

O AFLUXO DE GADO A SOROCABA E A IMPORTÂNCIA ECONÔMICA DO CAMINHO DO SUL NA DÉCADA DA INDEPENDÊNCIA (*).

MARIA THERESA SCHORER PETRONE

do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

Embora a criação de gado e o comércio de animais desempenhassem papel de destaque na vida econômica do Sul do Brasil, desde a abertura do caminho para o Sul na quarta década do século XVIII, ligando São Paulo às áreas de criação nos campos do atual Estado do Paraná e do Rio Grande do Sul, tais assuntos são pouco conhecidos e a bibliografia é extremamente insatisfatória, o mesmo, aliás, acontecendo para o resto do país. Na realidade, existem poucos estudos sobre a pecuária e seu papel na vida econômica do passado brasileiro.

Os estudiosos em geral se tem preocupado muito mais em analisar não só a produção de mercadorias destinadas ao mercado externo, como também o comércio exterior, ficando relegados para um segundo plano, ou inteiramente esquecidos, o comércio interno, a circulação de mercadorias e de capitais no interior e o abastecimento das populações integradas na economia de exportação, havendo apenas alguns estudos sobre o abastecimento das áreas mineradoras e do litoral canavieiro do Nordeste. Em geral, as correntes de comércio interno, com todas as suas implicações pouca atenção têm merecido, embora tanto o comércio, como a produção de mercadorias a ele destinado representassem para as populações espalhadas pelo interior ou em áreas onde a lavoura de exportação não se estabeleceu um meio de vida apreciável — no caso que nos interessa a criação, condução e comércio de gado.

A criação de gado e o comércio de animais constituem uma atividade importante para as áreas do Sul do país que se estendem des-

(*) . — Comunicação apresentada na 1.ª Sessão de Estudos, dia 5 de julho de 1972 (Nota da Redação).

de os campos e campinas do Rio Grande do Sul até os campos do atual Estado do Paraná e de São Paulo, tendo como ponto de concentração o Registro e a feira de Sorocaba. Essas atividades estão subordinadas à economia de tipo colonial estabelecida no Centro-Sul, primeiramente baseada na mineração e depois na lavoura da cana e do café; que, juntamente com fatores político-administrativos deram origem a denso núcleo urbano: o Rio de Janeiro, importante mercado consumidor. As áreas de mineração e as de cultura de cana e de café funcionaram como mercado interno para as zonas de criação do Sul do país, sendo que a transferência de capitais das primeiras possibilitava às últimas a participação de uma economia de mercado já que não contavam com condições para se dedicarem às atividades econômicas predominantes desde os primórdios da colonização, voltadas exclusivamente para o exterior e que sempre foram fomentadas pela administração devido aos lucros que propiciavam. Essa economia de mercado externo trazia, é óbvio, vantagens para os que pudessem atender suas necessidades que, no caso, eram de transporte e de subsistência representados pelos muares e pelas reses. As atividades vinculadas ao gado criado nos Campos Gerais na época ainda pertencentes a São Paulo ou no Rio Grande do Sul se articularam portanto com as outras atividades econômicas do Centro Sul do país, pois as populações que se dedicavam à mineração ou à agricultura necessitavam abastecer-se de gado de corte e de animais de carga que se destinavam ao transporte dos produtos até os portos.

Neste contexto ressalta a grande importância do caminho do Sul por onde circulavam os animais criados nos campos e nas campinas do Sul do Brasil e por onde refluíam os capitais oriundos da venda do gado nas áreas que se dedicavam a produzir para o mercado externo.

O Sul do Brasil oferecia, graças à existência de campos naturais, condições extremamente favoráveis ao estabelecimento da criação de gado. Os campos do atual Estado do Paraná, então ainda pertencente a São Paulo, e os de Lages, em Santa Catarina, pouco a pouco foram sendo ocupados por fazendeiros, criadores, principalmente de gado vacum e cavalari; os muares, porém, embora também pudessem ser criados aí, tiveram seus principais centros produtores nos campos e nas capitânicas do Rio Grande do Sul.

A organização do sistema viário que ligava as áreas de criação às consumidoras criou, portanto, uma infra-estrutura necessária para o comércio e foi facilitada — é óbvio — por essas áreas de campos que se sucedem no Brasil Meridional com algumas interrupções e que, de certa forma, são uma continuação das campinas do Rio Grande

do Sul e da região Platina. O estudo da organização dessa rede viária e da circulação dos animais criados no Sul do Brasil é imprescindível para a compreensão da comercialização do gado e de seus problemas.

Ligados estreitamente à circulação do gado, os campos oferecem ainda outra função: a de “estação-invernada”. Os campos que se sucedem desde Vacaria no Rio Grande do Sul até Sorocaba fornecem, portanto, condições favoráveis ao estabelecimento de três funções: criação de gado, circulação e estabelecimento de “estações-invernadas”. Assim, nos campos aparecem verdadeiras “estações-invernadas”, onde o gado, quando tem que percorrer grandes distâncias até alcançar os centros consumidores, encontra pastos para descansar, engordar ou simplesmente esperar a época favorável à continuação da marcha. A sinvernadas nesses campos, principalmente na parte mais setentrional, também funcionam como reguladoras do fluxo de gado, obedecendo às necessidades dos mercados consumidores.

Dentro desse quadro Sorocaba ocupa, graças à sua posição privilegiada no limite setentrional da área de campos, lugar de destaque com relação à circulação de tropas e boiadas, servindo, inclusive, para “estação-invernada”, já que ao Norte são mais raras as pastagens. A parada obrigatória das tropas de muares e das boiadas no limite setentrional dos campos para descanso, sem dúvida pode explicar o aparcimento, em Sorocaba, da famosa feira e do Registro destinado a cobrar diversos impostos sobre os animais que por aí transitavam.

Nada mais natural que o aproveitamento das áreas de campos para ligar São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro ao Rio Grande do Sul, área de criação de bestas e de fronteira disputada por espanhóis e portugueses. O caminho do Sul, aberto por volta de 1733, basicamente se aproveitava desses campos, que facilitavam a marcha do gado e podiam funcionar como “estações-invernadas”. Além disso, constituíam uma região favorável à criação de reses e de muares, para os quais se contava com um escoamento seguro.

Não se deve esquecer, entretanto, que o caminho do Sul não percorre somente áreas de campos. No Sul do país os campos alternam-se com matas bastante extensas e suficientemente densas, criando problemas à circulação do gado, já por se tornar difícil a construção e conservação do caminho, já pela inexistência de invernadas. Basta lembrar a famosa “estrada da mata”, que, como o nome indica, atravessa a área coberta por matas espessas, entre Curralinho, ao Sul de Lapa, e Timbó ao Norte de Lages. Segundo uma descrição

do caminho para o Rio Grande do Sul, de 1811, infere-se a importância das áreas de campos para a marcha do gado:

“Todo o mais caminho assim de Santo Antônio da Iapa até Curralinho, como do Timbó até Lages é composto de campos, restingas e pinheirais soltos e por isso transitavel e ainda é melhor das Lages para diante depois que a necessidade fêz abandonar o caminho da esquerda denominado o caminho de Santo Antônio da Patrulha que ia ter à Serra do Viamão e seguir o da direita denominado o Caminho Novo de Vacaria por uma campanha aberta e continuada planície . . .”

havendo apenas pequeno trecho de três léguas de difícil trânsito devido à floresta até chegar às “missões”, como escreve o autor do documento (1).

São Paulo conquistou dentro do quadro brasileiro posição de destaque com relação à “indústria do transporte”, a partir da abertura do caminho do Sul, na quarta década do século XVIII, porquanto constituia passagem obrigatória das bestas criadas no Rio Grande do Sul e das reses dos Campos Gerais que demandavam os centros consumidores do Rio de Janeiro, de Minas Gerais e, inclusive, de São Paulo.

A interiorização de fortes setores da economia brasileira no século XVIII com a mineração, primeiro, e, mais tarde, com o renascimento das atividades agrícolas no Rio de Janeiro, em São Paulo e mesmo em Minas Gerais, garantiu a esse gado vindo do Rio Grande do Sul e dos Campos Gerais, um mercado consumidor apreciável. Com o correr do tempo, principalmente depois de 1808, a procura de gado de corte e de carga torna-se sempre maior.

A “indústria de tropas” desempenhou um papel de grande relevância na economia brasileira desde a abertura do caminho para o Sul. Transforma-se em elo de integração do Sul do país na economia colonial brasileira, contribuindo inclusive para assegurar sua posse definitiva ao domínio português. Em parte, também é responsável pelas lutas travadas entre lusos e castelhanos nas margens do Prata desde a criação da Colônia do Sacramento em 1680 e que se prolongariam até o segundo Reinado.

(1). — Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo (daqui por diante citado como AE), TC, Ordem 302, C. 63, 63-2-106.

O governador Melo Castro e Mendonça já percebeu em 1800, a dependência de outras áreas brasileiras do comércio de muares realizado na Capitania de São Paulo:

“... muita gente se ocupa neste negócio, e é um ramo de indústria e de comércio, que esta Capitania oferece a seus habitantes...”; “... além de ser um dos mananciais das rendas da Capitania, que por esta razão se deve manter, e conservar no melhor pé, e um dos motivos, que em certo modo faz as outras capitanias dependentes desta”.

Caio Prado Júnior, referindo-se à importância das tropas de bestas que vinham do Sul, diz que

“sem elas, o Brasil teria andado mais devagar que andou” (2).

A abertura dos caminhos que ligou o Sul produtor de muares aos grandes centros consumidores realizou-se em várias etapas. Já em 1720 Bartolomeu Pais de Abreu, pedindo uma série de regalias para abrir um caminho desde as campinas do Rio Grande do Sul até São Paulo, mostra as vantagens da integração dessa área com o resto da Colônia:

“Toda esta campanha do Rio Grande para diante produz gados vacuns e cavalgadas em muita quantidade, sem mais utilidade para a real coroa de Vossa Magestade que alguma coirama fabricada na mesma Colônia; e se não pode conseguir maiores convergências com a saída destes por falta de caminho por terra...” “e só terá lugar esta extração abrindo-se caminho pelo interior do sertão, vindo-se do Rio Grande e demandar a comarca desta cidade” (São Paulo) (3).

Pouco mais tarde, Cristóvão Pereira de Abreu demonstra uma grande compreensão dos problemas da economia brasileira:

(2). — MENDONÇA (Antônio Manuel de Melo Castro e), “Memória econômico-política da Capitania de São Paulo”. *Anaes do Museu Paulista*. XV, São Paulo, 1961. PRADO JÚNIOR (Caio), *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo, Editora Brasiliense, 1945. Além das bestas criadas em território brasileiro, vinham também animais contrabandeados de áreas de colonização espanhola, que, por serem mais fortes, eram muito procuradas. Não obstante, sempre constituíram minoria.

(3). — Apud GOULART (José Alípio), *Tropas e Tropeiros na Formação do Brasil*, p. 206. São Paulo, Conquista, 1961.

“É bem sabido que, por falta de gados, e principalmente de cavaladuras, se não têm desfrutado mais os grandes, e ricos tesouros, com que a providência divina dotou e enriqueceu nesta América os vastos domínios que S. Magestade nela possui, e que nas poucas que há pelo seu grande valor consomem os vassallos muita parte dos seus cabedais” (4).

Percebe-se, portanto, que os contemporâneos bem compreenderam a importância da abertura do caminho para o Sul. Realmente foi um trabalho realizado com fins específicos, conhecidos e bem percebidos. Havia mister desvasar o sertão existente entre os campos de São Paulo e as campinas e campos do Rio Grande do Sul, fornecedores dos elementos necessários para a “indústria das tropas”, que poderia se tornar negócio altamente rendoso tanto para os colonos como para a coroa.

Bartolomeu Pais de Abreu, Francisco de Souza Faria e Cristóvão Pereira de Abreu são os principais nomes ligados à abertura do caminho para o Sul. Após uma série de tentativas, Cristóvão Pereira de Abreu conseguiu, por volta de 1732-1733, trazer a primeira tropa de gado vacum e cavalari

“das Campanhas do Rio Grande pelo Caminho da Serra para a vila de Curitiba”,

porquanto uma portaria do Conde de Sarzedas de 9 de setembro de 1732 determinava que ele devia ser o primeiro a passar pelo caminho recém-aberto (5). Logo em seguida, o uso dessa nova via de comunicação e a vinda de tropas do Sul tornar-se-iam rotina, caso contrário o escrivão da Câmara de Sorocaba não poderia escrever em 1735 que

“os condutores das bestas muares e cavallares que conduzem das campanhas da Laguna e nova Colônia do Sacramento dêem fiança dos direitos Reais que deles devem pagar na forma da ins-

(4). — *Idem*, p. 222.

(5). — DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA DE SÃO PAULO (daqui por diante citados como DI). São Paulo, Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 22, p. 7. Para a abertura do caminho para o Sul, ver: PINHEIRO (José Feliciano), *Anaes da Província de São Pedro*. Paris, Tip. de Casemir, 1839; VARNHAGEN (Francisco Adolfo), *História Geral do Brasil*. São Paulo, Melhoramentos, s. d., vol. IV; ALMFIDA (Aluísio de), *Memória Histórica sobre Sorocaba*. *Revista de História*, São Paulo, nº 63, 1965.

trução que se acha nessa vila. Essa fiança darão na vila de Curitiba, nesta e na de Itu e em São Paulo . . .” (6).

Foi, portanto, pelo menos a partir da quarta década do século XVIII que o gado vacum, muar e cavalar vinha do Sul — por terra — para abastecer áreas centrais em franco desenvolvimento. As áreas desertas ao longo desse caminho foram pouco a pouco sendo povoadas, passando então a gravitar definitivamente em torno dos interesses portugueses, afastando de uma vez os espanhóis.

Os negócios de gado desenvolvem-se cada vez mais e no tempo de Morgado de Mateus já ocupavam um lugar de destaque na economia da Capitania. Escreve o governador em 1769:

“O negócio mais limpo que tem esta Capitania de São Paulo, é o dos animais que se vão buscar à Fronteira de Viamão: neste tráfico lucram os que têm dinheiro, e o prestam, ganham os que vão comprar, utilizam-se os fazendeiros, que povoam a fronteira e nas passagens dos Registros a S. Magestade consideráveis direitos”.

O Morgado de Mateus no ano anterior já tinha mostrado a importância do comércio de mulas:

“O negócio da passagem dos animais de Curitiba e Viamão foi o maior que tem havido nesta Capitania, e ao mesmo tempo, o mais útil aos Registros de S. Magestade pelos direitos que neles costumam pagar os animais” (7).

O Morgado de Mateus proibiu a passagem de éguas e de burros pela Capitania de São Paulo a fim de impedir a criação de bestas em Minas Gerais, as quais poderiam concorrer com as que vinham do Sul e, dessa maneira, prejudicar o rendoso comércio, além de desestimular a criação de muares no Rio Grande do Sul. Certa vez, iludindo as ordens do governador, burros tinham sido embarcados em Laguna e levados por via marítima a outros portos e daí aos criadores de Minas. Em outra ocasião o Morgado de Mateus teve notícia da chegada ao Rio de Janeiro de um navio do Reino que trazia “número lote” de burros destinados aos criadores de Minas Gerais. O governador paulista protestou junto ao vice-rei, marquês de Lavradio, lembrando

(6). — AE, TC, 53-22, ofício de Lourenço da Costa Martins, 13 de fevereiro de 1735.

(7). — DI, 19, p. 414, ofício de Morgado de Mateus, 13 de dezembro de 1769; idem, p. 45, 5 de janeiro de 1768.

“o quanto o estabelecimento destas fazendas de criação de mulas em Minas é prejudicial a todo estado em geral. Sugere que todos os burros achados em Minas Gerais sejam transferidos para Iguatemi ou Guarapuava que eram áreas de fronteiras onde se necessitava de povoadores” (8).

Os criadores de cavalos de áreas abastecedoras de Minas Gerais sentiram a concorrência das bestas do Sul. Daí o interesse em se dedicarem também à criação de muares que tanta aceitação estavam alcançando. O Morgado, de Mateus receava que essas tentativas pudessem prejudicar não só os criadores do Sul, como os comerciantes paulistas.

Criação e comércio de gado, entretanto, continuam se desenvolvendo muito bem em São Paulo e no Rio Grande do Sul. Tanto é que Bernardo José de Lorena, no fim de seu governo frisou:

“Outro grande ramo do comércio desta Capitania é o das bestas, cavalos e bois, que vêm de Viamão” (9).

O governador Melo Castro e Mendonça, em sua *Memória*, escrita em 1800, fala na importância da criação de gado vacum, cavalos e muar

“que são na verdade os efeitos que mais geral, e abundantemente fazem, e mantêm o círculo do comércio de São Paulo” (10).

Com a vinda de D. João VI, as transformações da vida material e o crescimento do mercado consumidor, que se processam no Brasil, principalmente no Rio de Janeiro, tornam mais intensa a procura de gado de carga e de corte. Assim são frequentes as referências a animais que os paulistas deviam fornecer. O caminho do Sul adquire importância cada vez maior, pois está em constante aumento a circulação de homens e animais. Os homens seguem para as guerras do Sul, que se sucedem até 1828, e os animais são encaminhados aos mercados consumidores do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, onde a agricultura baseada, principalmente, na cana-de-açúcar e no café está em franco desenvolvimento. É tal a importância que São

(8). — DI, 35, pp. 166-169, ofício de 30 de agosto de 1773.

(9). — DI, 15, p. 126, Relatório de Lorena a Melo Castro e Mendonça.

(10). — MENDONÇA (Antônio Manuel de Melo Castro e), *obra citada*, p. 202.

Paulo adquiriu na “indústria do transporte”, que Spix e Martius, nos fins da segunda década do século XIX, aconselham a quem quiser viajar pelo Brasil a dirigir-se primeiro a Sorocaba para se abastecer aí de bestas melhores e mais baratas. Da Corte vêm inúmeros pedidos de animais — bestas e cavalos — a serem comprados em São Paulo, ou melhor, em Sorocaba. Assim, por exemplo, o ministro Tomás Antônio de Vila Nova Portugal escreve em 1818 ao governo de São Paulo que a experiência tem mostrado

“que dessa Capitania de São Paulo podem vir para o Serviço das Reais Cavalariças melhores cavalos e parelhas de bestas, e muito mais em conta, sendo ali comprado, do que comprando-se dos que vêm a vender no Rio de Janeiro”.

Pedia que na estação apropriada fossem enviadas parelhas para carroças e cavalos (11). Portanto, os campos que se estendem de Sorocaba para o Sul, vão adquirindo uma importância cada vez maior no que se refere à circulação de animais.

Como o fator determinante do traçado do caminho do Sul fossem os campos existentes nessa parte do país, é óbvio que seu roteiro apresentasse poucas modificações no correr do tempo. Assim, salvo pequenas alterações, o caminho assinalado no livro de D. P. Muller, relativo a 1836, corresponde quase totalmente ao descrito por “um prático” em 1773 no que se refere ao traçado na província de São Paulo. Segundo o *Itinerário da Cidade de São Paulo para o Continente de Viamão*. Elaborado por “um prático” em 1773 por ordem do Morgado de Mateus, as principais balizas do caminho do Sul eram Sorocaba, Itapetininga, Jaguariáiva, Castro, Carambei (fazenda Caranviy) travessia do rio Iguaçú, Curralinho, campos de Curitiba, campos de Lages, para, depois da travessia do rio Pelotas dirigir-se aos campos de Viamão atravessando o rio das Antas e o das Camissas. O percurso assinalado em 1836 por Muller corresponde ao acima citado, as balizas continuando Sorocaba, Itapetininga, Castro ou Curitiba, Lapa. Segundo um mapa elaborado por volta de 1793, o roteiro até Lages continua o mesmo; havendo a partir daí uma bifurcação: um caminho em direção aos campos de Vacaria e outro mais para Leste, procura atingir os campos de Viamão, correspondendo, portanto, ao descrito pelo “prático”, em 1773. Já foi referido que em 1811 se preferia atingir os campos de Viamão pelo “caminho novo da Vacaria” devido “à campanha aberta e continuada planície”, que facilitava o trânsito dos animais. No mapa incluso nos *Anaes da Pro-*

(11). — DI, 36, p. 79, 17 de agosto de 1818.

vincia de São Pedro, publicados em 1839 por Fernandes Pinheiro, o caminho principal era o que passava por Lages, registro de Santa Vitória e Vacaria, onde se bifurcava para Oeste e para Leste para atingir Viamão, local ao qual se ligava o resto do sistema viário do Rio Grande do Sul, não constando o caminho que vinha de Lages direto a Viamão. A preferência que aos poucos se faz sentir pelo caminho Lages-Vacaria-Viamão também se explica porquanto oferecia maior facilidade ao trânsito de animais devido à existência de áreas de campos mais extensas (12).

Com sua feira e seu Registro, Sorocaba é uma decorrência do caminho do Sul e da circulação de animais. Em 3 de setembro de 1750 criou-se, por patente de Gomes Freire de Andrade, o Registro de Sorocaba que visava, inicialmente, passar visto nas guias fornecidas em Curitiba, e confiscar os animais que vinham a mais dos notificados. A famosa feira de Sorocaba deve ter aparecido mais ou menos na mesma época, talvez em consequência do estabelecimento do Registro, passagem obrigatória das tropas e boiadas. Sorocaba, graças aos campos que se estendem nas suas proximidades, facilitando, não só o descanso das tropas, como a fiscalização, conseguiu ser escolhida para sede do Registro, vencendo Itu que no começo também atraía tropas e boiadas (13).

Em consequência do Registro, todos os animais procedentes do Sul, destinados ao consumo no Rio, em Minas ou em São Paulo tinham, obrigatoriamente, que passar por Sorocaba. Os números que se pôde colher em alguns livros de Registro conservados dão uma idéia da magnitude da corrente de animais vindos do Sul e permitem dimensionar a importância econômica do caminho do Sul.

Os estudiosos, em geral, chamam a atenção sobre o volume do gado em trânsito por Sorocaba; os dados concretos, entretanto, são poucos e muitas vezes não resistem a um exame mais profundo. Daí o interesse das cifras que se pôde colher nos *Livros do Novo Imposto* e no *Livro do Imposto de Guarapuava* da *Coleção Antônio da Silva Prado* guardada no Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo. Antônio da Silva Prado foi grande comerciante tanto de muares, como de bovinos, além de ter sido arrematante da cobrança de impostos ligados ao gado e cobrados em Sorocaba. Seus papéis portanto contém muitas informações sobre o comércio de gado e sobre o "Impos-

(12). — DI, 35, pp. 65-68. MULLER (Daniel Pedro), *Ensaio d'um Quadro estatístico da Província de São Paulo*. São Paulo, Secção de Obras de "O Estado de S. Paulo", 1923; PINHEIRO (José Feliciano Fernandes), *obra citada*.

(13). — ALMEIDA (Aluísio de), *obra citada*, p. 116.

to de Guarapuava” e o “Novo Imposto”. Prado juntamente com alguns sócios tinha arrematado em 1819 o contrato do “novo imposto”, imposto esse que desde 1756 era cobrado sobre os animais que passavam pelo Registro de Sorocaba. O cobrador dos contratadores do “novo imposto”, Dinis, registrava diariamente o número de animais nos livros e, como se pode perceber pelas cartas de Antônio da Silva Prado, merecia toda confiança dos contratadores. Outrossim, o registro de animais nos livros, não se destinavam ao fisco, já que Prado e seus sócios comprometeram-se a pagar à Junta da Fazenda uma soma pré-estabelecida. O interesse dos contratadores da cobrança desses impostos dirigia-se, portanto, no sentido de procurar abranger o maior número de animais, evitando ao máximo o extravio, pois tudo que excedesse a cifra estabelecida seria lucro. O cobrador, por seu lado, também se interessava em arrecadar muito, já que seu pagamento era efetuado na base da porcentagem.

Assim, temos para os anos de 1820, 1821 e 1822 a seguinte distribuição de gado chegado a Sorocaba, conforme o *Livro do Novo Imposto* da Coleção Antônio da Silva Prado:

NÚMERO DE ANIMAIS EM TRÂNSITO POR SOROCABA SEGUNDO
O “LIVRO DO NOVO IMPOSTO”.

1820 — Total de animais: 26.539.						
	Bestas	Cavalos	Éguas	Potros	Reses	Total
Janeiro	2.263	371	10	57	597	3.298
Fevereiro	1.785	147	4	—	—	1.936
Março	1.832	125	7	—	136	2.100
Abril	1.738	300	3	2	326	2.369
Maiο	1.300	332	6	—	29	1.667
Junho	266	15	—	—	442	723
Julho	158	7	2	18	206	391
Agosto	26	9	5	—	104	144
Setembro	415	13	21	51	3	503
Outubro	981	204	38	112	113	1.448
Novembro	1.808	573	1	19	1.645	4.046
Dezembro	3.479	762	—	226	3.447	7.914
TOTAL	16.051	2.858	97	485	7.048	26.539

1821 — Total de animais: 23.610.						
	Bestas	Cavalos	Éguas	Potros	Reses	Total
Janeiro	5.106	75	4	24	13	5.222
Fevereiro	2.277	147	—	2	27	2.453
Março	993	56	3	—	461	1.513

Abril	1.290	63	1	—	975	2.329
Maio	771	9	1	—	70	851
Junho	435	95	5	22	40	597
Julho	351	9	5	—	95	460
Agosto	30	7	—	—	2	39
Setembro	72	13	1	—	389	475
Outubro	301	51	1	—	75	428
Novembro	1.203	766	—	—	3.450	5.419
Dezembro	1.152	628	21	—	2.023	3.824
TOTAL	13.981	1.919	42	48	7.620	23.610

1822 — Total de animais: 30.474.

	Bestas	Cavalos	Êguas	Potros	Reses	Total
Janeiro	5.200	411	7	—	2.422	8.040
Fevereiro	3.873	134	7	—	60	4.074
Março	3.920	147	—	—	2	4.069
Abril	674	103	6	—	56	839
Maio	2.083	143	3	—	340	2.569
Junho	309	19	2	—	240	570
Julho	173	21	3	—	67	264
Agosto	126	2	—	—	26	154
Setembro	241	13	—	—	141	395
Outubro	550	149	3	2	196	900
Novembro	12.324	92	—	—	1.000	3.416
Dezembro	1.288	928	15	—	2.953	5.184
TOTAL	20.761	2.162	46	2	7.503	30.474

Essas cifras têm um significado especial, pois não provem de avaliações mais ou menos improvisadas como acontece com muitos números relativos ao volume da corrente de gado que passava por Sorocaba. Os primeiros dados, mais ou menos dignos de confiança, sobre o número de animais em trânsito por Sorocaba são os da última década do século XVIII, que o governador Melo Castro e Mendonça fornece em sua *Memória*. Este capitão general registra todos os animais “entrados nesta Capitania vindos do Continente do Sul”, portanto, em trânsito por Sorocaba:

	Bestas	Cavalos	Bois
1793	3.860	2.214	1.886
1794	5.380	3.100	3.492
1795	8.983	2.817	3.063
1796	3.610	1.606	1.662
1797	4.465	2.971	4.485
1798	11.498	4.037	6.654

Os totais acima representam para o período supra uma média anual de 6.300 muares, 2.795 cavalos e 3.540 bois. Segundo o mesmo governador, em 1801, vieram do “Continente do Sul”: 7.053 bestas, 2.148 cavalos, 8 burros e 4.584 bois (14).

Uma comparação entre as cifras publicadas pelo governador paulista, e a de 5.000 animais citada por Aluísio de Almeida, relativa ao ano de 1733 — época da abertura do caminho para o Sul — leva a crer que existe uma certa impossibilidade de verossimilhança no total mencionado por este último. Ele calcula ser de 5.000 a 20.000 o número de animais que chegavam anualmente a Sorocaba entre 1733 e 1822 (15). Apoiada em dados fornecidos por esse autor, Myriam Ellis transcreve a seguinte tabela (16):

1724, 1725, 1726, provavelmente 1.000 cavalos por ano.
1731-1750 teriam passado mais de 2.000 muares anualmente.
1750-1780 teriam passado mais de 5.000 muares anualmente.
1780-1800 teriam passado mais de 10.000 muares anualmente.
1826-1845 teriam passado mais de 30.000 muares anualmente.

Em 1818, Spix e Martius, após sua estada em São Paulo, contam que se avaliava em 30.000 o número de muares chegados do Sul a Sorocaba. Mais ou menos na mesma época, escreve Saint-Hilaire que costumavam chegar até 20.000 muares a Sorocaba, vindos do Rio Grande do Sul, mas que em 1818 foram apenas 18.000. Mais adiante parece contradizer-se, afirmando terem sido introduzidos em São Paulo, nos anos imediatamente anteriores a 1818, 30.000 muares, referindo-se a 20.525 bestas registradas no quadro das finanças de 1813 (17). Como se vê, as cifras registradas por esses viajantes parecem exageradas quando comparadas com as do *Livro do Novo Imposto*, devendo tratar-se sempre de avaliações feitas sem muita base documental. Mesmo a sonegação, tão frequente naqueles tempos, não

(14). — MENDONÇA (Antônio Manuel de Melo Castro e), *obra citada*, pp. 247 e 77. GOULART (José Aluísio), *obra citada*, p. 37, fala em 2.380 mulas e mais 6.000 cavalos que teriam passado em 1751 pelo Registro de Curitiba.

(15). — ALMEIDA (Aluísio de), *obra citada*, pp. 115-117.

(16). — ELLIS (Myriam), “Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil Colonial”. *Revista de História*, São Paulo, nº 4, 1950, p. 507.

(17). — SPIX (Joh. Bapt. von) & MARTIUS (Carl Friedr. Phil. von), *Reise in Brasilien*. M. Lindauer, Munique, 1823, vol. II, p. 287; SAINT-HILAIRE, *Viagem à Província de São Paulo, Província Cisplatina e Missões do Paraguai*, 2.a Ed., São Paulo, Martins Editora, 1945, p. 252; CASAI (Manuel Aires do), *Corografia Brasileira*. São Paulo, Editora Cultura, 1943, I, p. 230, escreve em 1817 que em alguns anos passavam pelo Registro de Curitiba com destino a Sorocaba 30.000 bestas. Interessante é observar que

poderia explicar tais diferenças, pois, ao que parece, os livros de Antonio da Silva Prado por certo registram cifras mais ou menos corretas, porquanto não se destinavam ao fisco, como já foi dito.

Infelizmente não é possível lançar mão das cifras do triênio seguinte, 1823-1825, tendo em vista que Prado vendeu o contrato a Tobias de Aguiar. No Arquivo do Estado, entretanto, existem os livros posteriores a 1826, quando o “novo imposto” passou a ser cobrado pela Fazenda Nacional (18). Constam nesses livros as seguintes cifras:

NÚMERO DE ANIMAIS REGISTRADOS NOS “LIVROS DA BARREIRA DE SOROCABA”.

1826	Bestas	Cavalos	Reses	Potros	Éguas	Total
Janeiro	1.637	121	1	—	—	1.759
Fevereiro	4.757	273	13	—	—	5.043
Março	2.437	306	194	—	—	2.937
Abril	1.246	129	850	114	—	2.339
Maiο	189	61	312	—	—	562
Junho	252	41	23	—	—	316
Julho	45	26	100	—	1	172
Agosto	85	28	36	—	5	154
Setembro	77	15	29	—	—	121
Outubro	1.049	181	60	—	—	1.290
Novembro	1.115	715	2.947	—	—	4.777
Dezembro	1.520	1.098	1.866	—	—	4.484
TOTAIS	14.409	2.994	6.431	114	6	23.954

Total de animais: 23.954.

1827	Bestas	Cavalos	Reses	Total
Janeiro	2.649	214	612	3.475
Fevereiro	4.014	278	81	4.373
Março	2.441	143	500	3.084
Abril	1.308	466	181	1.955
Maiο	273	87	527	887
Junho	103	25	142	270

nas listas que Eschweve (*Journal von Brasilien*, Weimar, 1818) obteve sobre as exportações de São Paulo, não constam animais. O próprio Eschweve chama a atenção sobre o fato. Esse autor inclui uma tabela sobre animais criados em São Paulo: 17.933 reses, 5.330 cavalos, 7.704 muares. Em outra ocasião Spix e Martius (*obra citada*, I, p. 274) acham que se podia avaliar em 40 a 50.000 as bestas exportadas do Rio Grande do Sul para o Norte.

(18). — AE, Barreira de Sorocaba, C. 310.

Julho	74	10	9	93
Agosto	89	51	2	142
Setembro	18	18	—	36
Outubro	160	140	100	400
Novembro	467	715	1.095	2.277
Dezembro	672	1.059	3.694	5.425
TOTAL	12.268	3.206	6.943	22.417

Total de animais: 22.417.

1828	Bestas	Cavalos	Reses	Total
Janeiro	1.376	444	7	1.827
Fevereiro	3.243	491	28	3.762
Março	2.090	346	286	2.722
Abril	1.111	267	319	1.697
Maio	304	338	5	647
Junho	65	181	109	355
Julho	35	12	28	75
Agosto	32	22	29	83
Setembro	9	7	17	33
Outubro	126	161	37	324
Novembro	347	1.699	1.277	3.323
Dezembro	1.276	1.258	3.940	6.474
TOTAL	10.014	5.226	6.082	21.322

Total de animais: 21.322.

1829	Bestas	Cavalos	Reses	Total
Janeiro	705	713	247	1.665
Fevereiro	1.349	323	20	1.692
Março	1.529	582	10	2.121
Abril	2.224	776	196	3.196
Maio	796	551	263	1.610
Junho	11	105	181	297
Julho	96	133	38	267
Agosto	263	61	35	359
Setembro	48	162	13	223
Outubro	303	484	10	797
Novembro	1.187	1.901	1.183	4.271
Dezembro	152	1.609	3.558	5.319
TOTAL	8.663	7.400	5.754	21.817

Total de animais: 21.817.

Segundo esses totais pode-se perceber como era importante o comércio do gado vindo do Sul na década de 1820.

A primeira observação a ser feita referir-se-á à queda do número de animais no ano de 1821. Essa diminuição se deve em grande parte à crise provocada pelo regresso de D. João VI para Portugal e aos acontecimentos que a antecederam. Com a volta da corte, grande quantidade de moedas foram tiradas da circulação. O próprio Prado mostra-se alarmado diante da falta de meio circulante, que repercutiu desfavoravelmente em toda economia brasileira, especialmente no Rio de Janeiro e nas áreas diretamente dependentes dessa cidade. O comércio de gado sofre tremendamente com as repercussões da falta de moeda. No ano da Independência faz-se sentir um aumento bastante sensível no volume de gado vindo do Sul. Depois que o “Novo imposto” passou a ser cobrado pela Fazenda Nacional, as cifras não atingem os níveis do começo da década de 20; mas, tal fato se explica pelo desencadear da guerra Cimplatina que desorganiza as áreas de produção do “Continente do Sul”.

As tabelas transcritas nas páginas anteriores mostram as variações na corrente de gado conforme a estação do ano. De maneira geral, nos meses de inverno — de junho a setembro — vinham menos animais, enquanto o maior afluxo se verificava nos meses de novembro a março, prolongando-se às vezes até maio, nos meses chuvosos, portanto. Interessante notar que o período de maior afluxo de gado bovino é consideravelmente menor que o das bestas; estas afluem em maior volume entre novembro e março e grande parte das reses chega em novembro e dezembro. O cobrador Dinis tem que se organizar conforme essas oscilações.

As informações disponíveis, dão, portanto, os totais de animais que circulavam pelo Caminho do Sul e chegavam a Sorocaba. Não se conhece, todavia, o significado econômico dessa corrente de gado e sua importância dentro do quadro da Província ou do Sul do país.

Embora não haja informações específicas sobre o capital empastado nesse comércio pode-se fazer algumas conjecturas. Na década de 1820 o preço do boi nas áreas produtivas, isto é, nos Campos Gerais, era de 6\$000, com pequenas variações. Assim, ter-se-á em 1820, um empate de capital de 42:288\$000, em 7.048 reses; em 1821, 7.620 cabeças de gado valiam 45:720\$000 e, em 1822 foram empregados 45:018\$000 em 7.053 animais. Mas, por sua vez, o preço das bestas variou muito em Sorocaba nessa época. Com relação aos animais de carga usar-se-á o preço que obtinham na venda em Sorocaba, pois quase não se conta com os das áreas produtoras situadas fora da Província. Pelas cartas de Prado, o preço das bestas, nos primeiros anos da década de 1820, variava de 14\$000 e 20\$000 réis. Em 1820 as 16.051 bestas corresponderiam a um empate de capital entre

244:414\$000 a 321:020\$000; em 1821 os 13.981 muares valeriam de 195:734\$000 a 279:620\$000 e em 1822, ano em que passou o maior número de bestas — 20.761 — o valor oscilou de 290:654\$000 a 415:220\$000. Infelizmente não é possível um esclarecimento sobre o preço dos cavalos. O total do provável empate de capital em bestas e reses, que nesses 3 anos perfaziam mais de 90% dos animais passado sem Sorocaba, era de:

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.

Por si só essas cifras nada significam, se não puderem ser comparadas com outras que possibilitam dar sua dimensão. Como não existem dados sobre o volume do meio circulante em São Paulo, faz-se mister recorrer a dados relacionados com o Banco do Brasil. No Balanço do Banco, apresentado em março de 1821 consta como Haver em carteira 3.302:730\$000 réis e em numerário metálico, 1.315:439\$000. O capital-ações desse Banco inicialmente de 1.200:000\$000, elevou a 2.400:000\$000 em 1818 e a 3.600:000\$000 em 1824. A circulação do papel-moeda emitido pelo Banco do Brasil era em 1820 de 8.560:450\$000 e de 8.070:920\$000 em 1821, sendo em 1822, de 9.170:920\$000 (19). Então, deduz-se que o provável capital empatado nos negócios de bestas e reses corresponderia a de 3,1% a 4,1% em 1820 do papel-moeda circulante; em 1821, a porcentagem seria de 2,9% a 4,0% e em 1822 de 3,6% a 5,3%, sem esquecer que havia ainda moedas de prata e cobre em circulação. Embora essas cifras, pertençam ao terrenos das conjecturas, elas mostram a importância da corrente de gado que passava por Sorocaba dentro do cenário econômico do Brasil. Ainda para efeito de comparação é interessante mencionar a cifra de 578:179\$500 réis referente ao valor das exportações do porto de Santos em 1821.

Somente para uma atividade produtiva se pode estabelecer — embora também sem precisão o seu valor. Levando em conta o volume de açúcar exportado por Santos e o preço pelo qual foi vendido por Antonio da Silva Prado nesse porto o seu valor seria de 447:285\$840 em 1818 e de 564:487\$000 em 1821, esta última cifra estando próxima da citada acima, ou seja, do valor global da exportação. Mesmo comparando com o valor da exportação de açúcar, o do gado que passou por Sorocaba é digno de consideração, ainda mais

(19). — CALÓGERAS (J. Pandiá), *Política Monetária do Brasil*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1960, pp. 34-36.

que para o açúcar foi levado em conta o preço da última etapa da comercialização na Província; todavia, para as reses, por exemplo, usou-se o valor nas áreas de produção. Além do mais, trata-se de duas atividades bem distintas, uma 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 (20).

Ainda mais significativa é a comparação com o “Quadro demonstrativo do estado financeiro das Províncias” em 1823. A receita de São Paulo era de 279:788\$445, a despesa de 265:174\$889, a dívida de 128:268\$745 e a dívida passiva de 211:473\$432 réis (21). Comparadas com essas cifras, as que se referem ao provável valor do gado passado por Sorocaba refletem ainda mais a magnitude desse negócio. Não se deve esquecer, outrossim, que naquela época a moeda tinha lenta circulação provocada pela atrasada infra-estrutura do país, e além disso havia o hábito do entesouramento de moedas em toda parte, principalmente nas áreas rurais.

Nos anos de 1826 a 1829, nos quais consta o volume de gado chegado a Sorocaba, graças aos Livros conservados no Departamento do Arquivo do Estado, os preços das bestas, conforme as cartas de Antonio da Silva Prado, sofreram grandes majorações. Apenas para fazer alguns confrontos e talvez dar a importância econômica dos negócios realizados será interessante calcular o valor desses animais. Prado fala em 26\$000 réis por muar na feira de 1826, o que daria um valor total de 374:634\$000 para os 14.409 muares; as 6.431 reses valeriam 38:586\$000, perfazendo um total de 413:220\$000. O papel-moeda do Banco do Brasil em circulação atingia 13.390:920\$000, não se devendo esquecer, que nessa época já se começava a não mais querer aceitar em São Paulo “os bilhetes do Rio”, isto é, o papel emitido pelo Banco do Brasil, devido à sua desvalorização. O total da

(20). — BOLETIM DO DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, IV, 1943, pp. 55-57; PETRONE (Maria Thereza Schorer), *A Lavoura Canavieira em São Paulo, Expansão e Declínio (1765-1851)*. São Paulo, Difel, 1968, p. 156; Idem — “Um comerciante do Ciclo do Açúcar Paulista: Antônio da Silva Prado (1818-1829)”. *Revista de História*, São Paulo, nº 76, 1968, pp. 324 e 326.

(21). — CARREIRA (Liberato de Castro), *História Financeira e Orçamentária do Império do Brasil desde a sua fundação*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1889, p. 98. Interessantes, ainda, são as cifras citadas por Spix e Martius para 1814, em que o produto da agricultura de São Paulo era avaliado em 1.000:764\$440 e o da criação em 178:678\$800 (*obra citada*, I, p. 226).

exportação de Santos em 1826 foi de 718:450\$400 réis (22). No mesmo ano, o orçamento de São Paulo foi de 197:850\$480 (23), a metade, portanto, do provável valor do gado que passou por Sorocaba.

A previsão da receita da Província para 1827 foi de 295:619\$764 (24), enquanto somente o valor das 12.268 bestas que passaram por Sorocaba variou de 318:968\$000 e 343:504\$000, conforme o preço que oscilou entre 26\$000 e 28\$000 réis. Em 1829, devido às guerras no Sul, o número de animais diminuirá muito. Extraordinária foi a elevação do preço das bestas, pois atingiu 63\$000. Calculando-se em 60\$000 por cabeça, o valor das 8.669 animais seria de 519:780\$000. Os 5.754 bois valeriam 34:424\$000. Infelizmente não existem dados sobre o preço de cavalos que nesse ano chegaram em grande quantidade a Sorocaba. Bestas e reses valeriam 554:304\$000, enquanto o papel-moeda circulante do Banco do Brasil, completamente descreditado, somava 19.174:920\$000 e o valor da exportação pelo porto de Santos chegava a 1.325:819\$800 (25). É interessante ainda referir que entre 1826 e 1829, graças a uma permissão concedida pelo Tesouro Nacional, a Junta da Fazenda de São Paulo introduziu na circulação 228:173\$800 em cobre com o intuito de sanar as dificuldades financeiras da administração da Província e diminuir a falta de moedas de que o comércio paulista tanto se ressentia (26).

Não seriam todas essas considerações suficientemente eloquentes para provar a incontestável importância econômica do comércio de gado realizado na Província de São Paulo, na terceira década do século passado? O comércio do gado não só tem relevo nos quadros provinciais, mas também nos nacionais. E convém lembrar: trata-se de atividade que interessava aos habitantes de vasta área, desde o Rio Grande do Sul até Minas Gerais e Rio de Janeiro. Interessante seria poder comparar essas cifras com as de outras atividades econômicas da época, inclusive de outras áreas brasileiras, o que infelizmente é impossível devido à inexistência de estudos nesse sentido.

(22). — AE, TI, 410 Offícios Diversos de Santos, Mapa de importação e exportação do porto de Santos. Segundo o *Relatório da Comissão Central de Estatística*, 1888, a exportação da Província em 1825 era de 1.288:326\$090 e a importação de 1.515:280\$835, cifras que parecem altas demais.

(23). — CARREIRA (Liberato de Castro), *obra citada*, p. 117.

(24). — AE, TI, Ordem 1570, C. I., Tesouro 1823-1829. Rascunho da previsão das rendas públicas.

(25). — AE TI, C. 411, Offícios Diversos de Santos, Mapa de Importação e Exportação de Santos.

(26). — AE TI, Ordem 1570, C. I., Tesouro 1823-1829, Relatório da Junta da Fazenda.

Além do valor do gado que circulava pelo caminho do Sul, além da importância estratégica devido às lutas no Sul que se prolongam até 1828, quando se dá a separação definitiva do Uruguai, há ainda que se considerar o capital que das áreas de agricultura de exportação se destinava ou aos criadores do Rio Grande do Sul, de Lages e dos Campos Gerais ou aos condutores de tropas e de boiadas, aos que forneciam internadas e que cuidavam dos animais internados. De qualquer modo, esse comércio era responsável por uma circulação relativamente intensa de capitais, não só no espaço isto é, de São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro para os campos do atual Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, mas também pela passagem das capitais de uma atividade para outra, ou seja, do comércio para a criação, a condução e o fornecimento de internadas, contribuindo para a formação de riquezas em áreas onde a agricultura de exportação não era praticada.

A condução de gado, a cessão de internadas e o tratamento do gado internado certamente eram fontes de renda para muita gente — sendo inclusive os responsáveis pela ocupação de certas áreas, onde as internadas representavam um papel mais importante do que os campos reservados para a criação, como evidentemente acontecia, por exemplo, em Lapa, no extremo Sul dos Campos Gerais e na área de Itapeva-Itapetininga. Nessas áreas se instalaram verdadeiras “estações-internadas”, já que as enormes distâncias que separavam as áreas de criação dos mercados consumidores impunham etapas para a marcha do gado: primeiramente até Lapa onde os muares provenientes do Rio Grande do Sul internavam para descansar e esperar os compradores paulistas; a segunda etapa da marcha era a que ia dos Campos Gerais até Faxina, atual Itapeva, Itapetininga ou Sorocaba. Nessa última localidade os muares eram negociados, tendo depois um destino bastante diversificado (27). Infelizmente, não existem informações sobre o quanto orçariam as despesas com as internadas, sabe-se apenas que os donos das tropas de muares e das boiadas pagavam pelo uso dos campos no fim das várias etapas e onde os animais esperavam mais tempo ou a espera da época mais propícia para continuarem a marcha ou a espera da época de comercialização ou para descansarem. As internadas funcionavam também como reguladoras do fluxo dos animais. Além do fornecimento ou aluguel da internada, o dono dos animais ainda tinha despesas com o milho e o sal que o proprietário da in-

(27). — As reses, ao contrário, não eram negociadas em Sorocaba. Destinando-se principalmente ao mercado consumidor do Rio de Janeiro, percorriam mais uma etapa até Taubaté onde internavam, à espera de condições favoráveis de comercialização.

vernada fornecia, além de outros cuidados dispensados aos animais. Tudo isso constituía uma fonte de renda para os habitantes das áreas ao longo do caminho para o sul.

Uma outra fonte de renda para as populações que habitavam ao longo do caminho para o Sul era a condução de gado. Pelo que se pode concluir dos documentos consultados e dos relatos dos viajantes grande parte dos habitantes dessas áreas se dedicavam à condução de tropas e de boiadas. Pelo *Livro do Novo Imposto* nos anos de 1820, 1821 e 1822 cerca de 33,9%, 43,4% e 41,3% respectivamente dos condutores passados por Sorocaba se declaravam domiciliados em localidades que se situam no caminho do Sul entre Cotia e Apiaí. Em 1820, 12,2% dos condutores passados por Sorocaba declaravam-se residentes nos Campos Gerais e no Continente do Sul, em 1821 são 8,0% e em 1822, 4,7%. Vê-se portanto que cerca de 50% dos condutores passados por Sorocaba eram domiciliados ao longo do caminho do Sul, retirando, portanto, da condição de gado seu meio de vida. Infelizmente são inexistentes as informações sobre os vencimentos que recebiam esses condutores (28). Se não há possibilidades de se conhecer o quanto ganhavam os condutores e portanto saber qual seria o fluxo de capitais para as várias localidades, pode-se pelo menos afirmar que devia tratar-se de somas relativamente consideráveis. Sabe-se também que a atividade de conduzir tropas ou boiadas foi a base de muitas fortunas que se formaram nas áreas atravessadas pelo caminho do Sul. Assim, por exemplo, grande parte da fortuna da família de Rafael Tobias de Aguiar domiciliada em Sorocaba parece ter provindo da condução de animais. O Barão de Antonina, João da Silva Machado, domiciliado em Lapa deve o início de sua projeção econômica à atividade de conduzir animais.

O fornecimento de invernadas e a condução de gado podem ser consideradas, portanto, de grande importância para certas áreas situadas ao longo do caminho do Sul, porquanto formavam atividades que sustentavam a economia local. É tão grande a importância das invernadas e da condução de gado para essas áreas que elas entram em estagnação depois da cessação do afluxo de muares decorrentes da decadência da utilização desse tipo de transporte, depois do advento da ferrovia, e da diminuição da passagem de boiadas devido à abertura de novas áreas de criação em São Paulo e no Brasil Central.

(28). — Pelos papéis deixados por Antônio da Silva Prado pode se apenas calcular que em março de 1821 as despesas com condutores e camaradas correspondiam a cerca de 262 réis por animal num percurso — não fica bem claro — de Itapetininga ou dos Campos Gerais até Taubaté. Em outra ocasião (abril de 1828) os condutores receberam cerca de 2\$112 por cabeça na condução de uma tropa de Sorocaba até Campos.

Exemplo de uma dessas áreas estagnadas que ficaram à margem da modernização é a de Itapeva — Itapetininga, onde existiu importante “estação-invernada”.

O próprio comércio de animais do qual participavam muitos comerciantes paulistas residentes ao longo do caminho do Sul e que tinha como centro a feira de muares de Sorocaba, também foi responsável não só pela circulação de capitais, mas também pela sua formação. Sem considerar a renda dos criadores, condutores e de donos de invernadas os comerciantes conseguiram sempre lucros bastante satisfatórios. Tomando como exemplo os negócios de Antonio da Silva Prado (29) que comprava os muares nos Campos Gerais, muitas vezes em Lapa, e depois os vendia em Sorocaba durante a feira, os lucros sempre eram de mais de 20% sobre o capital empatado. Assim o comerciante em questão deve ter tido na feira de 1824 um lucro que variava entre 30,0% e 70,2% ou entre 20,8% e 57,6% conforme o preço mais elevado ou mais baixo de compra e venda. Em junho de 1826, o comerciante teve em negócios de muares quase 100% de lucro sobre o capital empatado. Em outros negócios as percentagens são mais baixas: em 1818 uma tropa vendida no Rio de Janeiro deu 19,4%; em 1821 constata-se um lucro de 19%, sendo que em 1830 e 1833 foram registrados respectivamente 29,8% e 21,7%. O comércio de reses também dava lucros dignos de nota, sendo que os animais eram sempre comprados nos Campos Gerais e geralmente remetidos para o Rio de Janeiro onde eram vendidos. Antônio da Silva Prado deve ter tido com boiadas remetidas ao Rio de Janeiro lucros que variavam entre 28,3% e 64,2% sobre o capital empatado na compra e nas despesas de condução. Vê-se portanto que o comércio também era atividade compensadora para os habitantes de áreas ao longo do caminho do Sul, e muitos comerciantes de gado aí eram domiciliados...

* * *

INTERVENÇÃO.

Da Profa. *Cecília Maria Westphalen* (da Universidade Federal do Paraná).

1. — Chama a atenção para a necessidade de levantamento exaustivo dos *Livros de Barreiras*, existentes no Departamento do Arquivo

(29). — Tomamos como exemplo os negócios de Antônio da Silva Prado, embora esse comerciante não fosse morador da área ao longo do caminho do Sul, e sim em São Paulo, já que não se conhece dados relativos a comerciantes residentes na área que se está estudando.

Público de São Paulo. Eles poderão fornecer material que permitirão a elaboração de *séries contínuas e homogêneas*, relativas ao comércio de tropas, chegando-se assim a elaborar uma *história verdadeiramente serial*, e não apenas *pontual*.

2. — O grande negócio do Paraná tradicional foi o comércio do gado mear. Os paranaenses foram os condutores de-se gado, os tropeiros. Entretanto, os estudos que realiza acerca do comércio externo do Paraná, efetivado através do porto de Paranaguá, a tem levado a formular hipóteses que, aliás, ainda não verificou, de que o comércio do gado teria descapitalizado o Paraná.

Os tropeiros, via de regra, gastavam o lucro que auferiam na venda ou no transporte de tropa, na própria feira de Sorocaba, onde adquiriam fazendas e panos, e variados objetos. Voltavam com suas bruacas cheias, e com dinheiro apenas para a compra de nova mulara no Sul.

*

* * *

RESPOSTA DA PROFESSORA MARIA THEREZA SCHORER PETRONE.

À Profa. *Cecília Maria Westphalen*.

1. — Os livros de Barreiras existentes no Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo foram utilizados para completar a lista referente à década que nos interessa quanto ao número de animais em trânsito por Sorocaba anualmente. De 1820 a 1822 pudemos obter as cifras do *Livro do Novo Imposto* da coleção Antônio da Silva Prado, que fôra nesses anos o cobrador de tal imposto. Os livros referentes ao período de 1823 a 1825, triênio em que Antônio da Silva Prado continuou a ser o contratador da arrecadação do “novo imposto”, não foram conservados. A partir de 1826 a cobrança do imposto passa a ser feita pela Fazenda Nacional, tendo sido registrados nos Livros da Barreira de Sorocaba os animais que pagaram o “novo imposto”. Convém lembrar que os Livros da Barreira de Sorocaba existem até praticamente a última década do século XIX. Seria interessante que um estudioso aproveitasse essa documentação para se ter uma idéia mais exata sobre o trânsito de animais provenientes do Sul e que passaram por Sorocaba. Essa fonte infelizmente não dá o valor dos animais.

2. — O que se conhece sobre o mecanismo do comércio de gado no Sul do país e especificamente sobre a participação dos habitan-

tes do atual Paraná é muito pouco e insuficiente para se chegar a qualquer conclusão a respeito da hipótese levantada, que poderia ser objeto de estudos mais detalhados.