lugar de tropas e tropeiros

As primeiras tropas de bovinos e equinos já cruzavam de sul a norte a porção meridional do Brasil nos primeiros anos do século XVIII. Contudo, esse tráfego pouco representava economicamente para as vilas localizadas no planalto paulista.

Durante os três primeiros quartéis do século XVIII, enquanto a mineração era foco das atenções da Coroa Portuguesa e dos brasileiros, as vilas paulistas praticamente padeciam no esquecimento, com exceção para alguns lugares que resistiam, tendo na agricultura voltada para o abastecimento interno a base de suas economias. Segundo Monteiro (1995: 224), “nesse período, as grandes fazendas começaram a se especializar em alguns produtos que atendiam às necessidades do mercado mineiro,” proporcionando uma reorganização agrária do planalto paulista. Os produtores viram-se obrigados a substituir os produtos que eram voltados para o abastecimento da Província de São Paulo por produtos que compensassem o custo de transporte para a região aurífera, passando dos grãos aos pastos e alambiques. Ademais, muitos produtores transferiram-se para as imediações das minas como única forma de garantir a sobrevivência. No geral, em toda a Província paulista, “as famílias que ficaram, a idade do ouro significou o aprofundamento da pobreza rural, processo já em marcha desde a segunda metade do século XVII com vertiginoso declínio da escravidão indígena” (Monteiro, 1995: 225).

O início do tropeirismo convive simultaneamente com esse contexto. Embora essa nova atividade tenha proporcionado características peculiares a Sorocaba, o momento histórico sorocabano não pode ser desvinculado de todo o contexto paulista, pois corre-se o risco de camuflar a realidade, com a ilusão de que o tropeirismo transformou-a num centro de desenvolvimento econômico, totalmente díspar das demais vilas de São Paulo nas primeiras décadas do século do ouro (XVIII).

Embora o tropeirismo não proporcionasse a dinamização da economia sorocabana, a pequena lavoura foi a base de sua economia e da organização social. A Câmara Municipal, sabendo que não havia outro meio de assegurar a sobrevivência e a permanência dos habitantes na vila, distribuía terras para a lavoura e pecuária.

A vinda das primeiras tropas de muares a partir de 1732 agiu como atrativo para que as pessoas que moravam nas imediações da vila migrassem em direção a ela. A rede fundiária era estruturada em torno da pequena vila, absorvendo o contingente de migrantes que não se dedicavam às atividades urbanas. A vila estava voltada para o abastecimento de gêneros da terra como milho, o algodão, o feijão e, até mesmo, açúcar. Segundo Bacellar (1994) a agricultura organizou-se na produção de mercado, favorecido pelo deslocamento das tropas e das feiras de muares que começavam a ser realizadas anualmente na vila.

Mesmo com a atenção voltada totalmente para as minas de ouro, prata e pedras preciosas, a Coroa Portuguesa não podia fazer “vistas grossas” ao tráfico de animais que se intensificava, principalmente o de muar que havia se tornado o meio de transporte mais eficiente entre o interior e o litoral, e do volume de capital que começava a circular ao longo das rotas.

Com o objetivo de controlar e arrecadar impostos desse novo negócio, eram criados os Registros, ou seja, tipo de pedágio para cobrança de impostos de gado bovino, eqüino e muar.

Para Mattos (1984), Bacellar (1994) e Klein (1989) a criação desses Registros teve como objetivo aumentar a arrecadação da Província do Rio de Janeiro¹. Mattos (1984: 32), aponta que “São Paulo, pobre e com pouquíssima renda que propiciasse arrecadações aos cofres reais, de repente surgia com uma nova fonte econômica de renda, com promessas de contínuos aumentos.” Nesse mesmo sentido, Bacellar (1994: 178) afirma que “a implantação do Registro de Sorocaba em 1750 comprova que o volume de cabeças trazidas para essa vila era atraente sob ponto de vista fiscal.”

¹ Em 1748, São Paulo perdeu a sua autonomia política devido a própria decadência econômica em que encontrava-se, ficando sob a jurisdição do Rio de Janeiro. Somente 17 anos após, em 1765, voltaria a gozar de autonomia política sob governo de Morgado de Mateus.

A criação de Registros para taxação de impostos sobre os animais refletia a grandeza desse negócio, o interesse e todo o esforço da Coroa Portuguesa e dos Governos Provinciais para arrecadar e fiscalizar os mesmos. O primeiro registro surgiu em 1732 no Rio Negro, taxando todos os animais (muar, cavalari e vacum) que saíam das Províncias de Santa Catarina e Rio Grande do Sul com destino aos centros consumidores no Brasil Central. Posteriormente, vários registros iam surgindo, pois mostrava-se o mais importante meio de arrecadação das Províncias da porção meridional do Brasil, que até então, integravam-se à economia colonial brasileira fornecendo gêneros de abastecimento (gêneros da terra, carne e couro) para as áreas onde se desenvolviam as atividades econômicas voltadas para o mercado externo, ou seja, Nordeste e região das minas.

A Coroa Portuguesa não media esforços para incentivar essa atividade no Sul do Brasil, pois além de contemplar seus objetivos expansionistas, também mostrava-se importante reserva de capital, caso necessitasse. Sabendo dessa reserva de capital, o utilizou na reconstrução da cidade de Lisboa, destruída por um terremoto em 1755. O Rei de Portugal escreveu à Câmara de Sorocaba e à Província de São Pedro (Rio Grande do Sul) pedindo ajuda para reedificar a cidade, sabendo que elas poderiam fornecer-lhe capital oriundo do tráfego de animais. A Câmara de Sorocaba contempla o pedido da Corte criando o “Novo Imposto” em 1756, taxando todos os animais oriundos do Sul e comprados na vila por homens vindos de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, comprovando, desta forma, que o início das feiras deu-se nesses idos.

“§1º. Cada Cavalo que vier a vender de fora desta comarca a esta cidade das partes do Rio Grande de São Pedro do Sul a Curitiba, ou passar por ela a negócio para se ir vender a qualquer das minas ou ao Rio de Janeiro, pagarão (sic) duzentos réis.

“§2º. E na mesma forma tôdas as tropas de mulas ou machos que vierem por negócio a vender a esta cidade, e seus têrmos, ou por ela passarem para qualquer outra parte, por cabeça de cada besta muar trezentos réis.

“§3º. Tôda a boiada... de São Pedro do Sul ou Curitiba para vender a outra parte, pagarão por cada rês cem réis.

“§15º. Todo o gado ou besta em que é lançado êste novo imposto não poderá passar do registro da vila de Sorocaba sem o pagar logo, ou dar fiança ao juiz que ao tempo fôr neste cidade...ou em quatro meses, e dada a fiança lhe declarará na guia que apresentar que pode passar, e passando sem pagar ou ter dado a fiança pagará em três dobros...”²

² Almeida (1945:122) Esse imposto foi cobrado até 1892. Do ano de sua criação (1756) até o seu término, o valor foi praticamente o mesmo. De acordo com Almeida (1951) o imposto sobre animais teve acréscimo de \$020 (vinte réis) em 1826. Klein (1989) informa que a partir de 01/12/1877) houve aumento de 20% para os três tipos de animais.

Cabia ao Registro de Sorocaba recolher o “Novo Imposto”, Imposto de Guarapuava (criado em 1809) e os Direitos do Imposto do Rio Negro. Porém, na maioria das vezes, esse pagamento não era feito no momento em que os tropeiros e negociantes passavam pelo Registro de Sorocaba.

Sorocaba, embora tipicamente agrícola, era a última vila de expressão localizada no Caminho de Curitiba. A instalação de um Registro necessitava de certa infra-estrutura, pois os vistos nas guias de pagamento eram demorados. Os tropeiros necessitavam de um conjunto de serviços que pudessem atender suas necessidades enquanto esperavam os vistos, principalmente no que se refere ao abastecimento das tropas, e reparos necessários nos seus equipamentos utilizados no tangeamento dos animais. Segundo Almeida (1945), Sorocaba, até então, era apenas um ponto de passagem, pagamento e controle do tráfego de animais, pois ainda não se realizavam as famosas feiras de muare em suas paragens, tendo os tropeiros que continuar as suas longas viagens até as Minas Gerais, Rio de Janeiro, Goiás, Mato Grosso e São Paulo.

O fato das vilas de São Paulo e Itu não sediarem o Registro e a Feira de Muare, não significa que as condições naturais e locais de Sorocaba a tenha favorecido em relação as outras. Acreditar no determinismo natural para explicar a localização da feira é excluir por completo a importância dos primeiros núcleos urbanos que, embora incipientes, começavam a se organizar em torno das atividades urbanas e na agricultura de abastecimento, fundamental para a manutenção das tropas. Em suma, muito mais que os fatores naturais e locais, o conteúdo da vila de Sorocaba era mais importante para fixação do Registro no seu espaço.

Nesse contexto, a presença de campos naturais utilizados para pastagem e engorda dos animais na região de Sorocaba³, embora seja um elemento a ser considerado na análise, não é o principal para explicar a localização do Registro e da Feira, mas sim suas próprias condições urbanas e agrícolas.

A data da primeira feira de muare realizada em Sorocaba não é muito precisa devido a falta de documentos que comprovem sua exatidão. Especula-se que tenha ocorrido entre 1750 e 1766. As primeiras feiras constituíram-se embrões do desenvolvimento econômico da vila de Sorocaba, pois proporcionaram aumento populacional, mesmo que sazonalmente, exercendo uma forte pressão no espaço urbano, fazendo surgir uma rede de estabelecimentos comerciais e oficinas especializadas na produção de objetos de uso diário dos tropeiros, bem como no campo, proporcionando a manutenção da agricultura de abastecimento.

³ Os campos de Sorocaba partiam da vila até Itararé, limitando-se à esquerda com a Serra do Mar e a direita com o antigo sertão de Botucatu. A diferença entre o sul e o norte desses campos se dava pela maior ou menor quantidade de araucárias e pelo relevo. Esses campos não se apresentavam em faixa contínua, mas separados por outros tipos de vegetação como a mata de araucária e a mata subtropical.

A primeira taxaço acontecia no Registro gaúcho de Santa Vitória, na divisa com a Província de Santa Catarina. No caminho eram acrescentados outros impostos, como o do Rio Negro ou de Curitiba, de Itapetininga, entre outros.

Segundo Vieira (1984), os compradores tornavam-se automaticamente os responsáveis para liquidar os impostos dos muares adquiridos na Feira. Após a contagem dos animais sobre a ponte do rio Sorocaba, o novo dono da tropa dirigia-se   administra o do Registro para pagar os impostos, ou assinava novos papéis na presença de um fiador para pagamento posterior.

O grande número de impostos elevava o valor do animal no ato da venda. Assim, muitos condutores procuravam outros caminhos com o objetivo de evitar taxaço sobre os animais o que proporcionava altas porcentagens de lucro no ato da venda. Para Mattos (1984), os problemas fiscais trazidos pelo comércio de mulas eram piores dentro do Brasil do que na fronteira.   lógico que esse contrabando gerou conflitos, principalmente entre os condutores, compradores e arrendatários (cobradores) dos Registros. Inúmeras barreiras surgiram ao longo das rotas com o propósito de controlar o tráfego de animais, evitando o contrabando que era extremamente prejudicial para os arrendatários que tinham exatamente nesses impostos a origem de suas riquezas, bem como para os Governos Provinciais.

Costa (1984), em seu trabalho verificou que havia na Província de São Paulo 72 barreiras distribuídas nos mais diversos ramais das principais rotas utilizadas pelos tropeiros. Esses ramais foram extremamente importantes para ocupa o e desenvolvimento da Província, pois além de permitir a liga o e a comunica o entre lugares distantes e, até então isolados, têm possibilitaram o surgimento de inúmeras vilas e cidades que se desenvolveram junto a elas. Na maioria dessas barreiras, o dinheiro arrecadado era destinado à manuten o das estradas.

Os arrendatários eram os administradores dos Registros, ou seja, particulares que arrendavam a cobrança dos impostos por determinado período e preço. O Governo Provincial estabelecia um valor que deveria receber anualmente. O que excedesse a esse valor era lucro do arrendatário, podendo têm arcar com os prejuízos, caso se registrasse valor menor que o estipulado. Esse negócio era muito lucrativo e fez muitas fortunas. Desta forma, o registro de animais nos livros não se destinava ao fisco oficial, já que seus arrendatários comprometiam-se em pagar   Junta da Fazenda uma soma já estabelecida. Para Petrone (1973), todo o trabalho e o controle dos livros de registros visava evitar o contrabando e aumentar o controle do número de animais registrados, garantindo lucros maiores para os seus arrendatários.

Juntamente com o tropeirismo, a agricultura fixa-se têm como atividade de destaque na vila de Sorocaba, tanto que dos 851 domicílios encontrados na Lista

Nominativa de 1772⁴, 568 (66,7%) do total estavam dedicados a produção de gêneros de primeira necessidade. Segundo Bacellar (1994), na estrutura fundiária de Sorocaba em 1772, 70% das propriedades eram particulares, 22% de terras alheias, 4% de terras devolutas e 4% de terras aforradas.

Embora os domicílios rurais predominassem numericamente em Sorocaba, eles eram muito rústicos. Os agricultores sorocabanos produziam basicamente para sobrevivência, ou ainda, pouco conseguiam produzir devido a qualidade da terra, levando-os à condições de miserabilidade. A atividade agrícola estava organizada no trabalho familiar, comprovando que a produção não visava atender a grandes mercados externos e internos, como a região das minas e a nova capital da Colônia - Rio de Janeiro.

Como o negócio de muare era sazonal, os peões das tropas passavam boa parte do ano fora de suas residências, obrigando aqueles que permaneciam, destaque para a mulher, a desenvolver atividades complementares, ou seja, produção de alimentos e atividades manufatureiras, como o fabrico de redes, panos rústicos e selaria em geral que “garantiam o grosso da renda ou mesmo, da subsistência doméstica” (Bacellar, 1994:68).

O tropeirismo estabeleceu nesse período uma relação intrínseca com a agricultura, pois incentivou a produção local de gêneros da terra, tanto no período em que a população flutuante permanecia na vila, como nos demais meses do ano, permitindo a sobrevivência dos pequenos produtores e certo acúmulo de capital aos grandes produtores.

A partir das últimas décadas do século XVIII, o oeste paulista começou a desenvolver a monocultura canavieira. A economia paulista teve no açúcar seu primeiro produto agrícola inserido na economia voltada para o mercado externo. Muitas vilas que antes padeciam na pobreza rural, começavam, nesse momento, experimentar um surto de desenvolvimento, como Campinas, Itu e Jundiá. Sorocaba estava inserida no “quadrilátero do açúcar” que era composto também por Mogi das Cruzes, Piracicaba, Jundiá. Contudo, a participação sorocabana nessa atividade era pouco significativa, ficando à margem da economia agroexportadora.

O naturalista Saint Hilaire ao passar pela Vila registrou:

“Nos arredores da cidade cultivava-se cana-de-açúcar, com menor rendimento, porém, do que em Itu e, sobretudo em Campinas. Os algodoeiros vegetam perfeitamente acima das montanhas que se estendem a leste da cidade, mas o algodão que produzem é de baixa qualidade. (...) Não é,

⁴ Bacellar (1994). O autor usou em sua tese de doutoramento Listas Nominativas do Arquivo do Estado de São Paulo

de resto, a agricultura que constitui a riqueza de Sorocaba, sim o comércio de muares ainda não domesticados, comércio de que a cidade é, verdadeiramente o entreposto.”

Segundo Bacellar (1994: 203) “a vila de Sorocaba teve seu perfil econômico bastante alterado ao longo das décadas finais do século XVIII, fazendo da lavoura de abastecimento e, principalmente, das tropas a base de sua pujança.”

A “atmosfera” comercial proporcionou o enriquecimento de algumas famílias sorocabanas, não apenas pelo negócio de muares, mas também pelo comércio, principalmente de fazenda seca (mercadorias diversas) e pela instalação de alguns engenhos de açúcar no bairro do Pirajibu.

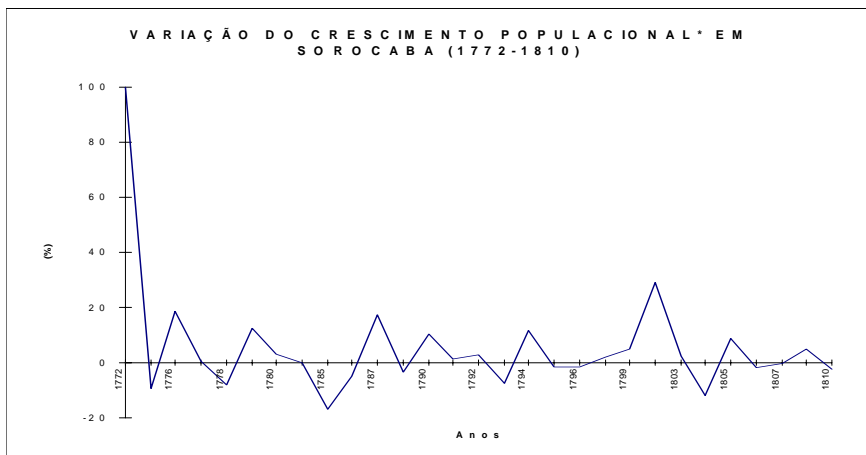
Bacellar (1994) aponta que no século XVIII, podia-se distinguir dois momentos ao longo das gerações das famílias mais abastadas e poderosas de Sorocaba. As primeiras gerações, entre 1730 e 1790, se enriqueceram na atividade comercial de gado e fazenda seca, talvez iniciado com o capital acumulado pela mineração e/ou aprreamento de índios no começo do século. Nesse período, a arrematação dos impostos ao longo do caminho do sul também tornou-se fonte de acúmulo de riquezas. Num segundo momento, a partir de 1790, as famílias mais abastadas, principalmente de negociantes de animais e fazendas secas, procuraram estabelecer relações com a elite agrária do oeste paulista que enriquecera rapidamente com a produção de açúcar e água ardente.

O contingente populacional de Sorocaba no final do século XVIII e início do XIX apresentou significativo aumento, mais precisamente de 54% entre 1772 e 1810, com média de crescimento anual de 1,86%. Contudo, analisando as variações anuais percebe-se que esse crescimento não foi tão harmonioso como sugere a média geral.

A figura nº. 1 evidencia uma oscilação anual entre o positivo e negativo da população de Sorocaba no período correspondente a 1772 e 1810. Essa oscilação é resultado da maior ou menor inserção de escravos nas fazendas de cana-de-açúcar da vila. Mesmo fazendo parte do Quadrilátero do Açúcar, Sorocaba estava longe de atingir a produção das demais vilas. Somente em alguns momentos (1785-1789 e 1798-1802) a produção sorocabana teve um pequeno aquecimento, necessitando de maior número de escravos, elevando, assim, o número de habitantes.

Esses dados acusam a diferença entre Sorocaba e as cidades de economia agrário-exportadora. Enquanto essas exigiam aumento e reposição constante de mão-de-obra escrava para manter a produção e a atividade tropeira, a agricultura sorocabana exigiam menos mão-de-obra, pois o trabalho era basicamente familiar, feito pelo chefe da família e seus filhos maiores. No entanto, a produção de cana-de-açúcar na região beneficiou a vila, pois, “por estar limítrofe a zona açucareira, Sorocaba foi afetada. Dedicada ao já arraigado comércio de muares e outros ani-

Figura 1



Fonte: Bacellar (1994)
 Organizado e elaborado por: Rafael Straforini

mais, a vila pôde encontrar nos florescentes engenhos, um mercado em expansão com elevada demanda de tropas” (Bacellar, 1994: 80).

O caminho das tropas, o comércio de muarens, os registros e as inúmeras barreiras de controles fixadas ao longo das rotas, de certa forma, explicam a conformação das fronteiras entre as Províncias, isto é, a divisão política da porção meridional do Brasil até meados do século XIX. Dos três impostos recolhidos no Registro de Sorocaba: Novo Imposto, Direitos do Rio Negro e Imposto de Guarapuava, os dois últimos eram os que proporcionavam maior volume de dinheiro recolhido. Enquanto o “Novo Imposto” recolhia \$320 réis por besta, o do Rio Negro era muito superior chegando a 2\$500 réis, taxando todos os animais criados em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul, de onde provinha a maioria dos animais⁵.

A Província de São Paulo, no final da década de 1830, quando os Direitos do Rio Negro deixavam de ser rendas gerais passando para provincial (1836), tinha nesse imposto a maior fonte de seus recursos. Assim, a Província de São Paulo não

⁵ Almeida (1945:78) encontrou no Arquivo Público Paulista o seguinte valor nos registros de Sorocaba do ano de 1835:
 “Novo Imposto” - 330\$520 réis;
 Imposto de Guarapuava - 419\$730 réis;
 Direitos do Rio Negro - 23:375\$520 réis;
 Total: 24:125\$770 (vinte e quatro contos de réis, cento e vinte e cinco mil e setecentos e setenta e sete réis).

omitia esforços para assegurar o atual Estado do Paraná dentro de suas fronteiras. Afinal, a perda desse espaço não representava apenas uma perda geográfica, de território, mas acima de tudo econômica. Contudo, a partir de 1856 o Paraná torna-se politicamente independente de São Paulo levando para si a maior arrecadação de todos os impostos sobre animais. Em 1857 disse o Vice-Governador do Paraná: “a renda que mais avulta é a proveniente da passagem de animais cavaleiros e muares pelo registro do Rio Negro” (Cavalhares, 1857 apud Klein, 1989: 353).

Após décadas de exploração intensiva e totalmente desordenada, no final do século XVIII, os aluviões e as minas de ouro e pedras preciosas começaram a esgotar em Minas Gerais e nas demais regiões produtoras, como Mato Grosso e Goiás. Com a crise produtiva, toda a região dedicada a mineração entrou em decadência.

“Antigos mineradores e negociantes se transformaram em fazendeiros, artesãos e os empregados se fazem posseiros de glebas devolutas. Citadinos ruralizados espalham-se pelos matos, selecionando as terras já não pela riqueza aurífera, mas por suas qualidades para moradia e cultivo” (Ribeiro, 1994: 381).

Embora a mineração tenha entrado em crise a partir do terceiro quartel do século XVIII, o tropeirismo encontrou outros sistemas produtivos capazes de viabilizar sua existência enquanto meio de transporte. Novos espaços geográficos incentivados por circunstâncias políticas e econômicas tornaram-se novos consumidores de muares. A vinda da Família Real em 1808 para o Rio de Janeiro proporcionou grande impacto nesse mercado, tornado-se o principal destino dos muares. A cultura canavieira no oeste paulista fez de São Paulo grande consumidor de muares, dinamizando ainda mais o tropeirismo.

De maneira geral, o desenvolvimento econômico de Sorocaba acompanhou o desenvolvimento do capitalismo internacional e colonial. A exploração do ouro em Minas Gerais, a mudança da capital do Vice-Reino para o Rio de Janeiro, a expansão da lavoura canavieira em São Paulo e na região de Campos (RJ) e a vinda da Corte Portuguesa para o Brasil são momentos decisivos para a expansão e manutenção da atividade de comercialização de gado. Porém “até o momento da virada do século XVIII para o XIX, Sorocaba ainda estava longe de alcançar seu máximo esplendor econômico” (Bacellar, 1994: 182).

Para entender a magnitude e a importância que o negócio de muares teve para a economia sorocabana, bem como para toda a região Sul de São Paulo e Brasil

meridional, é necessário fazer uma análise do número de animais que passaram pelo Registro de Sorocaba.⁶

Todavia, convém ressaltar que o negócio de muarees não representava a única atividade pecuária no começo do século XIX. Os campos do Sul também forneciam em larga escala outros produtos de origem animal, como: carne seca, couro e sebo para várias Províncias do Brasil e para países europeus. Segundo Klein (1989), o transporte desses produtos para as regiões consumidoras, principalmente para o Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais não era feito sobre burros, mas por vias marítimas, pois os animais conduzidos dos campos sulinos eram xucros, sendo somente “amançados” para o transporte nas fazendas especializadas para essa função na Província de São Paulo ou pelos próprios compradores dos muarees.

Os primeiros dados sobre a entrada de animais na Província de São Paulo e passados pelo Registro de Sorocaba são referentes ao final do século XVIII.

Tabela 1 - Animais Registrados em Sorocaba (1793-1801)

ANOS	BESTAS	CAVALOS	RESES	TOTAL
1793	3860	2214	1886	7960
1794	5380	3100	3492	11972
1795	8983	2817	3063	14863
1796	3610	1606	1662	6878
1797	4465	2971	4485	11921
1798	11498	4037	6654	22189
1801	7053	2148	4584	13785

Fonte: Petrone(1973:394)

A tabela 1 evidencia que no negócio de animais, os muarees já se destacavam mesmo antes da virada do século XVIII para o XIX. O negócio de bois e cavalos era significativo, pois se somados representavam para alguns anos, volume maior que de muarees, como nos anos de 1793, 1794 e 1797, com 4.100, 6.592 e 7.456 animais respectivamente. Mas era o muar que despontava, pois além de ser em maior número, os impostos cobrados e o preço adquirido na hora da venda eram maiores que os

⁶ Embora procurou-se fazer um levantamento completo da bibliografia de Aluísio de Almeida, a análise do número de animais registrados em Sorocaba será feita pelos levantamentos de Petrone (1973) e Klein (1989). Aluísio de Almeida foi um grande historiador de Sorocaba, porém, não se preocupava em fornecer as suas fontes de pesquisa. Na comparação deste autor com os demais que serão trabalhados, percebe-se que Almeida exagerou nas suas projeções. Os viajantes que percorreram o caminho das tropas também registraram em seus escritos o volume de animais comercializados em Sorocaba. Spix e Martius em 1818, avaliaram em 30 mil. Já Saint Hilaire disse algo em torno de 20 e 50 mil

dos outros animais, ou seja, mesmo sendo em menor número em alguns anos, o volume de dinheiro que proporcionava ainda era maior.

No início do século XIX, a produção de açúcar no oeste da Província de São Paulo e a vinda da Corte Portuguesa para o Rio de Janeiro fez com que esses espaços tornassem os mais importantes centros consumidores de muares.⁷

Será com o avanço do café no Vale do Paraíba que definitivamente o tropeirismo se fixará como único e mais importante meio de transporte no Brasil, tornando-se indispensável para a circulação de mercadorias, informações e pessoas, articulando e integrando o interior numa grande rede de rotas, pois até então, nenhuma outra produção econômica havia necessitado desses animais em número tão expressivo. O tropeirismo foi necessário para a expansão e sobrevivência do capitalismo agrário-exportador do café. Desta forma, não apenas o número de animais que passaram por Sorocaba aumentou, como também o capital circulante, visto que o preço do muar nas feiras teve aumento significativo, além do valor dos impostos cobrados.

Levantamentos mais precisos sobre a entrada de animais em Sorocaba entre 1820-1830⁸ apontam a dinâmica dessa atividade, como pode ser observado na figura nº 2.

As flutuações do número de animais registrados no período das feiras em Sorocaba devem ser analisadas e entendidas como resultado de ações políticas e econômicas realizadas em escala colonial e não apenas na dinâmica interna de um único lugar.

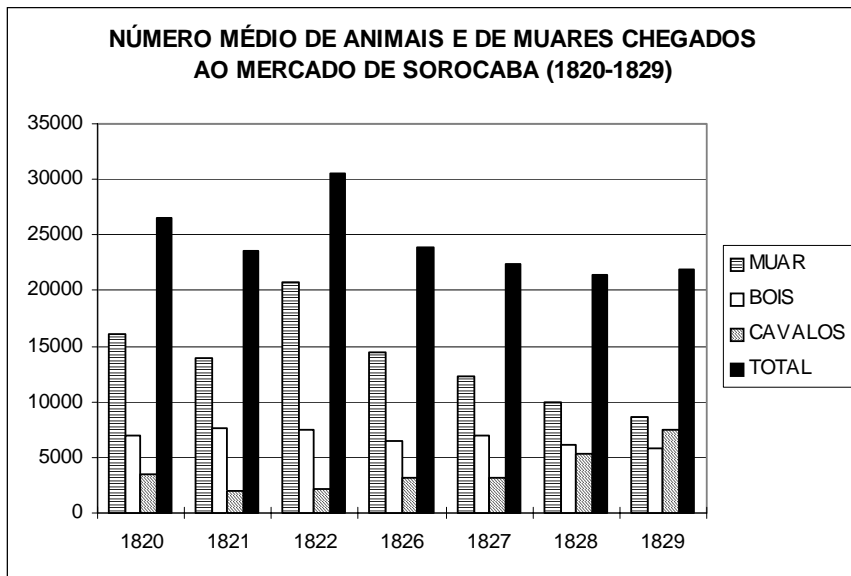
Segundo Petrone (1973), a diminuição verificada entre 1820 e 1821 de 2.070 muares se explica fundamentalmente pela falta de moedas no mercado, retiradas de circulação com a volta de D. João VI para Portugal, afetando diretamente o Rio de Janeiro, as vilas e cidades que eram dependentes da dinâmica econômica gerada pela presença da Família Real no Rio. Essas localidades eram importantes centros consumidores de muares e enviavam para as feiras número significativo de compradores.

Em 1822 observa-se que houve um expressivo aumento de animais registrados em Sorocaba, principalmente muares, chegando ao número de 20.761. Relacionar esse aumento com a Independência do Brasil é motivo de muita discussão, pois alegar que a Independência tenha aquecido o mercado de muares graças a euforia instalada no país não passa de uma hipótese que pode ser refutada, já que ela

⁷ Não há levantamento preciso sobre o volume de muares que passaram por Sorocaba após 1814, mas algumas estimativas giram em torno de 10 a 15 mil, o que representa aumento significativo comparado aos últimos anos do século XVIII.

⁸ O período de 1820 a 1829 foi analisado por Petrone (1973) utilizando os livros do Novo Imposto da coleção Silva Prado, guardado no Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo e no Arquivo do Estado de São Paulo (AESP). Esse trabalho juntamente com Klein (1989) são de enorme importância para o estudo do tropeirismo, pois foram feitos com metodologias confiáveis.

Figura 2



Fonte: Petrone (1973)
 Elaborado por Rafael Straforini

ocorreu em setembro e a feira, naquele ano, ocorreu entre os meses de abril e junho. Assim sendo, o reflexo da Independência tenderia a ocorrer no ano seguinte (1823), contudo, como os livros (registros) do triênio 1.823-1.825 foram perdidos, fica difícil qualquer conclusão a respeito. Para Petrone (1973), a diminuição sucessiva de animais registrados na feira no final da década de 1820 foi reflexo da desorganização das áreas produtivas no sul do Brasil causada pela Guerra da Cisplatina.

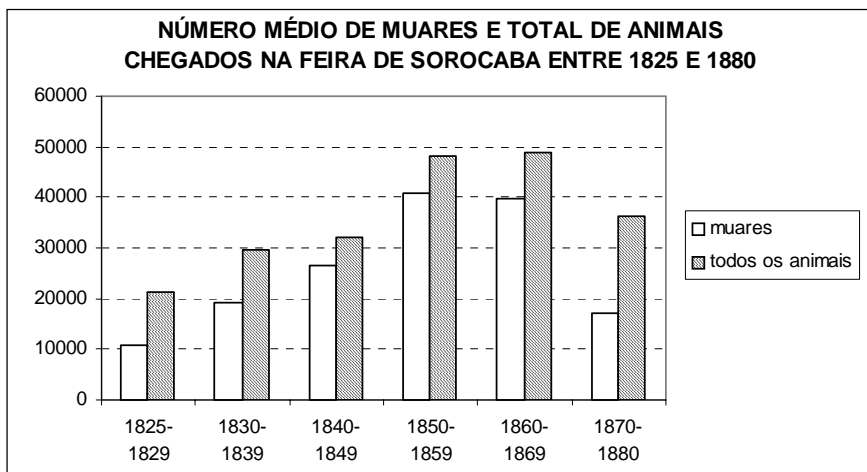
Com os dados que abrangem o período de 1.825 a 1.880 é possível fazer algumas inferências mais detalhadas e entender melhor a dinâmica do tropeirismo no século XIX.⁹

Observando a figura 3 percebe-se claramente que o volume de mueres e o total de animais que chegaram à feira de Sorocaba apresentaram crescimento até a década de 1850, permanecendo estável no período de 1860-1869 e, declinando drasticamente na década de 1870. Embora esses números sejam apenas uma média e não

⁹ Klein (1989) fez um levantamento estatístico sobre o número de animais registrados em Sorocaba, utilizando os “Livros de Barreiras - Sorocaba” de 1835 a 1885, ordens n.º 2018-2045, encontrados no Arquivo do Estado de São Paulo (AESP). Seu trabalho é uma amostragem, uma vez que não trabalhou com todos os anos do período, mas com alguns anos selecionados.

o total preciso do número de muares durante todo o período em análise, representam e comprovam o que muitos estudiosos afirmam.

Figura 3



Fonte: Klein: (1988: 356)

Elaborado por Rafael Straforini

“A feira de 1.855 foi a maior de todas” (Almeida, 1945:134).

Foi a partir de meados dos anos 50 daquele século que a demanda de muares cresceu significativamente com o avanço do café no Oeste Paulista. Nas décadas de 50 e 60 as atividades voltadas para as feiras, como comércio, a produção manufatureira de objetos, como tecidos rústicos, redes, ourivesaria entre outros, tiveram grande impulso, produzindo um novo espaço, muito mais dinâmico e organizado capitalisticamente do que em períodos passados.

A participação do muar no total de animais, conforme pode ser observado na tabela 2 também obedeceu a mesma dinâmica, ou seja, crescimento até 1860, com pico em 1850 e declínio nas décadas de 70 e 80.

Os dados referentes a década de 1870, tanto para o número quanto para a porcentagem no total de animais mostram uma crise e o desgaste que o tropeirismo passava no final do século XIX. Após longos séculos em que serviu como meio de transporte, carregando de tudo um pouco em seu lombo, do ferro às jóias e metais preciosos, o burro e a mula tiveram que ceder lugar ao novo e moderno meio de transporte - a ferrovia - mais rápido e capaz de transportar volume extremamente superior até então.

Tabela 2 - Participação Estimada do Muar no Total de Animais Registrados em Sorocaba - 1820-1880 (%)

DÉCADAS	%
1820	51
1830	65
1840	82
1850	85
1860	82
1870-75	56
1876-1880	32

Fonte: Klein (1989:355)

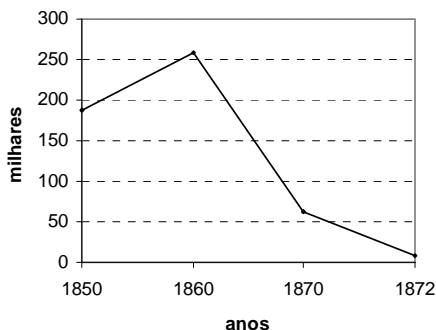
Contudo, a ferrovia não foi capaz de eliminar de vez o muar como meio de transporte, pois este continuou sendo utilizado pelos produtores de café e açúcar para transportar esses produtos das fazendas até o tronco principal da ferrovia. De acordo com Klein (1989: 357), a “falta de demanda deveu-se à crescente substituição, no transporte de longa distância, das mulas pelas ferrovias,” ou seja, do centro produtor (oeste paulista) até o porto de Santos.

Esse novo meio de transporte, moderno, capaz de imprimir maior velocidade na circulação de mercadorias e pessoas, bem como na produção de novas formas no espaço, não foi introduzido hegemonicamente em todos os lugares. Na verdade, a ferrovia produziu um tempo mais veloz para alguns lugares. Contudo, conviveu simultaneamente, pelo menos até as primeiras décadas do século XX, com um tempo mais lento, conduzido pela velocidade do muar.

O espaço para ser entendido precisa considerar os diferentes tempos vivificados simultaneamente, pois “não há nenhum espaço em que o uso do tempo seja idêntico para todos os homens, empresa e instituições” (Santos, 1997:127). Assim, na virada do século XIX para o XX, o espaço era de múltiplas possibilidades, representado pela ferrovia e pelo tropeiro. Era um espaço “que reunia a todos, com suas múltiplas possibilidades, que são possibilidades diferentes de uso do espaço (do território) relacionadas com possibilidades diferentes de uso do tempo” (Santos, 1997:127).

Esta afirmação é confirmada quando se verifica para o mesmo período (década de 1870) diminuição significativa do total de animais de carga que passaram pela barreira de Cubatão conforme pode ser observado na figura nº 4.

Figura nº 4
TOTAL DE MULAS REGISTRADAS
NA BARREIRA DE CUBATÃO (1850-
1872)



Fonte: Silva (1985) citado por Klein (1989:366)
Elaborado por Rafael Straforini

Observa-se que a quantidade de mulas que passou pela barreira de Cubatão foi muito grande até a década de 60. Em 1864, esse número chegou a 307 mil. Entretanto, a década de 70 mostra um declínio drástico, sendo reduzido para 62 mil em 1871 e 6 mil em 1873. Após esse ano, a passagem de mulas cargueiras pela barreira de Cubatão tornou-se insignificante, pois o transporte de mercadorias entre o planalto e o Porto de Santos passava a ser comandado pela ferrovia.

Os dados apresentados na tabela nº 3 comprovam que as grandes feiras de muares eram realizadas entre os meses de abril e junho, período em que o número de muares era significativamente superior ao restante do ano.

As feiras eram realizadas nos meses de abril, maio e junho, ou seja, não havia uma data específica e rígida no calendário a ser seguido. A bibliografia ao analisar o período de realização das feiras (entre os meses de abril e junho) procura relacioná-lo ao clima, principalmente a umidade como principal atributo climático. Segundo os pesquisadores, os tropeiros preferiam partir dos campos de criação localizados no sul do Brasil após o período da seca e início das primeiras chuvas, entre os meses de setembro e outubro, quando os campos voltavam a reverdecer, garantindo pastagem diária para as longas invernadas para os animais readquirirem peso perdido na longa viagem. Contudo, o que os pesquisadores não deram conta é que na região Sul o tipo climático é diferente do Brasil Central. Enquanto há duas estações bem definidas neste, ou seja, uma úmida e quente (verão) e outra seca e fria (inverno), no Sul as características são bem diferentes, principalmente com relação à distribuição

Tabela 3 - Número Médio de Muares e Animais* Chegados à Feira de Sorocaba Segundo os Meses do Ano (1825-1880)

PERÍODO DO ANO	MÚARES (MÉDIA)	TOTAL DE ANIMAIS (MÉDIA)
Julho	480	1644
Agosto	123	341
Setembro	96	414
TOTAL	699	2400
Outubro	590	867
Novembro	848	1670
Dezembro	1587	3042
TOTAL	3024	5580
Janeiro	1669	3364
Fevereiro	2181	2134
Março	2856	4111
TOTAL	6706	9609
Abril	3520	5990
Maio	9034	8187
Junho	4802	6324
TOTAL	17356	20334

* Inclui cavalos, bovinos e muares

Fonte: Klein (1989:358-361)

das chuvas. No Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná as chuvas são melhor distribuídas ao longo de todo ano e, é exatamente no período de junho a setembro que se verifica com maior intensidade as chuvas frontais ocasionadas pela frentes frias vindas do Sul, não justificando assim, aquele período de seca que antecedia a partida.

O que poderia justificar a escolha dos meses de setembro e outubro para a partida das tropas; março como o mês de chegada nos campos localizados no sul do Estado de São Paulo e abril/junho para a realização das feiras?

O fator climático poderia ser uma resposta apenas para as pastagens do sul do Estado de São Paulo. De fato, entre os meses de março e junho não é um período de seca nessa região, possibilitando a invernada dos animais até que fossem negociados na feira.

Esporadicamente, a Feira aconteceu entre os meses de dezembro e fevereiro, mas as circunstâncias (comerciais, sociais e produtivas) exigiam a fixação de um período certo para a realização delas. Num Brasil onde a velocidade da comunicação

era dada pelo trotar dos cavalos e muares, seria muito difícil aos compradores e negociantes das mais diversas localidades chegarem a tempo na feira para realizar seus negócios, caso esta “arrebentasse” sem uma previsão de data. Era fundamental um período determinado, garantindo o “encontro de vendedores e compradores” (Vieira, 1984: 33).

O sucesso das feiras só seria alcançado quanto mais pessoas ela atraísse e, para tanto, a sociedade sorocabana, tão dependente dela, não media esforços, chegando em 1877 a “assinar uma declaração publicada e divulgada em todas as províncias interessadas, onde os negociantes se comprometiam a encontrar-se em Sorocaba todos os anos a partir de 1º de abril” (Frioli, 1983: 12).

Observa-se na tabela nº3 uma sazonalidade na entrada dos animais em Sorocaba. Enquanto os muares registrados concentravam-se principalmente no período de abril a junho, os outros grupos de animais, principalmente de gado vacum, entravam na cidade no final do ano, entre os meses de novembro e dezembro, estendendo-se para janeiro. Também é possível identificar que o período de junho a setembro era o de menor circulação e comercialização de animais, tanto para o muar, quanto para o gado vacum e cavalar.

A sazonalidade na entrada de animais adquire importância fundamental para compreender a dinâmica do espaço urbano de Sorocaba no momento histórico tratado. Os dados revelam que a cidade não ficava parada ou vazia após o período da feira de muar, mas apresentava certa continuidade no fluxo de animais ao longo do ano, embora em menor intensidade. Desta forma, o comércio e as manufaturas beneficiavam-se dessa fluidez constante, pois mesmo não havendo as feiras, os compradores, os negociantes e os tangeadores faziam da cidade parada obrigatória, tanto para o abastecimento das tropas, como também para a compra de mercadorias manufaturadas.

O destaque do gado vacum entre os meses de novembro e dezembro significava um aquecimento dessas atividades voltadas para os tropeiros, produzindo um espaço muito mais dinâmico do que se imaginava. Em outras palavras, a sociedade sorocabana não se organizava produtivamente em torno de um único acontecimento - a feira de muares. Era necessário uma produção constante no decorrer do ano (mesmo em menor escala) de mercadorias voltadas para os condutores de animais que por Sorocaba passavam, agindo diretamente na produção do espaço urbano, pois as estruturas produtivas tinham de ser permanentes para o constante abastecimento.

Sorocaba era um lugar onde se concretizava os mais diferentes interesses. A Feira proporcionava esse encontro de interesses longínquos e próximos. Próximo porque a sociedade se organizava praticamente durante todo o ano à sua espera. Longínquo porque o comércio de gado não só interessava aos quadros locais e provinciano, mas também ao nacional e global, pois uma vasta área que abrangia

desde o Rio Grande do Sul até o Brasil Central, dependia dos muare para efetivar sua inserção numa economia agro-exportadora.

“As Feiras que se realizavam em Sorocaba deram tal projeção a esta vila, que ela adquiriu ares de verdadeira capital, tornando uma das mais importantes de São Paulo” (Santos, P. S., 1981: 88).

O tropeirismo conheceu no século XIX o seu apogeu. Na medida que o fluxo de animais se intensificava, uma nova elite formava-se em São Paulo. É neste século que se tem os primeiros indícios das fortunas e riquezas acumuladas pelo tráfego de muare, “numa íntima ligação entre as elites locais e o oeste paulista” (Bacellar, 1994: 80).

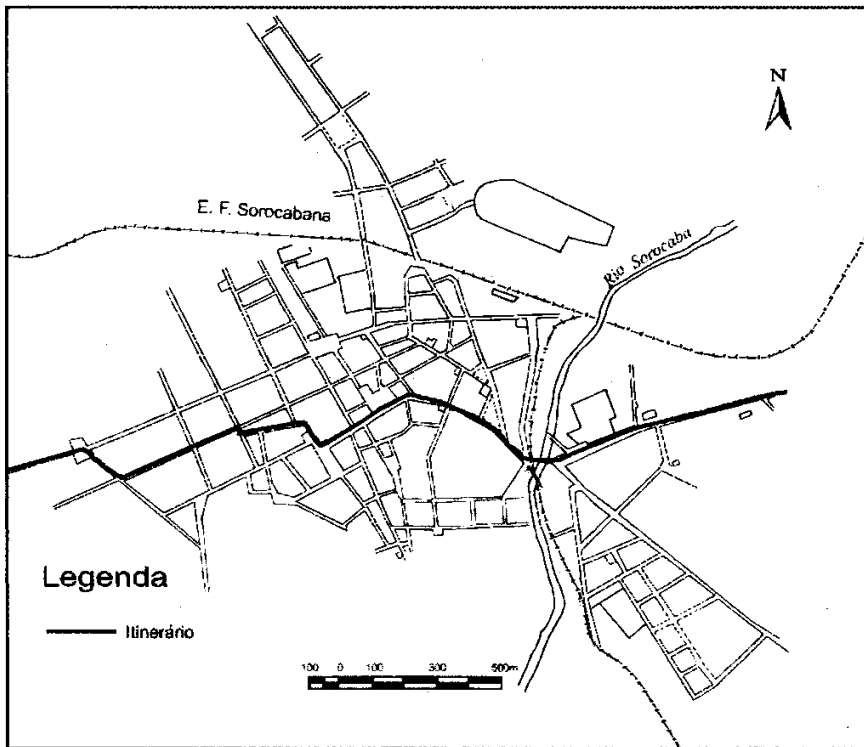
Segundo Mattos (1984: 22), os negociantes invertiam os lucros obtidos com a venda de muare principalmente no comércio, “estabelecendo lojas na Rua das Tropas, onde negociavam fazendas e gêneros com os tropeiros, sem abandonar os negócios de animais na época da Feira, vendendo, revendendo, assinando letras, fiando, agindo como banqueiros rudimentares.”

A passagem das tropas pela cidade produziu um espaço próprio e singular, onde o trotar das mulas e burros pelas ruas era capaz de dar nova configuração a malha urbana. Após a venda, as tropas precisavam cruzar toda a cidade para chegar ao Registro localizado logo após a passagem da ponte do rio Sorocaba. Como as principais ruas do núcleo urbano era tomado pelos comerciantes ambulantes, pessoas, espetáculos artísticos no período da feira, as tropas não podiam passar por essas ruas, o que causaria grandes transtornos. Desta forma, cabia ao novo proprietário “puxá-la [a tropa] pelo subúrbio da cidade” (Almeida, 1945: 148). Contudo, esse itinerário passou por quatro alterações, buscando sempre as ruas mais periféricas ou afastadas das badalações da feira. Na medida que havia a necessidade de alterar o itinerário no interior da cidade “novas ruas eram abertas para o tráfego de muare, que inicialmente passavam pelas únicas ruas existentes, todas aqui relacionadas com os atuais nomes: General Carneiro, Penha, 13 de Maio, São Bento e XV de Novembro. Depois a primeira mudança do trajeto: General Carneiro, Penha, Monsenhor João Soares e XV de Novembro. A seguir Penha, Benedito Pires, Álvares Soares, Monsenhor João Soares e XV de Novembro. A atuais praças Ferreira Braga e Artur Fajardo, eram os largos das Tropas” (Frioli, 1983: 12).

As alterações foram produzidas pelo e para o tropeirismo. Não apenas os animais se deslocavam para a periferia imediata, mas também todas as atividades urbanas. A abertura de novas vias, ou corredores de passagem dos muare estimulava o acréscimo de novas ruas entre o novo e o velho itinerário, e nestas, novos estabelecimentos residenciais, comerciais e manufatureiros se instalavam. A figura 5 possibilita a visualização desse espaço em constante realização.

**Figura 5 - Evolução e Deslocamento do Itinerário
das Tropas em Sorocaba (4 Itinerários)**

1º Itinerário das tropas em Sorocaba



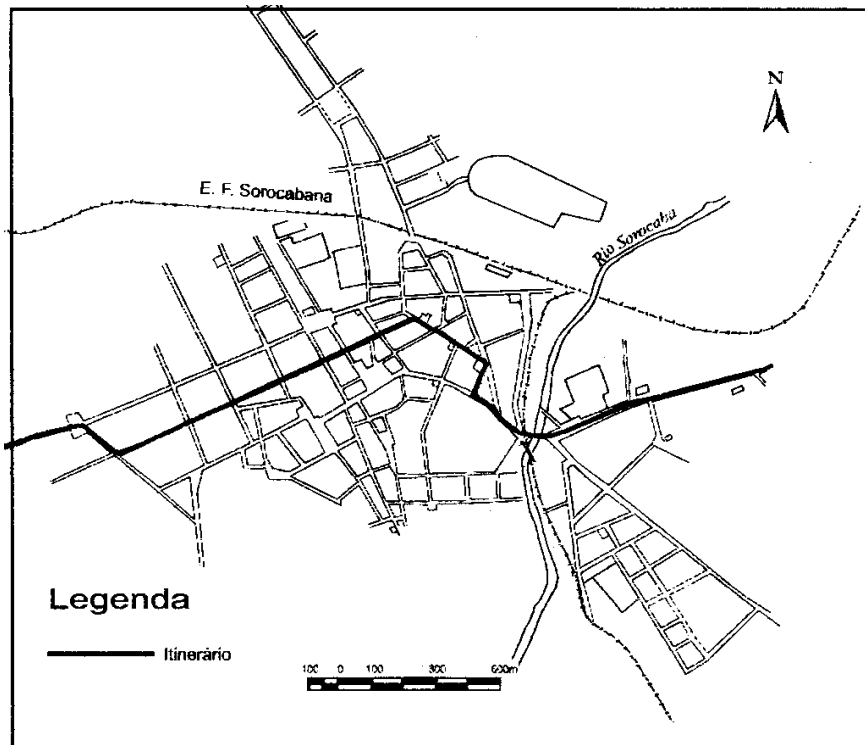
Fonte: Frioli (1983)

Arquivo do Museu Histórico Sorocabano, Mapa de Sorocaba de 1914.

Organização: Rafael Straforini

A dinâmica interna do urbano de Sorocaba, com suas inúmeras oficinas, estabelecimentos comerciais, além das pequenas indústrias, agiu como atrativo para a entrada de imigrantes de características diferentes dos que se dirigiam para as lavouras. Ao contrário da maioria dos municípios do interior de São Paulo que tinham na agricultura a base de suas economias, onde os imigrantes eram inseridos como colonos, com poucas possibilidades de ascensão social, Sorocaba configurava-se como um lugar de possibilidades, onde esse contingente estrangeiro de origem urbana poderiam instalar-se. Suas feiras realizadas anualmente, comércio bem de-

2º Itinerário das tropas em Sorocaba



Fonte: Frioli (1983)

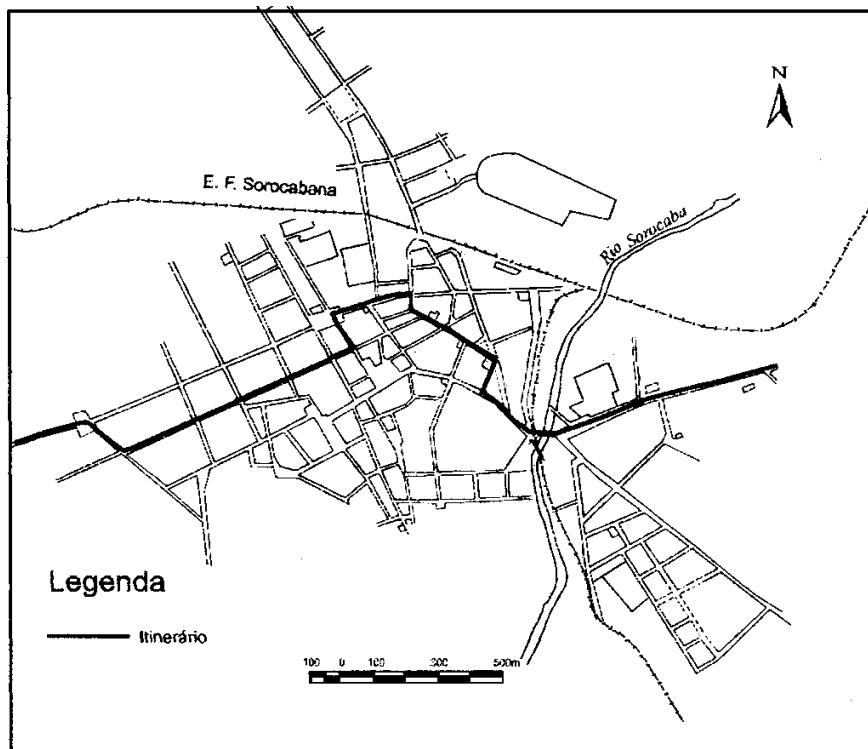
Arquivo do Museu Histórico Sorocabano, Mapa de Sorocaba de 1914.

Organização: Rafael Straforini

envolvido e a possibilidade de produzir inúmeras mercadorias manufaturadas para o comércio local, agiam como atração para aqueles que chegavam ávidos para o trabalho e com um pouco de dinheiro no bolso para investimento.

Os imigrantes que chegaram em Sorocaba eram bem diferentes dos que foram trabalhar nas lavouras de café. Enquanto esses eram de origem rural, expropriados do campo pelo avanço do capitalismo industrial, os que “se meteram no comércio e na indústria eram de origem pequeno burguesa; sua experiência e treinamento, segundo se pode presumir, os predispunham a tais ocupações” (Almeida, 1972: 158).

3º Itinerário das tropas em Sorocaba



Fonte: Frioli (1983)

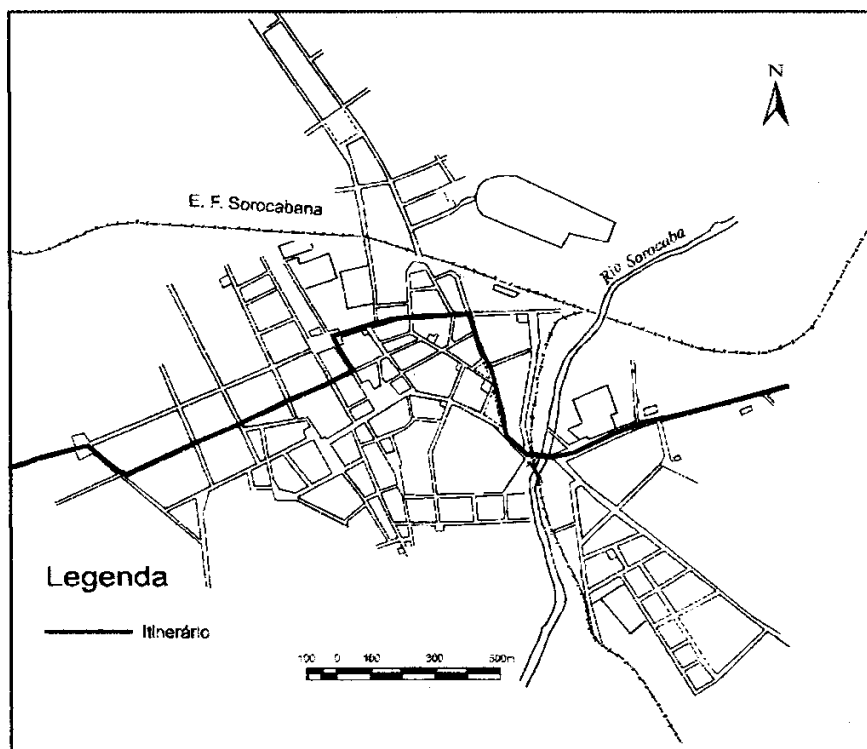
Arquivo do Museu Histórico Sorocabano, Mapa de Sorocaba de 1914.

Organização: Rafael Straforini

O espaço sorocabano produzido pelo trabalho do imigrante caracterizou-se pela inserção desses em setores econômicos diferenciados. Enquanto os portugueses incrementavam e intensificaram o comércio, os alemães, italianos e austríacos se dedicaram às manufaturas e oficinas. Até 1900, o setor primário (agricultura) era praticada basicamente por pequenos produtores locais. Foi somente após essa data que os espanhóis chegaram e dedicaram-se à agricultura.

O fluxo de tropas no sentido, interior – Santos – interior, era intenso. O ir e vir dessas tropas fez surgir inúmeras vilas e cidades ao longo das inúmeras rotas que cortavam totalmente o Estado de São Paulo, em todos os sentidos, buscando o café, produto que enriquecia fazendeiros e expropriava os lavradores caipiras.

4º Itinerário das tropas em Sorocaba



Fonte: Frioli (1983)
Arquivo do Museu Histórico Sorocabano, Mapa de Sorocaba de 1914.
Organização: Rafael Straforini

Um espaço distribuído simetricamente ao longo de centenas de quilômetros, fora produzido em função das rotas de mueres que atendiam a uma produção agrícola capitalista, com rígida divisão do trabalho, cabendo a cada seguimento da sociedade uma função específica.

O fluxo intenso de animais pelas rotas proporcionou uma reordenação institucional, civil e religiosa nesses lugares surgidos para atender aos tropeiros, principalmente nos pousos. “As vizinhanças se transformam em distritos, os arraiais em cidades, providas já de certo aparato administrativo que entra a examinar a legalidade das ocupações das terras. A religiosidade espontânea se institucionaliza

**Tabela 4- Capital Gerado no Negócio de Muares e Orçamento da
 Província de São Paulo**

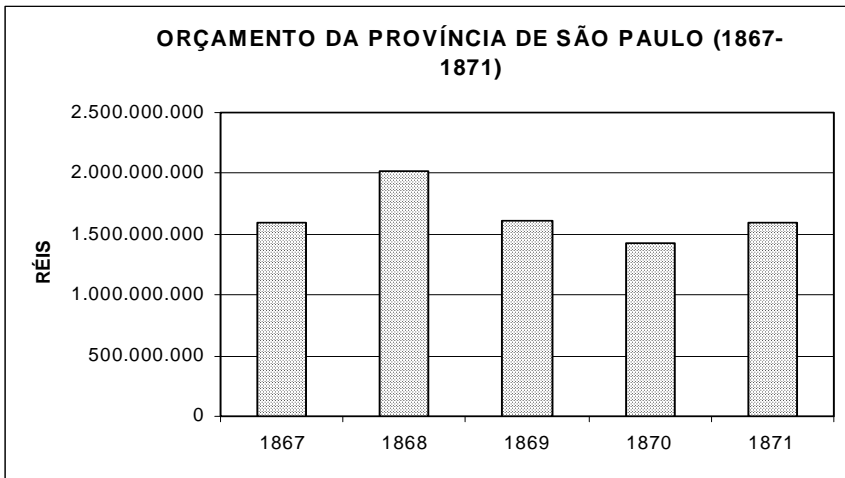
Ano	Preço das reses	preço do muar na feira	total de animais	total \$	Orçamento de São Paulo
1822	6\$000	14\$000 a 20\$000	28264	335:669\$000 a 460:235\$000	179:788\$445
1826	6\$000	26\$000	20840	413:220\$000	197:850\$480
1827	6\$000	26\$000 a 28\$000	19211	318:968\$000 a 343:504\$000	297:619\$764
1829	6\$000	60\$000	14.417	554:204\$000	

*Inclui reses e muares

Fonte: Petrone (1973:400-401)

Organizado por Rafael Straforini

Figura nº 6



Fonte: Almanake da Província de São Paulo

Elaborado por Rafael Straforini

com a ereção de freguesias e, depois, de paróquias com vigários permanentes. Por fim, um poder estatal se instala, com serviços de política, que se capacitam a acabar com o banditismo” (Ribeiro, 1994: 386).

A IMPORTÂNCIA DOS BURROS E MULAS PARA A ECONOMIA

Embora o tropeirismo tenha sido sempre considerado como uma atividade secundária, de sustentação para outras atividades econômicas, como as que deram origem aos tradicionais ciclos açucareiro, mineração e café, servindo apenas como um meio de transporte, há de se considerar o fluxo de capital gerado tanto na região criatória (campos sulinos) como na feira realizada anualmente em Sorocaba.

Com o objetivo de evidenciar a real dimensão do negócio de animais, as cifras obtidas nessa atividade serão comparadas com valores de outras atividades econômicas.¹⁰

Segundo Petrone (1973: 399), entre os primeiros anos da década de 1820, o capital oriundo da venda de bestas e bois que somava mais de 90% dos animais passados por Sorocaba era:

“1820 - entre 266:702\$000 e 363:308\$000;
1821 - entre 241:454\$000 e 325:340\$000;
1822 - entre 335:669\$000 e 460:235\$000.”

O capital empatado nos negócios de bestas e reses significava 3,1% e 4,1% em 1820 de todo papel moeda circulante emitido pelo Banco do Brasil; entre 2,9% a 4% em 1821 e em 1822 de 3,6% a 5,3%. Para efeito de comparação, em 1821 o porto de Santos atingiu a cifra de 578:179\$500 réis nas exportações¹¹, muito próxima da alcançada pelo negócio de animais. “Além do mais, trata-se de duas atividades bem distintas com vistas ao mercado externo, portanto sempre mais lucrativa dentro dos padrões da economia vigente desde os primórdios da colonização, e a outra, com objetivo de abastecimento do mercado interno” (Petrone, 1973: 400).

Mais interessante ainda é comparar o capital gerado pelo negócio de animais com os Orçamentos da Província de São Paulo. Na década de 1820, conforme apresenta a tabela 4, tem-se:

Embora a década de 1820 não represente o pico da entrada de animais em Sorocaba, o capital gerado no negócio foi muito superior a Receita da Província de São Paulo, mostrando a magnitude dessa atividade e a importância que assumia não só para os negociantes, tropeiros e criadores, mas também para a população das cidades que tinham no tropeirismo a fonte de trabalho e riqueza.

¹⁰ Infelizmente não se tem com precisão o preço do muar nos campos de criação. Para a análise será utilizado o preço obtido na sua comercialização em Sorocaba. Nos primeiros anos da década de 1820 variava de 14\$000 a 20\$000; em 1826 passava para 26\$000; 1827 para 28\$000 e 11829 a 60\$000. Petrone (1973:398-399).

¹¹ O principal produto exportado naquele momento pelo porto de Santos era o açúcar.

No ano de 1829, devido as guerras no sul, o fluxo de animais diminuiu sensivelmente, elevando o preço do muar na feira para a fabulosa quantia de 60\$000 réis.

Para o período de maior fluxo de animais (1850-1870), a diferença entre o capital gerado no negócio dos muares, e os Orçamentos da Província de São Paulo também era expressiva.

Utilizando as informações extraídas de Almeida (1945) onde o preço de cada muar era de 40\$000 réis para cada muar e a média de 39.871 muares no período de 1860-1870 e, 17.259 para 1870-1880, tem-se uma cifra média de 1.597:840\$000 e 690:360\$000 reis respectivamente. Esses valores estão muito próximos dos Orçamentos da Província de São Paulo, conforme indica a figura nº 5, principalmente no primeiro período. Vale esclarecer que não foram acrescentadas as cifras das reses e dos cavalos, devido a falta de informações de seus preços para os anos analisados.

Esses dados comprovam a incontestável importância do negócio de muares na economia da Província de São Paulo, como também nas províncias onde se encontravam as invernadas e os campos de criação, ou seja, a toda região Sul.

Esses valores monetários altíssimos levam a seguinte indagação: de onde vinha tanto dinheiro, ou melhor, qual a atividade econômica que invertia capital no negócio de animais, principalmente no de muares?

A fonte de capital estava nas áreas de agriculturas voltadas para a exportação que, precisando do muar para transportar a produção, compravam milhares desses animais, injetando grandes capitais em todo o sistema produtivo, ou seja, dos campos de criação à Feira realizada em Sorocaba. “De qualquer modo, esse comércio era responsável por uma circulação relativamente intensa de capitais, não só no espaço de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, mas também nos campos do atual Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, pela intensa passagem de capitais de uma atividade para outra, isto é, da comercialização para a criação, a condução e o fornecimento de invernadas, contribuindo para a formação de riquezas em áreas onde a agricultura de exportação não era praticada” (Petroni, 1973: 402).

O processo produtivo (criação, pastagem e comercialização), bem como as relações de produção, foi a alternativa encontrada por uma população marginalizada na política econômica do Brasil Colônia e, posteriormente, no Império. Evidente que na divisão social do trabalho, os mais abastados sempre saíam a frente, adquirindo, administrando e lutando pelos privilégios alcançados, como era o caso dos donos das tropas e comerciantes já enriquecidos. Contudo, o tropeirismo significou uma atividade muito mais democrática para os camaradas e os proprietários de invernadas, se comparada com à estrutura produtiva canavieira e cafeeira. Primeiro porque era um trabalho livre e remunerado; segundo, porque permitia a livre circulação por todo o território.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Até há bem pouco, o Brasil possuía uma história de vitoriosos, de grandes heróis e da opulência da aristocracia. Foi somente nos últimos anos que uma nova historiografia passou a revelar um Brasil mais dinâmico, dos diversos setores e classes da sociedade. Essa história tem mostrado que as populações pobres e as sociedades voltadas para o abastecimento interno tiveram papel fundamental no desenvolvimento do país, mesmo não estando centradas na economia agro-exportadora.

Nesse sentido, os tropeiros assumem importância até então não recebida. Foi pelo seu trabalho que praticamente toda a porção meridional (sul) do Brasil foi ocupada, expandindo as fronteiras e produzindo um espaço singular no Brasil até início do século XX.

A categoria de análise lugar possibilitou a compreensão de como esse meio de transporte se fez num espaço específico, mais precisamente Sorocaba. Os interesses internos e próximos, bem como os externos e longínquos se encontraram nesse lugar, materializando-se nas feiras de mueres realizadas anualmente.

A sociedade sorocabana, tendo na feira de mueres o seu principal evento, se organizava produtivamente para atender ao grande público que chegava de todo o Brasil, produzindo artefatos e mercadorias manufaturadas para os tropeiros, bem como para o grande público que não era apenas formado pelos homens das tropas.

As atividades urbanas eram a base da economia sorocabana. A cidade era tomada por um grande número de comerciantes, manufatureiros, artesãos, ambulantes, profissionais liberais e pequenos industriais. Havia, de certo, uma especialização produtiva, principalmente de mercadorias voltadas para os tropeiros como arreios, selas, entre outras.

A feira possibilitava, pelo menos uma vez por ano, um grande fluxo na estrutura urbana, representado pela grande circulação e comercialização de mercadorias e pessoas, bem como pelas atividades artísticas e culturais. Conforme esse fluxo foi aumentando ao longo do século XIX e intensificado a partir de 1850, novos equipamentos foram incorporados à cidade, ou seja, manufaturas, fábricas, estabelecimentos comerciais, novas ruas, casas, entre outras concretudes da cidade, modificando e acrescentando novos significados a ela.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

- ALMEIDA, Aluísio. Os caminhos do sul e feira de Sorocaba. *Revista I.H.G.B.*, Rio de Janeiro, 1945.
- _____. Memória histórica sobre Sorocaba (I). *Revista de História de São Paulo*, nº 60, São Paulo, 1964.
- _____. Notas para uma história de Sorocaba. *Revista do Arquivo Municipal*, vol. CLXXXIV, ano XXIV, Prefeitura Municipal de São Paulo, São Paulo, 1972.
- BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. *Família e sociedade em uma economia de abastecimento interno (Sorocaba, século XVIII e XIX)*. Tese de doutorado. FFLCH, USP, SP, 1994.
- COSTA, Hernani Maia. *As barreiras de São Paulo (estudo histórico das barreiras paulista no século XIX)*. (dissert. Mestrado). FFLCH-USP, São Paulo, 1984.
- FRIOLI, Adolfo. A feira de mueres de Sorocaba. In: *Tropeirismo e identidade cultural da região de Sorocaba*. (Cadernos da Academia Sorocabana de Letras). Fundação Ubaldino do Amaral, Academia Sorocabana de Letras, OSE, S.E.M.S., Sorocaba, 1983.
- KLEIN, Herbert S.A oferta de mueres no Brasil Central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880. *Estudos Econômicos-São Paulo*. Vol.19, no2, maio-ago, São Paulo, 1989.
- MATTOS, Mário. Fases de prosperidade e de declínio do tropeirismo. In: Bonadio, G. (org.) *O Tropeirismo e a formação do Brasil*. Academia Sorocabana de Letras e Fundação Ubaldino do Amaral, Sorocaba, 1984.
- MONTEIRO, John Manuel. *Negros da Terra. Índios e Bandeirantes nas origens de São Paulo*. Companhia das Letras, SP, 1994.
- PETRONE, Maria Theresa Schorer. O fluxo de gado à Sorocaba e a importância econômica do caminho do sul na década da Independência. *Revista de História- USP*. Vol96, São Paulo, 1973.
- RIBEIRO, Darcy. *O Povo Brasileiro. A formação e o Sentido do Brasil*. Companhia das Letras, SP, 1994.
- SAINT HILAIRE, A. de. *Viagem à Província de São Paulo.*, SP, 1940.
- SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção* (2a), Hucitec, SP, 1997.
- SANTOS, Paulo Silveira. O tropeirismo na economia Nacional. *Revista de Estudos Universitários*. vol 7, nº2 – 1981. Fundação Dom Aguirre, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Sorocaba, Sorocaba, 1981.

Recebido em: 10/98

Aceito em: 10/98