



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
Instituto de Economia

ECONOMIA MERCANTIL DE ABASTECIMENTO E REDE  
TRIBUTÁRIA: SÃO PAULO, SÉCULOS XVIII E XIX

**Maria Isabel Basilisco Célia Danieli**

Tese de Doutorado apresentada ao Instituto de Economia da UNICAMP para obtenção do título de Doutor em Desenvolvimento Econômico – área de concentração: História Econômica, sob a orientação da Profa. Dra. Wilma Peres Costa.

*Este exemplar corresponde ao original da tese defendida por **Maria Isabel Basilisco Célia Danieli** em 19/12/2006 e orientada pela **Profa. Dra. Wilma Peres Costa**.*

CPG, 19 / 12 / 2006

Campinas, 2006

**Ficha catalográfica elaborada pela biblioteca  
do Instituto de Economia/UNICAMP**

D221e Danieli, Maria Isabel Basílico Celia.  
Economia mercantil de abastecimento e rede tributaria : São Paulo, seculos XVIII e XIX / Maria Isabel Basílico Celia Danieli. – Campinas, SP : [s.n.], 2006.

Orientador : Wilma Peres Costa.

Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia.

1. Economia – Historia. 2. Impostos – Historia. 3. São Paulo (Estado) - Historia. I. Costa, Wilma Peres, 1952- II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia. III. Título.

07-009-BIE

**Título em Inglês: Mercantile economy of supplying and net tax : São Paulo, 18<sup>th</sup>. and 19<sup>th</sup>. centuries**

**Keywords :** Economics – History ; Taxes – History ; São Paulo (Estado) - History

**Área de concentração :** Historia Economica

**Titulação :** Doutor em Desenvolvimento Economico

**Banca examinadora :** Profa. Dra. Wilma Peres Costa  
Profa. Dra. Ligia Maria Osorio Silva  
Prof. Dr. Hernani Maia Costa  
Profa. Dra. Lilia Ines Zanotti de Medrano  
Profa. Dra. Ana Rosa Clochet da Silva

**Data da defesa: 19-12-2006**

**Programa de Pós-Graduação: Desenvolvimento Economico**


Tese de Doutorado

Aluna: MARIA ISABEL BASILISCO CELIA DANIELI

“Economia Mercantil de Abastecimento e Rede Tributária:  
São Paulo, Séculos XVIII e XIX “


Defendida em 19 / 12 / 2006

**COMISSÃO JULGADORA**

  
**Profa. Dra. WILMA PERES COSTA**  
Orientadora – IE / UNICAMP

  
**Profa. Dra. LÍGIA MARIA OSÓRIO SILVA**  
IE / UNICAMP

  
**Prof. Dr. HERNANI MAIA COSTA**  
IE / UNICAMP

  
**Profa. Dra. LILIA INÉS ZANOTTI DE MEDRANO**  
PUCCAMP

  
**Profa. Dra. ANA ROSA CLOCLET DA SILVA**  
FACAMP



## Resumo

Esta tese apresenta, em seus objetivos gerais, a trajetória da Capitania/Província de São Paulo entre os séculos XVIII e XIX, sobretudo a região denominada “quadrilátero do açúcar”. Particularmente, analisar o desenvolvimento de uma economia mercantil de abastecimento e a construção de um comércio de animais em que a figura social do tropeiro possui grande relevância.

A evolução de uma rede tributária da Capitania à Província paulista, principalmente os impostos relacionados ao trânsito de animais, assume um papel relevante nesse trabalho. Através do período de vigência desses tributos, indo além do período colonial, se articulam diferentes mudanças e conflitos nas esferas políticas, administrativa e tributária desde então.

## Abstract

This thesis presents, in its general objectives, the trajectory of the Captainship/Province of São Paulo (Brazil) between centuries 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup>, over all, the called region “sugar quadrilateral”. Particularly, I analyze the development of a mercantile economy of supplying and the construction of the animals’ trade where the social figure of the “*tropeiro*” possess a great relevance. The evolution of a net tax of the Captainship to the São Paulo Province, mainly the taxes related to the transit of animals, assumes an excellent role in this work. Through the period of validity of these tributes, going beyond the colonial period, these taxes articulate different changes and conflicts in the politics, administrative and tax spheres.



*Aos meus sobrinhos*

*Marília, Rafael e Luísa,*

*Pela força, alegria e renovação da vida.*





## *Agradecimentos*

Ao CNPQ pelo auxílio da bolsa com duração de dois anos que me proporcionou a oportunidade material necessária para a investigação empírica, sobretudo nas idas e vindas no Arquivo do Estado de São Paulo.

Sou grata a tantos colegas e professores que durante esses 4 anos de curso me proporcionaram horas agradáveis de amizade, formação e amadurecimento profissional. São tão ricos os acontecimentos vivenciados nesta Universidade que, com certeza, esses breves agradecimentos não dão conta de quantificar e qualificar o quão importante foram esses momentos na minha vida pessoal e profissional. No entanto, vamos a tarefa.

Pensar primeiro nesse amadurecimento profissional é lembrar com muito carinho da minha orientadora. Com a professora Wilma eu vi ultrapassar todas as barreiras formais e institucionais entre orientador e orientando. Extremamente zelosa e companheira esteve comigo em todos os momentos dessa trajetória. Sempre com muito empenho, rigor e dedicação. Dela eu levo muito mais do que a orientação desse trabalho, eu fico com o exemplo de uma profissional brilhante, comprometida com o que faz e acredita e uma pessoa amiga e batalhadora. Meu super obrigada pela orientação, compreensão, sabedoria que me transmitiu e pela paciência que teve com uma orientanda que, nem de longe, se aproximou de seu talento e conhecimento.

Aos professores da banca de qualificação, professora Cecília Helena Salles Oliveira e ao professor Hernani Maia Costa pela dedicação na leitura do trabalho, pelas observações, sugestões e contribuições para o aperfeiçoamento desta tese. Também neste sentido agradeço a banca da defesa que proporcionou uma leitura crítica, rica e substancial ao trabalho.

Aos colegas do programa de pós-graduação em história econômica, Fábio, Cláudia, Joely, Milena, Airton e André pelas horas de descontração e motivação para continuar o trabalho.

Ao amigos de longa data, André, Heloísa, Cristiano, Camila, Alexandra, Valdemir e Ellen, pelo constante interesse e apoio para ver chegar ao “fim” esse trabalho.

Aos meus familiares. O alicerce forte e seguro nos momentos de perdas e ganhos, alegrias e tristezas, em um trabalho gratificante e ao mesmo tempo exaustivo. A minha

querida mãe Raffaella, sempre me incentivando “Você vai conseguir!” e me acolhendo da forma mais terna que se recebe um filho. As queridas maninhas, Sonia e Vanessa pelas palavras de otimismo e apoio, sempre encorajadas com muito afeto e carinho. Aos meus cunhados Valdemagno e Josmar por eu contar com o apoio e o respeito de ambos. A Clarisse, minha sogra, pelo carinho e interesse que sempre nutriu por mim. E aos meus sobrinhos, a quem dedico essa tese, esse trio maravilhoso que é sinônimo de muito amor, paz, alegria e sentimentos bons.

Em especial, meu imenso agradecimento ao meu marido e companheiro, Mário. Sempre e incansavelmente me auxiliando na parte prática e teórica. Lendo, refletindo e debatendo comigo o corpo do trabalho. Dedicando-se integralmente em ajudar também no trabalho prático no micro, em ajustar os gráficos, tabelas e mapas. O resultado final, no que se refere a edição, só foi possível, pela dedicação dele. Sempre ao meu lado, tem me ensinado que o amor e a dedicação supera qualquer barreira.

## Sumário

<b>Introdução .....</b>	<b>1</b>
<b>Capítulo 1</b>	
<b>Caminhos da capitania/província: apontamentos sobre a economia e a cartografia histórica paulista nos séculos XVIII e XIX .....</b>	<b>17</b>
<b>A cartografia paulista antiga e sua importância histórica.....</b>	<b>20</b>
<b>Freguesias, vilas e cidades paulistas na cartografia dos séculos XVIII e XIX .....</b>	<b>28</b>
<b>A região litorânea e o caminho de Santos .....</b>	<b>29</b>
<b>Porto Feliz e Itu.....</b>	<b>45</b>
<b>Sorocaba e a “rota do sul” .....</b>	<b>55</b>
<b>Jundiá, Campinas e Mogi-Mirim.....</b>	<b>59</b>
<b>O Vale do Paraíba Paulista.....</b>	<b>65</b>
<b>Capítulo 2</b>	
<b>Tropas e Tropeiros .....</b>	<b>77</b>
<b>A expansão açucareira e as transformações econômicas em São Paulo.....</b>	<b>77</b>
<b>Comércio de abastecimento, açúcar e atividade tropeirista .....</b>	<b>95</b>
<b>Capítulo 3</b>	
<b>A diversificação profissional da atividade tropeirista em São Paulo.....</b>	<b>111</b>
<b>Mão-de-obra escrava, grupos ocupacionais e mudanças no perfil populacional ...</b>	<b>111</b>
<b>Atividades de abastecimento e esferas profissionais .....</b>	<b>117</b>
<i>Grupo ocupacional: Dono de Engenho/Tropeiro .....</i>	<i>118</i>
<i>Grupo ocupacional: agricultor-roceiro/tropeiro .....</i>	<i>124</i>
<i>Grupo ocupacional: tropeiro/tropeiro .....</i>	<i>128</i>
<i>Grupo ocupacional: arrieiro e/ou camarada de tropa .....</i>	<i>130</i>
<i>Grupo ocupacional: negócios com animais .....</i>	<i>132</i>
<i>Grupo ocupacional: ferreiro e/ou seleiro .....</i>	<i>135</i>
<b>Capítulo 4</b>	
<b>Os tributos sobre o trânsito de animais e o comércio de tropas na Província de São Paulo .....</b>	<b>147</b>
<b>Capítulo 5</b>	
<b>De Capitania a Província – Caminhos, passagens e as transformações fiscais em São Paulo .....</b>	<b>177</b>
<b>As transformações da fiscalidade e os conflitos nas formas de arrecadação – um olhar sobre os Manuscritos do Tesouro Provincial de São Paulo em 1834.....</b>	<b>202</b>
<b>Imposto de Aguardente e Novo Imposto sobre Armazém, Taberna e Botequins ..</b>	<b>225</b>
<b>Considerações Finais .....</b>	<b>245</b>

<b>Fontes</b> .....	249
<i>Fontes Manuscritas</i> .....	249
<i>Fontes Impressas</i> .....	250
<b>Bibliografia</b> .....	251
<i>Artigos</i> .....	251
<i>Livros e Teses</i> .....	253

## Índice de figuras e mapas

Figura 1 – Mapa da região vicentina (1612) _____	21
Figura 2 – Mapa de D. Luís de Céspedes Xeria (1628) _____	23
Figura 3 – Mapas das minas de ouro de S. Paulo e costa do mar que lhe pertence _____	24
Figura 4 – Carta corográfica e hidrográfica da Capitania de S. Paulo (1789) _____	25
Figura 5 – Mapa corográfico da Capitania de S. Paulo (1791-1792) _____	27
Figura 6 – Mapa corográfico da Província de São Paulo (1837) _____	28
Figura 7 – “Planta da Vila de Santos e de seu porto (1714) _____	30
Figura 8 – Praça de Santos (1765-1775) _____	31
Figura 9 - Vila de São Vicente (1765-1775) _____	38
Figura 10 – Vila de Cananéia (1776) _____	40
Figura 11 – São José de Ararapira (1776) _____	41
Figura 12 – Nossa Senhora da Conceição (de Sabaúna) da Lage (1776) _____	43
Figura 13 – Paranaguá (c. 1653) _____	44
Figura 14 - Planta da Vila de Ararituaba (1769) _____	46
Figura 15 – Freguesia de Ararituaba (1774) _____	48
Figura 16 – Vila de Itu – desenho por estimacão (1774) _____	51
Figura 17 – Vila de Itu (1774) _____	54
Figura 18 – Detalhe do “Mappa corographico da Capitania de S. Paulo” (1791-1792) _____	58
Figura 19 – Jundiaí, São Carlos (Campinas) e Mogi Mirim (1837) _____	62
Figura 20 – Planta de Vila Boa – Capitania geral de Goiás – 1782 _____	64
Figura 21 – Vila de Taubaté (1821) _____	67
Figura 22 – Vila de Pindamonhangaba (1821) _____	69
Figura 23 – Vila de Guaratinguetá (1821) _____	70
Figura 24 – Vila de Jacareí (1821) _____	71
Figura 25 - São José dos Campos (1821) _____	72
Figura 26 – Vila de Lorena (1821) _____	74



## Índice de gráficos, quadros e tabelas

Gráfico 1 - Preço dos gêneros de importação na paróquia de São Carlos em 1798 _____	90
Gráfico 2 – Preços dos gêneros de exportação na paróquia de São Carlos em 1798 _____	91
Gráfico 3 - Atividades tropeiristas apresentadas nos Maços de população _____	137
Gráfico 4 – Dono de engenho/tropeiro – tipo de mão-de-obra utilizada _____	139
Gráfico 5 – Agricultor/roceiro- tropeiro – tipo de mão-de-obra utilizada _____	140
Gráfico 6 – Tropeiro/tropeiro – tipo de mão-de-obra utilizada _____	141
Gráfico 7 – Negócios com animais – tipo de mão-de-obra utilizada _____	142
Gráfico 8 – Arrieiro e ou camarada de tropa – tipo de mão-de-obra utilizada _____	143
Gráfico 9 – Seleiro e ou ferreiro - tipo de mão-de-obra utilizada _____	144
Gráfico 10 - Arrecadação do Novo Imposto dos Animais (em contos de réis) _____	175
Quadro 1 - Mapa Geral das Produções da Paróquia de São Carlos _____	99
Quadro 2 - Mapa dos Produtos e Manufaturas do Reino, dos outros Portos do Brasil e dos Países Estrangeiros na Paróquia de São Carlos _____	85
Quadro 3 Mapa Comparativo das Produções da Paroquia de São Carlos _____	86
Quadro 4 Mapa da Exportação dos Produtos da Paroquia de São Carlos _____	86
Quadro 5 – Direitos dos animais no Registro no Rio Negro _____	156
Quadro 6 – Novo Imposto dos animais em Sorocaba _____	157
Quadro 7 – Contribuição para Guarapuava _____	157
Quadro 8 – Rendas da Província de São Paulo em 1835 _____	190
Quadro 9 - Nova tabela de cobrança do imposto da aguardente _____	228
Quadro 10 – Regulamento sobre cobrança de impostos de tabernas e botequins _____	231
Tabela 1 - Mapa comparativo das produções da paróquia da Vila de São Carlos _____	92
Tabela 2 - População escrava por região da Província de São Paulo _____	112
Tabela 3 - Grupos ocupacionais em Campinas em domicílios rurais _____	116
Tabela 4 - Animais registrados em Sorocaba _____	154
Tabela 5 - Comércio de animais e orçamento da Província de São Paulo _____	164
Tabela 6 - Arrecadação do Novo Imposto dos Animais _____	172
Tabela 7 – Impostos do Governo Central _____	188





## Introdução

A construção do Estado nação brasileiro tem sido pensada como a de um *mosaico*, enfatizando a importância de se estudar as trajetórias históricas e suas diversas partes, ao longo da crise do Antigo Sistema Colonial e de sua superação.<sup>1</sup> De maneira mais ampla, a preocupação deste trabalho é a de contribuir para compreender, na dinâmica da sociedade brasileira colonial, alguns aspectos da vida material de São Paulo - como Capitania e posteriormente Província - na virada do século XVIII para o XIX. Ligados a essa preocupação se consubstanciam dois eixos centrais: o primeiro está relacionado à atividade tropeirista, vinculada tanto ao comércio de abastecimento quanto transporte das mercadorias voltadas à exportação; o segundo, focaliza a questão da tributação como instrumento para a compreensão da inserção da capitania/província de São Paulo ao longo do período.

O corte temporal escolhido para o trabalho, tendo como datas balizas os anos que vão de 1765 a 1835 procurou representar o início do governo de D.Luis Antônio de Souza Botelho Mourão, o Morgado de Mateus, cuja posse representou também o restabelecimento da autonomia administrativa de São Paulo, a então chamada “São Paulo restaurada”. Por sua vez, o ano de 1835 tem como marco, o primeiro orçamento provincial e a formação da Assembléia Legislativa, subseqüentes ao Ato Adicional de 1834.

Este período possibilita entrever a construção da economia mercantil paulista, sobretudo ligada a um comércio de abastecimento com diferentes dimensões, as implicações sociais e tributárias de seus agentes formadores e a sua influência na formação desses espaços regionais.

Especial atenção foi dada à rede de caminhos que se desenvolveram paralelamente à diversificação da economia interna e que vieram a dar a São Paulo uma posição peculiar, no

---

<sup>1</sup> Os termos Estado e Nação, embora distintos como dimensões da realidade humana, passam a ser realidades indissolavelmente associados, uma vez que esses conceitos passaram a estar crescentemente associados na experiência do Mundo Ocidental. A natureza dessas relações apresenta uma vasta gama de possibilidades e combinações, particularmente quando referidas a Estados “nacionais” que emergem da ruptura do pacto colonial. Sobre esse assunto ver István Jancsó e João Paulo Garrido Pimenta. “Peças de um mosaico: apontamentos para o estudo da unidade nacional brasileira” in Carlos Guilherme Mota, (org), Viagem incompleta. A experiência brasileira (1500-2000). Formação: histórias, São Paulo, Ed. SENAC São Paulo, 2000.

entroncamento de caminhos que buscavam a fronteira oeste, o sul, o litoral e a capital e o Rio de Janeiro, o que possibilitou uma rede de “transações comerciais” com suas características e particularidades na construção de rotas de comércio, no próprio sistema social, nas relações de mercado e no sistema tributário.

Dentro do recorte espacial escolhido destacamos, sobretudo, a região denominada “quadrilátero do açúcar”.<sup>2</sup> Pensar as possibilidades regionais ligadas ao “quadrilátero do açúcar” é perceber e confrontar múltiplos espaços que os próprios povoados e posteriormente vilas comportam. Elas se mostram, por um lado, produtoras de vida social marcadas pela produção agro-exportadora de açúcar, e por outro, fazem parte de um comércio de gado e de um sistema de tributação que não obstante a sua importância para a vida econômica de São Paulo, ainda continua a ser pouco estudado.

Assim, a região em direção aos campos do Sul da Capitania/Província de São Paulo se destaca no quadro econômico paulista por comportar a cobrança de vários impostos ligados as grandes possibilidades do comércio de reses e mulas. Sobretudo os impostos sobre o trânsito de animais no registro de Sorocaba, o “Novo Imposto” e o “Imposto de Guarapuava”.

A instituição do “Novo Imposto” na Capitania de São Paulo foi estabelecida inicialmente por um prazo de dez anos. Quando instalado, seu produto e arrecadação destinavam-se a restauração da alfândega de Lisboa destruída por um terremoto em 1755. Após o término do prazo estipulado, o imposto continuou a ser cobrado e o destino do produto foi utilizado no pagamento de oficiais e em obras públicas. O imposto era cobrado sobre carne de vaca, aguardente do reino e da terra, fumo e outros gêneros, mas incidia principalmente sobre os animais vindos do Sul.<sup>3</sup> Assim, os lucros que eram obtidos com o

---

<sup>2</sup> A expressão “quadrilátero do açúcar” foi caracterizada por Caio Prado Júnior compreendendo as seguintes localizações: Mogi-Guaçu, Jundiá, Porto Feliz e Piracicaba. Todavia, na obra de Petrone, a autora passa a ampliar a área, preferindo Sorocaba a Porto Feliz, “*pois em Sorocaba o cultivo de cana-de-açúcar ainda teve relativa importância e, porque, dessa maneira, Itu, importantíssimo centro canavieiro e outras áreas produtoras de açúcar ficam decididamente enquadradas*”. PETRONE, Maria Tereza S. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)*. Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1968, p.24, nota). É neste sentido também que se utilizou esta expressão e que acrescentou-se Campinas também para este mesmo espaço.

<sup>3</sup> A criação de reses e muar e, principalmente o seu comércio, desempenharam importante papel de destaque na vida econômica de São Paulo com a abertura do caminho para o sul à partir de 1740.

“Novo Imposto” sobre os animais cobrados em Sorocaba, constituíam fator importante para as rendas de São Paulo.<sup>4</sup>

O persistente crescimento do comércio de muares e bovinos, a partir de meados do século XVIII, impulsionado pelo mercado consumidor da corte e pela expansão das atividades internas, faz deste comércio um espaço estratégico para a arrecadação tributária, e como tal, um campo privilegiado para se compreender as tensões entre a esfera pública e a privada, os conflitos em torno da arrecadação e as disputas em torno das possibilidades de enriquecimento por elas geradas. Elas fazem também ressaltar uma outra faceta ligada à figura e à atividade do tropeiro como elemento impulsionador e difusor na infra-estrutura ligada aos caminhos do sul e peça chave do sistema tributário.

Percebe-se aí, todo um movimento dinâmico de mudanças, o que interessa entendê-lo enquanto processo de articulação entre a organização da produção, a comercialização dos gêneros de primeira necessidade, o sistema distributivo, o arranjo fiscal e o comércio de muar como construtores não apenas de um comércio interno, mas como os elementos necessários para a compreensão dos diversos aspectos da vida paulista entre o dezoito e o dezenove, tentando aproximar a história tributária à história econômica e social. Por outro lado, em um olhar acadêmico, a importância do trabalho está inserida em uma linha historiográfica nacional e regional, que pretende colaborar na valorização de interpretações das mudanças e variações das comunidades pertencentes ao mundo rural, bem como as bases de sua estrutura política, econômica e social pautada na formação de um comércio interno e na construção de uma rede tributária que, partindo da colônia se estende para além do Império.

O conjunto de problemas a serem abordados por este trabalho localiza-se no interior das discussões acerca da formação do mercado interno no mundo colonial e da “evolução” dos impostos coloniais e provinciais capazes de assegurar a arrecadação ligadas a essa economia mercantil de abastecimento.

---

<sup>4</sup> “Ficou estabelecido em 1756 que cada cavalo que vier à venda de fora desta Comarca a esta Cidade da parte do Rio Grande de São Pedro do Sul, e Curitiba, ou passarem por ela por negócios para se ir a vender a qualquer das Minas, ou Rio de Janeiro, pagarão duzentos réis. Para cada muar foram estipulados trezentos réis e por cabeça de gado vacum cem réis. Determinava-se ainda que os animais vindos do Sul não poderiam passar dos registros de Sorocaba sem pagar o “novo Imposto” ou dar fiança”. PETRONE, Maria Thereza S. op. cit, p.125.

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

Destaca-se, no debate historiográfico presente, de modo bastante relevante, a obra de João Fragoso<sup>5</sup> sobre o Rio de Janeiro nas décadas finais do período colonial. Esta obra traz importante análise sobre a dinâmica do mercado interno colonial. Ao tratar da praça mercantil do Rio de Janeiro entre 1790-1830, Fragoso mostra como se desenvolveu neste espaço privilegiado do comércio colonial, um amplo movimento de acumulação interna de recursos, originados, sobretudo, da atividade mercantil voltada para o mercado interno, especialmente, na área abrangida pelas regiões sul e sudeste da colônia, bem como destaca um elemento essencial desse processo de acumulação interna, o tráfico de escravos, que já em meados do século XVIII passa a ser controlado principalmente pelos traficantes cariocas e baianos, enfraquecendo sobremaneira, o domínio da coroa portuguesa neste tipo de comércio.

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

Neste sentido, Fragoso desenvolve uma argumentação que permite mostrar a importância do mercado interno, no eixo sul-sudeste, para o processo que ele denomina por “*acumulações endógenas*”, que em seu fundamento, estrutura e dá força ao mercado interno, conferindo-lhe uma “*relativa autonomia*”<sup>6</sup> frente aos ditames dos interesses

---

<sup>5</sup> FRAGOSO, João Luis Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*, Rio de Janeiro, Arquivo Nacional [Ministério da Justiça], 1993. E ainda, FRAGOSO, J.L.R. e FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como projeto-mercado Atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro. c1790-c.1840*, Rio de Janeiro, Diadorim Ed. Ltda, 1993.

<sup>6</sup> FRAGOSO, J.L.R., op. cit., p. 308.

mercantis externos baseados essencialmente na agro-exportação de produtos como o açúcar e o café.

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

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

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

No entanto, apesar da crítica de Fragoso aos *modelos explicativos tradicionais*, uma importante linha de estudos sobre o mercado interno que antecede os trabalhos pontuais do autor tem estado presente na historiografia brasileira. Apesar de Caio Prado em sua obra sobre a Formação do Brasil Contemporâneo dar ênfase à produção para exportação, corolário de sua preocupação em explorar o “sentido da colonização”, o tema do mercado interno não esteve ausente em seus trabalhos.

Foi por volta do final dos anos 30 e início dos 40 que se iniciou com Caio Prado Júnior uma produção bibliográfica pautada no “sentido da colonização”, refletindo e tentando explicar a função das colônias americanas (mais especificamente o Brasil), dentro do mundo moderno. Dentro desse debate a problemática do abastecimento interno também se faz presente. O autor, ao utilizar fontes primárias, apreende os movimentos que a produção de subsistência realizou ao sul de Minas no conjunto de uma economia social.

Na análise de Caio Prado sobre as características do comércio externo e interno colonial, surgem mais claramente a distinção entre esses dois setores da economia. Sem dúvida, ao tratar do mercado interno, Caio Prado enfatiza sua estrita dependência do setor externo, mas coexistindo com ele, uma outra faceta ligada mais especificamente, ao comércio de importação. Embora sinta dificuldades em definir e perceber os ritmos do mercado interno, segundo o autor em virtude da falta de dados sobre o assunto, Prado Jr. não deixa de notar a importância desse setor, especialmente, da pecuária, com o comércio de charque<sup>7</sup>.

Trabalhos posteriores que ficaram “clássicos” na historiografia brasileira têm a sua raiz principalmente nas discussões que seguem a Prado Júnior. Relevantes na década de 70 é o trabalho pioneiro de Petrone sobre o Barão de Iguape, procurando traçar um panorama entre o seu personagem, a política de abastecimento, as intermediações comerciais de compra e venda de produtos e do acesso ao mercado, relações profundamente enraizadas em nossa história política, econômica e cultural. Ainda para o final da década de 70 ganharam espaço o trabalho de Maria Yedda Linhares e Kátia Mattoso que, ao estudarem as problemáticas do abastecimento, seja ao longo da história brasileira, da cidade de Salvador e do Recôncavo oferecem discussões que articulam a questão do abastecimento enquanto instrumento de percepção e análise de variados níveis, seja em um panorama rico acerca das características de um mercado interno, ou as articulações políticas frente ao

---

<sup>7</sup> Prado Jr., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo: Colônia*. São Paulo, Brasiliense, Publifolha, 2000, p.239-40. Para uma crítica de algumas das proposições apresentadas por Fragoso ver Mariutti, E., Noguéról, L.P.F e Danieli Neto, Mário. Mercado interno colonial e grau de autonomia: críticas às propostas de João Luís Fragoso e Manolo Florentino. *Estudos Econômicos*, São Paulo, v.31, n.2, p.369-393, abril-junho 2001.

fluxo de gêneros de subsistência, provocando debates enriquecedores para a historiografia contemporânea<sup>8</sup>.

Vale lembrar ainda que para o final da década de 70 se destaca o trabalho de Alcir Lenharo a respeito da integração de Minas Gerais e São Paulo às rotas mercantis internas, principalmente com a praça do Rio de Janeiro, constituindo este estudo, importante referência para a apreensão da complexidade do comércio interno e de sua projeção na economia e política da colônia e, após 1822, do Império<sup>9</sup>.

Para a década de 80 novos trabalhos deram contribuições ao estudo do tema, como por exemplo, Elizabeth A. Kusnezof<sup>10</sup> que relaciona as mudanças ocorridas na estrutura e composição de tamanhos das unidades domésticas e as transformações na economia e sociedade de São Paulo, na transição do século XVIII para o XIX. Analisa a passagem de uma economia de subsistência para uma economia de mercado e neste sentido, como se comportavam esses núcleos domésticos nesses estágios.

A mercantilização da produção rural ligada às transformações e organizações de sobrevivência da unidade familiar na vila paulista entre os séculos XVIII e XIX, também foi observada por Alida Metcalf<sup>11</sup>. Ao analisar Santana do Parnaíba durante o século XVIII, vê essa vila como uma região de fronteira esparsamente assentada para uma economia agrícola comercial. Nesse processo, teria se constituído uma sociedade rural dividida em três classes: fazendeiros, camponeses e escravos. Desta forma para entender como tal sociedade havia se estruturado, seria preciso estudar o núcleo familiar, pois tal sociedade se formou mediante adaptação e reação dos fogos às mudanças econômicas.

Por outro lado, vinculado à produção e circulação de mercadorias compondo os variados aspectos econômico-sociais na Capitania/Província, também é imprescindível conhecer o sistema fiscal e procurar reconstituir parte da estrutura e do funcionamento da tributação paulista entre os séculos XVIII e XIX. Neste sentido, o sistema fiscal permite identificar tipos de produto e áreas produtoras, atividades econômicas e segmentos sociais

---

<sup>8</sup> Petrone, Maria T.S. *O barão de Iguape*. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1976; Linhares, Maria Yedda Leite. *O problema do abastecimento numa perspectiva histórica: 1530-1918*. Brasília, Edições Binagri, 1979; Mattoso, Kátia. *Bahia: a cidade de Salvador e seu mercado no século XIX*. São Paulo, Hucitec, 1978.

<sup>9</sup> Lenharo, Alcir. *As tropas da Moderação: o abastecimento da corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. São Paulo, Símbolo, 1979.

<sup>10</sup> Kusnezof, E. *Househol economy and urban development. São Paulo, 1765 to 1836*. Boulder/Westview Press, 1986.

<sup>11</sup> Metcalf, Alida. *Families of planters. Peasants and slaves; strategies of survival in Santana do Paraníba, Brazil, 1720-1820*. PhD Univ. of Texas, 1983.

que a elas se dedicam, localizar rotas de transporte e circulação de mercadorias, bem como pontos de estabelecimento do comércio e dos prestadores de serviço. Ainda, fornece elementos ao estudo das relações Estado e agentes econômicos, da repercussão social da política fiscal provincial e das prioridades de ação da administração pública do período em foco.

No entanto, apesar do tema ser tão amplo, a bibliografia sobre fiscalidade no Brasil não é muito extensa. Não poderia deixar de lembrar de artigos que fornecem noções gerais importantes, como o de Nelson Nozoe<sup>12</sup> sobre a estrutura tributária de São Paulo de 1835 a 1930, ou artigos que abordam aspectos específicos da tributação, como os de Aluísio de Almeida<sup>13</sup> sobre a contribuição para Guarapuava, os Direitos do Rio Negro e o Novo Imposto sobre os animais em Sorocaba; ou ainda, de Amélia Trevisan<sup>14</sup> sobre os livros de barreiras e o Tesouro Provincial.

Um dos principais exemplos sobre a utilização da fiscalidade para compreender a formação das fortunas paulistas é o trabalho de Maria Thereza Petrone,<sup>15</sup> “O Barão de Iguape: um empresário da época da independência”, em que a autora reconstitui as áreas de criação, as rotas de comercialização e os mercados consumidores do gado em São Paulo e no Sul do Brasil, através, entre outras, da documentação produzida pela contribuição para Guarapuava e pelo Novo Imposto sobre animais em Sorocaba.

São também fundamentais os trabalhos de Maria Lourdes Vianna Lyra<sup>16</sup>. Sua dissertação de mestrado aborda os dízimos reais na Capitania de São Paulo de 1640 a 1750 e, sua tese de doutoramento, o centralismo fiscal e a autonomia provincial entre 1808 e 1835. Ambos possibilitam aprofundar o conhecimento sobre a história tributária e fornecem

---

<sup>12</sup> Nozoe, Nelson H. Breve história da estrutura tributária de São Paulo, de 1835 até ao término da Primeira República. In *História Econômica: ensaios*. São Paulo, FIPE, 1983, págs.105-120.

<sup>13</sup> Almeida, Aluísio de. Estradas e Impostos do Sul do Brasil. In *Revista do Arquivo Municipal*, São Paulo, 153: 73-83, nov. 1952.

<sup>14</sup> Trevisan, Amélia F. Livros de Barreiras. In *Arquivo: boletim histórico e informativo*, São Paulo, 2(2): 61-66, maio-agosto de 1981.

<sup>15</sup> Petrone, Maria Thereza Schorer. *O Barão de Iguape: um empresário da época da Independência*. São Paulo, Cia Ed. Nacional; Brasília, INL, 1975.

<sup>16</sup> Lyra, Maria de Lourdes Vianna. *Centralização, sistema fiscal e autonomia provincial no Império brasileiro (1808 a 1835)*. Paris, 1985. Tese de doutoramento, Universidade de Paris. Ver ainda da mesma autora: *Os dízimos reais na Capitania de São Paulo: contribuição à história tributária do Brasil colonial (1640 a 1750)*. São Paulo, 1971. Dissertação de mestrado, FFLCH/USP.



indicações importantes quanto ao tratamento das fontes e a bibliografia, enfocando questões específicas da política fiscal, como a transferência de rendas.

Outro importante trabalho que procura valorizar uma documentação fiscal contribuindo para os estudiosos da história econômica é dado por Ernani Maia Costa<sup>17</sup> ao analisar a importância gerada pelas Barreiras que proporciona um leque de assuntos direcionados ao estudo da infra-estrutura viária, da circulação de mercadorias, bem como a uma dinâmica do mercado interno.

É possível encontrar alguns dados importantes em obras sobre a história das finanças públicas no Brasil Imperial, como a de Liberato de Castro Carreira<sup>18</sup>, ou sobre as finanças e a tributação no Brasil e em São Paulo no início do período republicano, como a evolução institucional da Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo. Ainda, a tese de Agostinho Fernandes Bezerra<sup>19</sup> sobre a questão das tarifas internas da Primeira República e a obra de Eugênio Egas<sup>20</sup> sobre os impostos e taxas em São Paulo nas duas primeiras décadas do século XX.

Distintamente das obras citadas anteriormente, a contribuição de Wilma Peres Costa, procura analisar a questão da fiscalidade na perspectiva da construção do Estado brasileiro, focalizando tanto o eixo da relação centro-províncias, como o eixo da relação público-privado<sup>21</sup>. O estudo da fiscalidade representa um importante passo para o estudo das dimensões políticas sobre o Brasil independente, pois remete a uma forte herança colonial no plano da tributação. Segundo Peres Costa, não houve no Brasil, “nenhum momento fundador”, onde o problema dos impostos fosse encaminhado na ótica de uma reflexão sobre o papel do Estado e da sociedade, ou seja, daquilo que se encontra como interesse nacional em relação com o cidadão (contribuinte). Do ponto de vista da fundação do Império, o problema da fiscalidade mostra as tensões existentes entre o projeto de nação,

---

<sup>17</sup> Costa, Hernani Maia. *As Barreiras de São Paulo: estudo histórico das barreiras paulistanas no século XIX*. São Paulo, 1984, dissertação de mestrado. FFLCH, USP. Ainda, do mesmo autor, *O Triângulo das Barreiras: as barreiras do Vale do Paraíba Paulista, 1835-1860*. São Paulo, 2001, tese de doutorado. FFLCH, USP.

<sup>18</sup> Carreira, Liberato de Castro. *História financeira e orçamentária do Império do Brasil*. Re-edição. Brasília, Senado Federal; Rio de Janeiro, Fundação Casa de Rui Barbosa, 1980. Dois volumes. (Coleção Bernardo Pereira de Vasconcelos, 26).

<sup>19</sup> Bezerra, Agostinho Fernandes. *As tarifas internas na Primeira república*. Brasília, ESAF, 1986.

<sup>20</sup> Egas, Eugênio. *Impostos e taxas de São Paulo: síntese histórica de sua evolução*. São Paulo, Casa Vanorden, 1926.

<sup>21</sup> Costa, Wilma Peres. *Do domínio à Nação: os impasses da fiscalidade no processo de Independência*. In *Seminário Internacional Brasil: a formação do Estado e da Nação (1780-1850)*, São Paulo, set. 2001.

contemplado numa perspectiva liberal e a reiteração da ordem escravista e manutenção da estrutura patrimonial da arrecadação.

Dando não apenas suporte metodológico a bibliografia sobre o tema, foi de fundamental importância o conjunto de fontes empíricas que se pesquisou para a elaboração deste trabalho, contribuindo de maneira imprescindível para compor as diretrizes dessa tese.

As pesquisas documentais envolveram inicialmente um roteiro cartográfico com imagens de povoados e vilas do Brasil colonial e imperial. Para compor um olhar mais geral sobre a Capitania/Província de São Paulo, no qual procurei desenvolver um roteiro e notícia de caminhos utilizei a “*Collectanea de mappas da cartographia paulista antiga*”, obra muito importante por recuperar documentos raros que mostram a evolução do conhecimento da geografia de São Paulo desde os primórdios da colonização, até as primeiras décadas do século XIX. Os comentários à coletânea feitos por A. Taunay embora sucintos, são igualmente relevantes, pois acrescentam informações extremamente úteis sobre a confecção dos mapas, seus autores e as peculiaridades encontradas em cada carta.

Além desta obra, compõe este capítulo as imagens pesquisadas na coleção organizada por Nestor Goulart Reis, intitulada “*Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial*”, material rico em novidades sobre os caminhos e vilas paulistas ao longo dos séculos XVII ao XIX. Tal fonte foi também de grande importância, pois permitiu perceber a evolução da capitania/província de São Paulo em momentos distintos, em especial, a partir de 1765 com o governo do Morgado de Mateus e a preocupação em estabelecer pontos de defesa contra os espanhóis na parte sul da capitania. As imagens selecionadas para este capítulo referem-se às vilas localizadas no planalto (região açucareira), na marinha, no caminho do sul e no vale do Paraíba. A análise dos mapas e desenhos foi feita com base em material bibliográfico sobre a capitania/província de São Paulo e a formação de caminhos e vilas ao longo do tempo.

Em um segundo momento de trabalho com fontes empíricas, foram pesquisadas as listas nominativas (toda a série documental para a Vila de São Carlos, cobrindo o período de 1767 a 1830) e selecionei também, para a mesma vila, alguns inventários e processos cíveis. As pesquisas se deram no Centro de Memória da Unicamp (CMU) e no Arquivo Edgar Leuenroth pertencente ao Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Unicamp.

No Arquivo Edgar Leuenroth foi pesquisada a série documental conhecida como maços e/ou censos populacionais ou listas nominativas.

É importante esclarecer que, a realização dos censos está ligada inicialmente a história militar de São Paulo, uma vez que, compreendia a Capitania paulista, em fins do século XVIII, uma grande área que se estendia até o atual Estado do Paraná, portanto, fazendo fronteira com as colônias espanholas. Não é por mero acaso que, com o intuito de aumentar suas defesas territoriais, a Coroa portuguesa, representada pelo Morgado de Mateus, estipula os censos. Eles são instituídos como reflexo das preocupações militares, pois é através desses censos que se tem um rico panorama dos homens que compõem a Capitania e, portanto, aptos ao recrutamento militar. Observa-se pelas informações dessa fonte documental (o nome do chefe do fogo, sua naturalidade, idade, estado civil, cor e ocupação; o nome da esposa deste, sua naturalidade, idade e cor; o nome dos filhos, idade cor e ocupação (quando existe); o número e o nome dos agregados e sua ocupação (quando existe); o número, idade, sexo e o nome de escravos pertencentes ao chefe do fogo) um quadro bastante interessante da população que compunha a Capitania de São Paulo, suas atividades comerciais, a organização familiar, a distribuição da população paulista por domicílio, o crescimento ou dispersão do povoamento.

Deste modo, as informações contidas nas listas de habitantes são importantes não somente para os estudos quantitativos econômicos, sociais ou demográficos, mas também para estudos qualitativos. Além do mais, demonstram a relevância das fontes nominativas para o estudo da história do Brasil, no final da colônia e começo do império, assim como são significativos porque representam um corpo documental raro, constante, e para o caso específico da Capitania de São Paulo, com grande valor histórico, uma vez que, dada a época, São Paulo ainda não possuía grandes representações administrativas.

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

Independência, é a fase de desarticulação das listas, quando não são mais regulares e passam a extinguir-se.

A continuidade do trabalho empírico com fontes primárias deu-se no Centro de Memória da Unicamp. A documentação pesquisada revelou um panorama bastante rico da formação da antiga Vila de São Carlos (atual Campinas) e as regiões circunvizinhas. Assim, as fontes documentais investigadas no CMU dizem respeito aos inventários e testamentos da população no que seria mais tarde o município de Campinas e região. Pode-se observar através desses documentos a vida material das pessoas, em que atividades econômicas e profissionais estavam envolvidas, as brigas ou conflitos familiares nas partilhas dos bens, bem como o mapeamento das mudanças populacionais.

Ainda em uma outra documentação também pesquisada no CMU, compreendidas como os processos cíveis e autos de justificação, revela-se outro lado igualmente interessante sobre a vida política e administrativa da Vila. São documentos que se referem aos mais variados tipos de situações, como o problema de vendas, comercialização, roubo de animais ou mercadorias, requisição por sesmarias e brigas por divisão de terras.

A pesquisa feita por essas diversificadas fontes documentais investigadas no CMU e no Arquivo Edgard Leuenroth proporcionou a apreensão de múltiplos personagens rurais e citadinos, seu modo de vida, suas relações profissionais e até mesmo pessoais. Mesmo porque, o encontro e paradoxalmente, o conflito dessas diferentes fontes possibilitou apreender e perseguir uma teia das comunicações entre essa população onde se misturam interesses políticos, administrativos, profissionais, financeiros, pessoais e familiares.

Neste sentido, este corpo documental auxiliou na tentativa de perseguir e apreender a historicidade do objeto de pesquisa em pauta, ligado, sobretudo ao primeiro eixo central do trabalho, qual seja, de observar as transações comerciais, as pessoas envolvidas com o comércio de gado e reses, traçando um panorama histórico, econômico e social do comércio de abastecimento no interior paulista.

Em um outro momento da pesquisa empírica, tendo sempre em foco as diretrizes do trabalho acadêmico e o segundo eixo central do trabalho, a malha tributária e a opção política da elite dirigente que foi de grande relevância a pesquisa desenvolvida no Arquivo do Estado de São Paulo (AESP) a partir da documentação denominada coleção do Tesouro

da Província de São Paulo. Trazendo informações detalhadas das atividades do tesouro provincial durante o Império, contendo documentos como prestação de contas das mais variadas, despachos do presidente da província, a relação do tesouro (órgão arrecadador) com a corte, documentos contendo as rendas contratadas nas cobranças de impostos de vários municípios paulistas, informando os valores dos contratos e os nomes dos responsáveis pela arrecadação dos tributos, outros documentos indicando devedores da Fazenda Nacional e seus respectivos fiadores, cujos bens foram confiscados em virtude do não cumprimento de contratos de arrematação de impostos, ou também a descrição detalhada das rendas da província de São Paulo, contendo o nome do imposto, seu montante em dinheiro, suas fontes de arrecadação, quando foi instituído e sua aplicação pelo governo provincial. E ainda, destaque maior para a presença sempre constante dos impostos de aguardente, novo imposto sobre tabernas e botequins e os dízimos ou direitos de saída da província.

Destacam-se deste corpo documental a respeito da arrecadação provincial, sobretudo as dificuldades do próprio órgão em arrecadar, fiscalizar e manter a cobrança de tributos. Nas relações “miúdas” entre fisco e população, os próprios funcionários relatando a seus superiores as dificuldades da cobrança de impostos, as artimanhas criadas para a evasão da cobrança de tributos, a própria sonegação, a insatisfação e a trama política desenham um quadro de tensões de continuidade e descontinuidade política no âmbito da Província com destaque às práticas administrativas.

Assim, no capítulo 1 a temática abordada é a construção e consolidação dos caminhos que integraram as diversas regiões da capitania de São Paulo. Iniciando com uma breve discussão sobre a cartografia portuguesa a partir do século XVI, o capítulo mostra os esforços da administração metropolitana para estabelecer os limites do território colonial português junto às fronteiras da América espanhola. No entanto, a ênfase se estabelece na preocupação em desenvolver uma análise sobre a importância dos caminhos paulistas desde os primórdios da colonização como fundamento de uma lenta evolução econômica, sobretudo em momentos históricos distintos. Com o período denominado “decadência” da economia paulista, no século XVII, ou conforme Alice Canabrava, “*as várias decadências*” de São Paulo, até encontrar o final século XVIII, período de diversificação da produção paulista, remetendo à uma estrutura econômica onde se consolidam o pólo

exportador (com o açúcar) e a agricultura de abastecimento (com gêneros diversos: arroz, feijão, milho, aguardente, gado, etc).

O capítulo 2 procura abordar a diversidade econômica da região. O objetivo principal é mostrar as mudanças efetuadas a partir de Morgado de Mateus e seus sucessores. São Paulo perde a predominância nas minas, mas desenvolve outra vocação: comércio de tropas. Posteriormente, economia de exportação com açúcar e a presença sempre constante da construção de uma economia mercantil de abastecimento. A interligação de fatos políticos, a evolução da legislação tributária e seus efeitos econômicos também compõem o cenário do período.

No capítulo 3 se esboça um panorama da atividade tropeirista na Capitania/Província de São Paulo. De “economia de passagem” das tropas, as atividades produtivas vão ganhando raízes e se diversificando. Importante destacar que isto ocorre em momentos que abrangem a denominada “crise do antigo sistema colonial”, o que confere à economia interna - não apenas em São Paulo, mas se expandido para outras regiões – uma relevância maior, embora o comércio exportador ainda fosse a atividade predominante. Cumpre destacar que a atividade do tropeirismo não é só abastecimento interno. Encontra-se neste universo uma ampla gama de atividades, inclusive muitas ligadas à economia de exportação (de açúcar, por exemplo), tornando-se uma atividade diversificada, que acumula riqueza urbana.

O capítulo 4 trata mais especificamente da fiscalidade ligada ao trânsito de animais da Capitania/Província de São Paulo. Desde suas origens, que remontam ao período colonial, com a figura dos contratadores e monopólios, até os problemas oriundos do processo de independência. A questão da fiscalidade na capitania/província paulista é um tema bastante complexo. Cumpre mostrar como se desenvolveu um aparato fiscal e coercivo que se relaciona com a expansão das atividades econômicas e as mudanças na configuração política desse período histórico. Como exemplos dessas mudanças, se encontra a consolidação dos registros e passagens, bem como a tributação incidente sobre gado vacum, cavalari e mular nas finanças provinciais. Ademais, ressalta-se a importância das tentativas dos governos da província em estabelecer controle mais rígido sobre a arrecadação e as dificuldades de se obter tal intento, face o amplo leque de sonegação e

evasão de divisas que compunham o cenário econômico da região. Destaque para os impostos ligados ao trânsito de animais: Novo Imposto sobre os animais de Sorocaba, Registro do Rio Negro e Imposto de Guarapuava.

O último capítulo procura associar o estudo dos caminhos de São Paulo e a construção de uma economia mercantil de abastecimento com a questão da fiscalidade que se estabelece sobre esses trajetos. Portanto, esse capítulo tenta traçar uma transformação fiscal que se inicia na Capitania, indicando quais eram os impostos que existiam no final do período colonial e se estende até a Província, caracterizando o legado desses impostos no período imperial e que forma assumiram na composição de interesses locais, provinciais e gerais. Destacam-se os impostos ligados a circulação e serviços como os Direitos de saída da Província, o Imposto sobre aguardente e o Novo Imposto sobre tabernas e botequins.





## Capítulo 1

### **Caminhos da capitania/província: apontamentos sobre a economia e a cartografia histórica paulista nos séculos XVIII e XIX**

A tradição cartográfica portuguesa é de longínquas datas, remontando à época das primeiras conquistas marítimas na costa africana e na Ásia. As primeiras representações do Brasil em cartas foram executadas a partir do século XVI, como por exemplo, o planisfério elaborado por Lopo Homem em 1519. Ainda do século XVI tem-se o primeiro Atlas do Brasil feito em 1574 por Luís Teixeira, composto por 13 cartas que abrangem desde o Amazonas até o Prata. A partir do século XVII, a cartografia portuguesa fez significativos progressos e as representações do Brasil também entraram nessa nova fase. Conforme periodização elaborada por Jaime Cortesão, pode-se destacar três grandes períodos na produção cartográfica lusa dessa época: o primeiro entre 1626 e 1631, período marcado pela invasão holandesa em Pernambuco que levou os portugueses a examinarem com mais cuidado o litoral de suas terras na América; o segundo de 1640 a 1642, época da retomada dos territórios do Nordeste aos holandeses e de exaltação das riquezas da colônia; o terceiro de 1666 a 1681, fase da paz com a Holanda e Espanha e início da colonização em direção ao interior do território. Após este período, tem-se uma relativa escassez na produção cartográfica portuguesa sobre a colônia até pelo menos 1750. A partir de meados do século XVIII a retomada dos estudos cartográficos sobre a colônia concentraram-se mais no sertão quase desconhecido até então. A preocupação das autoridades portuguesas voltou-se para as questões de fronteiras com a América Espanhola, onde destacam-se os trabalhos de Miguel Antonio Ciera e José Custódio de Sá e Faria. Grande parte da cartografia sobre São Paulo data dessa última fase e representa um material precioso para a história da capitania paulista<sup>22</sup>.

Desde o clássico de Sérgio Buarque de Holanda, a questão da construção de caminhos em São Paulo sempre envolveu problemas de difícil solução, dada a precariedade de informações e poucas referências consistentes quanto à cartografia, em especial, no que se refere aos séculos XVII e XVIII. Como bem definiu o autor em questão:

*“Alguns mapas e textos do século XVIII apresentam-nos a vila de São Paulo como centro de um amplo sistema de estradas expandindo-se rumo ao sertão e à costa. Os toscos*

---

<sup>22</sup> *Dicionário do Brasil Colonial (1500-1808)*. Ronaldo Vainfas (direção). Editora Objetiva, Rio de Janeiro, 2000.

*desenhos e nomes estropiados desorientam, não raro, quem pretenda servir-se desses documentos para elucidação de algum ponto obscuro de nossa geografia histórica. Recordam-nos, entretanto, a singular importância dessas estradas para a região de Piratininga, cujos destinos aparecem assim representados como em um panorama simbólico*”<sup>23</sup>.

As poucas e raras imagens dos caminhos que sustentaram a distribuição da produção agrícola paulista entre os séculos XVIII e XIX desempenham um papel importante para a compreensão da história econômica da época. Desde o século XVIII, algumas áreas da capitania de São Paulo iniciaram uma retomada do comércio de gêneros de abastecimento e produtos para a exportação. Enquanto certas regiões tornaram-se dinâmicas do ponto de vista econômico, outras acabaram tendo uma atuação de coadjuvantes, em especial, após o incremento da produção açucareira no final dos setecentos. Administradores e alguns cronistas daquela época ressaltam em seus relatos algumas dessas diferenças presentes dentro da própria capitania de São Paulo, conforme o rumo e o tipo de produção que se praticava em determinado lugar.

Alguns exemplos interessantes foram dados por Marcelino Pereira Cleto que, no ano de 1782, denunciava a decadência econômica e propunha meios para restabelecer a prosperidade da capitania paulista<sup>24</sup>. Dividindo a capitania de São Paulo em duas grandes regiões (marinha e serra acima), Cleto procurou mostrar os erros e dificuldades que a agricultura praticada em serra cima representava para a economia local e para os cofres da administração portuguesa. Segundo o autor, a agricultura praticada na região do planalto, onde estava a capital, era inviável, dada a distância dos portos de embarque para exportação e especialmente, à precariedade das estradas que levavam até o litoral. Assim, a solução proposta pelo cronista era de se incentivar a povoação e melhorar as produções da marinha, com objetivo de tirar a capitania de seu marasmo econômico<sup>25</sup>.

Outro importante cronista, Luís dos Santos Vilhena, relatando notícias para o ministro D. Rodrigo de Souza Coutinho, também diferencia a capitania de São Paulo entre marinha e serra cima, porém destaca a agricultura e a produção de carne de porco, itens enviados para

<sup>23</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e Fronteiras*. 3ª. edição, São Paulo, Companhia das Letras, 1994, p.19.

<sup>24</sup> CLETO, Marcelino Pereira. *Dissertação a respeito da Capitania de S. Paulo, sua decadência e modo de restabelece-la. 25 de outubro de 1782*. In.: Roteiros e notícias de São Paulo Colonial (1751-1804). Introdução e notas de Ernani da Silva BRUNO. São Paulo, Governo do Estado, 1977.

<sup>25</sup> CLETO, op. cit. pp. 18-20.

Santos que serviam para abastecer o Rio de Janeiro. Não deixa de constatar, entretanto, que muitas povoações paulistas eram rarefeitas em habitantes e extremamente pobres devido à indolência que assolava a população na maior parte da capitania<sup>26</sup>.

Não obstante a importância de tais relatos para identificar regiões, caminhos e vilas de São Paulo, era comum que muitos destes cronistas não tinham uma idéia precisa da geografia da capitania/província, mas suas descrições podem ser complementadas por estudos contemporâneos.

Quanto a geografia histórica, são destacadas a seguir algumas contribuições para a iconografia da capitania/província paulista, como frutos de uma pesquisa realizada em antigos mapas da denominada “cartografia histórica de São Paulo”. Elementos que, a princípio podem dar a idéia de simples curiosidades históricas ou de conteúdo pitoresco, mas que tratam na realidade, de um universo inteiramente diferenciado quanto ao tratamento de fontes primárias. Evidente, todas as imagens que se inserem neste trabalho são reproduções de outras fontes, mas que sem dúvida, compõem um material extremamente rico para o estudo das transformações econômicas, políticas e sociais que tiveram efeito na capitania/província de São Paulo entre os séculos XVIII e XIX.

Na realidade, alguns dos exemplos aqui analisados, são dos séculos iniciais da colonização portuguesa na América e revestem-se claramente de um caráter exploratório e pouco preciso da geografia da plaga paulista. Mas, de qualquer maneira, são elementos de grande valor histórico quando aliados a outros mapas e desenhos das vilas e cidades paulistas que serão destacados, na medida que mostram as diversas regiões e contribuem para uma visão mais ampla sobre a relevância de caminhos, rotas comerciais e vilas paulistas dentro de uma economia que paulatinamente conhecia um importante incremento.<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> VILHENA, Luís dos Santos. *Recopilação de notícias da Capitania de São Paulo, Lisboa, 1802*. In.: Roteiros e notícias de São Paulo Colonial (1751-1804). Introdução e notas de Ernani da Silva BRUNO. São Paulo, Governo do Estado, 1977, pp. 108-9.

<sup>27</sup> As imagens que serão comentadas em seguida foram selecionadas de duas obras. A primeira trata-se da *Collectanea de Mappas da Cartographia Paulista Antiga (1612 a 1837) com breves commentarios por Affonso D'Escragnolle Taunay*, São Paulo-Cayeiras-Rio, Companhia Melhoramentos de S. Paulo, 1922. Uma outra obra se refere ao pioneiro e corajoso trabalho intitulado *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*, produzido pela Fupam (Fundação para a Pesquisa Ambiental) sob direção de Nestor Goulart Reis (curadoria e pesquisa); Ana Maria Xavier (coordenação executiva); Via das Artes (assessoria de Marketing); Mônica Silveira Brito (coordenação do acervo iconográfico); Ana Lúcia Cardoso e Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno (pesquisadoras); Cândida Maria Vuolo, Ivon Lubarino Piccolli dos Santos, Maria Helena Saburido Villar, Paulo Henrique Camargo Batista e Roberto Bogo (fotografia); tendo como colaboradores Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno e Paulo Júlio Valentino Bruna; Signorini Produção Gráfica (projeto e produção gráfica). O projeto foi

Alguns bons exemplos da importância do desenvolvimento da cartografia sobre São Paulo feita por viajantes ou funcionários da coroa portuguesa mostram as dificuldades e a precariedade dos caminhos que do planalto paulista dirigiam-se às vastas regiões pouco exploradas nos anos iniciais da colonização. Mesmo em fase adiantada, já pós-independência, muitos mapas ainda trazem inscrições como “terra de índios selvagens” e expressões semelhantes que indicam locais na província de São Paulo pouco conhecidos por seus habitantes.

As incursões de portugueses e colonos paulistas por regiões inóspitas do território colonial eram feitas, muitas vezes, com base em desenhos toscos, recolhidos por viajantes preocupados em divulgar os trechos mais acessíveis para as longas viagens pelo sertão.

### **A cartografia paulista antiga e sua importância histórica**

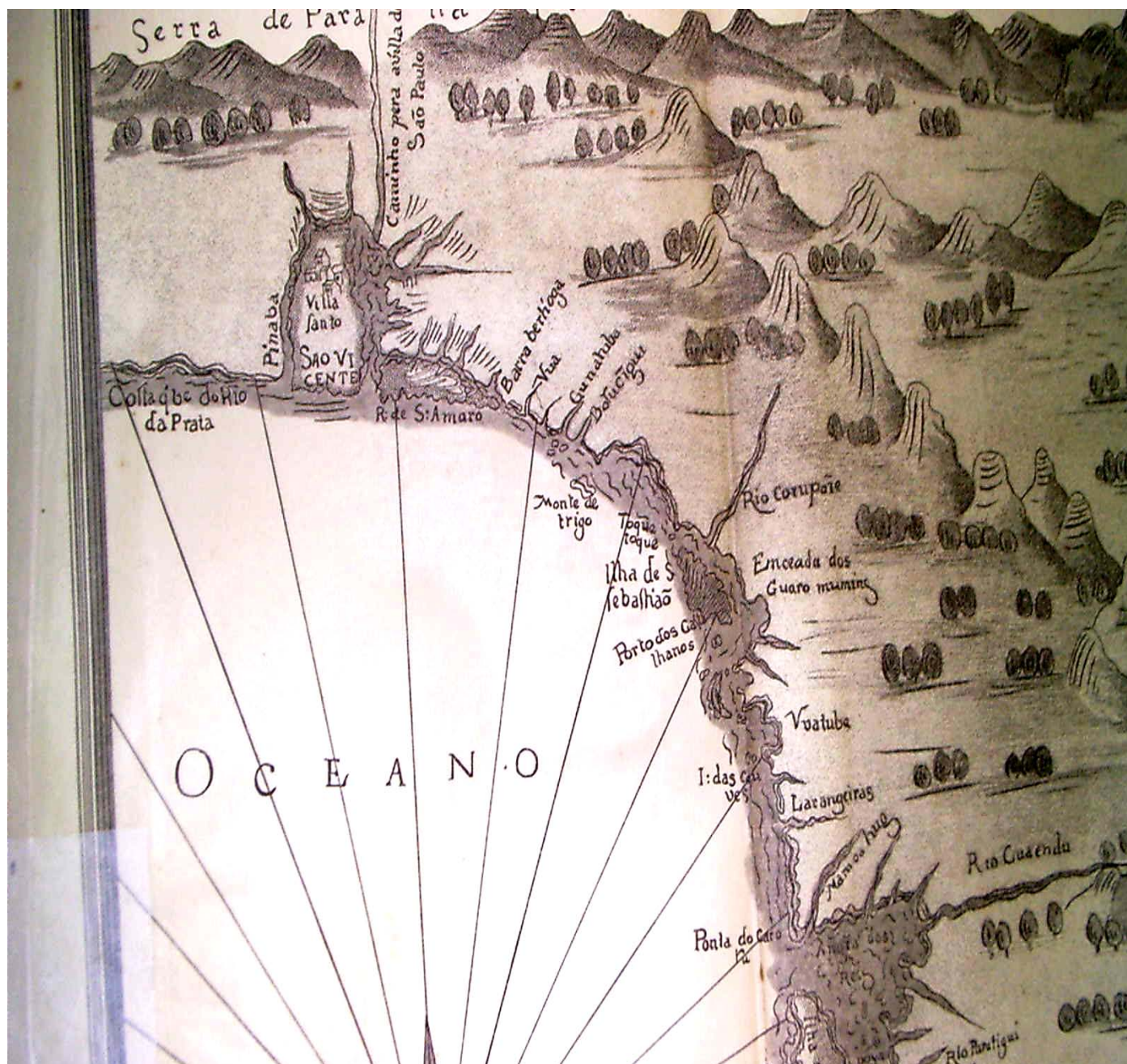
Essa cartografia histórica, embora muito imprecisa e ainda incipiente, revela grande importância para o conhecimento da história da capitania paulista. O primeiro mapa é uma reprodução do “Mappa da região vicentina de 1612” de autoria de João Teixeira, cosmógrafo mór do rei de Portugal e mostra o litoral da capitania de São Paulo desde o Rio de Janeiro até o Sul, com a descrição dos principais portos naquela época<sup>28</sup>.

---

desenvolvido em 2000, sob auspícios da comemoração dos 500 anos do descobrimento do Brasil e conta com um CD-ROM com imagens recuperadas em arquivos no Brasil e no exterior de vilas e cidades brasileiras em todas as regiões da colônia. O acervo apresentado é, sem dúvida, de valor inestimável para a história do país. Fazem parte do projeto um catálogo com comentários dos responsáveis e uma série de 35 pôsteres selecionados a partir das imagens do CD-ROM. O CD-ROM traz também legendas de todas as imagens (mais de 300 ao todo) com descrição detalhada de cada uma. Trata-se de material rico e fonte de pesquisa praticamente inesgotável para os historiadores do período colonial e da independência.

<sup>28</sup> Collectanea de Mappas; op. cit., p.3.

**Figura 1 – Mapa da região vicentina (1612)**



Fonte: *Collectanea de Mappas da Cartographia Paulista Antiga (1612 a 1837) com breves commentarios por Affonso D'Escragnolle Taunay*, São Paulo-Cayeiras-Rio, Companhia Melhoramentos de S. Paulo, 1922.

Observa-se nesta carta a disposição dos portos mais conhecidos do litoral paulista, embora o autor do mapa tenha “invertido” a disposição das vilas, mostrando a entrada da barra de Santos com a partir do oeste, o que demonstra o conhecimento ainda precário que no século

XVII fazia-se da costa brasileira. Aparecem no mapa de 1612 as vilas de Santos e São Vicente em destaque. Em seguida (à direita) surge a barra de Bertioga e ainda mais distante São Sebastião. O porto de Ubatuba também é retratado na carta. Este porto teve importância histórica relevante na história econômica paulista, especialmente nos anos iniciais da colonização. Depois, aos poucos, foi sendo superado em volume comercial pelo porto de Santos. As vilas mais ao sul, especialmente Cananéia, que tinha importância estratégica, não aparecem na carta, mas serão destacadas a seguir.

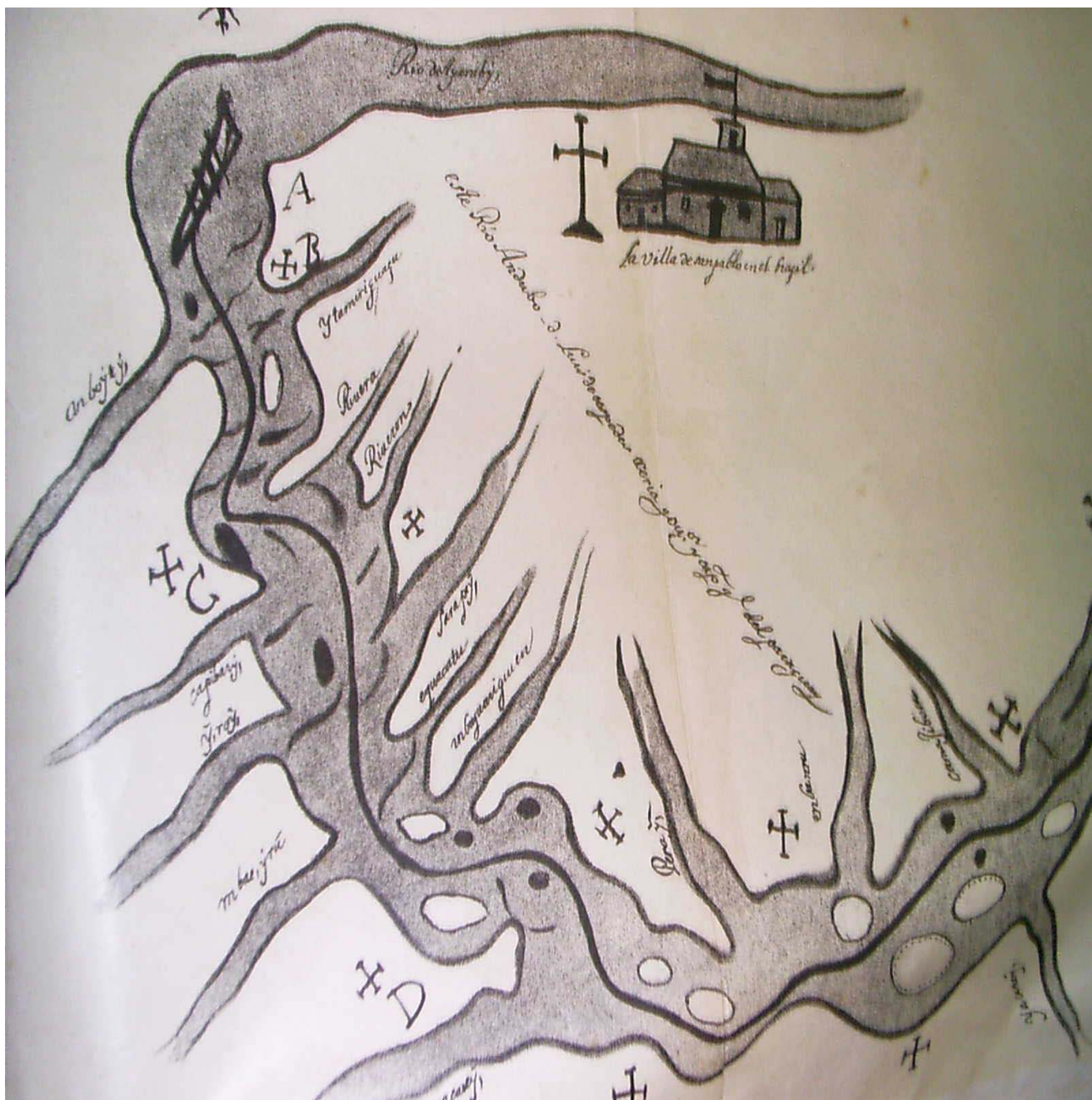
A imagem seguinte, um “mapa” de 1628, nas palavras de Taunay, “*mero roteiro ou topografia*” tem uma grande importância histórica, pois se trata de uma das mais antigas, ou senão a mais antiga - de acordo com Taunay -, “*carta geográfica conhecida de penetração do Brasil e, certamente, o primeiro documento existente da nomenclatura geográfica do planalto*”. Retrata os cursos de rios importantes, como o Tietê e o Paraná, mas sem preocupação com as proporções ou coordenadas geográficas. Segundo Taunay, o mérito do mapa é demonstrar que no início do século XVIII a navegação pelos rios Sorocaba, Tietê e Paraná já era conhecida, o que deve ter facilitado a incursão dos paulistas pelos territórios castelhanos e pelo Mato Grosso. O mais interessante desta carta é que foi feita sob ordem de D. Luís de Cespedes Xeria, capitão general do Paraguai, que em 1628 realizou uma expedição que partiu das proximidades da atual Porto Feliz e alcançou a Ciudad Real do Gayrá. Na descrição que acompanha o original do mapa o autor comenta a grande abundância de pescado que caracterizavam esses rios, assim como a variedade e grande quantidade de animais de caça, entre os quais, o viajante supôs ter avistado “*tigres, leones e muchisimas antas de que se sustentaban...*”<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> Collectanea de Mappas; op. cit., p.3



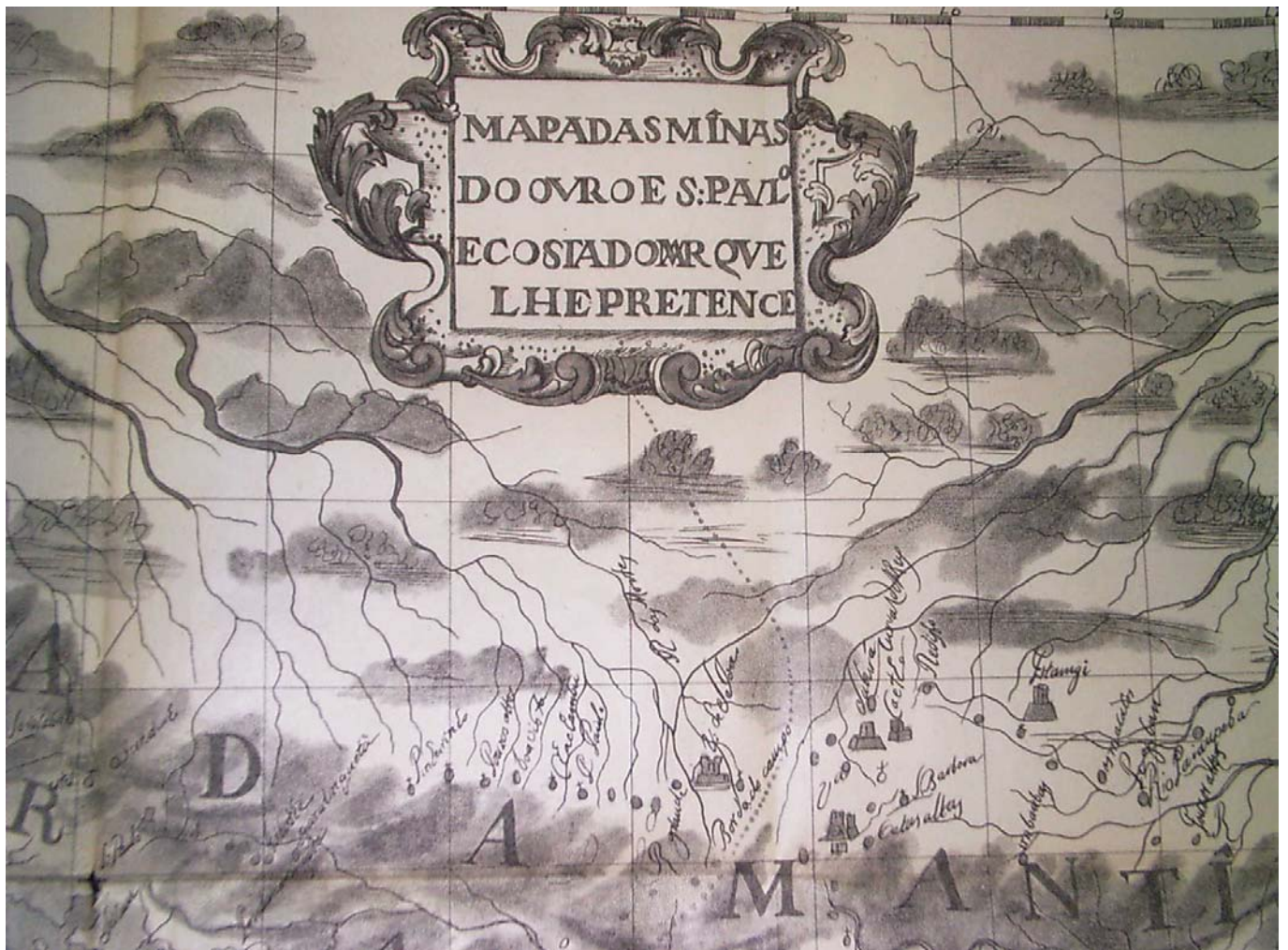
Figura 2 – Mapa de D. Luís de Céspedes Xeria (1628)



Fonte: *Collectanea de Mappas da Cartographia Paulista Antiga (1612 a 1837) com breves commentarios por Affonso D'Escragnolle Taunay*, São Paulo-Cayeiras-Rio, Companhia Melhoramentos de S. Paulo, 1922.

A carta mostrada a seguir, provavelmente das primeiras décadas do século XVIII trata-se, de acordo com Taunay, de um mapa típico de bandeirante, extravagante quanto à descrição da geografia. Descreve as minas de ouro e a capitania de São Paulo, assim como o litoral paulista. Conforme Taunay, no mapa encontra-se menções a várias localidades, simples aldeias mineiras dos anos iniciais da exploração do ouro. O mapa foi confeccionado talvez antes de 1745, pois traz, num detalhe (não incluso na figura 3), uma representação da vila de Nossa Senhora do Monte do Carmo, que no referido ano foi elevada à categoria de município com o nome de Mariana<sup>30</sup>.

**Figura 3 – Mapas das minas de ouro de S. Paulo e costa do mar que lhe pertence**



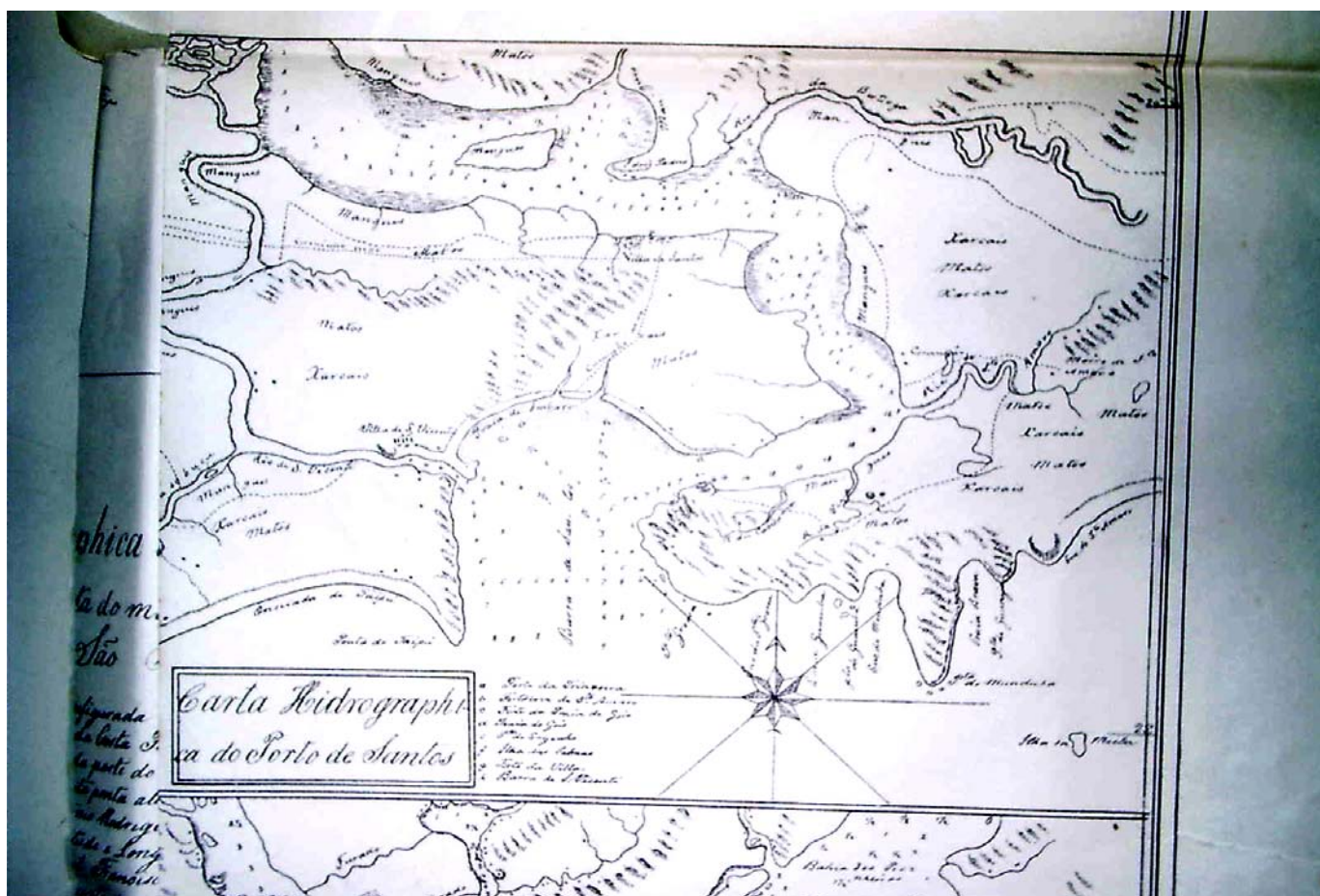
Fonte: *Collectanea de Mappas da Cartographia Paulista Antiga (1612 a 1837) com breves commentarios por Affonso D'Escragnolle Taunay*, São Paulo-Cayeiras-Rio, Companhia Melhoramentos de S. Paulo, 1922.

<sup>30</sup> *Collectanea de Mappas*; op. cit., p.4.



Em 1789 foi confeccionada uma “carta corographica e hydrographica” da costa do mar paulista, por ordem de João da Costa Ferreira, coronel do Real Corpo de Engenheiros. As observações são mais precisas que a maioria dos mapas até aqui observados, pois houve a preocupação de obter informações astronômicas fidedignas a partir dos trabalhos do astrônomo Francisco de Oliveira Barbosa realizadas entre 1791 e 1793 no litoral da capitania de São Paulo. O mapa traz junto outras cartas hidrográficas dos principais portos paulistas, Santos, Cananéia, Paranaguá e Guaratuba <sup>31</sup>. A figura 4 mostra uma parte do mapa em questão, com destaque para a hidrografia do litoral paulista.

**Figura 4 – Carta corográfica e hidrográfica de toda a costa do mar da Capitania de S. Paulo (1789)**



Fonte: *Collectanea de Mappas da Cartographia Paulista Antiga (1612 a 1837) com breves commentarios por Affonso D'Escragnolle Taunay*, São Paulo-Cayeiras-Rio, Companhia Melhoramentos de S. Paulo, 1922.

<sup>31</sup> *Collectanea de Mappas*; op. cit., p.5.

Por volta de 1792 o governador da capitania de São Paulo, Bernardo José de Lorena ordenou a confecção do mapa a seguir ao ajudante Engenheiro Antonio Roiz Montesinho. Esta carta traz uma descrição importante dos limites do território português com a América Espanhola, embora contenha alguns erros, especialmente quando descreve os rios da capitania paulista. Entretanto, conforme aponta Taunay, o referido mapa tem o valor de ser o “ *primeiro ensaio completo para uma carta de conjunto da capitania de S. Paulo, cheio de elementos verídicos e excelentes, é um documento inestimável para a história da cartografia brasileira, básico para a paulista*”<sup>32</sup>.

---

<sup>32</sup> Collectanea de Mappas; op. cit., p.6.

**Figuras 5 – Mapa corográfico da Capitania de S. Paulo (1791-1792)**



Fonte: *Collectanea de Mappas da Cartographia Paulista Antiga (1612 a 1837) com breves commentarios por Affonso D'Escragnolle Taunay*, São Paulo-Cayeiras-Rio, Companhia Melhoramentos de S. Paulo, 1922.

Ainda neste rol de mapas da antiga cartografia paulista, destaca-se um belo exemplar de uma carta de 1837, desenhada por Daniel Pedro Müller, engenheiro militar e marechal reformado do corpo de engenheiros. O mapa, bastante preciso quanto à descrição da costa do mar paulista, mas deixa a desejar quando se trata das vilas e terras do interior, especialmente em relação à hidrografia. Chama mais atenção, porém a descrição dos territórios da capitania a Oeste - não o histórico Oeste Paulista, mas o Oeste geográfico – que demonstra o pouco ou



nenhum conhecimento que as autoridades governamentais tinham àquela época sobre esse grande espaço que se estendia até Mato Grosso, descrito apenas como “sertão desconhecido”<sup>12</sup>.

**Figura 6 – Mapa corográfico da Província de São Paulo (1837)**



Fonte: *Collectanea de Mappas da Cartographia Paulista Antiga (1612 a 1837) com breves commentarios por Affonso D'Escragnolle Taunay*, São Paulo-Cayeiras-Rio, Companhia Melhoramentos de S. Paulo, 1922.

Portanto, aos poucos a preocupação dos sucessivos governos em conhecer melhor a geografia da capitania paulista para fins militares ou mesmo com o objetivo de cuidar da tributação sobre o comércio interior que se intensificava entre os séculos XVIII e XIX, empreenderam muitos esforços para descrever por meio de mapas ou simples desenhos imprecisos, as mais importantes vilas e cidades paulistas daquela época.

### **Freguesias, vilas e cidades paulistas na cartografia dos séculos XVIII e XIX**

As imagens a seguir são exemplos desse esforço em reconstruir a geografia histórica e sua contribuição para a cartografia paulista, como já se disse, é imensa. O roteiro aqui traçado parte do litoral, com a descrição de Santos e seu porto que, no final do século XVIII, retomava

<sup>12</sup> *Collectanea de Mappas*; op. cit., p.7.

sua importância depois de alguns períodos de certa letargia causada pelos interesses de administradores da coroa portuguesa que, ora viam o porto como local estratégico para o comércio colonial, ora desdenhavam o local e privilegiavam o porto do Rio de Janeiro e, ainda, de alguns outros portos de importância comercial ou de defesa, passando pelas terras açucareiras do planalto até alcançar o Vale do Paraíba paulista, rota para as capitanias de Minas Gerais e Rio de Janeiro.

### **A região litorânea e o caminho de Santos**

Os “desenhos” e mapas que se seguem mostram aspectos das vilas do litoral paulista no século XVIII. Correspondem a descrições de Santos, São Vicente, Cananéia e Ubatuba, importantes vilas e freguesias ligadas ao comércio interno, ao de exportação e à defesa do território colonial. A figura 7 retrata o porto de Santos e suas fortificações por volta de 1714, período em que as regiões meridionais do Brasil foram atacadas por corsários franceses, primeiramente no Rio de Janeiro e depois em Santos. A imagem traz uma descrição das fortificações estabelecidas na praça de Santos para evitar novos ataques de invasores estrangeiros.

**Figura 7 – “Planta da Vila de Santos e de seu porto, com suas Fortificações ‘dessinadas’ de novo” (1714)**

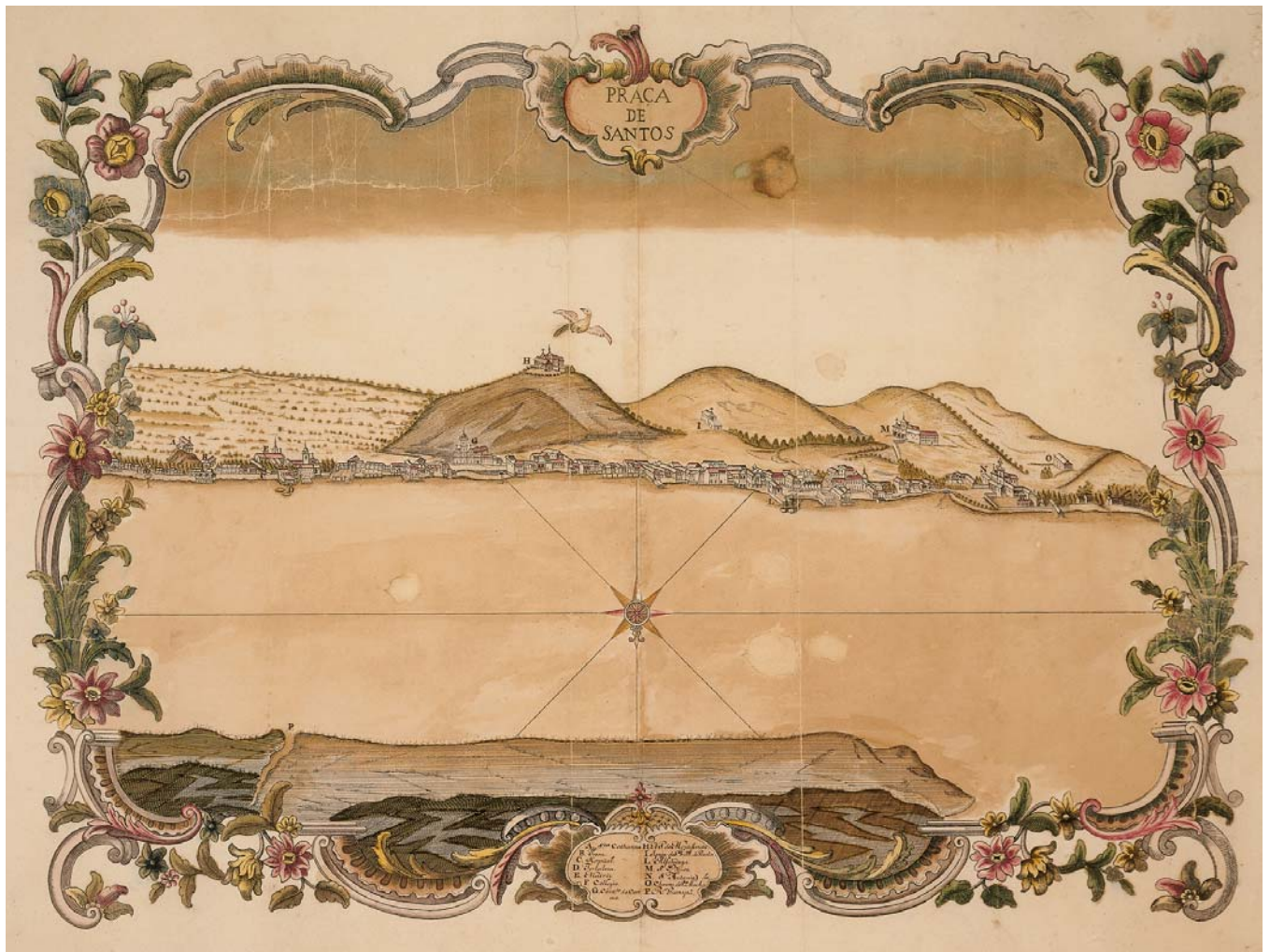


Fonte: Reis, Nestor Goulart (curador e pesquisador). *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial...*



O desenho da “Praça de Santos”, provavelmente entre os anos 1765 e 1775 é de autoria desconhecida. O original encontra-se na Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro. O período em que foi feita a imagem é significativo para a capitania de São Paulo, pois se trata do momento de sua restauração pelo Morgado de Mateus. A descrição contida no trabalho de Nestor Goulart Reis aponta que “a imagem nos mostra a vila de Santos naquele período, quando retomava seu desenvolvimento, beneficiada pela exportação do açúcar da região de Itu. Os edifícios principais e o casario são bem representados, estendendo-se a partir da pequena Igreja de Santa Catarina, à esquerda, até o Convento de Santo Antonio, à direita”<sup>13</sup>.

**Figura 8 – Praça de Santos (1765-1775)**



Fonte: Reis, Nestor Goulart (curador e pesquisador). *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial...*

<sup>13</sup> REIS, Nestor Goulart (Curador e pesquisador) *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial*.

Destaca-se, portanto, a relevância do porto de Santos como pólo exportador da capitania, após a introdução do açúcar como cultura que deu novo alento à economia paulista, ainda que, sempre aliada a outros gêneros que serviam tanto para a subsistência da população, como muitas vezes, integravam mercados internos e destinavam-se ao abastecimento das capitanias vizinhas.

Entretanto, mesmo tendo certa importância no conjunto da América portuguesa, Santos e em especial, o comércio desta praça muitas vezes passava por dificuldades, devido a falta de caminhos bem construídos. Tais limitações eram destacadas por Marcelino Pereira Cleto que pretendia reanimar o comércio via Santos como forma de recuperar, no entender do cronista, a combalida economia paulista e garantir pagamento dos tributos exigidos à Coroa Portuguesa. Destaca Cleto que apesar da capitania de São Paulo contar com vários portos, a única alfândega estava localizada em Santos e propõe que se estimule o comércio em Santos, pois assim, *“quase todos os povos da capitania de São Paulo viriam a Santos comprar as (fazendas) que precisassem, e proverem-se do sal, o que não fazem; porque como tem de ir ao Rio de Janeiro por ocasião do comércio, que lhes falta em Santos, aí o compram a 800 réis (...). Por sua vez, a precariedade dos caminhos também foi objeto de análise de Cleto que indicava que “é hoje dificultoso o dito caminho (de Santos); porque sendo em partes áspero, e pantanoso, há muitos anos não tem benefício algum, e em todo o tempo custa a passar, e nos de águas se reduz quase aos de impraticável”*<sup>14</sup>.

Além de Pereira Cleto, outros cronistas e, posteriormente, alguns historiadores destacaram os problemas que enfrentariam aqueles que se aventurassem nos perigos e surpresas desagradáveis do caminho entre o planalto e Santos. São muitos os autores e descrições que trataram deste assunto. Como demonstrou o Prof. Odilon Nogueira de Matos,

*“o assunto – isolamento do planalto – tem sido suficientemente estudado, não havendo pesquisador do passado paulista que a ele se não tenha referido. Páginas e páginas poderíamos coligar, sobre tão palpitante assunto, da lavra de eminentes historiadores, como Afonso de E. Taunay, Alfredo Ellis Júnior, Machado de Oliveira, Paulo Prado, Alcântara*

---

<sup>14</sup> CLETO, op. cit., p.28-9.



*Machado, Otoniel Mota (...) Caio Prado Júnior, Myriam Ellis, Ernani da Silva Bruno, Maria Thereza Schorer Petrone, entre outros*”<sup>15</sup>.

Entretanto, algumas referências sobre caminhos do planalto constituem importantes fontes de informação sobre a evolução viária da capitania/província de São Paulo e sua importância econômica entre o final do século XVIII e começo do XIX. Se, por volta de 1775, época do incremento da lavoura açucareira na região, o caminho que levava a Santos era extremamente precário, como ressaltaram vários autores, a situação pouco mudou no início do século XIX, havendo ainda muitas dificuldades de travessia numa época em que aos poucos, a capitania conhecia um relativo crescimento econômico. É o que se depreende a partir da leitura de Sérgio Buarque de Holanda ao afirmar que

*“o primeiro progresso real sobre as velhas trilhas indígenas só foi definitivamente alcançado com a introdução em grande escala dos animais de transporte. Em São Paulo, particularmente com as primeiras tropas de muares. Quebrando e varrendo a galharia por brechas espessas, as bruacas ou surrões que pendiam a cada lado do animal serviam para ampliar as passagens (...) Pode-se ter idéia de como foi lento esse progresso dizendo que, em São Paulo, ao tempo do capitão-general Melo Castro e Mendonça – o Pilatos -, ou seja entre 1797 e 1802, o caminho de Santos, principal escoadouro da capitania, ainda não era carroçável, mesmo em lugares planos, posto que em muitas partes já fosse pavimentado”*<sup>16</sup>.

Até mesmo numa época crucial para o desenvolvimento econômico de São Paulo, o caminho que levava ao porto de Santos era objeto de reclamações de autoridades portuguesas, viajantes estrangeiros e em especial, das pessoas responsáveis por transportar mercadorias, açúcar principalmente, em condições tão adversas<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup> MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 4ª. ed. Campinas, Pontes, 1990, p.21.

<sup>16</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e fronteiras*. 3ª. edição. São Paulo, Companhia das Letras, 1994, p.26.

<sup>17</sup> *“Tratando-se de produto particularmente sujeito à deterioração, quando exposto ao mau tempo, é fácil compreender o grande prejuízo que o comércio do açúcar sofria com as péssimas condições das vias de comunicação. O estado das estradas contribuía para tornar o açúcar ainda pior do que ao sair do engenho. O sistema viário de São Paulo era verdadeiro obstáculo para o maior desenvolvimento da cultura canavieira em serra acima. Todos os governadores, a começar pelo Morgado de Mateus, perceberam o fato”*. PETRONE, M.

Outro relato importante quanto ao caminho do planalto até Santos encontra-se nos apontamentos feitos pelo médico sueco Gustavo Beyer em sua passagem pelo Brasil no ano de 1813. Em sua descrição sobre a vila de Santos, o Dr. Beyer salienta que se trata de uma localidade pequena, com cerca de quatro mil habitantes, mas que mantinha um comércio muito bem estabelecido com a América Espanhola e que exportava para a Europa, via porto do Rio de Janeiro, uma grande quantidade de açúcar e arroz e, naquela época, Santos era considerado o melhor porto da colônia portuguesa na América. Embora acanhada, a pequena vila de Santos sentia os efeitos do crescente mercado que integrava por meio de seu porto e crescia de ano para ano.

Não obstante a importância econômica que Santos adquiria, o trajeto do planalto paulista até o porto era penosa, como relata Beyer. A descrição do caminho entre Cubatão e Santos é de rara beleza e vale ser lido em alguns trechos. Dizia o viajante sueco que “*o desembarque é ao pé de uma montanha enorme chamada Serra do Cubatão que parece ter sido colocada pela natureza como limite extremo para o viajante curioso*”. Entretanto, após vencida essa etapa árdua, pagava-se o imposto aduaneiro, insignificante de acordo com Beyer, sobre as pessoas, animais e bagagens. Curioso neste trecho é que o viajante afirma que a concessão para cobrança do referido imposto sobre trânsito de pessoas e animais estava arrendado para uma companhia inglesa, a *May Coppendal & Co.* O tortuoso caminho continuava nos lombos das mulas, animais excepcionais pela calma, segundo Beyer, e dirigia-se para uma visão bela e pitoresca:

*“O caminho em zigue-zague, de ângulos curtos, é protegido por um parapeito, ladrilhado e continua até a altitude de sete mil pés, levando a subida cerca de duas horas. De cima, oferece-se a mais deslumbrante vista que talvez haja no mundo. A montanha toda coberta de mata, musgo e plantas pequenas, é formada de granito e de um grés ferruginoso; dos altos precipitam-se massas de água formando lindas cascatas passando por caminhos que*

*a arte cavou no próprio granito e em muitos lugares cruzam a estrada antes de caírem no abismo”<sup>18</sup>.*

Os problemas referentes ao transporte de gêneros de abastecimento e açúcar do planalto até Santos tiveram solução muito lenta ao longo de quase um século de história a partir da restauração da capitania pelo Morgado de Mateus. Por isso, engana-se quem acreditar que com as tentativas de “modernização” do país pós-independência, a situação tenha melhorado. É o que se comprova a partir da análise de um importante documento, uma “Planta da Estrada entre as Cidades de São Paulo e de Santos”, datada de 1831 e de autoria de J.M. Vasconcelos descrito em detalhes por Olga Tulik<sup>19</sup>.

Trata-se de uma cópia realizada em 1848 por Machado de Oliveira, cujo original encontra-se perdido. Segundo Tulik foi provavelmente o Tenente Coronel José Marcelino de Vasconcelos que, efetuou, ou mandou confeccionar o referido mapa da estrada. A importância do documento é significativa, pois a carta traz informações preciosas para a história da viação paulista e, em especial, sobre as condições topográficas e de tráfego do caminho entre São Paulo e Santos.

Percebem-se então as imensas dificuldades que tal caminho representou, pois as condições de terreno impunham aos governantes encontrar soluções para os problemas decorrentes da difícil manutenção de pontes, principalmente na época mais chuvosa, queda de barrancos, transposição da mata e dos manguezais presentes em todo o trecho. Conforme Tulik

*“A procura de soluções [para os problemas do caminho] sempre foi uma constante. No trecho da serra, por exemplo, freqüentemente danificado, era comum a busca de novos atalhos. Em 1830, o Alferes Salvador Pires da Silva foi encarregado pelo governo de abrir uma picada na serra de Santos, por onde deveria passar a nova estrada. Em julho do ano seguinte, o Conselho Geral da Província, tendo em vista o mau estado da estrada da serra*

---

<sup>18</sup> BEYER, Gustavo. Viagem a São Paulo no verão de 1813. Tradução de Alberto Loeffgren. Segunda edição, com prefácio e notas de Odilon Nogueira de Matos. *Notícia Bibliográfica e Histórica*. Campinas, Instituto de Ciências Humanas; Pontifícia Universidade Católica de Campinas; ano XXIV, n. 145, janeiro/março de 1992. p.22.

<sup>19</sup> TULIK, Olga. Documento de interesse para a geografia histórica de São Paulo. *Anais do Museu Paulista*, Tomo XXXIII; São Paulo, 1984.

*‘indicava que se fizesse rematar por quem menos fizesse, o conserto da mesma serra ou no todo ou em partes... que se tornava urgentíssimo ao bem do comércio...’*<sup>20</sup>.

De grande importância também, são as informações contidas ao lado esquerdo da referida carta e que tratam dos pousos e ranchos que atendiam os tropeiros em trânsito entre o planalto e o porto de Santos. Alguns desses ranchos pertenciam a particulares e outros eram “nacionais”, ou seja, eram as chamadas terras devolutas. Vale a pena analisar esses pousos e o que ofereciam como estrutura “logística” para o meio de transporte da época, as tropas de mulas.

- “Rancho da Glória: tem pastos de frente 25 palmos e de fundo 16. Tem bons pastos e cerrados;
- Rancho do Moinho Velho: tem de frente 115 palmos e de fundos 36. Tem pastos particulares;
- Rancho de São Bernardo: serve para depósito de madeiras para obra da Nação;
- Rancho do rio dos Couros: tem de frente 130 palmos e de fundo 40. Tem pastos particulares;
- Rancho do Rio Grande: tem de frente 126 palmos e de fundo 42. Tem pastos particulares;
- Rancho do rio das Pedras: tem de frente 74 palmos e de fundo 40. Tem pastos nacionais, mas abertos;
- Rancho do Cubatão: tem de frente 47 palmos e de fundo 66. Tem pastos nacionais;
- Rancho junto à casa de Manoel Dias: tem de frente 34 palmos e de fundo 62. Não tem pasto algum, nem público, nem particular; serve para depósito de ferramentas dos trabalhadores daquela parte da estrada.
- Rancho de São Vicente: tem de frente 40 palmos e de fundo 70. Tem pastos particulares.
- Rancho do Esgoto da Penha: tem de frente 70 palmos e de fundo 50. Tem pastos particulares”<sup>21</sup>.

---

<sup>20</sup> TULIK, op. cit., p.117-8.

<sup>21</sup> TULIK, op. cit. p.119. A autora do artigo esclarece que 1 palmo equivale a 0,22m.

Sem dúvida, os ranchos tinham um papel fundamental no trânsito das tropas de muares, oferecendo descanso aos viajantes e servindo muitas vezes, como depósito para as mercadorias. De modo claro, na época de que trata o documento (1831), os ranchos desempenhavam uma função essencial ao servirem como locais onde as mercadorias poderiam ser armazenadas e protegidas das condições do tempo. Em especial o transporte de açúcar do planalto para Santos beneficiava-se da guarida nos ranchos, pois se trata de produto altamente perecível e sujeito a estragar em caso de intempéries ou armazenamento inadequado das cargas. Os prejuízos poderiam ser grandes e a presença de pontos de apoio para depósito de cargas, reabastecimento e manutenção das tropas e cuidados com os animais ao longo do percurso, eram fundamentais para a economia paulista nas décadas iniciais do século XIX<sup>22</sup>.

Também no litoral paulista, muito próximo a Santos, ergueu-se a Vila de São Vicente. Esta localidade não teve a mesma prosperidade econômica que caracterizou o porto da vila vizinha.. Apesar de ser a primeira localidade escolhida pelos portugueses para fundação de povoação na capitania (que inclusive tinha o nome de São Vicente), a vila pouco prosperou. Em parte pelas condições geográficas, já que a vila de Santos oferecia um porto de melhor acesso e, em parte, pela fraca produção de cana-de-açúcar que teve início em São Vicente, mas aos poucos cedeu lugar a outras regiões da capitania paulista. A imagem a seguir (figura 9) mostra a Vila de São Vicente, provavelmente no mesmo período que a imagem anterior retrata a Vila de Santos. Segundo Nestor Goulart Reis, o original desta imagem de autor desconhecido encontra-se na Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro, e é assim descrita pelo pesquisador

*“Vemos aqui, de modo muito esquemático, o que seria a aparência da vila de São Vicente, no período de administração de Morgado de Mateus. Trata-se de um simples detalhe de uma planta de caráter geográfico, para indicação das condições de navegação e acesso ao porto. Mas é a mais antiga representação de que dispomos, sobre a aparência da Vila de São Vicente, no século XVIII. Mostra o que deveria ser a igreja Matriz e umas poucas casas, ao redor da praça e em partes externas, sugerindo a existência de duas outras ruas. Vê-se*

---

<sup>22</sup> TULIK, op. cit. p.119-20.

*também, mais à frente do observador, o que poderia ser o remanescente da antiga igreja dos jesuítas (...)*<sup>23</sup>.

**Figura 9 - Vila de São Vicente (1765-1775)**



Fonte: Reis, Nestor Goulart (curador e pesquisador). *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial...*

<sup>23</sup> REIS, Nestor Goulart (curador e pesquisador), op. cit.

Nas proximidades do porto de Santos, mais ao sul da capitania de São Paulo foi erigida a vila de Cananéia. Esta vila também possuía um importante porto, porém, não relacionado diretamente ao comércio, mas por tratar-se de local estratégico para a defesa militar das capitanias do sul da colônia, especialmente em períodos onde os enfrentamentos entre portugueses e espanhóis nas fronteiras meridionais dos territórios coloniais eram constantes. A posição estratégica da Vila e do porto, ao sul da capitania, permitia aos portugueses contato com as regiões do extremo sul da colônia, fazendo importantes ligações com portos e vilas localizados no sul, como Paranaguá (no atual estado do Paraná) e São Francisco do Sul (no atual estado de Santa Catarina). Aliás, a própria existência de Cananéia, assim como outras vilas ao sul de São Paulo, remetem a conflitos fronteiriços desde o século XVII, no contexto das lutas pela colônia do Sacramento e expansão colonial portuguesa no extremo sul.

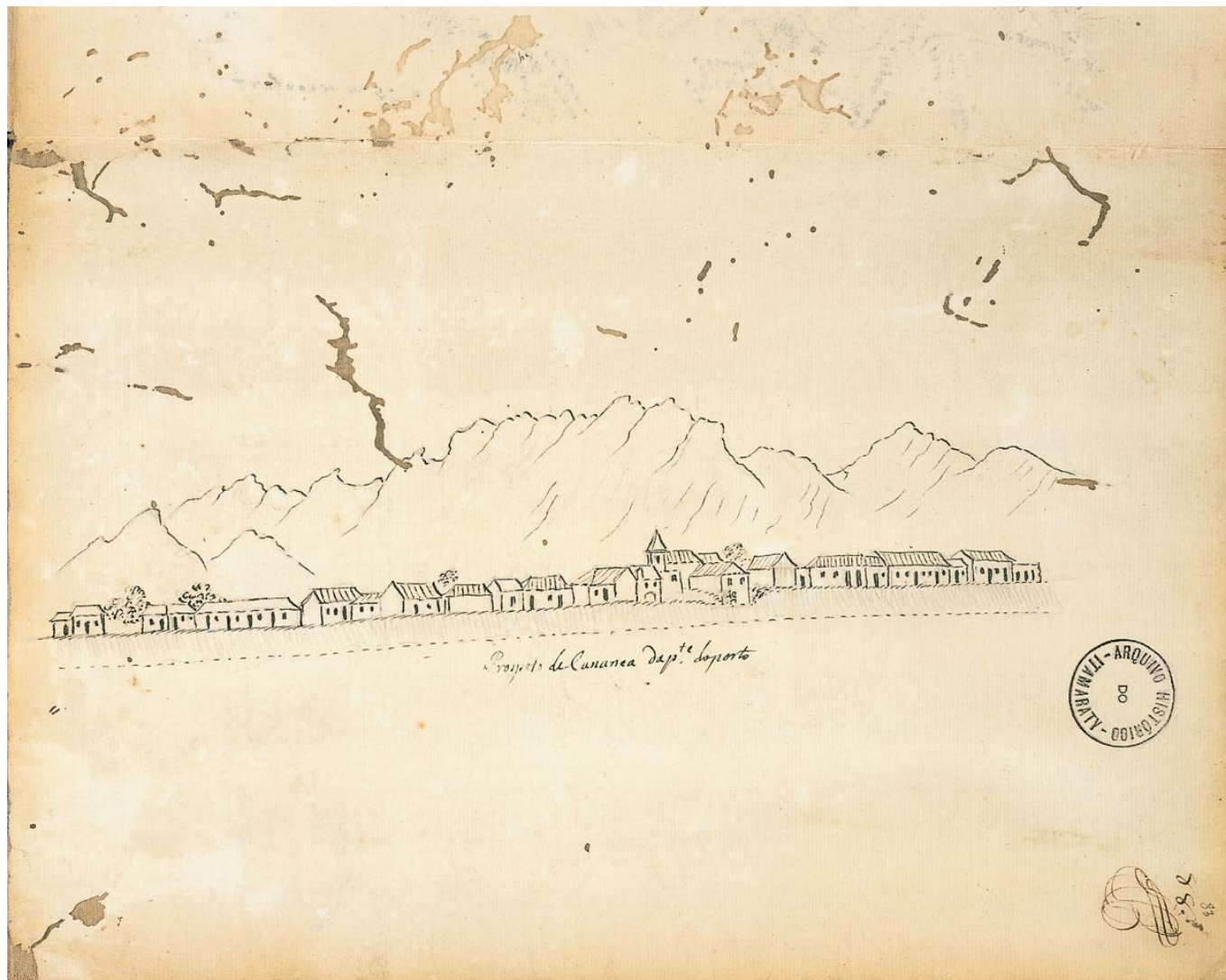
Em busca de índios catequizados por jesuítas na região do Rio da Prata, as incursões de paulistas durante o século XVII deram origem a vários povoados. Segundo Holanda, *“foram em todo caso essas aparências promissoras e, com mais freqüência, as notícias de ouro, o que atraiu levadas sucessivas de povoadores para diferentes lugares do sul de Cananéia e Sorocaba. Assim é que em 1648 surge Paranaguá, em 1658, São Francisco do Sul, em 1668, Curitiba”*<sup>24</sup>. A figura 10 retrata a Vila de Cananéia no século XVIII. A imagem é pouco precisa e muito esquemática e mostra “parte” do porto ali localizado, mas destaca-se a igreja matriz, provavelmente a Câmara logo em frente e o casario nas proximidades da área principal. O desenho da vila de Cananéia tem como autor José Custódio de Sá e Faria e compõe parte do diário de viagem que realizou ao longo do caminho entre Santos a Paranaguá até São Francisco do Sul<sup>25</sup>.

---

<sup>24</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque de. A colônia do Sacramento e a expansão no extremo sul. *História Geral da Civilização Brasileira, Tomo I, A época Colonial, v.1*. Bertand Brasil, Rio de Janeiro, 1997, p.322.

<sup>25</sup> Reis, Nestor Goulart, op. cit. “Em janeiro de 1776, José Custódio de Sá e Faria fez uma viagem de Santos a Paranaguá e ao rio de São Francisco do Sul, nas divisas da Capitania de São Paulo com a de Santa Catarina. Durante a viagem realizou observações e levantamentos em todas as povoações percorridas. Dos desenhos, conservam-se apenas os que estão contidos no diário, hoje no Arquivo Histórico do Itamarati, no Rio de Janeiro”.



**Figura 10 – Vila de Cananéia (1776)**

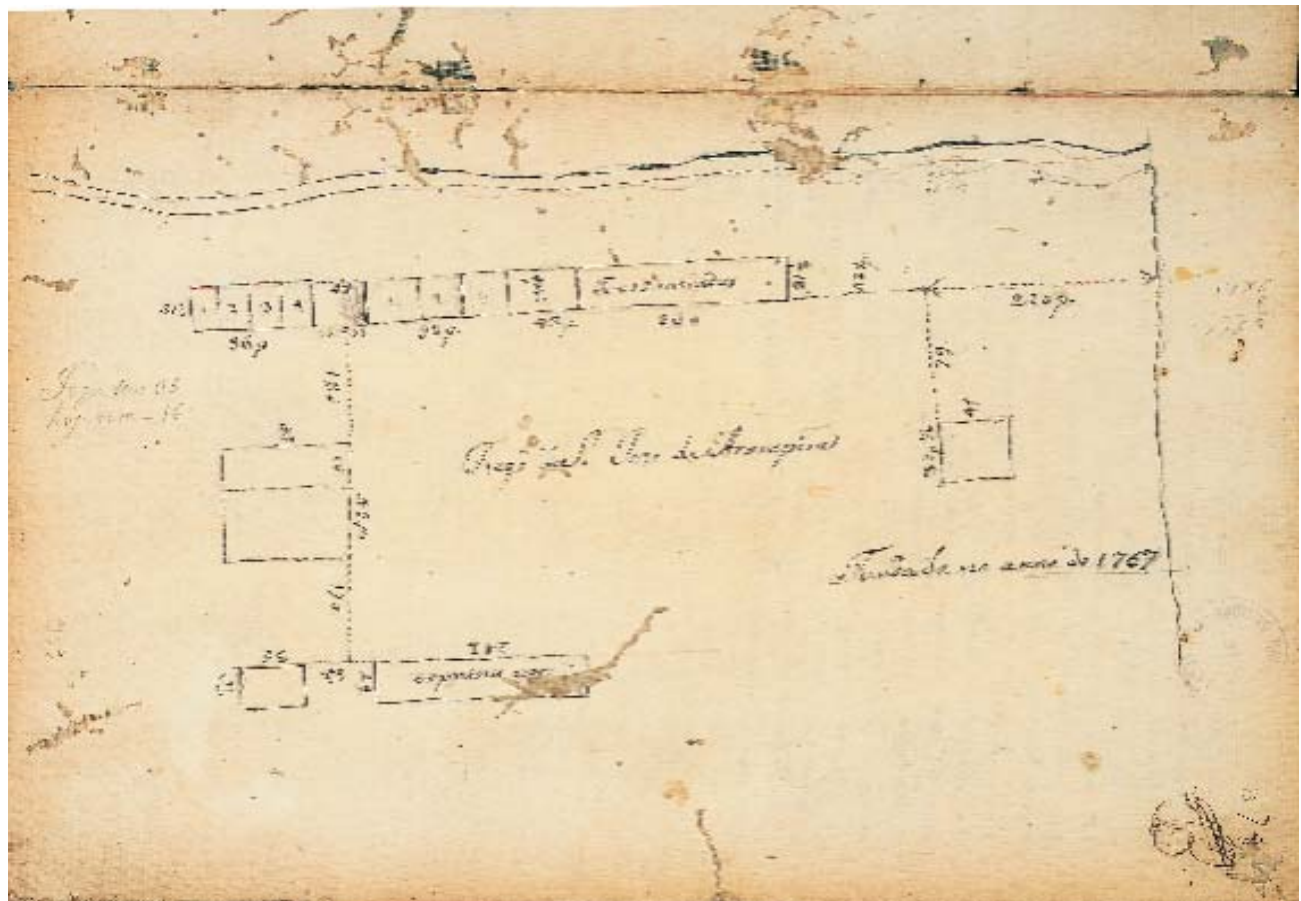
Fonte: Reis, Nestor Goulart (curador e pesquisador). *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial...*

A importância histórica de Cananéia no conjunto da Capitania de São Paulo revela-se pela sua posição estratégica como ponto de acesso ao sul das áreas em litígio entre portugueses e espanhóis. Dessa “vocaçãõ” para partida de expedições que rumavam para Paranaguá, Santa Catarina ou Rio Grande, desenvolveu-se em torno de Cananéia algumas outras povoações, que apesar de sua localização, acabaram definindo ao adentrar o século XIX. Tais vilas surgiram a partir do governo do Morgado de Mateus, no âmbito de sua política de ocupação militar de áreas importantes para a defesa do território luso. Exemplos dessa preocupação são encontrados nas vilas de São José de Ararapira e Nossa Senhora da



Conceição da Lage, ambas pertencentes ao termo de Cananéia. A primeira, fundada em 1767, foi elevada à vila dois anos depois. A vila se localizava próxima à margem direita do rio Ararapira e tinha sua população formada basicamente por índios de uma aldeia antiga situada na região e por moradores que viviam de pequena agricultura em áreas próximas. Ararapira pode ser considerada um exemplo das tentativas de fixação da população nas partes meridionais da colônia, no escopo dos esforços modernizadores da política pombalina, pois revela traços regulares em sua arquitetura e uma certa preocupação com uma melhor organização urbana, como demonstra a disposição dos edifícios no desenho da freguesia fundada em 1767<sup>26</sup>.

**Figura 11 – São José de Ararapira (1776)**



Fonte: Reis, Nestor Goulart (curador e pesquisador). *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial...*

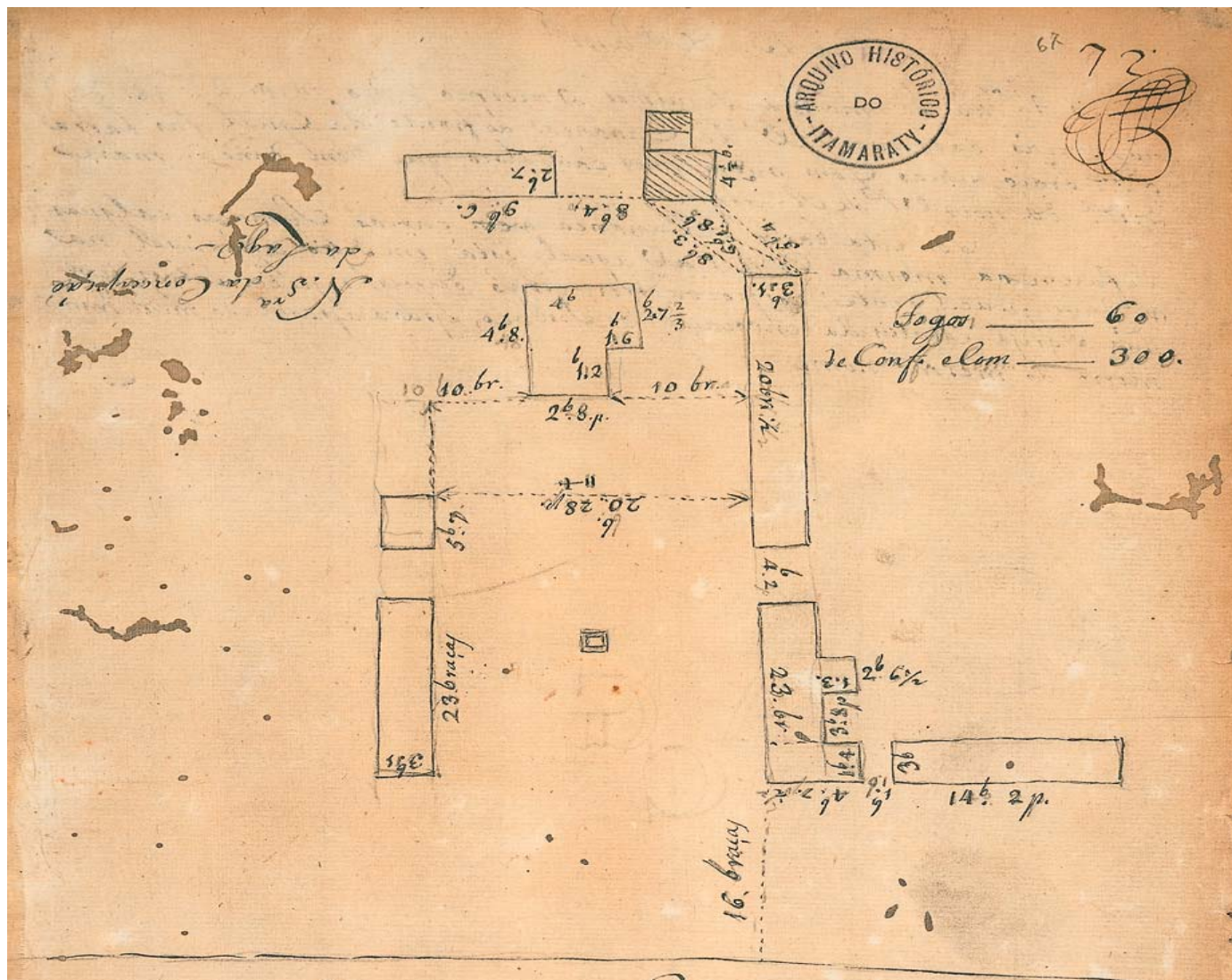
<sup>26</sup> REIS, Nestor Goulart, op. cit.

Por sua vez, a vila de Nossa Senhora da Conceição (de Sabaúna) da Lage também retratada por José Custódio de Sá e Faria em seu diário de viagem foi fundada em 1765, sendo conhecida também pelo nome de Nossa Senhora da Conceição da Marinha. Erguida no primeiro ano do governo do Morgado de Mateus na capitania de São Paulo essa freguesia recebeu sua elevação à vila em 1770. A povoação foi, inicialmente, instalada no continente, na Ribeira de Sabaúna e posteriormente, por decisão de seus moradores removeu-se para Ilha Comprida fixando-se perto de uma laje, o que lhe rendeu a denominação toponímica. Sua importância no conjunto das vilas do litoral sul paulista revelou-se quando passou a ser ponto de apoio para serviços de correio e pouso para viajantes que se dirigiam às terras do sul da colônia, ou seja, funcionava como entreposto entre Cananéia e Paranaguá. Entretanto, embora desempenhasse tais funções, ao que parece a povoação teve duração efêmera, entrando em decadência poucos anos depois de sua elevação à vila, sendo que a última reunião realizada pelos edis da localidade foi registrada no livro de atas da câmara em 1779<sup>27</sup>. Algumas informações escritas à direita do desenho informam provavelmente, a existência de 60 fogos e 300 habitantes. A figura 12 mostra o desenho feito por Sá e Faria em suas andanças pelas terras do sul da colônia por volta de 1776.

---

<sup>27</sup> REIS, Nestor Goulart, op. cit.

Figura 12 – Nossa Senhora da Conceição (de Sabaúna) da Lage (1776)



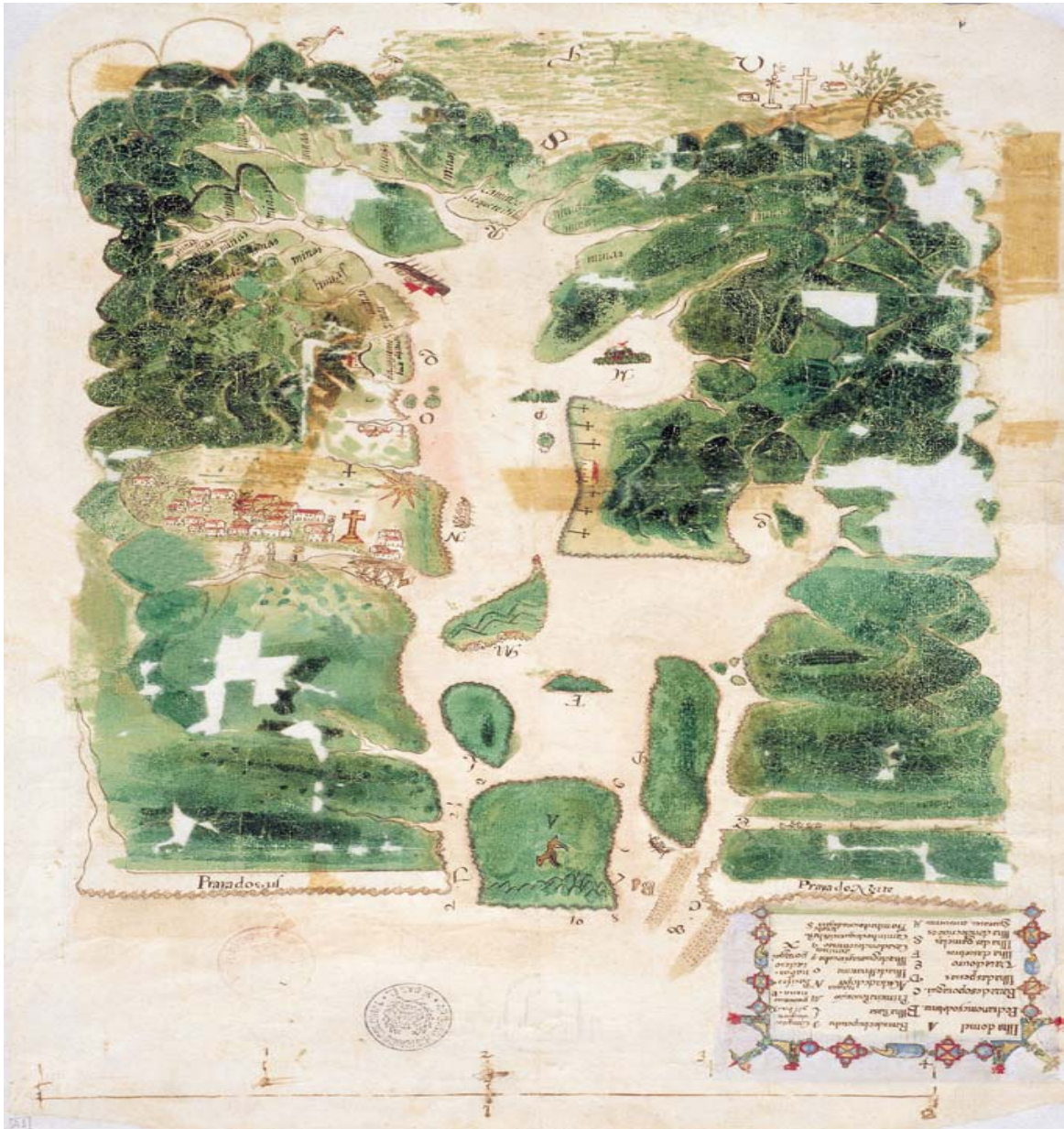
Fonte: Reis, Nestor Goulart (curador e pesquisador). *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial...*

Deste modo, Cananéia desempenhou um papel importante como ponto estratégico para a passagem sul da capitania de São Paulo e sua ligação com os portos mais próximos. Entre esses portos, destaca-se o de Paranaguá, localizado em território do atual estado do Paraná, mas que até 1842 pertenceu a capitania e depois província de São Paulo, assim como outras importante cidade, Curitiba. O porto de Paranaguá manteve durante os séculos XVIII e XIX um vínculo estreito com Cananéia, rota de acesso de mercadorias, correspondências oficiais e viajantes. No entanto, a utilização de Paranaguá como porto é anterior ao século XVIII. Retratado por autor desconhecido por volta de 1653, o desenho de Paranaguá e seu entorno



tem grande valor histórico, pois trata-se, provavelmente, de uma das mais antigas representações do litoral sul do Brasil, mostrando sua baía, bem como, de modo esquemático a então incipiente povoação de Curitiba<sup>28</sup>.

**Figura 13 – Paranaguá (c. 1653)**



Fonte: Reis, Nestor Goulart (curador e pesquisador). *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial...*

<sup>28</sup> REIS, Nestor Goulart, op. cit.

## Porto Feliz e Itu

As imagens a seguir são de grande importância para a compreensão das transformações econômicas da capitania de São Paulo no século XVIII. Trata-se de uma descrição da Freguesia de Ararituaba, nas proximidades da Vila de Itu, famoso porto fluvial utilizado desde o século XVII pelas monções que se destinavam às minas de ouro de Cuiabá, no Mato Grosso<sup>29</sup>. Fundada como ponto de partida das famosas expedições fluviais em busca de ouro em Cuiabá, a freguesia de Ararituaba, depois denominada Porto Feliz, conheceu períodos de atividade intensa no século XVIII. Em 1769, a freguesia de Ararituaba começava a ter destaque na economia do planalto, como ponto de partida das monções para Cuiabá. No desenho de Sá e Faria observa-se aspectos da povoação que aos poucos crescia com atividades ligadas ao comércio com regiões do extremo oeste da colônia. A figura 14 reproduz uma das primeiras representações da freguesia. Vê na imagem a representação “guaritas”, que deveriam proteger e vigiar cargas, animais, embarcações que por ali aguardavam o momento de navegar pelo Tietê, representado à esquerda da figura. Acima, à direita, vê-se o caminho para vizinha vila de Itu.

---

<sup>29</sup>REIS, Nestor Goulart (curador e pesquisador). “Porto Feliz (Ararituaba) – 1774. “Frega. de Ararituaba”. Autor: José Custódio de Sá e Faria. Fonte: Desenho de José Custódio de Sá e Faria, parte de seu diário de viagem (trecho de São Paulo a Iguatemi) existente no Arquivo Histórico do Itamarati (Ministério das Relações Exteriores), no Rio de Janeiro”.



**Figura 14 - Planta da Vila de Ararituaba (1769)**



Fonte: Reis, Nestor Goulart (curador e pesquisador). *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial...*

Configurou-se em Ararituaba uma certa “especialização” de trabalhos relacionados ao abastecimento e partida das monções. Novos campos profissionais surgiram, como os “guias, proeiros e remeiros”, indivíduos reputados como “vadios” e de caráter duvidoso por alguns cronistas e autoridades portuguesas, mas que eram respeitados por sua habilidade na condução das embarcações e no conhecimento dos perigosos trajetos por rios que cortavam o interior da colônia. Além disso, em Ararituaba surgiu, ainda que muito incipiente, uma pequena “indústria” dedicada à construção de canoas e exportação das mesmas para Cuiabá. Tal atividade garantia para alguns habitantes de Ararituaba um incremento no orçamento

doméstico e, em alguns casos, permitia até mesmo a compra de escravos. Entretanto, a atividade de construção de canoas sempre esteve aliada a outras lides, em especial, a agricultura e criação de animais (porcos), fosse para consumo da própria família ou mesmo para venda no mercado formado pelas vilas próximas<sup>30</sup>.

Percebe-se, ao longo das décadas iniciais do século XVIII, que a pequena freguesia com vocação monçoeira cresce e passa a ter outras aspirações administrativas. Segundo Godoy, o ritmo do porto de Ararituaba era provavelmente intenso. O porto, conhecido também pelo nome de Porto dos Cuiabanos foi fundamental para o desenvolvimento da pequena vila, que aos poucos adquiria importância na economia da região açucareira. Tanto era assim, que por volta de 1720, a localidade já contava com uma capela, dedicada à Nossa Senhora da Penha e em 1728 era elevada à freguesia. Em 1747, o aumento da população na freguesia tornou a pequena capela insuficiente para reunir todos os moradores do local, fato que levou à construção de uma nova capela, concluída em 1750. Quarenta e sete anos mais tarde, a freguesia de Ararituaba, cujo porto dava vida e dinâmica econômica cada vez maior, foi elevada à categoria de vila, atendendo-se a uma representação feita pelos seus moradores. A nova vila recebeu então o nome de Porto Feliz.<sup>31</sup>

A passagem da pequena freguesia para vila por reivindicação de seus moradores tinha fundamento tanto na expansão demográfica como na posição estratégica da localidade pela possibilidade de por ela se atingir o Paraguai, na fronteira com a América Espanhola<sup>32</sup>. O potencial militar e estratégico da região de Porto Feliz, além de sua disposição comercial com outras regiões, explica o interesse das autoridades portuguesas em conhecer melhor o porto fluvial. Conforme Reis,

*“Em 1774 José Custódio de Sá e Faria, engenheiro-militar, realizou uma viagem de São Paulo à Praça de Iguatemi, por via fluvial, partindo da Freguesia de Ararituaba. Em seu diário de viagem, hoje conservado no Arquivo Histórico do Itamarati, no Rio de Janeiro, conservam-se vários desenhos sobre povoações, realizados durante a viagem. A planta da*

---

<sup>30</sup> GODOY, Silvana Alves de. *Itu e Ararituaba na rota das monções (1718-1838)*. Campinas: Instituto de Economia - Unicamp, Dissertação de Mestrado, 2002. Sobre Ararituaba ver também os clássicos de Holanda, Sérgio Buarque de. *Monções*. Rio de Janeiro, Ed. Casa do Estudante do Brasil, 1945; e *Caminhos e Fronteiras*, op. cit.

<sup>31</sup> GODOY, Silvana Alves de. *Itu e Ararituaba na rota das monções (1718-1838)*. Trabalho apresentado ao Congresso de História Econômica, p. 6.

<sup>32</sup> GODOY, Silvana Alves de., op. cit. p.6.



Freguesia de Ararituaba, levantada apenas cinco anos após o trabalho de Zuzarte, nos mostra poucas diferenças em relação ao anterior, mas dá destaque ao grande desnível do terreno, do lado direito do observador, entre o plano elevado em que se construiu a vila e o porto junto ao Tietê, separado da povoação por esse grande desnível, que era vencido por ladeiras íngremes”<sup>33</sup>. A figura 15, a seguir mostra a vila de freguesia de Ararituaba no ano de 1774.

**Figura 15 – Freguesia de Ararituaba (1774)**



Fonte: Reis, Nestor Goulart (curador e pesquisador). *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial...*

<sup>33</sup> REIS, Nestor Goulart. *ibid. idem.*



O açúcar que aos poucos se desenvolvia na região de Itu durante o século XVIII, também foi um fator de estímulo ao desenvolvimento da Vila de Porto Feliz após a restauração da autonomia da capitania paulista. Ainda de acordo com Reis

*“Durante o Governo de Morgado de Mateus na Capitania de São Paulo (1765-1775) a Freguesia de Ararituaba, hoje cidade de Porto Feliz, adquiriu importância especial, porque era o ponto de partida das expedições que se dirigiam à Praça Forte de Iguatemi, no limite oeste da Capitania, junto às áreas de colonização castelhana, no território hoje pertencente ao estado de Mato Grosso do Sul. O Governador estimulou a produção de açúcar nessa região, o que incrementou o seu desenvolvimento econômico. A planta da vila mostra o interesse pelo recolhimento de informações sobre essa povoação”<sup>34</sup>.*

Já no século XIX, findo há algum tempo o período monçoeiro, Porto Feliz destacava-se por sua posição estratégica e importância militar. Ao passar pela região, no verão de 1813, Gustavo Beyer destacou esse papel essencial da região, seu caráter militar e o sigilo de uma operação de grande porte ordenada por D. Rodrigo, Conde de Linhares, mas que fora cancelado pela morte do referido fidalgo. Destaca Beyer que essas expedições também eram encarregadas de transportar ferro, sal, munição e vestuário para as companhias militares estabelecidas no sul (Paraná, Rio Grande) e Mato Grosso. O viajante sueco, na ocasião, impressionou-se com o tamanho de tais expedições, que segundo ele, compunham-se de várias divisões de canoas, cada qual com capacidade para 80 homens, mais munição e armas e que eram feitas a partir de madeira de peroba, sendo que uma canoa de tal porte era feita com o tronco de uma única árvore dessa qualidade<sup>35</sup>.

No século XVIII, a vila de Itu vicejava como uma das mais importantes da capitania de São Paulo em relação à economia e população. A produção do açúcar na localidade adquiria grande importância no comércio exportador paulista e Itu contribuía com parcela significativa do montante produzido. Nesta época, Itu já se destacava na região de Serra Acima como grande produtora de cana-de-açúcar e seu crescimento econômico se refletia nas transformações urbanas. A imagem a seguir (figura 16) fornece uma idéia, ainda que

---

<sup>34</sup> REIS, Nestor Goulart (curador e pesquisador). 220- Porto Feliz (Ararituaba) – 1769. "Planta da Freguezia, dararitagoaua". Autor: Teotônio José Zuzarte. Fonte: Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro (Seção de Manuscritos).

<sup>35</sup> BEYER, Gustavo, op. cit. p.32.

imprecisa, do aspecto da vila de Itu em 1774. Vê-se no desenho em questão, de autoria de José Custódio de Sá e Faria um traçado regular para as ruas e a presença constante em todas as vilas coloniais dos símbolos do poder metropolitano: Igreja, Câmara e Cadeia<sup>36</sup>.

---

<sup>36</sup> Reis, Nestor Goulart (curador e pesquisador) Itu – 1774. " Fig.a, por estimação da V.a de Itú". Autor: José Custódio de Sá e Faria. Fonte: Desenho de José Custódio de Sá e Faria, parte de seu diário de viagem (trecho de São Paulo a Iguatemi) existente no Arquivo Histórico do Itamarati (Ministério das Relações Exteriores), Rio de Janeiro. Antes de atingir Ararituaguaba, em sua viagem de São Paulo à Praça de Iguatemi, Sá e Faria passou pela vila de Itu, tendo realizado um levantamento esquemático da povoação, cuja planta consta em uma das margens de seu diário. Mesmo de forma simples, fica muito claro o traçado regular com que foi estabelecida a vila, já no século XVII, com ruas de largura uniforme e traçado ortogonal. As quadras, alongadas, eram construídas de um só lado, sendo o outro ocupado pelos quintais. As praças davam destaque especial às igrejas, conventos e à Casa de Câmara e Cadeia.

Figura 16 – Vila de Itu – desenho por estimação (1774)



Fonte: Reis, Nestor Goulart (curador e pesquisador). *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial...*

Entretanto, as origens da Vila de Itu remontam a épocas anteriores ao período retratado no desenho de Sá e Faria. O núcleo populacional do qual nasceu a vila surgiu em 1610, em período histórico importante para a colonização portuguesa na América e, sobretudo em São

Paulo, envolvida na caça ao índio como mão-de-obra escrava e na busca sem tréguas pelos sertões da colônia pelo ouro. Domingos Fernandes instalou-se na região e fundou Utuguaçu, que depois passou a ser Itu, fixando um grupo de pessoas com suas pequenas roças e criações, em local estratégico para se atingir os extremos da presença portuguesa na América. Em 1657, ocorreu a elevação do pequeno núcleo original à vila, com o nome de Nossa Senhora da Candelária de Outu-Guaçu, “conferida pelo capitão-mor Gonçalo Couraça de Mesquita, passando a adquirir, como a maior parte das vilas dos séculos XVI, XVII e XVIII, a condição de simples centro administrativo”<sup>37</sup>.

Aos poucos, o incipiente núcleo populacional cresce, passando pelas características mudanças de *status* administrativo que sempre acompanharam as vilas paulistas no período colonial. Assim, entre o final do século XVII e nas décadas iniciais do século XVIII, surgiram os primeiros traços de vida urbana organizada em Itu, com a construção de igrejas e outras obras de importância. Segundo Ianni, “elas (obras) atestaram a progressiva consolidação do núcleo urbano de Itu e a paulatina emancipação de um setor privilegiado, aristocrático (...) Nessa época, construiu-se a Igreja e o Convento de São Luiz (...) cuja inauguração teria ocorrido em 1692 (...) Em 1719, construíram-se a Igreja e o Convento de Nossa Senhora do Carmo”<sup>38</sup>.

Por sua vez, ao longo do século XVIII, a prosperidade da Vila de Itu deveu-se a intensificação da produção açucareira, cuja dinâmica propiciou a introdução de um contingente expressivo de escravos naquela região. O crescimento da produção do açúcar em Itu foi fundamental para que a região se destacasse economicamente na província. No início do século XIX, Itu ainda detinha importância significativa na produção da capitania/província de São Paulo. O açúcar também permitiu a Itu, consolidar sua estrutura administrativa, fundada nas companhias de ordenanças, agrupamentos de caráter militar, com vistas a defesa do território colonial, cujo alistamento era obrigatório e o comando cabia ser escolhido pelos integrantes da câmara, que, em geral, distribuía os cargos de alto escalão aos indivíduos com situação econômica próspera. Na análise de Eni de Mesquita sobre a região de Itu, destaca-se o crescimento demográfico da Vila de Itu ao longo de quase dois séculos de história e sua evolução urbana, fruto da riqueza originada pela proximidade com o comércio realizado via

---

<sup>37</sup> Mesquita, Eni de. O papel do agregado na região de Itu – 1780. *Coleção Museu Paulista*, série de História, v.6. São Paulo, 1977, p.21.

<sup>38</sup> IANNI, Octavio. *Uma cidade antiga*. Campinas, CMU-Unicamp, 1996, p.23.

rio Tietê por meio do porto de Ararituaba (Porto Feliz), bem como tributário do desenvolvimento das lavouras de cana-de-açúcar e da produção de gêneros de abastecimento, uma constante nas vilas paulistas desde o século XVIII. Segundo Mesquita

*“o crescimento da vila (de Itu), notado através do aumento do número de Companhias de Ordenanças, tanto pode significar um acréscimo demográfico, como a necessidade da aquisição de novas áreas para a lavoura, a partir da prosperidade que vai adquirindo a cultura da cana.*

*Em linhas gerais, podemos dizer que Itu, fundada no século XVII, cresceu paulatinamente, tornando-se mais tarde passagem obrigatória para Porto Feliz e um próspero centro da lavoura da cana. Em 1811 foi elevada à comarca, como um dos principais centros de povoamento e uma das maiores riquezas declaradas da Capitania”<sup>39</sup>.*

Com o *status* de comarca, ou na denominação dos documentos da época, “cabeça de comarca”, a Vila de Itu apresentava significativa importância na economia regional, produzindo grande parte do açúcar exportado da capitania. Segundo o viajante Beyer, em 1813, Itu contava com uma boa “catedral” (matriz, na realidade, pois não era Sé episcopal) que foi palco de uma insólita rusga religiosa quando da passagem do médico sueco e um seu companheiro inglês, pois os párocos da igreja divergiam sobre se deveriam ou não repicar os sinos para receber os ilustres visitantes, já que se tratava de “dois hereges” do norte. Vencida a disputa, os sinos foram tocados. Beyer arremata sua rápida passagem por Itu comentando sobre o hábito dos habitantes da vila de chupar cana-de-açúcar incessantemente, o que lhes causava a perda dos dentes incisivos e causava obesidade. Além disso, a elefantíase era uma moléstia muito comum naquela área. Espantava o viajante sueco pouco aproveitamento da queda d’água denominada “Salto de Itu” para atividades manufatureiras, mas Beyer prognosticou que aquele trecho do Tietê parecia destinado “*pela natureza para grandes fábricas e sem muito trabalho*”<sup>40</sup>. A figura 17, reprodução de um desenho de Sá e Faria mostra a vila de Itu em 1774, com anotações do diário do autor do desenho.

<sup>39</sup> MESQUITA, Eni de., op. cit., p.40.

<sup>40</sup> BEYER, Gustavo, op. cit. p 32.

Figura 17 – Vila de Itu (1774)



Fonte: Reis, Nestor Goulart (curador e pesquisador). *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial...*

## Sorocaba e a “rota do sul”

Nas proximidades de Itu, pouco mais ao sul, localizava-se a vila de Sorocaba, importante centro comercial e rota obrigatória para a passagem das tropas de muares que partindo do sul, alcançavam a capitania/província de São Paulo e seguiam para Minas Gerais e Rio de Janeiro. O intenso tráfego de animais levou desde as primeiras épocas, a criação de barreiras e postos de fiscalização e arrecadação de tributos relacionados ao comércio de gêneros de abastecimento, exportação e trânsito de animais.

As origens de Sorocaba remontam aos primórdios da colonização portuguesa. Por volta do final do século XVI a região já era conhecida e tiveram início os primeiros esforços para se aproveitar o potencial mineral daquela área rica em ferro, com a instalação de algumas primitivas manufaturas que não frutificaram. Durante a restauração administrativa e sob comando do Morgado de Mateus, os incentivos para a exploração das jazidas de ferro renderam melhores resultados por meio do estabelecimento de uma fábrica de ferro, São João de Ipanema, cuja história oscila entre períodos de ápice e épocas de profunda letargia produtiva, mas que se estende até os anos iniciais da república<sup>41</sup>.

Sorocaba foi fundada em 1654 por Baltazar Fernandes e seus genros André e Bartolomeu de Zunega, as margens do Rio Sorocaba, erigindo capela em homenagem a Nossa Senhora da Ponte. Em 3 de março de 1661 o pequeno povoado já recebia a designação de vila, com a instalação de Câmara por ordem do Governador-Geral Salvador Corrêa de Sá e Benevides. Segundo alguns historiadores, por volta de 1762 Sorocaba era uma vila pequena e pobre, mas que aos poucos, pela introdução do comércio de mulas adquiriu importância na economia paulista. O denominado “ciclo do luar”, que teria trazido progresso e riqueza para a pequena vila de Sorocaba teria se iniciado por volta de 1750, mas, o trânsito de animais pela região remontava aos anos 20 e 30 do século XVIII<sup>42</sup>.

Tem-se notícia de que no governo de Antonio da Silva Caldeira Pimentel, entre os anos 1727 e 1732, esforçavam-se as autoridades portuguesas em colonizar definitivamente o extremo meridional da colônia e fomentar a introdução de gado proveniente do sul em São

<sup>41</sup> MAXWELL, Kenneth. *A devassa da devasa: a inconfidência mineira: Brasil e Portugal (1750-1808)*. 5ª edição, trad. João Maia. São Paulo, Paz e Terra, 2001, p.60.

<sup>42</sup> Goulart, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Portadas de Israel Cysneiros; ilustrações de Renato Silva. Rio de Janeiro, Coleção Temas Brasileiros, 1961, p. 151-3. Para uma análise da historiografia sobre Sorocaba ver BADDINI, Cássia Maria. *Sorocaba no Império: comércio de animais e desenvolvimento urbano*, São Paulo, Annablume: Fapesp, 2002.

Paulo e Minas Gerais. Para concretizar tal intento, foi designado o sargento-mor Francisco de Sousa e Faria que se encarregou da construção de um caminho entre o sul e a vila de Sorocaba, tornando esta “*o grande entreposto da pecuária gaúcha*”. O feito de Sousa e Faria foi levado adiante e melhorado por Cristóvão Pereira de Abreu, que em 1731 traz do sul “grande cavahada”, passando por São Paulo no ano de 1733, com destino a Minas Gerais, onde chega em 1735. Na volta de sua aventura, Abreu recebe o posto de coronel de um regimento de Curitiba no intento de auxiliar nos conflitos na praça de Sacramento<sup>43</sup>. A consolidação desse caminho foi de grande importância para o trânsito de animais do sul até São Paulo e foi utilizado praticamente até o final do século XIX.

A importância da Vila de Sorocaba, portanto, sempre esteve ligada ao trânsito de animais e comércio de tropas de muares, com sua famosa feira, motivo de atração de negociantes de todas as partes da capitania de São Paulo e mesmo de regiões mais afastadas, como Minas Gerais, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Mato Grosso, que se dirigiam até lá para negociar suas mercadorias, comprar animais ou equipar suas tropas<sup>44</sup>. Ao comentar sobre a feira de Sorocaba, Sérgio Buarque de Holanda mostra que o dinamismo da região deveu-se ao intenso comércio de mulas que ali se realizava, anunciando a ascensão de “grossos cabedais” oriundos das atividades dos tropeiros que ali encontravam seu local preferido para concretizar transações<sup>45</sup>.

Obviamente, por tratar-se de uma vila localizada em ponto de entroncamento de caminhos que interligavam três capitanias, Sorocaba recebeu desde o século XVIII, uma intensa fiscalização por parte da coroa portuguesa quanto à arrecadação dos tributos que deveriam ser cobrados pelo trânsito de animais e mercadorias em suas paragens. Em 1750, após a abertura do caminho até São Paulo feita por Pereira de Abreu, foi estabelecido um registro de animais em Sorocaba, medida que objetivava facilitar a fiscalização tributária, pois o registro de Curitiba (estabelecido em 1733) apresentava o inconveniente de estar localizado distante da capital. A localização estratégica de Sorocaba conferia-lhe uma grande facilidade quanto ao controle sobre o comércio de animais e tributos que deveriam ser pagos em seu registro. As obrigações de um registro de tal tipo eram basicamente controlar o vaivém das

---

<sup>43</sup> *História Geral da Civilização Brasileira*. Introdução geral de Sérgio Buarque de Holanda. Tomo I: A época colonial; 2º. Volume: Administração, Economia, Sociedade. Bertand Brasil, Rio de Janeiro, 1997, p.38.

<sup>44</sup> KLEIN, Herbert. A oferta de muares no Brasil central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880. *Estudos Econômicos*, v.19, n.2, p.347-372, maio-ago. 1989.

<sup>45</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e fronteiras...* Op. cit. p. 132-33.



tropas, regular a comercialização de animais e zelar pelos direitos da Coroa sobre essas atividades. De acordo com Baddini, *“era a vila mais próxima ao sul da capitania (de São Paulo), antes dos campos de Curitiba. Além do mais, era a convergência de caminhos que seguiam para as Minas e Cuiabá, mercados consumidores de mares, além de São Paulo e partes do sul”*<sup>46</sup>.

Sendo assim, por sua privilegiada posição geográfica, Sorocaba destacou-se entre os séculos XVIII e XIX como pólo irradiador do comércio da capitania/província de São Paulo. A figura 18, reproduzida do “Mapa corographico” confeccionado por ordem de Bernardo José de Lorena entre 1791-1792, mostra o trecho onde se localiza Sorocaba e serve de base para verificar a importância de sua localização como confluência de caminhos. Vê-se na carta em questão a proximidade de Sorocaba com vilas importantes da capitania, como Itu e Ararituaba (Porto Feliz), assim como, o termo de Sorocaba abrangia ainda a vila de São Roque e outras localidades como Cutia e Araçariguama, todas na rota do sul. Mais ao sul de Sorocaba observa-se a vila de Itapetininga, na passagem para o caminho que dirigia-se à Curitiba.

---

<sup>46</sup> BADDINI, Cássia, op. cit. 53-54.



## Jundiaí, Campinas e Mogi-Mirim

A região que compreende as povoações de Jundiaí, Campinas e Mogi-Mirim teve seu desenvolvimento econômico mais acentuado no final do século XVIII com a produção e exportação de açúcar. Antes disso, porém, Jundiaí aparecia como rota importante para o interior em sentido oeste e pouso para descanso e manutenção de tropas de muares. Algumas léguas adiante, um outro pouso, formado por três descampados era também famoso pelas tropas que ali paravam antes de seguir rumo a Goiás e Mato Grosso. Aos poucos essa pequena localidade daria origem a Campinas. Seguindo caminho, rumo ao sul da capitania de Minas Gerais, encontrava-se uma povoação já antiga, denominada Mogi-Mirim, que também se destacou como local de descanso de tropas que buscavam as regiões auríferas.

As origens históricas das três povoações acima são distintas entre si, embora elas tenham mantido durante quase dois séculos uma complementaridade geográfica e econômica no interior da capitania/província de São Paulo. A mais antiga das três era Jundiaí, fundada ainda em 1656 e elevada à categoria de vila ainda ao tempo do Conde de Monsanto, segundo Daniel Pedro Müller. Na época do recenseamento do Marechal Müller Jundiaí contava com 48 tropeiros que conduziam gêneros diversos por toda a província. Os habitantes da vila sobreviviam também por meio da produção de açúcar, milho e feijão em grande quantidade, mostrando mais uma vez a importância da coligação entre a produção açucareira com a de abastecimento para a economia das vilas paulistas no século XVIII<sup>47</sup>.

Em relação a Campinas, esta foi desde antes de sua fundação em 1774, uma freguesia pertencente à vila de Jundiaí com o nome de Campinas do Mato Grosso<sup>48</sup>. Somente em 1797 recebeu câmara e mudou de status administrativo passando a ser então Vila de São Carlos, nome que conservou até quase a metade do século XIX, quando em 1842 passou a ser cidade, com o nome atual de Campinas. A vida econômica desta localidade esteve também muito ligada a duas atividades básicas: o trânsito de tropas e a produção de açúcar, pelo menos até meados do século XIX, sendo que, posteriormente, o município destacou-se pela produção de café, tornando-se um dos mais importantes da província. Entretanto, ao adentrar o período

---

<sup>47</sup> MÜLLER, Daniel Pedro. *Ensaio d'um quadro estatístico da Província de São Paulo*. São Paulo, Typographia de Costa Silveira, 1838, p.56.

<sup>48</sup> Em 1739, “Francisco Barreto leme, sertanista natural de Taubaté (...) fixa residência na paragem denominada Campinas do Mato Grosso, distrito de Jundiaí, para onde atrai novos moradores...” . MENDES, José de Castro. *Efemérides Campineiras (1739-1960)*. Editora Gráfica Palmeiras, Campinas, 1963.

entre o final do século XVIII e início do XX, a então vila de São Carlos era uma povoação acanhada, vivendo das roças que seus habitantes cultivavam e de onde extraíam o feijão, milho, arroz e claro, açúcar, além de outros gêneros como aguardente e fumo<sup>49</sup>.

Quanto a terceira localidade, Mogi-Mirim, sua história também esteve relacionada ao açúcar e ao comércio tropeirista no final do século XVIII. Mogi-Mirim foi fundada em 1769 e possuía um extenso território nesta época, que abrangia Mogi-Guaçú, São João da Boa Vista, Casa Branca, Caconde entre outras freguesias menores, todas diretamente na rota para o sul de Minas Gerais. Segundo Müller, a vida econômica dessa vila estava assentada na produção de açúcar, café, algodão, mantimentos, fumo e criação de gado em seus belos e extensos campos<sup>50</sup>.

As três vilas tiveram sua história e sua economia integradas primeiro, ao circuito interno de transportes, por estarem na rota das mulas que adentravam toda a área conhecida da capitania/província paulista. Entretanto, ao findar o século XIX, além de passagem para tropas, as três localidades receberam importante incremento da economia açucareira, que despontava com força na região. É o açúcar, em conjunto com a produção de mantimentos que permite um aumento demográfico tanto da população livre como cativa nessas vilas e inaugura uma nova época de prosperidade. As três vilas tiveram seu status administrativo modificado entre os séculos XVIII e XIX, período em que conhecem o dinamismo da produção açucareira e se integram efetivamente ao circuito de abastecimento interno da região.

Das três localidades mencionadas, partiam caminhos para importantes pontos da capitania de São Paulo. De Jundiáí, a proximidade com a capital tornava esta vila passagem obrigatória para os viajantes e tropas que saindo de serra acima, demandavam chegar até Cubatão e daí até Santos. Por sua vez, Campinas era pouso conhecido desde os primeiros anos do século XVIII e rota para caminhos que levavam os aventureiros e tropeiros às distantes regiões de Goiás e Cuiabá. Por sua vez, Mogi Mirim teve sua importância a partir de sua

---

<sup>49</sup> Sobre Campinas e sua história nos séculos XVIII e XIX existe extensa bibliografia. Algumas pesquisas importantes sobre a cidade podem ser encontradas em FULLER, Cláudia Maria. *Pequenos agricultores numa economia açucareira e exportadora – Campinas 1820-1840*. Dissertação de Mestrado, Campinas, UNICAMP, 1995; GONÇALVES, Fúlvia e PUPO, Benedito B. *Testemunhas do passado campineiro*, Campinas, Editora da UNICAMP, 1986; GOULART, Edmo. *Campinas, ruas da época imperial*. Campinas, Maranata, 1983; MARTINS, Valter. *Nem senhores, nem escravos (os pequenos agricultores em Campinas: 1800-1850)*, Campinas: área de publicações CMU/UNICAMP, 1996; MATOS, Odilon Nogueira de e RICCI, Maria Lúcia de Souza Rangel. *Um pouco da história de Campinas*. Campinas, Departamento de história da PUCCAMP, 1985.

<sup>50</sup> MÜLLER, op. cit. p.58.

localização no entroncamento de estradas que buscavam alcançar as vilas na parte sul da capitania de Minas Gerais, tornando-se rota essencial para as tropas de mulas que buscavam abastecer com seus animais e mercadorias as minas de ouro.

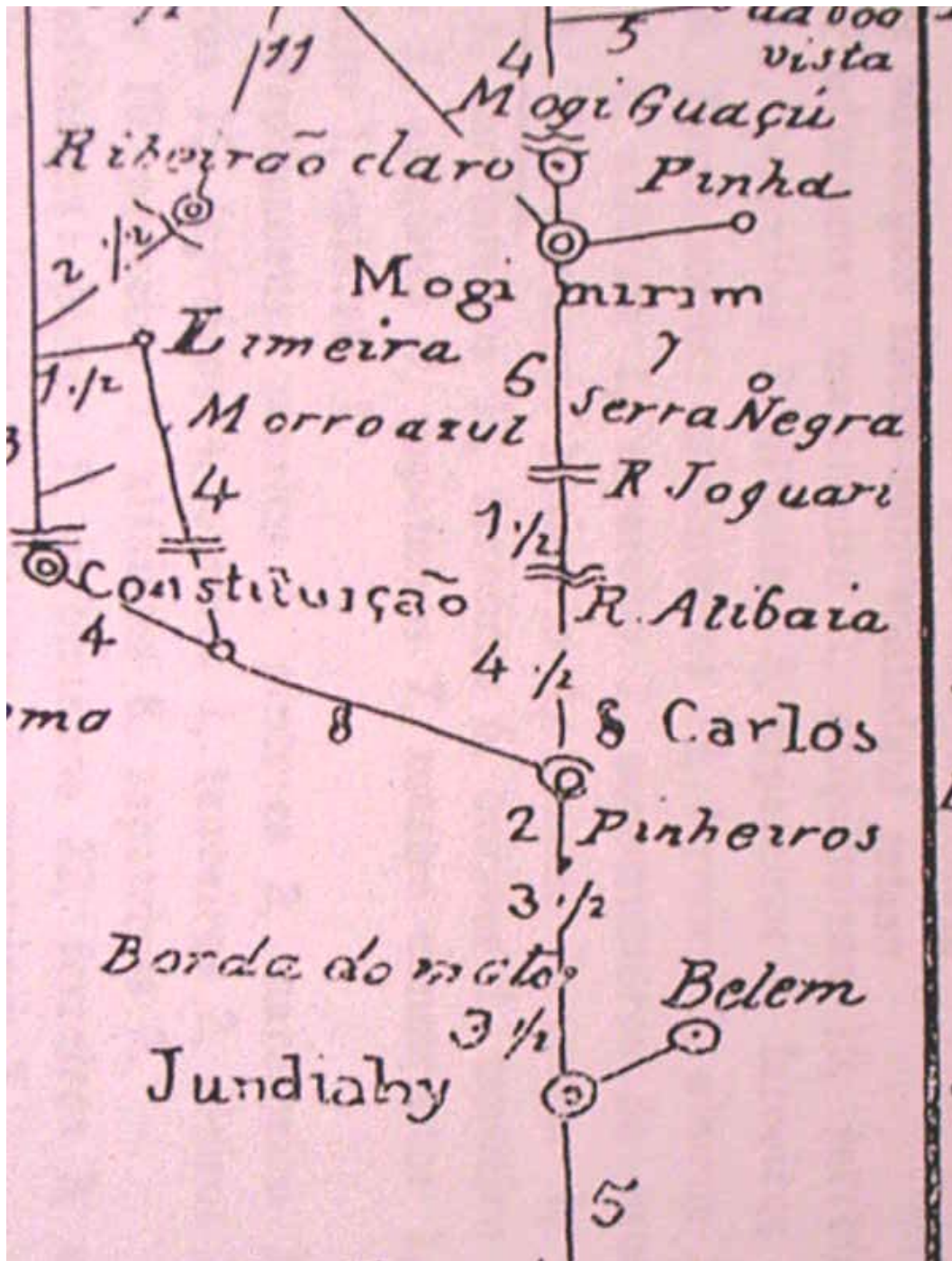
São raras as imagens dessas três vilas antes do século XIX, a não ser em mapas maiores da capitania de São Paulo. Porém, pode-se ter uma idéia da importância dessa área quando se observa a figura 19, um detalhe do esquema extraído do “*Ensaio d’um quadro estatístico*” de Pedro Muller, que mostra os caminhos que abrangiam as três localidades mencionadas, partindo-se da capital. O desenho também é importante, pois se trata de um dos primeiros esforços para se reproduzir com pouco mais de precisão, em cartografia, toda a província de São Paulo. O “mapa” em questão foi provavelmente desenhado pelo próprio Muller e impresso em 1837 na Vila de São Carlos (Campinas), por meio do método inventado por Hércules Florence, precursor da fotografia, denominado “poligrafia”<sup>51</sup>.

Vê-se na referida imagem os múltiplos caminhos e pequenas freguesias que se estendem ao longo do trajeto que abrange as três vilas. De São Carlos seguem caminhos para Constituição (Piracicaba) até Limeira, mais a Oeste e no sentido Norte alcança-se o rio Atibaia e o Jaguari, próximos de Mogi Mirim. Desta última vila parte para Oeste rumo a Araraquara (não visível no detalhe da figura 19) e ao norte passa-se por Mogi Guaçu, São João da Boa Vista e Caconde até alcançar o sul de Minas Gerais.

---

<sup>51</sup> MULLER, Daniel Pedro, op. cit. p.246.

Figura 19 – Jundiá, São Carlos (Campinas) e Mogi Mirim (detalhe do desenho de Pedro Muller -1837)



Fonte: Muller, Daniel Pedro. *Ensaio d'um quadro estatístico...*, p.246.

Como foi mencionado anteriormente, ao longo do século XVIII, Campinas teve importância inicialmente, como passagem para a região de Goiás e as minas de Cuiabá. Aos poucos, conforme adquiria maior importância econômica e recebia contingente demográfico que ali se fixava com objetivo de cultivar cana-de-açúcar e alimentos, a então Vila de São Carlos modificou-se e passou também a integrar o circuito produtor e exportador de açúcar e também esteve ligada ao constante trânsito de tropas de muares que buscavam o porto de Santos.

A partir da ocupação portuguesa em direção Oeste, buscando as minas de ouro de Goiás e Cuiabá, tendo como ponto de partida de tais incursões pelo sertão o planalto paulista e os caminhos que saíam da então incipiente freguesia de Campinas do Mato Grosso, foram fundados, ainda no século XVIII, importantes núcleos populacionais e de defesa no extremo oeste da colônia. A figura 20 mostra um aspecto dessa intensa atividade exploratória, a Vila Boa, capital de Goiás no século XVIII, com seus edifícios administrativos, casas comerciais e no detalhe, a preocupação com a defesa do território colonial por meio do desenho dos regimentos militares e seus uniformes<sup>52</sup>.

---

<sup>52</sup> Reis, Nestor Goulart. (curador e Pesquisador), *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*, op. cit. Mostra a situação de Vila Boa, quase cinquenta anos após a sua fundação. Podemos observar um setor mais central, com traçado irregular, que corresponde certamente ao primitivo arraial de mineradores. Na parte urbanizada, ao seu redor, à direita e na parte de baixo do desenho, constata-se a existência de um traçado geométrico regular, com ruas retas de largura constante. O mesmo tipo de traçado se encontra no trecho urbanizado na outra margem do rio, do lado esquerdo do desenho, na qual apenas uma pequena parcela, mais ao alto, não evidencia regularidade. Nesses dois setores, são indicadas apenas algumas áreas edificadas, já consolidadas as práticas de adequado alinhamento, e as demais correspondem ao plano para expansão da área urbanizada decidido em 1778 pelo governador Menezes. Na parte inferior do desenho são representados os uniformes da guarnição militar da vila e, à sua esquerda, a fachada do palácio de residência do governador e de uma outra edificação.







## O Vale do Paraíba Paulista

A região do vale do Rio Paraíba abrange um território dividido entre as capitanias do Rio de Janeiro e de São Paulo. Muitas das freguesias e vilas fundadas a partir dos séculos XVII e XVIII tiveram sua origem a partir da exploração do ouro de Minas Gerais e mais especificamente, derivaram, em alguns casos, da decadência da economia mineradora, que acabou proporcionando uma dispersão da população das minas em várias regiões da capitania de São Paulo. Entretanto, a área valeparaibana já era conhecida desde os primeiros tempos da colonização. Em torno do caminho que levava até às minas, formaram-se importantes núcleos populacionais. O mais antigo foi Taubaté, fundada em 1640 e que por volta de 1695 contava com casa de fundição para cobrança do quinto do ouro. O caminho seguia até Guaratinguetá, última paragem antes de adentrar território da capitania do Rio de Janeiro. Aliás, no século XVIII, a dispersão da população paulista em várias direções acaba alcançando essa região e toma para si terras da capitania fluminense. De acordo com Caio Prado Jr., “ *a expansão paulista invadirá territórios que embora desocupados pertenciam a esta (...) capitania (Rio de Janeiro); e a jurisdição das autoridades administrativas de São Paulo, acompanhando este movimento, acabarão levantando protestos do Vice-Rei que governava no Rio. Isto se deu quando é fundada, em 1788, a Vila Nova de Lorena, hoje cidade deste nome*”<sup>53</sup>.

Entretanto, não se pode considerar a região valeparaibana de São Paulo somente a partir do século XIX. Durante os séculos XVII e principalmente no XVIII, essa plaga paulista teve importância fundamental como entroncamento de caminhos e estradas para se atingir os mercados das capitanias do Rio de Janeiro e Minas Gerais. A viagem por essa área durante a época de maior produção de ouro das minas era praticamente obrigatória e feita pelo chamado “caminho velho”. O traçado do caminho era muito irregular e certamente derivado de alguma antiga picada aberta por índios e que passou a ser utilizado pelos colonizadores, bandeirantes e posteriormente, tropeiros. Segundo Reis, “*o transporte de ouro das ‘minas gerais’ para o porto do Rio de Janeiro era feito pelo **caminho velho** que ligava o vale do Paraíba, através*

---

<sup>53</sup> Prado Jr., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo: Colônia*. São Paulo, Brasiliense, Publifolha, 2000, p.75-6.

*da freguesia de Facão, a Parati e, por via marítima, aquele porto fluminense à cidade do Rio de Janeiro”<sup>54</sup>.*

A partir do porto de Parati, atingia-se a estrada geral de São Paulo em dois pontos diferentes. O primeiro (mais antigo) passava por Taubaté, voltava até Pindamonhangaba, Guaratinguetá e Guapacaré e, segundo alguns cronistas e viajantes que passaram por aquela região, “*são aqueles caminhos muito ásperos e de serras mui alcantiladas e levantadas, e caminhando para Taubaté se gasta um dia inteiro em subir a sua serra por ser muito alta, e dilatada*”. Outra passagem do mesmo caminho atravessava a denominada Freguesia do Facão, subia a serra de Quebra-Cangalhas, dirigia-se até Guaratinguetá e passando pelo porto hepacareano, alcançava a garganta do Embaú<sup>55</sup>.

Após a explosão do ouro das Minas Gerais, no final do século XVII, o antigo caminho entre as vilas e freguesias do Vale do Paraíba paulista e as regiões auríferas passou a ser bloqueado, primeiro em 1698, quando o paulista Garcia Rodrigues atendendo a uma ordem do capitão-general do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Meneses, deu início à abertura de um caminho novo, que deveria ligar diretamente a Baía da Guanabara ao território das Minas Gerais. e posteriormente pelo episódio histórico da Guerra dos Emboabas nos anos de 1707 a 1709<sup>56</sup>.

A abertura do “caminho novo” facilitou a fiscalização e o transporte do ouro diretamente para o porto do Rio de Janeiro a acabou por relegar ao segundo plano, o traçado anterior que cruzava as vilas e freguesias paulistas em direção ao centro econômico da colônia durante o século XVIII. Porém, tais acontecimentos provocados pela abertura de um novo caminho para as minas de ouro, não impediram, ou pelo menos não estagnaram o crescimento econômico e demográfico da região do Vale do Paraíba paulista.

As vilas e cidades dessa região sempre tiveram uma função estratégica nos caminhos que levavam ao Rio de Janeiro e a Minas Gerais, porém, como uma aproximação maior da capital da colônia, as vilas de Taubaté, Guaratinguetá, Lorena, Jacareí e São José dos Campos floresceram em torno da produção de açúcar e posteriormente, já próximo à independência

---

<sup>54</sup> REIS, Paulo Pereira dos. *O caminho novo da piedade no Nordeste da Capitania de São Paulo. Apontamentos para o estudo do “caminho novo da freguesia de N. S<sup>ra</sup> da Piedade à Fazenda Santa Cruz dos Padres Jesuítas”- 1725-1822*. Conselho Estadual de Cultura, São Paulo, 1971, p.25.

<sup>55</sup> Reis, Paulo Pereira dos, op. cit. p.25.

<sup>56</sup> Taunay, Afonso de E. A Guerra dos Emboabas. Separata do Tomo IX da *História das Bandeiras Paulistas*. Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, São Paulo 1948. Ver Também, *História Geral da Civilização Brasileira, I. A Época Colonial: do descobrimento à expansão territorial*, p.297-306.

tornaram-se importantes centros produtores de café, produto que daria nova configuração econômica e social para a província de São Paulo e para o Império no século XIX.

As imagens das páginas seguintes mostram as vilas do Vale do Paraíba e seus traçados urbanos, uma região que adquiria importância econômica significativa nas décadas iniciais do século XIX. Conforme analisou Reis,

*“podemos verificar duas com plantas mais regulares (Taubaté e Lorena), a mais antiga e a de mais recente fundação, na época, e outras com uma relativa regularidade em uma das partes, como Jacareí e Pindamonhangaba. Finalmente uma delas, Guaratinguetá, em função de sua topografia, com traçado muito irregular, e outra, São José, apenas uma aldeia, que estava sendo elevada à condição de vila. Os trabalhos de Pallière são anotações de viagem, como os de Sá e Faria, em outras regiões da Capitania. As observações são anotadas diretamente sobre os desenhos ou em suas margens, com tintas de cores diferentes, algumas letras cuidadosamente elaboradas, outras revelando registros feitos às pressas, no próprio campo. É uma documentação importante, porque nos mostra as vilas das regiões do Vale do Paraíba, às vésperas da Independência”<sup>57</sup>.*

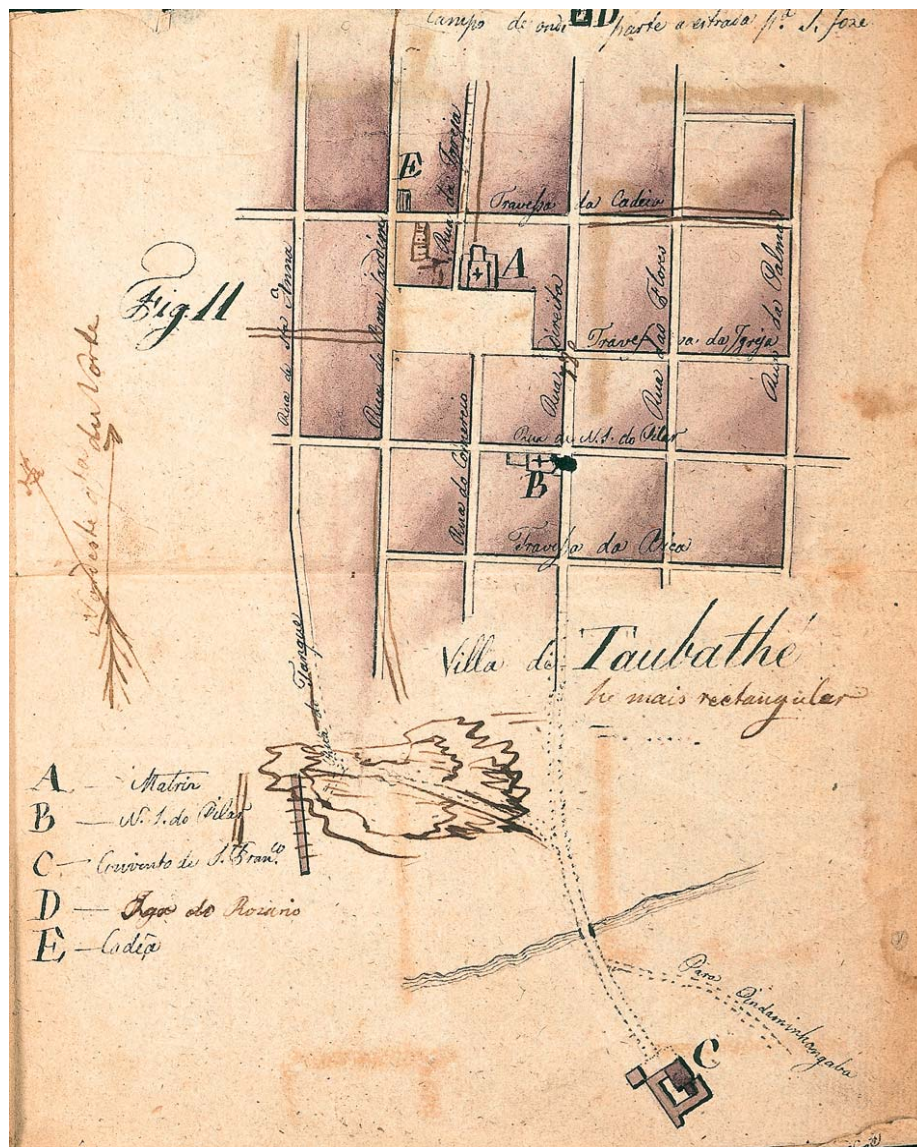
A figura 21 mostra um aspecto da vila de Taubaté no ano de 1821. Segundo Müller, Taubaté, fundada em 1640 recebeu em 1705 a elevação à categoria de vila<sup>58</sup>. A imagem mostra, como era tradicional, os edifícios principais, entre eles a igreja matriz e a cadeia.

---

<sup>57</sup> REIS, Nestor Goulart (curador e pesquisador), op. cit. "Villa de Taubathé he mais rectangular". Autor: Arnaud Julien Pallière. Fonte: Desenho do álbum de Arnaud Julien Pallière, do Instituto de Estudos Brasileiros da Universidade de São Paulo. No ano de 1821, o francês Arnaud Julien Pallière realizou uma viagem entre Rio e São Paulo, durante a qual elaborou plantas esquemáticas das principais povoações da Capitania de São Paulo, ao longo do Vale do Paraíba.

<sup>58</sup> MULLER, Daniel Pedro. *Ensaio d'um quadro estatístico...*

**Figura 21 – Vila de Taubaté (1821)**



Fonte: Reis, Nestor Goulart (curador e pesquisador). *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial...*

Na região próxima a Taubaté, ao tempo das estatísticas de Müller plantava-se cana-de-açúcar, café, tabaco e criava-se gado vacum e cavalari. Pertencente ao termo de Taubaté encontrava-se Pindamonhangaba, que tornou-se vila em 1713. Seus moradores, por volta de



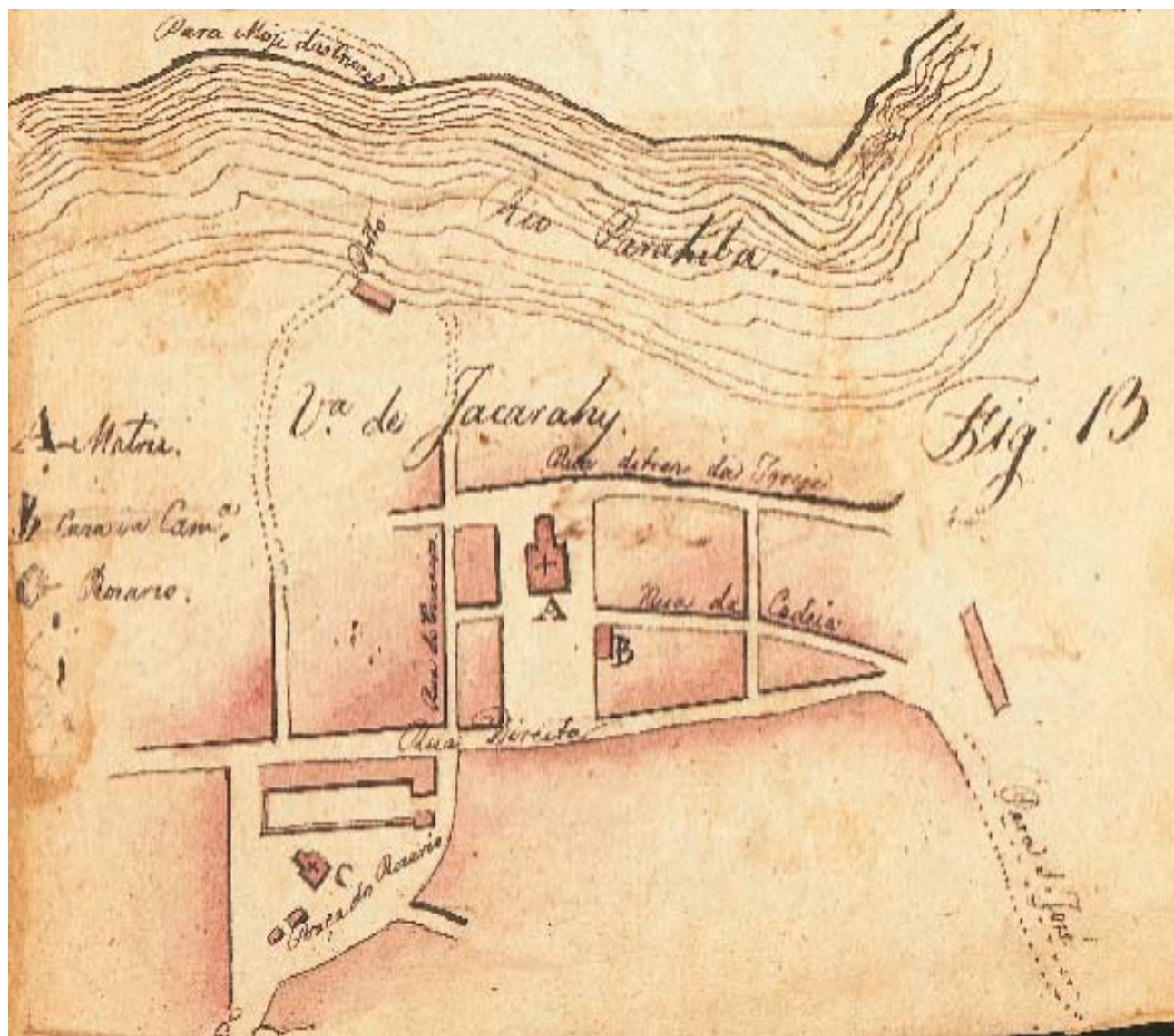






A figura 24 mostra a localidade de Jacareí, às margens do Rio Paraíba, que foi fundada no ano de 1653 e logo em seguida tornou-se vila. Destaca-se a menção à nomenclatura de algumas ruas principais. Assim como suas vizinhas, Jacareí produzia bastante café, além de açúcar, algodão e mantimentos<sup>60</sup>.

**Figura 24 – Vila de Jacareí (1821)**

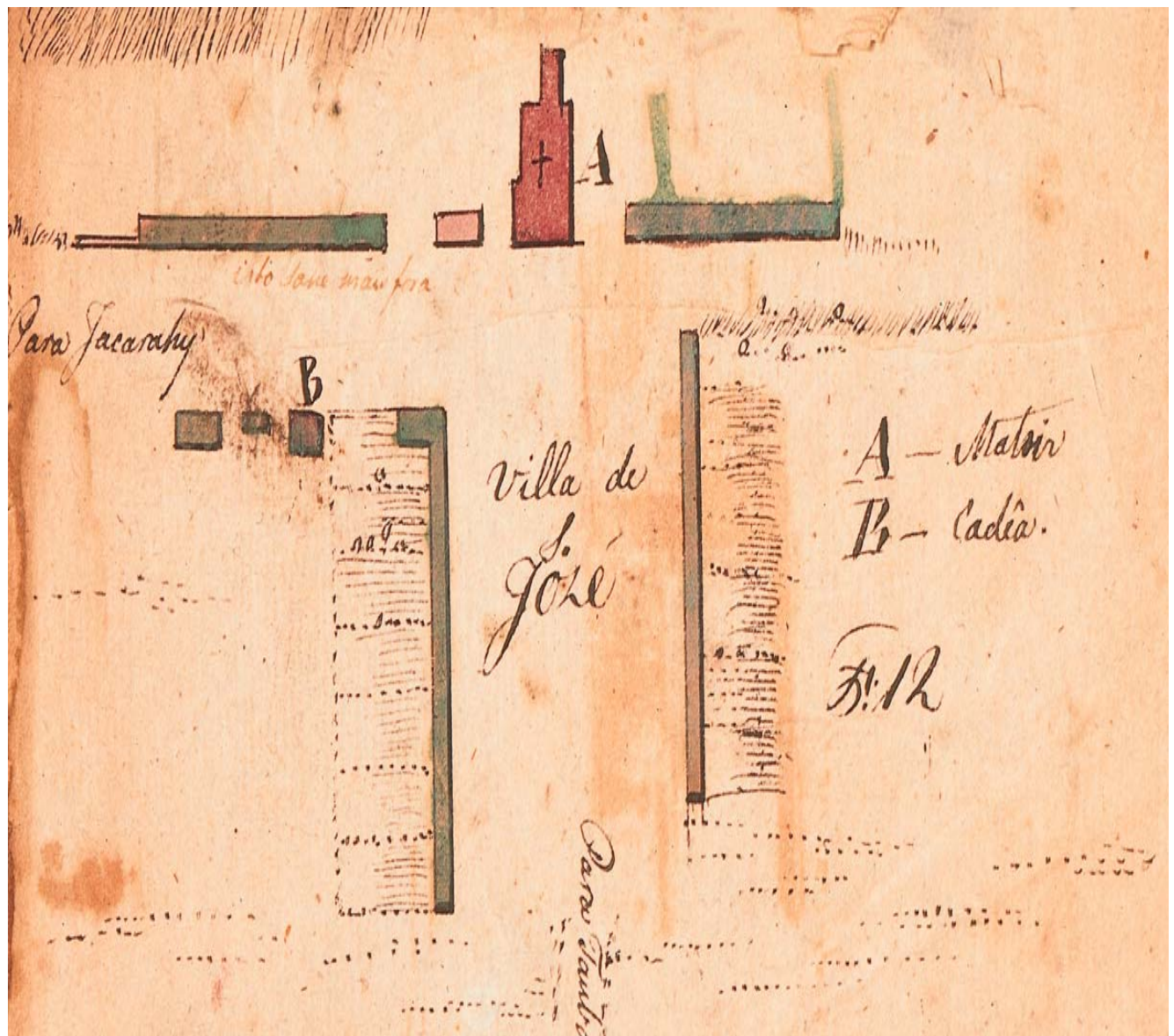


Fonte: Reis, Nestor Goulart (curador e pesquisador). *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial...*

<sup>60</sup> MÜLLER, Daniel Pedro, op. cit. pp.38-45.

Também vila importante na região do Vale do Paraíba, São José dos Campos pertencia ao termo da Vila de Jacareí e foi desmembrada de uma fazenda tomada aos jesuítas por volta de 1767. Em 1836 cultivava-se boa quantidade de café na vila, pouca cana-de-açúcar, mantimentos e fumo, além da criação de porcos. A figura 25 mostra ao alto a matriz da vila de São José e do lado esquerdo do desenho destaca-se o edifício da cadeia. A imagem traz ainda as indicações dos caminhos para Jacareí e Taubaté.

**Figura 25 - São José dos Campos (1821)**



Fonte: Reis, Nestor Goulart (curador e pesquisador). *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial...*



As vilas de fundação mais recente no Vale do Paraíba paulista foram as antigas freguesias de Lorena e Areias. Por volta de 1788, os moradores da Freguesia da Piedade, enviam representação ao General Bernardo José de Lorena, que determinou que se erguesse pelourinho e se procedesse a eleição de juízes, vereadores e oficiais para a Câmara Municipal. Em 14 de novembro de 1788, a antiga Freguesia da Piedade ganha o *status* de vila, “*com o nome de Lorena , em homenagem ao Conde de Sarzedas, governador da Capitania de S.Paulo*”<sup>61</sup>.

A freguesia de Areias, por sua vez, cresce mais a partir do início do século XIX quando foi desmembrada de Lorena, tornando-se vila em 1817. Conjugando uma diversificada produção de gêneros para abastecimento com o incremento das lavouras de café que tomavam conta da região no período. Tal situação favoreceu também o aumento da população escrava para a região do Vale do Paraíba, conforme a produção cafeeira começava a adquirir maior importância nas exportações da capitania/província de São Paulo. Produzia-se na vila de Areias, entre os anos de 1817 a 1836 uma grande variedade de gêneros como, por exemplo, café, arroz, feijão, açúcar, aguardente e farinha de mandioca<sup>62</sup>.

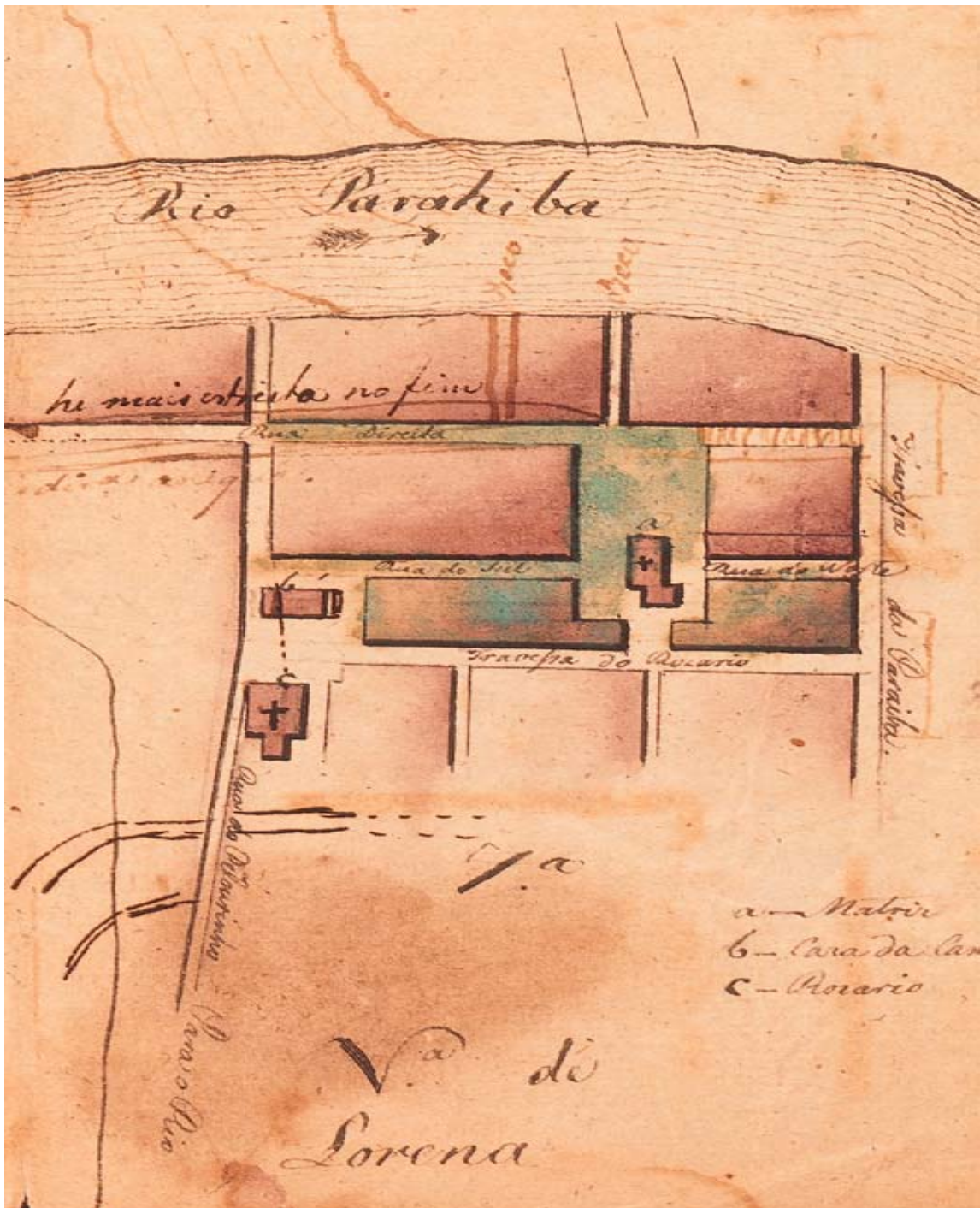
A figura 26 mostra a vila de Lorena em 1821, com seus edifícios principais, indicando na parte inferior a provável presença de um pelourinho na rua de mesmo nome e o caminho para o Rio de Janeiro.

---

<sup>61</sup> REIS, Paulo Pereira dos. *O caminho novo da Piedade no Nordeste da Capitania de São Paulo. Apontamentos para o estudo do “caminho novo da freguesia de N.Sa. da Piedade à Fazenda Santa Cruz dos Padres Jesuítas” – 1725-1822*. Conselho Estadual de Cultura, São Paulo, 1971, p.25. op. cit. p.137.

<sup>62</sup> LUNA, Francisco Vidal and KLEIN, Herbert. *Slaveru and the Economy of São Paulo (1750-1850)*. Stanford University Press, Stanford, California, 2003, p.71.

Figura 26 – Vila de Lorena (1821)



Fonte: Reis, Nestor Goulart (curador e pesquisador). *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial...*

Ao findar o período colonial, as estradas paulistas já eram mais bem definidas e puderam receber alguns melhoramentos e manutenção por parte do poder público, interessado em atender as demandas de uma economia cada vez mais dinâmica e que tinha necessidade de investimentos na infra-estrutura de transportes. Deste modo, por volta de 1820, o então governador da capitania João Carlos Oyenhausen, Marquês de Aracati, ordenou um levantamento das estradas paulistas ao inspetor geral para que se pudessem realizar melhorias, classificando-as em sete, sendo que seis delas partiam da capital e dirigiam-se ao interior e ao litoral. Assim definidas, as estradas paulistas às vésperas da independência tinha o seguinte traçado:

1. Partindo da capital com destino á vila de Constituição (Piracicaba), rumo Oeste/Noroeste com 180 km, passando por Itu e Porto Feliz. Daí saíam as famosas canoas que pelo Tietê alcançavam o Mato Grosso;
2. Saindo de São Paulo com destino à Franca do Imperador (Franca), rumo Noroeste, passando por Jundiaí, Campinas, Mogi-Mirim, Casa Branca e Batatais, com cerca de 462 km;
3. Da capital até atingir Minas Gerais, rumo Norte, cujo trajeto passava pelas vilas de Juqueri, Atibaia e Bragança e perfazia 119 km;
4. Para a vila de Bananal, a partir de São Paulo, rumo Nordeste, passando por Mogi das Cruzes, Jacareí, São José dos Campos, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena e Areias com extensão de 390 km;
5. Com destino à vila de Ubatuba, no litoral norte da capitania, passando por Santos, São Sebastião e Caraguatatuba num total de 280 km;
6. Partindo-se de Santos, em direção ao sul até Iguape, passando por Conceição de Itanhaém;
7. Rumo ao Paraná (Curitiba, na realidade, pois o Paraná desmembrou-se de São Paulo apenas em 1842). A partir da capital paulista, passava-se pelas vilas de Cutia, São Roque, Sorocaba, Itapetininga e Faxina<sup>63</sup>.

---

<sup>63</sup> PINTO, Adolpho Augusto. *História da Viação Pública de São Paulo (Brasil)*. São Paulo, Typographia e Papellaria de Vanorden & Cia; 1903, p.19.



## Capítulo 2

### Tropas e Tropeiros

#### A expansão açucareira e as transformações econômicas em São Paulo

O desenvolvimento e alargamento das vias de transporte e comunicação na capitania de São Paulo durante o período colonial, esteve ligado principalmente ao cultivo da cana e produção do açúcar, especialmente após a chamada “restauração” da autonomia da província de São Paulo e o advento do governo do Morgado de Mateus<sup>1</sup>.

Este período que se inicia em 1765, caracteriza uma maior dinamização do comércio interno da província de São Paulo, bem como, um alargamento no comércio interprovincial. Comprova essa assertiva o trabalho de Petrone<sup>2</sup> que caracteriza o governo do Morgado de Mateus e com ele o “ciclo do açúcar” como elemento impulsionador de políticas agrícolas, ou seja, no aumento da produção comercial e agrícola, procurando melhorar a situação de miséria que a capitania enfrentava na época.

Nas palavras da autora:

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

---

<sup>1</sup> MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 4<sup>a</sup> edição, Campinas, SP, Pontes, 1990. Esclarece que dado o surto minerador, as capitanias pertencentes a São Paulo tornam-se autônomas, de maneira que, em meados do século XVIII a capitania paulista vê-se reduzida a menos de 1/3 de sua área original. Acrescenta o autor: “O despovoamento quantitativo e qualitativo - que sofre a capitania com a corrida para as minas leva-a a tais condições de decadência, o que redundou na sua própria extinção. Em 1748 desaparecia, assim, a capitania de São Paulo, então simplesmente anexada ao governo do Rio de Janeiro. Dezesete anos perdurou esta situação, único hiato em toda a história administrativa de São Paulo. Em 1765, era novamente restaurada a capitania paulista compreendendo apenas o atual território do Estado de São Paulo e mais o Paraná, o qual, só em 1853, portanto, já no 2<sup>o</sup> reinado, seria constituída em província autônoma. Esta nova fase, o chamado “São Paulo restaurado”, representa um dos momentos mais importantes de nossa história”. (p.29). Morgado de Mateus foi um título conferido a D. Luis Antonio de Souza Botelho Mourão, nomeado para governador e capitão-geral da capitania de São Paulo pela herança paterna do senhorio de Mateus, em Vila Real, ao norte de Portugal. Sobre o governo de Morgado de Mateus, ver mais especificamente a obra de BELLOTTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil Colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. São Paulo, Secretaria de Cultura, 1979.

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

*governo da capitania, que assim readquirira sua autonomia administrativa, procurou por todos os meios incrementar a vida econômica que jazia numa grande pobreza”<sup>3</sup>*

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

Com o desenvolvimento da produção açucareira, este produto se transforma no principal item de exportação da capitania, tendo em 1798, algo próximo a 483 engenhos e para o ano seguinte, 574 outros novos engenhos<sup>4</sup>.

Petrone cria, através das análises e medidas dos governadores<sup>5</sup>, um mosaico da importância e desenvolvimento da agricultura comercial da Capitania de São Paulo e alerta que *“as medidas dos governadores, por si só, não teriam resolvido nada, se não tivessem encontrado uma série de condições favoráveis na Capitania e uma conjuntura internacional que propiciou o incremento da lavoura”<sup>6</sup>*.

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

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

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

---

<sup>3</sup> PETRONE, op. cit. p.12.

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

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

<sup>6</sup> PETRONE, op. cit., p.15.



*a cana-de-açúcar, arroz, algodão, café, fumo, farinha de mandioca e também se criam porcos, bois, cavalos, e bestas muares, que são na verdade os efeitos que mais geral e abundantemente fazem e mantêm o círculo do comércio de São Paulo”*<sup>7</sup>.

Com efeito, apresentam-se as dimensões não apenas de culturas de exportação, mas igualmente, de culturas de subsistência<sup>8</sup> que se integram, construindo e/ou compondo um “círculo” de transações comerciais, configurando-se em uma nova fisionomia no planalto paulista. Na documentação pesquisada (maços de população), encontra-se para os anos de 1798-1799 várias informações que demonstram uma atividade comercial e produtora bastante dinâmica para a Vila de São Carlos, onde pode-se perceber o fluxo contínuo de exportação e importação de gêneros de subsistência juntamente com o produto principal da economia paulista na época, o açúcar.

Não se pode deixar de lembrar a política povoadora do Morgado de Mateus intrinsecamente ligada ao desenvolvimento da política agrícola, uma vez que as atividades econômicas eram dificultadas pela “raleza demográfica”, no que tange principalmente a ausência de mercado consumidor, tanto de mercadorias como de serviços. Se para São Paulo, as comunicações diretas entre Minas e o Rio de Janeiro<sup>9</sup>, dado o fomento do ouro, causou significado especial, relegando-a uma posição secundária economicamente. Por

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

<sup>8</sup> A respeito do conceito dado a economia de subsistência, Alcir Lenharo parte de uma crítica historiográfica que coloca em foco autores como Roberto Simonsen (História Econômica do Brasil, 1500-1820) representante de uma análise tradicional sobre o assunto e Celso Furtado (Formação Econômica do Brasil) que reproduz esquematicamente o pensamento de Simonsen. Ressalta sobretudo a percepção singular de Caio Prado Júnior (Formação do Brasil Contemporâneo) que segundo ele “(...) apreendeu o seu caráter aberto para mercados, captando também o movimento que a produção de subsistência realizou em busca de novos mercados após o refluxo da mineração”. Neste sentido, também influi com vigor historiográfico e renovado as obras de Kenneth Maxwell (A devassa da devassa), Paul Singer (Desenvolvimento Econômico e evolução urbana) e Jacob Gorender (O Escravidão Colonial) como discussões fundamentais para uma revisão bibliográfica da economia de subsistência. Lenharo, Alcir. Tropas da Moderação, op.cit., págs 34 e 35.

<sup>9</sup> Segundo Lenharo referindo-se aos caminhos abastecedores do Rio de Janeiro e Minas Gerais, lembra que as rotas traçadas no Rio de Janeiro no século XIX, recriavam os mesmos caminhos que abasteceram as Minas do século XVIII. Eram trilhas deixadas por índios ou marginais, abertas para encurtar o caminho ou burlar os Registros e Passagens que cobravam pesados impostos sobre mercadorias e metais preciosos. O “Caminho Novo” figurava como comunicação regional e com suas variantes, o “Caminho do Couto” e o “Caminho da Terra”, serviram de canais para os gêneros que abasteciam o mercado das Gerais vindos do porto do Rio de Janeiro. Mais tarde, com o fim da mineração, o movimento da estrada inverteu-se, passando o fluxo das mercadorias a destinar-se para o mercado carioca. E ainda, com a instalação da Corte no Rio de Janeiro, deu-se início à medidas de infra-estrutura de transporte para a Capital, com abertura e regularização de estradas que permitissem sua articulação com as regiões do interior do país. Coube a Junta do Comércio a orientação de novos projetos de construção e reforma de estradas, instalada no Rio de Janeiro pelo então Regente, o príncipe D. João. Ver Lenharo, Alcir. Op.cit., p. 58-59.

outro lado, tem-se a importância estratégica no extremo-sul como essencial para a segurança da área meridional, e neste sentido sua ocupação e manutenção eram indispensáveis<sup>10</sup>.

Nas frases de D. Luís Antonio, reconhecendo a necessidade de povoamento “*de que há falta grande, e para que os poucos que há se possa fazer bom uso e melhor utilidade, é preciso congregá-los mais que se puder, em Povoações Civis, fundando-se de novo, e acrescentando aquela que já temos, porque sem isso nem pode haver comércio nem riqueza permanente*”<sup>11</sup>.

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

A origem dos maços de população está diretamente articulada com a importância que assumiram as companhias de ordenanças<sup>12</sup> na reorganização militar da capitania de São Paulo, tendo sido empreendida pelo Morgado de Mateus entre 1765 e 1766, efetivando a sua reestruturação em meados de 1767. O processo iniciado pelo Morgado de Mateus na constituição da força militar na capitania de São Paulo, bem como o estado material que se encontrava a capitania, tecendo critérios específicos na política do recrutamento militar, na

---

<sup>10</sup> A respeito do caráter militar da restauração da capitania de São Paulo esclarece-nos EISENBERG, Peter. *Homens Esquecidos*, ed. UNICAMP, 1989, p. 323-24: “No último quartel do século XVIII e no primeiro quartel do século XIX, as áreas meridionais do Brasil colonial passaram por transformações significativas. Essas transformações resultaram, em parte, de uma mudança no balanço do poder político na América do Sul. A Espanha aliada à França, entrou na Guerra de Sete Anos (1757-1763) contra a Inglaterra e seus aliados, entre os quais (...) Portugal. Em 1762, o governador espanhol em Buenos Aires, Pedro de Ceballos, invadiu a colônia portuguesa do Brasil, em sua parte sudeste. Nessa invasão por terra, Ceballos chegou até a Lagoa dos Patos e constituiu uma ameaça séria para as regiões pecuárias de São Paulo, que por sua vez servia como porta de entrada para o setor aurífero e diamantino de Minas Gerais e Goiás. Depois de assinado o tratado de Paris em 1763, o qual pôs fim às hostilidades formais, Portugal tratou de expulsar os exércitos espanhóis de ocupação. Para reafirmar o controle português sobre o sul da colônia, frente à ameaça espanhola, a metrópole julgou necessário, (...) restaurar a capitania geral de São Paulo em 1765.(...) O restabelecimento da capitania também implicava a criação de uma série de fortalezas, para defender melhor as fronteiras com os espanhóis, e o revigoramento da agricultura paulista, que tinha definhado durante o auge da atividade mineira, mas que oferecia possibilidade de contribuir para as rendas reais, enquanto que as minas iam se esgotando”.

<sup>11</sup> Carta do Morgado de Mateus à Câmara de Iguape. São Paulo, 12 de fevereiro de 1767. *DI* n.67, p.76.

<sup>12</sup> As companhias de ordenanças representam unidades militares que agregavam toda a população masculina válida, não alistada na tropa regular ou nas companhias auxiliares das capitanias. LEONZO, Nanci. As companhias de ordenanças na Capitania de São Paulo-das origens ao governo do Morgado de Matheus. *Coleção Museu Paulista, série de História*, v.6, edição do Fundo de Pesquisa do Museu Paulista da USP, São Paulo, 1977, p. 127.

escolha dos oficiais e demais componentes das ordenanças, trazem a possibilidade de apreender-se o ambiente pelo qual o documento foi elaborado e sua função na capitania de São Paulo e mais especificamente na Vila de São Carlos.

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

*“Existem umas poucas listas semelhantes para distritos em outras capitanias, como Bahia e Minas Gerais, no século XVIII e no começo do século XIX, mas não se conhece nenhuma coleção que abranja tantas áreas de uma capitania ou com tamanha frequência. Do primeiro recenseamento geral do Império, de 1872, não sobreviveram mais do que um ou dois formulários de recenseadores, preservados na seção de manuscritos da Biblioteca Nacional. Os recenseamentos de 1890 e 1900 só existem em publicações muito resumidas e são notoriamente deficientes. Dessa maneira, a coleção de listas de habitantes do Arquivo Público do Estado constitui os mais completos recenseamentos preservados nos primeiros 400 anos da história brasileira”<sup>13</sup>.*

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

Deste modo, no final do século XVIII e início do século XIX pode-se caracterizar os centros produtores de açúcar em São Paulo sendo parte do litoral norte, e ainda, duas áreas distintas de “serra acima”, a saber: a que compreende o caminho para o Rio de Janeiro e a que comumente conhecemos como “*quadrilátero do açúcar*”<sup>14</sup>.

Em pesquisa feita sobre a importância da economia açucareira e comércio de tropas na região de Campinas, percebe-se o rápido desenvolvimento dessa região (quadrilátero do açúcar) a partir do final do século XVIII.

<sup>13</sup> EISENBERG, Peter. op. cit. p.318.

<sup>14</sup> A expressão “quadrilátero do açúcar” foi caracterizada por Caio Prado Jr., compreendendo as seguintes localizações: Mogi-Guaçu, Jundiá, Porto Feliz e Piracicaba. Todavia, em obra já citada de Petrone, a autora passa a ampliar a área, preferindo Sorocaba a Porto Feliz, “*pois em Sorocaba o cultivo da cana-de-açúcar ainda teve relativa importância e, porque, dessa maneira, Itu, importantíssimo centro canavieiro e outras áreas produtoras de açúcar ficam decididamente enquadradas*” (PETRONE, op.cit., 24, nota). É neste sentido também que se utilizou esta expressão.

O desenvolvimento da lavoura canavieira em Sorocaba atingiu certa projeção na capitania de São Paulo, contribuindo para o abastecimento no mercado regional e a inserção dessa cidade no chamado “quadrilátero do açúcar”, utilizando a expressão de Petrone. Segundo a autora: “em 1798, havia [em Sorocaba] 15 engenhos com uma produção de 6.903 arrobas de açúcar e, em 1799, o número de engenho tinha subido para 23, mas a produção caíra para 5.738 arrobas. Em 1800, o açúcar era o único gênero sobre o qual podia ser lançado certo tributo pedido pelo governador(...). Martim Francisco, na ocasião de sua viagem de 1803, assinala a existência de 12 engenhos e algumas engenhocas de aguardente”.<sup>15</sup>

No entanto, a atividade açucareira em Sorocaba, apesar de ser bastante significativa para as condições locais no início do século XIX, não chegou a dominar as atividades produtivas.<sup>16</sup> Desenvolveu-se como prática subsidiada pela comercialização do gado, que então alimentava o incremento do mercado local, estimulando diferentes práticas e serviços ligado ao trato dos animais.

Os investimentos na produção de açúcar eram feitos pelas maiores fortunas da cidade, quase sempre ligadas ao trânsito e comércio de tropas. A prática mercantil não era atividade que nobilitava o indivíduo, e por esse motivo tal investimento representava a busca pela consolidação de um poder político caracterizado na propriedade fundiária e na agricultura de exportação.

Assim, nessa área denominada “quadrilátero do açúcar”, os principais produtores foram Itu e Campinas. Para Campinas, como ver-se-á mais adiante, a relação se estabelece inversamente. As maiores fortunas se estabeleciam pelo comércio de açúcar e à partir dele é que se tem a atividade tropeirista como subsidiária das grandes lavouras de açúcar.

Tomando-se como exemplo Campinas, verificou-se que já em fins do século XVIII, a pequena localidade possuía um núcleo de povoamento inicial e, com o desenvolvimento da cultura canavieira, ou seja, com determinado crescimento econômico, é elevada a

---

<sup>15</sup> PETRONE, op.cit., p.52

<sup>16</sup> Sobre a gradativa diminuição da produção de açúcar em Sorocaba, para alguns autores destaca-se a década de 1840 como o início desse declínio, em virtude da expansão da lavoura cafeeira pela província. No entanto, para Bacellar esse declínio aconteceu em período anterior: a partir de 1810 com a franca expansão da cana no oeste paulista. Ver Bacellar, Carlos de Almeida Prado. Família e sociedade em uma economia de abastecimento interno (Sorocaba, séculos XVIII e XIX). Tese (Doutoramento em História). Departamento de História, FFLCH, USP, 1994.

freguesia em 1774 e posteriormente a vila em 1797, esboçando-se os primeiros traços de vida urbana.

A agricultura de alimentos sempre presente no município de Campinas desde seus primeiros tempos, assumindo importância ímpar na economia local, passa à partir de 1790 a receber as primeiras instalações da indústria açucareira. Tal crescimento e transformação na Vila de São Carlos, deveu-se, em parte, a Revolução de São Domingos (Haiti), que interrompeu a produção e exportação de açúcar antilhano<sup>17</sup>, proporcionando que outras regiões, até então pouco ligadas ao cultivo da cana-de-açúcar, pudessem investir na produção desse produto.

Quando Campinas delineava-se como um pequeno “bairro rural”, em meados do século XVIII, tem-se seu primeiro recenseamento datado de 1767 *“que contava com 38 fogos (unidades de residência e produção) e 185 habitantes, vivendo todos de roça, de lavouras ou de tropas (...). O ponto de referência das roças era a paragem das Campinas ou pouso dos três campinhos, nomes pelos quais se distinguia uma paragem deserta da estrada de Goiás”*<sup>18</sup>.

Mais tarde, no recenseamento de 1775, tem-se para Campinas, agora freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso sob jurisdição da Vila de Jundiá, *“35 fogos e 200 pessoas produzindo-se basicamente milho, feijão e arroz, e mais uma pequenina área com algodão e cana para aguardente, em roças com área média de 2 alqueires, destacando pouquíssimas propriedades com mais de 5 alqueires e uma única com 10 alqueires”*<sup>19</sup>.

Percebe-se que o nome e a definição política da região mencionada modifica-se, a medida que se começa a desenhar um determinado crescimento populacional e uma pequena diversificação da produção, mesmo que de forma incipiente. Chama atenção a esse respeito o censo de 1775. Ora, se temos para o recenseamento de 1767 produtos de caráter de subsistência, para o ano de 1775 os elementos de subsistência não estão ausentes, mas se

---

<sup>17</sup> EISENBERG, Peter. Açúcar e mudanças sociais no Brasil: Campinas, São Paulo, 1767-1830, in *Homens esquecidos*, Campinas, Editora da UNICAMP, 1989, p. 343-367.

<sup>18</sup> PUPO, Celso Maria de Mello. *Campinas, seu berço e juventude*. Campinas, Academia Campinense de Letras, 1969, p. 26.

<sup>19</sup> PELLICCIOTTA, Mirza. Subsídios para o estudo da evolução urbana de Campinas, *Revista Humanitas*, v.1 n.1, ago. 1997, p. 101.

acrescentam as atividades ligadas ao plantio de algodão e a cana para aguardente<sup>20</sup>. Este último produto, a cana, tão timidamente usada nesses primeiros tempos, alcançará produções de cifras tão importantes, que será responsável pelo estímulo da agricultura paulista e o açúcar tomará vulto como produto exportável da capitania de São Paulo.

Segundo Semeghini a “*indústria açucareira se implantou em Campinas entre 1790 e 1795, fato associado a um crescimento populacional*”. Ainda chama a atenção Pellicciotta, ao articular a gestação agrícola-produtiva do município e seu crescimento populacional: “*A criação da freguesia, neste caso ocorreria em período anterior as atividades produtivas da cana; mas a criação da Vila de São Carlos, em 1797 procederia do fato de que riqueza e população já davam à Freguesia de Campinas direito à promoção política (...)*”.<sup>21</sup>

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

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

---

<sup>20</sup> A produção de aguardente em regiões não tradicionais do açúcar para atender à demanda brasileira, é um fenômeno pouco observado na historiografia. Especialmente sobre a cana para aguardente ver: Petrone, Maria Thereza S. Considerações sobre a Tributação do açúcar e da aguardente Paulista (1765-1851). Trata dos impostos que recaíam sobre o açúcar e a aguardente e como as diferentes taxas incidentes nesses produtos oneravam-os ainda mais, dificultavam o comércio e causavam inúmeras reclamações da população contra os dizimeiros e cobradores, prejudicando a agricultura e o comércio desses produtos. Ver Revista do IEB- on line.

<sup>21</sup> SEMEGHINI, Ulysses Cidade. *Campinas 1860 a 1980: agricultura, indústria e urbanização*. Campinas, 1988, tese de mestrado, Instituto de Economia da UNICAMP, p. 58 e PELLICCIOTTA, Mirza, op. cit. p. 102.

Quadro 1											
Mapa Geral das Produções da Paróquia de São Carlos com a especificação do que se consumiu na mesma, e dela se exportou no ano de 1798											
	Algodão quintais	Açúcar quintais	Açúcar (Redondo) quintais	Mascavo quintais	Aguardente canadas	Milho alq.	Feijão alq.	Farinha alq.	Toucinho alq.	Tabaco arrobas	Avaliação do valor destes produtos cruzados
<b>Produções da Paróquia</b>	17 <sup>1/2</sup>	2,023 <sup>1/2</sup>	1412	349-1c	240	21525	1580	69	3114	30	23:640\$480
<b>Consumo da Paróquia</b>	10	---	---	---	240	21220	1448	---	22?	15	5:887\$360
<b>Exportação da Paróquia</b>	7 <sup>1/2</sup>	2023 <sup>1/2</sup>	1412	349-1	---	305	132	69	906	15	17:733\$120

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

Quadro 2											
Mapa dos Produtos e Manufaturas do Reino dos outros Portos do Brasil, e dos Países Estrangeiros na Paróquia de São Carlos no ano de 1799											
Portos donde vieram	Vinhos	Panos de Linho	Panos de lã	Panos de algodão	Chapéus	Meias	Chitas	Sal	Baetas	Baetões	Valor em dinheiro
	Medidas	Peças	Peças	Peças	Dúzias	Dúzias	Peças	Moi os	Peças	Peças	Cruzados
<b>Lisboa</b>	120	40	06	20	20	2	120	13 e 20			5:152\$800
<b>Porto</b>	80	20	---	---	30	1	20	alq.	40	10	2:351\$200
<b>Total</b>	200	60	06	20	50	3	140	33	40	10	7:504\$000

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

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



<b>Quadro 3</b>										
<b>Mapa Comparativo das Produções da Paróquia de São Carlos com a especificação do que se consumiu na mesma, e dela se exportou no ano de 1799</b>										
	Algodão	Açúcar	Tabaco	Aguardente de Cana	Arroz	Milho	Feijão	Farinha	Toucinho	Avaliação aproximada do valor dos produtos
	quintais	quintais	quintais	canadas	alq.	alq.	alq.	alq.	quintais	cruzados
<b>Produções da Paróquia</b>	96 e 2 arrobas	2934	1 e 9 arrobas	70	221	20.849	3029	40	155 e 2 arrobas	20:064\$720
<b>Consumo na Paróquia</b>	77 e 1 arroba	---	---	---	221	20106	2915	---	---	4:475\$920
<b>Exportação da Paróquia</b>	19 e 1 arrobas	2934	1 e 3 arrobas	70	---	742	114	40	155 e 2 arrobas	15:588\$800

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

<b>Quadro 4</b>										
<b>Mapa da Exportação dos Produtos da Paróquia de São Carlos no ano de 1799</b>										
<b>Portos para onde foram</b>	Algodão	Açúcar	Tabaco	Aguardente de Cana	Arroz	Milho	Feijão	Farinha	Toucinho	Valor em dinheiro
	quintais	quintais	quintais	canadas	alq.	alq.	alq.	alq.	quintais	cruzados
<b>Vila de Santos</b>	19 e 1 arroba	2.000		---	---	---	---	---	---	98 77\$920
<b>São Paulo</b>	934	1 e 3 arrobas	---	---	---	---	---	---	---	4:590\$560
<b>Itu</b>				---	---	742	114	40	155 e 2 arrobas	1:012\$320
<b>Total</b>										1:5.480\$800

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

Os Mapas Gerais da Paróquia de São Carlos para os anos de 1798 e 1799 indicados acima, traçam um panorama bastante rico dos produtos envolvidos nas etapas de produção, consumo e exportação dessa localidade.

No Quadro 1 a produção da paróquia era bastante diversificada compondo os seguintes itens: algodão, açúcar de três tipos, à saber, alvo, redondo e mascavo, a aguardente, o milho, o feijão, a farinha (provavelmente de mandioca, muito utilizada para abastecer as tropas), toucinho e tabaco. O que se utilizou na própria paróquia foram o algodão, a aguardente, o milho, o feijão e o toucinho. Comparando o que se produziu, o que se consumiu com o que foi exportado (provavelmente para localidades vizinhas ou até mesmo São Paulo) percebe-se que o algodão era artigo tanto de consumo local como parte dele era destinado a exportação, sempre presente nesse tipo de agricultura. O açúcar, por sua vez, é produto bastante significativo nesse mapa, uma vez que, segundo os dados numéricos mostram a proporcionalidade de que, o que se produziu de açúcar na paróquia, foi o que exatamente se exportou. Isso mostra a força e a presença marcante e destacada da ordem do investimento nessa produção, uma vez que os três tipos de açúcar são exportados, mesmo a sua qualidade não sendo a mesma. O açúcar do tipo redondo e mascavo são inferiores se comparados com o alvo.<sup>22</sup> No entanto, mesmo os dados não revelando, acredita-se que uma parte para consumo tenha ficado na paróquia. Inversamente, com relação a aguardente, nada foi exportado, mostrando a difusão e o alto consumo desse produto, talvez na posição de subsidiária do açúcar. Com relação ao tabaco, do que foi produzido na paróquia, metade foi consumido na própria paróquia e a outra metade exportado, não possuindo tanta força como a aguardente para consumo.

Artigos como o milho, feijão, farinha e toucinho compunham a base alimentar dos indivíduos que moravam nessa paróquia. Os artigos derivados do gado, com o couro, contaram com 2.058 peças avaliadas em 5:355\$980 e 3.252 solas que também alcançaram a casa dos cinco contos de réis: 5:203\$200.<sup>23</sup>

Evidencia-se uma mobilidade de produtos ligados primeiro a cultura alimentar da região como é o caso principalmente do milho e do feijão, produtos muito cultivados pelos agricultores oitocentistas. Segundo Martins, a presença do milho na região vai além de uma

---

<sup>22</sup> Sobre a qualidade do açúcar produzido em Serra Acima ver Petrone.

<sup>23</sup> TAUNAY, A. *História do café no Brasil Imperial, 1822-1872*. Tomo I, Rio de Janeiro, Departamento Nacional do café, 1939, p.107.

preferência de hábito alimentar. Está ligada diretamente a criação de porcos, como também na alimentação dos “*muares e asininos das inúmeras tropas que passavam por Campinas*”<sup>24</sup>.

Produtos como o algodão, sempre úteis para a confecção de roupas (mesmo que de forma incipiente), bem como a aguardente e o tabaco, sempre muito consumidos pelos habitantes de São Carlos, fazendo parte de seus costumes e cultura, compõem uma produção que sempre acompanhou o crescimento da região, sem ser esquecida. Principalmente quando Campinas, agora em 1824 com aproximadamente sete mil moradores<sup>25</sup> tem uma maior necessidade de diversificação e comercialização de produtos para abastecer as vendas e os armazéns.

No Quadro 2, os dados mostram que a paróquia de São Carlos no ano de 1799 recebeu do Reino Português, sobretudo dos portos de Lisboa e Porto produtos como vinhos, panos de vários tipos (de linho, de lã e algodão), chapéus, meias, chitas, sal, baetas e baetões. Com exceção dos vinhos e do sal, fortes produtos monopolizados pela coroa, este último, estanco português, o restante dos produtos são panos e tecidos dos mais variados tipos. Chama a atenção a chita, como tecido ordinário de algodão, estampados a cores, as baetas, tecidos felpudos de lã e ainda, os baetões, tecidos felpudos de lã grossa própria para agasalhos ou cobertor de lã, revelando que a base do vestuário da população residente na paróquia era importado de Portugal e muito provavelmente reexportado da Inglaterra, dado as relações comerciais desde meados do século XVIII e da forte “dependência” econômica que se delineava entre essas nações. Além dos reflexos dessa política econômica internacional, tais informações contribuem para reforçar a idéia de que a paróquia possuía um número bastante significativo de pessoas na própria vila ou no seu entorno no início do século XIX.

Com relação aos mapas dos Quadros 3 e 4, chama atenção dois novos produtos até então não mencionados nos quadros anteriores, é o caso do arroz e do feijão. O próprio feijão, o milho e a mandioca, considerados plantas indígenas, constituíam o que se poderia chamar de triângulo básico da alimentação caipira, alterando-se mais tarde com a substituição da mandioca pelo arroz. Duas culturas importantes na base da alimentação

---

<sup>24</sup> MARTINS, Valter. *Nem senhores, nem escravos (os pequenos agricultores em Campinas: 1800-1850)*. Campinas, CMU/UNICAMP, Área de Publicações, 1996, p. 126-127.

<sup>25</sup> EISENBERG, op. cit., p. 358.

familiar, deixando claro não só a “tradição” de longa data dessa mistura (arroz com feijão) na cultura brasileira, mas também da sua importância para o abastecimento interno da capitania e depois província de São Paulo, especialmente no caso do arroz branco asiático cultivado desde o século XVI, cuja cultura só se generalizou com o Marques de Pombal em meados do século XVIII.<sup>26</sup>

Destaque também para a aguardente que no Quadro 3 tem toda a sua produção exportada, chamando a atenção para as informações de Fragoso que segundo ele a província de São Paulo, no início do século XIX ocupou papel de liderança frente a outras regiões da exportação de aguardente. Entre 1812 e 1822 da entrada de carga no porto do Rio de Janeiro de regiões expressivas no abastecimento interno como Rio Grande do Sul e Santa Catarina, foi a província de São Paulo a única região que produzia aguardente.<sup>27</sup>

Com os dados dos quadros acima mencionados, percebe-se na realidade, dois movimentos da economia paulista na virada do século XVIII para o XIX. Primeiro, a produção de gêneros de abastecimento juntamente com o açúcar que era “exportado” para outras regiões da capitania como verificado nos quadros 1, 2 e 3. No caso do açúcar, era de fato exportado, tendo como principal destino o porto de Santos, de onde deveria seguir para a Europa ou perfazia rotas de cabotagem, até o Rio de Janeiro<sup>28</sup>. Os gêneros de abastecimento por sua vez, seguiam o caminho de outras localidades, mas também dirigiam-se a Santos em muitos casos como também verificado nos maços de população

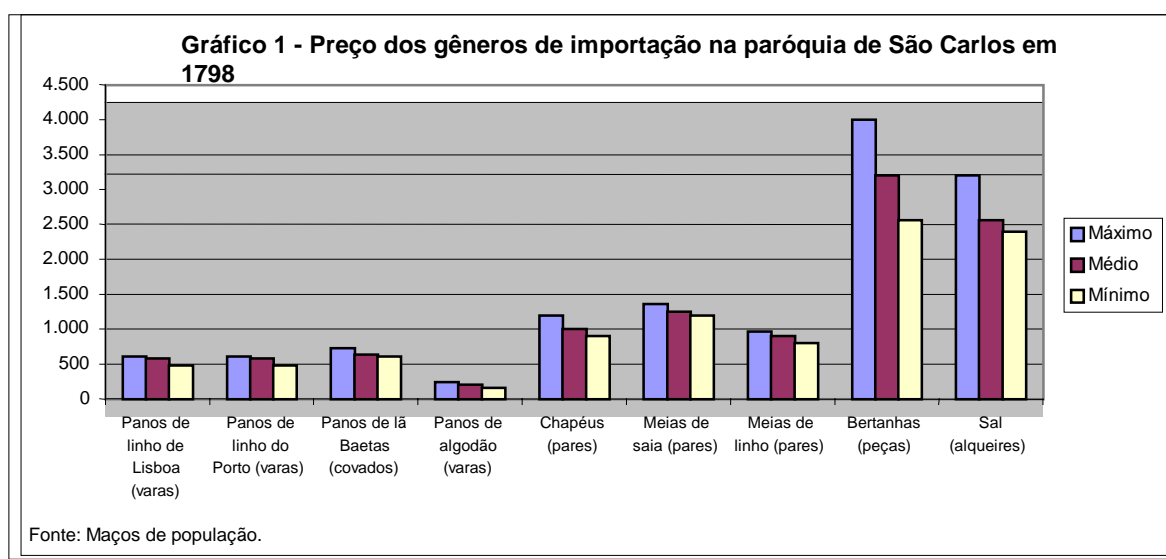
<sup>26</sup> CANDIDO, A. *Os parceiros do rio bonito. Estudo sobre o caipira paulista e a transformação dos seus meios de vida*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1964, p.48-52.

<sup>27</sup> FRAGOSO, J.L. *Homens de Grossa Aventura. Dominação e hierarquia da praça mercantil do Rio de Janeiro 1790-1830*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1998, p.88-90. A cachaça esteve relacionada desde o século XVII ao tráfico atlântico de escravos. Ainda são escassos os estudos sobre a cachaça produzida em São Paulo no século XIX e sua relação com fluxo de escravos, o que não permite, no momento, avaliar a importância da produção paulista de aguardente no circuito externo consumidor da bebida e exportador de escravos para o Brasil. A possibilidade mais plausível é que a cachaça produzida em São Paulo era introduzida no mercado exterior via Santos e/ou Rio de Janeiro, configurando-se um circuito mais interno, até porque, em termos comparativos, os engenhos paulistas guardavam com aqueles do nordeste colonial brasileiro apenas o nome em comum, diferindo bastante em tamanho e produtividade, assim como, talvez estivessem mais distantes do trato de comércio internacional de açúcar e cachaça. Sobre a importância da bebida destilada produzida na América portuguesa esclarece Alencastro: “Praticamente ignorado pela historiografia brasileira, o deslanche da produção da cachaça representa um caso original no quadro das transformações econômicas induzidas pela crise geral do século XVII (...) Nessa conjuntura, exportada como mercadoria de escambo, a cachaça transfere o custo da reprodução dos escravos usados no Brasil para as famílias, aldeias e os povos africanos. Conquistando as feiras africanas, a cachaça proporciona lucros aos senhores de engenho, aumenta a oferta de escravos e assegura a preeminência brasileira sobre o trato negreiro da África Central”. Alencastro, Liz Felipe de. *O Trato dos Videntes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. Companhia das Letras, São Paulo, 2000, p310.

<sup>28</sup> Ver Petrone.

para Campinas. As tropas de muares carregavam esses produtos que eram vendidos e/ou trocados por gêneros de importação, fazendo o caminho de volta do porto de Santos para o planalto, ou seja, na outra ponta deste dinâmico comércio, ocorria a introdução de gêneros vindos da Europa ou de outras partes do império luso, tais como vinhos e tecidos em sua grande maioria, que eram trazidos pelos tropeiros de retorno às vilas de serra acima, como verificado no quadro 2.

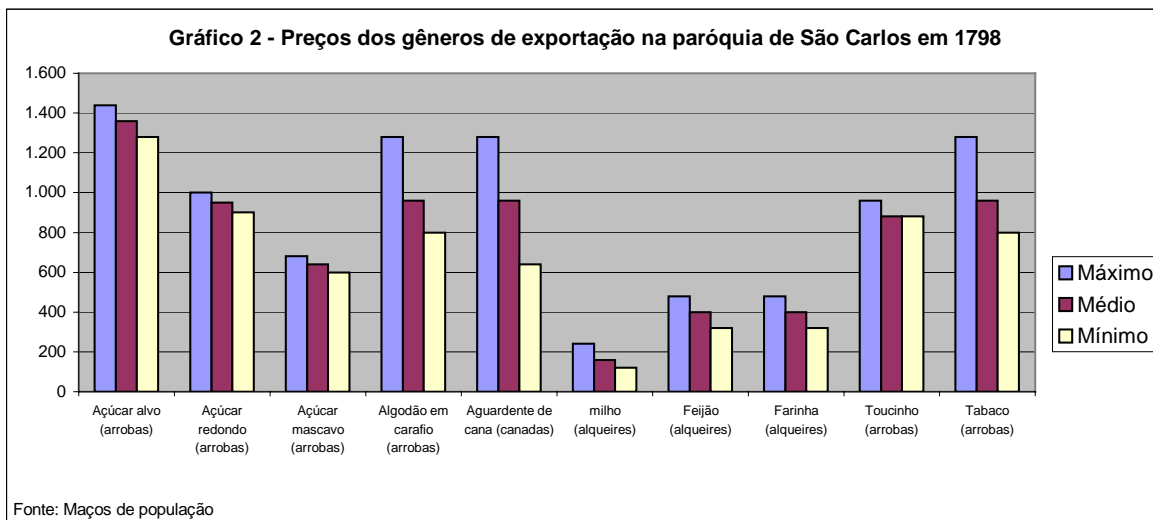
Outros exemplos da diversidade econômica da região podem ser observados nos gráficos a seguir



Em relação aos produtos importados pela vila em 1798 destacam-se panos, tecidos de vários tipos e sal, produto ainda sujeito ao estanco<sup>29</sup> do governo português e com preço bastante elevado, quando comparado aos demais produtos adquiridos pelos comerciantes da região. Para o mesmo ano de 1798, outros dados mostram a diversidade econômica da região, estimulada tanto pelo desenvolvimento da cultura do açúcar, como também pela intensa rede comercial configurada a partir das trocas com o sul, Minas Gerais e Rio de

<sup>29</sup> Sobre o estanco do sal, Myriam Ellis tem um importante trabalho que contempla desde o início do estanco, funcionamento e término do comércio do sal para o Brasil. Inicialmente comercializado livremente e transportado como lastro das embarcações que vinham de Portugal em busca de açúcar e outros gêneros de exportação, logo passou a ser monopólio régio pelo alvará de 4 de Agosto de 1631, podendo ser enviado apenas pela Real Fazenda que justificava o estanco para a defesa da colônia e sustentação das guarnições militares. Para sua realização contou com o sistema de arrendamento sobre contratos e se manteve durante quase dois séculos. Myriam Ellis. O monopólio de sal no Estado do Brasil (1631-1801). Usp, São Paulo, 1955, Boletim n.197, História da Civilização Brasileira, n.14, p.46 e seguintes.

Janeiro via comércio de tropas. Entre os principais produtos “exportados” pela pequena vila destacam-se feijão, farinha, toucinho e aguardente, que possivelmente abasteciam as regiões acima citadas. Por outro lado, evidencia-se na “pauta de exportações” a forte presença do açúcar, cujos preços excediam bastante os demais gêneros, em especial, quando se tratava de açúcar branco, que obtinha melhores preços nos mercados exteriores. Tais afirmativas podem ser analisadas a partir da observação do gráfico 2 a seguir.



Para os anos 1809, 1810 e 1811, pode-se perceber a evolução da economia da Vila de São Carlos, com uma diversidade de produtos de consumo e de exportação, conforme demonstra a Tabela 1 em seguida.



Tabela 1

Mapa comparativo das produções da paróquia da Vila de São Carlos com a especificação do que se consumiu na mesma e dela se exportou

	<i>Produções da vila</i>			<i>Consumo da vila</i>			<i>Exportações da vila</i>		
	1809	1810	1811	1809	1810	1811	1809	1810	1811
<b>Algodão (quintais)</b>	12	37	9	10	37	9	20	37	9
<b>Açúcar (quintais)</b>	13.380	4.668	7.258	180	553	35	13.200	4.115	7.223
<b>Arroz (quintais)</b>	500	523	115	470	47	95	30	476	22
<b>Madeira (dúzias)</b>	50	53	300	50	53	300	*---*	53	300
<b>Couros (centos)</b>	200	2	200	50	2	200	50	2	200
<b>Café (arrobas)</b>	10	5	20	10	4	4	*---*	1	16
<b>Milho (alq.)</b>	6.000	59.490	3.600	5.900	46.350	*--*	1.000	13.140	12.000
<b>Feijão (alq.)</b>	1.000	5.786	8.000	800	5.636	5.000	200	50	300
<b>Trigo (alq.)</b>	100	60	70	100	60	70	*---*	60	*---*
<b>Mandioca (alq.)</b>	100	6	90	100	6	90	*---*	6	90
<b>Fumo (arrobas)</b>	100	45	16	100	43	16	*---*	2	*---*
<b>Farinha (alq.)</b>	20.000	107	5.000	19.000	107	500	1.000	107	4.500
<b>Toucinho (arroba)</b>	10.000	2.100	3.500	9.000	1.603	2.300	1.000	497	1.200
<b>Aguardente (medidas)</b>	12.768	598	12.000	2.708	64	600	10.000	534	11.400

**Total (aproximado)**

**1809** 8:637\$600

**1810** 32.000 (cruzados)

**1811** 40.000 (cruzados)

Fonte: Maços de população.

Em relação ao principal produto de exportação, o açúcar, percebe-se pela tabela acima, que houve queda na produção entre os anos selecionados, assim como, houve queda também nas exportações deste gênero. Por sua vez, o feijão teve aumento considerável na sua produção, chegando a fazer parte das “exportações” (aqui possivelmente referindo-se ao comércio dentro da própria capitania). Verifica-se pela tabela em questão, uma forte oscilação na produção, no consumo e na exportação de muitos gêneros, o que pode ser interpretado de muitas maneiras. Por exemplo, más colheitas de alguns produtos provocadas por mudanças climáticas, ou no caso do açúcar, queda nos preços do mercado externo, ou concorrência com açúcar antilhano. No caso do milho, “combustível” para as

tropas de muares, a oscilação na produção é ainda mais violenta, passando de 59.490 em 1810 para apenas 3.600 arrobas em 1811. Pode ter ocorrido também falha na compilação e contabilidade dos gêneros, fato comum no século XIX. De qualquer modo, mesmo de difícil interpretação, os dados para os anos acima mencionados são relevantes ao mostrar o dinamismo da economia regional, considerada a partir da produção, consumo e comércio da Vila de São Carlos com suas vizinhas e com outras regiões da colônia. Percebe-se também, ainda de maneira incipiente, a presença do café, produto que nas décadas seguintes do século XIX transformaria completamente a região açucareira do início do século XIX em um centro produtor da rubiácea para exportação.

De acordo com o Quadro Estatístico da Província de São Paulo, organizado por Daniel Pedro Müller em 1836-37, a vila de São Carlos produzia 8.801 arrobas de café, 158.447 arrobas de açúcar, 7.399 canadas de aguardente, 3.672 alqueires de arroz, 952 alqueires de farinha de mandioca, 21.015 alqueires de feijão, 96.786 alqueires de milho e 358 arrobas de fumo. Quanto a criação de gado, Campinas produziu 221 cabeças de gado cavalariço, 29 cabeças de muar, 687 cabeças de gado vacum, 134 gado lanigero e 3.137 porcos. Assim, Campinas já produzia café, mas na época, ainda o principal produto era a cana de açúcar, sendo o maior produtor de açúcar de São Paulo. A produção de gêneros de primeiras necessidades aparece em quantidade expressiva, contudo o setor econômico voltado para a pecuária era pequeno.

Müller também fornece dados da produção para municípios próximos a Vila de São Carlos. Araraquara, por exemplo, produzia na época, açúcar, aguardente, arroz, feijão, fumo, algodão em rama e milho. Havia também a criação de gado e porcos. A produção de açúcar era de 440 arrobas, a de arroz era de 1.735 alqueires, de feijão 3.654 alqueires. Produzia-se ainda, 61.131 alqueires de milho, 157 alqueires de fumo e 84 alqueires de algodão em rama. Foram fabricados 70 canadas de aguardente. Em relação ao gado, haviam 287 cabeças de gado cavalariço, 2.667 cabeças de gado vacum e os porcos faziam o montante de 5.883 cabeças. Deste modo, ao contrário de Campinas, a região de Araraquara apresentou um maior investimento na pecuária e gêneros de primeiras necessidades e uma produção incipiente de açúcar.

Porto Feliz, também bem próxima das localidades acima citadas, não investia na pecuária e sua produção de gêneros de primeiras necessidades era incipiente, investira mais

no açúcar e no café: 990 arrobas de café, 73.113 arrobas de açúcar, 560 canadas de aguardente, 468 alqueires de arroz, 40 alqueires de farinha de mandioca, 1.027 alqueires de feijão, 20.180 alqueires de milho, 25 medidas de azeite de amendoim, 190 arrobas de fumo e 20 arrobas de algodão em rama. A produção de arroz, feijão, milho e algodão eram maior em Araraquara do que em Porto Feliz. A produção de café, açúcar, aguardente e fumo, produtos de grande comercialização, era maior em Porto Feliz.<sup>30</sup>

De acordo com Taunay, a província de São Paulo realizava uma grande massa de transações com a praça do Rio de Janeiro. Nas palavras do autor “cerca de 2.400 contos num total de 2.872:972\$039”, chamando a atenção para o grande volume de intercâmbio comercial e financeiro realizado entre a praça carioca e a província de São Paulo. Ainda, ao analisar o ano financeiro de 1835 e 1836 reforça a presença do açúcar como gênero tradicionalmente produzido em São Paulo, preponderando sobre o café. As cifras eram as seguintes: açúcar 96.730 arrobas no valor de 1.180:115\$514, seguido pelo café com 76.336 arrobas no valor de 266:588\$166. Além dos dados numéricos, o autor enfatiza o oeste paulista como grande produtor de açúcar. Campinas possuía 83 engenhos e apenas 9 fazendas cafeeiras, em seguida Itu, com 93 engenhos. Mogi-Mirim, com 35 engenhos, Capivari 52 engenhos, Jundiaí 29 engenhos, Porto Feliz 76 engenhos e Piracicaba com 78 engenhos.<sup>31</sup>

A cultura canavieira expandiu para municípios como Sorocaba, Mogi-Guaçu, Jundiaí e Campinas. No entanto, esses dois últimos ganharam força e expressividade no mercado exportador, sobretudo na primeira metade do século XIX. Os demais municípios do Oeste Paulista não tinham como acompanhar os principais concorrentes. A produção de açúcar em 1836 ainda sobrepujava o café em alguns municípios paulistas. Jundiaí produziu 1.276 arrobas de café e 11.800 arrobas de açúcar. Campinas produziu 8.081 arrobas de café e 158.447 arrobas de açúcar. Itu produziu 1.052 arrobas de café e 91.956 arrobas de açúcar. Porto Feliz produziu 990 arrobas de café e 73.113 arrobas de açúcar.<sup>32</sup>

---

<sup>30</sup> MÜLLER, Daniel Pedro. *Ensaio d'um quadro estatístico da Província de São Paulo. Ordenado pelas leis provinciais de 11 de Abril de 1836 e 10 de Março de 1837*. São Paulo, Governo do Estado, 1978, p.127 e seguintes.

<sup>31</sup> TAUNAY. História do café. p. 106 e 197.

<sup>32</sup> TAUNAY. História do café. p. 103. Ainda, sobre a participação de Campinas no mercado exportador ver Peter Eisenberg. *Homens Esquecidos*. São Paulo, Unicamp, Campinas, 1977, p.343-389. Sobre a produção canavieira no Oeste Paulista ver Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo*, p. 12-45.

### **Comércio de abastecimento, açúcar e atividade tropeirista**

A relação entre a diversidade econômica da região de Campinas, apontada acima, e a consolidação de um mercado interno integrado por tropas de muares evidencia-se em muitos pontos. Primeiramente, a região compreendida possuía no final do século XVIII e início do XIX uma importância considerável no plano econômico da capitania/província de São Paulo. Região típica de articulação de rotas internas de comércio, integrava um circuito que envolvia as capitanias do sul, a vila de Curitiba, passando por São Roque, entreposto e espécie de “oficina” para a passagem das tropas, Sorocaba, importante centro comercial para a atividade tropeirista, funcionando como pólo de distribuição (compra e venda) de muares para as demais regiões, até alcançar Campinas, região que rivalizava no século XVIII com Itu na produção açucareira e abastecia o entorno com alimentos e produtos importados da metrópole e daí seguia-se dois caminhos. O que passava por Jundiá e São Paulo, até alcançar Cubatão e finalmente o porto de Santos, escoadouro de produtos de exportação e por outro lado, seguia por Mogi-Mirim, região de pouso e abastecimento de tropas que seguiam em direção a Minas Gerais e depois ao Rio de Janeiro.

A região de pouso assumiu um caráter de complementaridade ao lado da fazenda, do rancho, das pastagens e das vendas, enquanto serviços destinados ao atendimento, venda e produção para homens e suas tropas. O comércio à beira da estrada fazia-se lucrativo mesmo tendo uma organização bastante precária. Deste modo, as paragens nos primórdios do século XIX destinadas a atender aventureiros, viajantes e tropeiros tiveram papel importante nas regiões longínquas do sertão paulista, incentivando o surgimento de povoados que se desenvolveram e tornaram-se importantes locais de ligação para a economia do interior. Erguidas longe dos mais antigos e prósperos centros urbanos e agrários, mas estrategicamente situadas próximas às principais estradas que ligavam cidades, regiões e províncias, exerceram um papel econômico e social ligado a um fluxo de população de vida precária, instável e itinerante, dedicada à criação de gado e ao cultivo de roças de subsistência.

Nos chamados “Campos de Araraquara”<sup>33</sup> que compreendiam as cidades de Araraquara, Jaboticabal, São Carlos, Jaú, Brotas, Dois Córregos e sem limites de sertão adentro, possuíam pelas estradas várias paragens que podiam ser acomodações construídas pelos próprios fazendeiros que já estavam estabelecidos nestes sertões ou instalações comerciais. Informa Laura de Mello e Souza<sup>34</sup> que os tropeiros paravam nos pousos e recorriam a ferradores, estrategicamente instalados junto às vendas dos caminhos mais percorridos e onde também se vendia milho para os animais.

Alguns fazendeiros ao construírem suas fazendas situadas no sertão do Oeste Paulista, planejavam a casa de morada contendo várias acomodações, pois muitas delas seriam destinadas aos viajantes e tropeiros que faziam parte do ciclo vital dos sertões, uma vez que supriam as mais diversas necessidades da população da região e circunvizinhas. Aos fazendeiros cabia o papel de recebê-los, dar pousada e alimento, sabiam da necessidade do comércio feito por esses homens, fossem viajantes nacionais ou estrangeiros, caixeiros viajantes ou tropeiros. Em São Carlos “em 1830, José Carlos Botelho dava início à construção de uma casa grande como às da época que, além das dependências da família, tinham um espaço reservado para servir de pousada aos viajantes que faziam travessia daqueles sertões”.<sup>35</sup>

Tal circuito mercantil que também contemplava a região de pousos de forma a complementar essa teia de relações comerciais, pode ser observado mais de perto nas relações de trabalho que a própria atividade tropeirista estimulava.

Assim, além do comércio interno, da própria Vila de São Carlos, esta comercializava seus produtos com outras regiões da província, onde vendia produtos agrícolas ou animais dos mais variados tipos. Exemplo elucidativo é o fogo de Ignácio Cabral de Camargo, que no ano de 1799, pertencendo a infantaria, com 39 anos, casado com Rita Maria de 35 anos e tendo dois filhos, José de 2 anos e Manuel com 11 anos, não possuía escravo, mas morava junto com ele grande número de agregados. Destaca-se Clara

---

<sup>33</sup> GORDINHO, M.C. *A casa do Pinhal*, São Paulo, s.ed, 1985.

<sup>34</sup> SOUZA, L. M. Formas provisórias de existência: a vida cotidiana nos caminhos, nas fronteiras e nas fortificações. In *História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América Portuguesa*. São Paulo, Companhia das Letras, 1998, p.64.

<sup>35</sup> GORDINHO, op.cit., p.29. Dean aponta Araraquara e Rio Claro como “bocas de sertão”, servindo de ponto estratégico para viajantes em direção a Cuiabá, Mato Grosso. Dean, W. *Rio Claro: um sistema de grande lavoura, 1820-1920*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977, p.21. Ainda, sobre a importância do pouso e seu caráter de complementaridade em uma economia de abastecimento interno ver Caio Prado Júnior, op. cit, p.157 e seguintes.

com 27 anos, sem sabermos (por parte do recenseador) seu estado civil e Eleonor de Camargo, com 31 anos, viúva. Ao que tudo indica, tal viúva morava como agregada de Ignácio com seus 8 filhos, sendo que a filha mais velha, Gertrudes, estava com 17 anos e o filho mais novo, Ignácio, com 8 anos de idade. Ignácio Cabral de Camargo, se ocupava, segundo o recenseador descreve, como roceiro de mantimentos. Colheu para aquele ano 300 alqueires de milho, 10 alqueires de feijão, 10 arrobas de algodão, além de criar porcos e exportar para a Vila de Itu 40 arrobas de toucinho a 960 reis. Acrescenta ainda, que tem tropa que conduz açúcar para a Vila de Santos, rendendo os aluguéis 30 mil reis<sup>36</sup>.

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

Ainda, há que se levar em conta que Ignácio acumulava várias funções distintas, ou seja, era ao mesmo tempo, roceiro, comerciante de seus mantimentos (pelo menos parte deles) e tropeiro, situação encontrada para grande número de tropeiros que habitavam os fogos da região de Campinas nos séculos XVIII e XIX.

Um segundo elemento trata do número de pessoas que compõem o fogo e a mão-de-obra utilizada para as diversas atividades assumidas no núcleo familiar. Segundo o recenseador da época, Ignácio possuía apenas dois filhos e ainda crianças, o que impossibilita uma maior ajuda no trabalho doméstico. O que intriga, é o número de filhos (8 filhos ao todo) da agregada e viúva Eleonor de Camargo, que pelo sobrenome, possivelmente seria parente de Ignácio. Isso leva a supor que Ignácio, para dar conta de

---

<sup>36</sup> Maços de População, 2<sup>a</sup> Cia, fogo 67, 1799.

suas variadas funções e negócios, deveria contar com o apoio dos agregados, uma vez que não consta nenhum escravo, ou ainda, será que em meio a tantos filhos da agregada Eleonor, não haveria nenhum escravo, que foi omitido para burlar o fisco?

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

Esclarece Nogueira de Matos:

*“Tanto a cultura da cana-de-açúcar, como a atividade tropeirista que caracterizou, igualmente, a vida econômica de São Paulo durante o século XVIII, implicaram em importantes alterações no sistema de transportes e comunicações. Estabelece-se no planalto uma rede de caminhos, seguindo muitas vezes a rota das bandeiras (como no caso de Goiás), na qual se destaca preferencialmente o caminho para o sul, ligando os campos de criação da área platina com Sorocaba, sede de famosa feira de muares”<sup>37</sup>.*

Nos censos populacionais, encontra-se a vila de São Roque que pertencia (seu distrito) a vila de Sorocaba ou “do termo da vila de Sorocaba” segundo Daniel Pedro Müller<sup>38</sup> um distrito que tinha como vila e povoações limítrofes: Sorocaba a seis léguas, Itu

---

<sup>37</sup> MATOS, op.cit., p.31. Ver ainda a esse respeito o trabalho de Herbert S. Klein. A oferta de muares no Brasil central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880. *Est. Econ., São Paulo, v.19, n.2, p.347-372, maio-ago. 1989*. Nele analisa-se mais detidamente as vendas do mercado de animais de Sorocaba na Província de São Paulo. Apesar de trabalhar com o mercado de muares no período de expansão cafeeira ao sul e centro do Brasil no século XIX, contribui com ricas fontes de documentação primária: registros de vendas do mercado de Sorocaba, registros de imposto de barreira e seleta bibliografia, traçando articulações entre o comércio de mula nas feiras de Sorocaba e as rotas interprovinciais, chamando a atenção para a importância desse tipo de transporte ainda no século XIX.

<sup>38</sup> *Ensaio d'um quadro estatístico da Província de São Paulo. São Paulo, reedição litteral, secção de obras d' "O Estado de São Paulo", 1923*. Esta fonte documental impressa cuja data remonta a 1836, é mas igualmente importante, porque retrata a força da economia açucareira na região, traça um panorama sintético do desenvolvimento econômico da província de São Paulo em toda a sua extensão. Quanto a importância do recenseamento do marechal Müller, elucida Nogueira de Matos: “o quadro estatístico do marechal Daniel Pedro Müller fixa um momento muito importante da história econômica de São Paulo, isto é, quando a cultura do café começa a substituir a da cana-de-açúcar em algumas áreas, especialmente as do centro-oeste da província, região de que Campinas já era o núcleo principal. Já lembramos, em outra oportunidade, o interesse que haveria num estudo comparativo entre pelo menos duas regiões paulistas - o Vale do Paraíba e a região de Campinas - com base no recenseamento de Müller. O Vale do Paraíba conservava, ainda, em 1836, a primazia na produção do café, enquanto que a região de Campinas era fortemente açucareira. Vinte ou trinta anos mais tarde, um quadro estatístico que porventura fosse elaborado, apresentaria uma situação totalmente diferente: “o chamado norte” decairia sensivelmente, enquanto que o centro-oeste progressivamente, assumiria a liderança econômica da Província”. MATOS, O.N. Campinas no



a sete léguas, Araçariguama a quatro léguas e Cutia a cinco léguas. “*Cultivam os habitantes muito milho e feijão, alguma cana-de-açúcar, e cuidam na criação de porcos. Esta villa fornece grande numero de animais de carga para as conduções*”<sup>39</sup>.

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

Tal constatação pode ser verificada através das famílias de três fogos pertencentes a esta localidade. José Quirino, natural de São Roque, aos 32 anos, casado e pardo, sem possuir filhos, trabalha como *camarada de tropas*, caso não muito diferente de João Pereira que aos 30 anos, casado e negro, também se ocupa como *camarada de tropas*<sup>40</sup>.

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

Em outro fogo, João Vieira Maciel, também da vila de São Roque, com 35 anos, casado e branco, vive como *arrieiro de tropa*<sup>41</sup>. Situações que levam a supor que, São Roque, como uma “extensão” de Sorocaba, tinha a vida de seus habitantes ligada ao mecanismo de infra-estrutura necessária que vinha desde o Rio Grande do Sul para as feiras de muares de Sorocaba.

Como atesta Aires de Casal<sup>42</sup> “*Onze léguas ao poente destas vilas (São José e Curitiba) há um registro na margem do rio Curitiba, onde alguns anos passam trinta mil bestas muares para Sorocaba*”. As mulas que vinham para o norte passavam pelo registro gaúcho de Santa Vitória, localizado próximo ao Rio Pelotas que por sua vez fazia divisa com as províncias do Rio Grande do Sul e Santa Catarina. Atesta Saint-Hilaire que os proprietários apenas registravam os animais que partiam, na repartição de impostos do Rio

---

recenseamento do Marechal Müller. *Revista da Universidade Católica de Campinas*. Campinas, (20/30) dezembro, 1966.

<sup>39</sup> MÜLLER, op.cit., p.67.

<sup>40</sup> Maços de População, 1ª Cia., fogo 82, 1818, e subsequente 1ª Cia., fogo 107, 1816.

<sup>41</sup> Maços de População, 3ª Cia., fogo 50, 1822.

<sup>42</sup> CASAL, Aires de. *Corografia Brasilica*. Fac-símile da edição de 1817. Introdução de Caio Prado Jr. Tomo I. Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1945, p. 229-30.

Grande do Sul e, eventualmente, pagavam este imposto, bem como as taxas paulistas, quando chegavam a Sorocaba<sup>43</sup>.

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

*“Depois de engordados (as mulas) no Paraná, até o início da estação chuvosa da primavera - fundamental por providenciar pasto fresco ao longo de toda a rota - os rebanhos de mulas moviam-se vagarosamente em direção ao norte durante vários meses. Eles começavam a chegar em Sorocaba nos últimos meses do verão, sendo que seu número crescia durante os meses de outono (abril, maio e junho). Isto acontecia somente após o final do período das chuvas e o começo da estação de colheita - tanto do café quanto do açúcar (de março a maio); e portanto, justamente antes do grande movimento dos animais de carga em direção a costa a partir do início da primavera e durante os meses de verão”<sup>44</sup>.*

Percebe-se uma rede de caminhos do sul em direção ao norte que implicaram em importantes modificações. Como é o caso de Antonio de Godois Lima que aparece no censo de 1817 e no senso de 1818 posteriormente. Como miliciano, aos 44 anos, casado com quatro filhos e branco, era natural de Curitiba e sua ocupação, diz o documento “*vive de fazer tropa para o Rio de Janeiro. Rende mais ou menos 200:000 reis por ano*”. Tem-se ainda, José Antonio, com 42 anos casado e pardo, natural do Rio de Janeiro e “*vive de sua tropa de condução*”<sup>45</sup>.

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

---

<sup>43</sup> SAINT-HILAIRE, Augusto de. *Viagem a Província de São Paulo, 1851*. Belo Horizonte, São Paulo, Itatiaia, EDUSP, 1976, p.187.

<sup>44</sup> KLEIN, op. cit., p.359.

<sup>45</sup> Maços de População, 3<sup>a</sup> Cia., fogo n. 124 1817 e 1818(o número do fogo aparece apenas para o ano de 1818), e subsequente, Maços de População, 3<sup>a</sup> Cia., fogo 22, 1818.

Relata Gustavo Beyer ao se referir a cidade de Sorocaba: “*É muito espalhada, mas escassamente habitada, sendo notável por seus curtumes de couros de cabra, suas redes de algodão e a grande renda que a coroa aqui arrecada do segundo imposto sobre todos os cavalos, bestas e bois que, em estado selvagem nos campos, são conduzidos até aqui, para irem à São Paulo ou Rio de Janeiro*”<sup>46</sup>.

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

As vias do planalto ou os caminhos de “serra acima” comumente conhecidos, articulam-se com o “caminho do mar”, passagem obrigatória para as mercadorias destinadas à exportação<sup>47</sup>. Ambas compreendiam problemas distintos, uma vez que as dificuldades do caminho para o mar dizem respeito ao relevo e a umidade encontrada, tornando difícil a construção e conservação de estradas. Por outro lado, as estradas de “serra acima” não sofriam com os problemas da conservação propriamente dita, mas da infra-estrutura ou obras complementares a ela, como os ranchos e pontes.

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

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

*“O de Goiás e do Sul (este, essencialmente, um caminho de tropas) foram os mais “batidos”, tanto quanto os do quadrilátero do açúcar. A mineração em território goiano*

<sup>46</sup> BEYER, Gustavo. Viagem a São Paulo no verão de 1803. In: *Notícia Bibliográfica e Histórica*, n. 145, jan.-mar. 1992, p.34

<sup>47</sup> Trata-se mais especificamente do caminho de Santos para São Paulo, única via de ligação entre o litoral e o planalto paulista, com o qual teria que se articular necessariamente o sistema viário que se estabelecesse “serra acima”. Importante via de comunicação a medida que assegurava um escoamento melhor às produções do planalto, tendo o açúcar seu principal produto para exportação. Este caminho de Santos para São Paulo sempre sofreu com péssimas condições, mas foi no governo de Bernardo José de Lorena que mandando calçar o caminho do trecho da serra e tendo grandes melhorias ficou conhecido pelo nome de “Calçada do Lorena”, assegurando sua importância comercial enquanto estrada de tropas.

*sempre teve saída por São Paulo, o que explica os diversos registros que, ao longo desse caminho, foram sendo construídos, alguns dos quais dando origem a cidades: as duas Mogis (Mirim e Guaçu), Casa Branca, Batatais, Franca, entre outras. Os ranchos ou pousos de tropeiros têm excepcional importância nesse caminho de Goiás (...). E quanto ao caminho do sul (...), punha São Paulo em comunicação com os campos meridionais: campos de Curitiba, campos de Lages, campos de Vacaria, do Viamão”<sup>48</sup>.*

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

A antiga rota de Goiás, uma das mais importantes vias que interessa à exportação de açúcar, sai de São Paulo, passando por Jundiaí, Campinas, Mogi-Mirim, Mogi-Guaçu e ainda segue para Franca e finalmente Goiás. Rota esta que na passagem do viajante Saint-Hilaire informa que, pela sua longa distância percorrida pelos tropeiros, chama a atenção duas cidades do interior paulista, Jundiaí e Mogi-Mirim, como importante centros para o fornecimento de tropeiros e tropas para viagens à Goiás e Mato Grosso<sup>49</sup>.

Confirma a importância dessa localidade como ponto de paragem de tropeiros o “Quadro estatístico” do Marechal Müller que informa: *“Residem neste distrito (Jundiaí) 48 tropeiros que se ocupam com as tropas, a conduzir gêneros de diferentes partes desta província (...)”<sup>50</sup>.*

É o que atestam também os nove fogos pesquisados, dentre outros, referentes a Jundiaí. Assim, João José de Almeida, natural de Jundiaí, 36 anos, casado e branco, possuindo uma filha e sem agregados, *“vive de camarada de tropas”*. Situação não muito

<sup>48</sup> MATOS, op. cit., p.36.

<sup>49</sup> SAINT-HILAIRE, op. cit., p. 106-14.

<sup>50</sup> MÜLLER, op. cit., p.56.

diferente era a da família de José Garcia de Oliveira que aos 32 anos, casado e branco, “*vive de arrieiro no comércio de tropas*”, ou então de Joaquim Manoel, com 39 anos, casado e pardo, “*vivendo de ajustes em tropas*”<sup>51</sup>.

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

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

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

*“A vila de Jundiaí é lugar importante para o comércio do sertão. Todas as tropas que partem da capitania de São Paulo para Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás, são aqui organizadas. Os habitantes possuem grandes manadas de mulas, que fazem essas viagens, algumas vezes por ano. O fabrico de cangalhas, selas, ferraduras e tudo o que é necessário para o equipamento das tropas, assim como o maçante vaivem das grandes caravanas, dão ao lugar feição de atividade e riqueza e, com razão, dão-lhe os foros de porto seco. Daqui partem estradas trilhadas para as províncias acima citadas”*<sup>52</sup>.

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

---

<sup>51</sup> Maços de População, , 4<sup>a</sup> Cia., fogo 39, 1822. E para os fogos subsequentes: Maços de População, 3<sup>a</sup> Cia., 1822, , não constando o número do fogo e Maços de População, 3<sup>a</sup> Cia., fogo 110, 1816.

<sup>52</sup> MATOS, op. cit., p. 39.

saída de indivíduos e mercadorias, de lugar que dá passagem e que portanto, permite certo abrigo, além de um movimento ativo de negócios<sup>53</sup>.

Através do estudo das informações obtidas nos censos de população, as características relatadas por Martius aparecem nitidamente nos documentos. Existia em Jundiáí nas duas primeiras décadas do século XIX um considerável número de indivíduos que trabalhavam nas atividades de tropas como arrieiros, camaradas e etc. Como é o caso de Claudio Gois, com 23 anos, casado, branco, possuindo filho e um casal de agregados de nomes João e Francisca, “*vivendo de ajustes em tropas*”. Localizando-o, no ano seguinte (1816), constata-se que sua situação não mudou, continuando a viver de *ajustes em tropas*, mas agora, acrescido de mais uma agregada, talvez filha do casal de agregados do ano anterior que o recenseador não contou<sup>54</sup>.

Os documentos apontam duas classes de rendas distintas. A primeira classe refere-se ao “dono da tropa” propriamente dito. Veja-se como exemplo a família de Simão de Toledo, natural de Jundiáí, 38 anos, casado e branco, “*vive de sua tropa de carregar açúcar que lhe rende por ano mais ou menos 200:000 reis*” ou então, a família de Joaquim Alvarez (ou Alves) Ferreira, de 44 anos, pardo e casado que “*vive de sua tropa. Ganha anual 100:000 reis*”<sup>55</sup>.

A segunda classe, diz respeito aos “ajudantes de tropas”. Não são necessariamente os donos do negócio com tropas, mas possuem uma função importante, sem o qual as tropas não poderiam completar o seu destino. Portanto, os “ajudantes de tropas”, ou mais especificamente, aqueles que cuidam da manutenção e necessidades da tropa, estão em maior contingente demográfico<sup>56</sup>. Dos nove fogos encontrados para os naturais de Jundiáí, (para os anos de 1815, 1816, 1818 e 1822) pelo menos seis famílias vivem das atividades que envolvem a manutenção de tropas. Número significativo, se pensar que resta como “donos de tropas”, portanto, senhores de seus próprios negócios, apenas 3 fogos.

De maneira geral, para os naturais de outras localidades como Atibaia, Bragança, São Roque, Itu, Parnaíba e etc., num total de 33 fogos, (também para os já mencionados

---

<sup>53</sup> Ver ainda a respeito da expressão “porto seco”, PETRONE, op. cit., p. 203

<sup>54</sup> Maços de População, , 4ª Cia., fogo 120, 1815. Para o ano seguinte, 1ª Cia., fogo 118, 1816.

<sup>55</sup> Maços de População, 3ª Cia., 1822. Para ambos os casos não consta o número do fogo.

<sup>56</sup> Mesmo porque se acredita, com base na documentação recolhida, que o “dono de tropa” correspondiam aos proprietários bem sucedidos materialmente, que tinham primeiro como atividade econômica o comércio do açúcar e posteriormente, como atividade subsidiária, a tropa.

anos) pelo menos a metade das famílias, por volta de 16 a 17 fogos, ocupam a função de arrieiro ou camarada de tropas, ou ainda que vive do comércio de tropas; sendo a outra metade composta por “donos de tropas”, número bastante equilibrado.

Bastante ilustrativo é o caso de José Inácio Moreira, natural de Mogi-Mirim, 49 anos, casado e branco, com 3 filhos e uma agregada viúva, “*vive de arrieiro de tropa na condução de açúcar. Ganha por ano mais ou menos 20:000 reis*” ou ainda, veja-se o fogo de Ivo José Luciano, natural de Atibaia, 25 anos, casado e pardo, tendo por ocupação o trabalho “*no comércio feito camarada de tropa. Rende por ano, mais ou menos 30:000 reis*”<sup>57</sup>.

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

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

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

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

---

<sup>57</sup> Maços de População, 4<sup>a</sup> Cia, 1822. Para ambos os casos não consta o número do fogo.



*Cabe ao arriero, além disto, cuidar dos animais, distribuir-lhes a ração e fazer às vezes de veterinário*<sup>58</sup>.

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

Nas palavras de Petrone:

*“O aumento da produção de açúcar deve-se tanto às medidas que diretamente visavam à agricultura, como às que facilitaram a comercialização do produto (...). A política de exportação de 1765 até 1808, quando foram abertos os portos brasileiros, variou bastante, pois nem todos os governadores tiveram as mesmas idéias sobre como tornar o comércio exterior mais próspero. Todos, entretanto, apesar de decisões aparentemente contraditórias, visavam a aumentar o número de navios que procurassem os portos paulistas, especialmente o de Santos, para carregar açúcar. A lavoura canavieira de “serra acima” deve seu impulso, em grande parte, às medidas tomadas por êsses governadores, no sentido de se aumentar o movimento de Santos*<sup>59</sup>.

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

Mas foi apenas, no governo de Francisco da Cunha Menezes (1782-1786) que começa a sair alguns navios carregados no porto de Santos com destino a Lisboa, pois

---

<sup>58</sup> PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo, Brasiliense, 1996, p.261.

<sup>59</sup> PETRONE, po. cit., p.141.

anteriormente, o açúcar principalmente, era levado ao Rio de Janeiro e de lá reexportado para Portugal.

O movimento do porto de Santos começa a ter melhorias significativas quando Bernardo José de Lorena (1788-1797), muda completamente a política exportadora da capitania, ora seja, o comércio de cabotagem desde os tempos do Morgado de Mateus. Lorena via neste comércio, uma das causas do atraso da capitania e impedindo o comércio de cabotagem, passa a favorecer a exportação direta de Santos para Portugal.

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

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

*“Os resultados fizeram-se sentir imediatamente. Progrediu a produção de açúcar tanto no litoral como em “serra acima”, contribuindo para o desenvolvimento desta última região, em escala não muito pequena, a política de restrições de Bernardo José de Lorena, que, desta maneira, conseguiu fixar em Santos um comércio capaz de exportar o açúcar. Esse comércio, já agora enraizado em Santos, desenvolveu-se ainda mais com a liberdade concedida por Mello Castro Mendonça. Não havia necessidade de levar os produtos paulistas para Portugal, pois no próprio Brasil encontravam mercados realmente vantajosos. Se, em 1797 a produção de açúcar foi de 114.500 arrobas, em 1799 passou para 198.483 arrobas”<sup>60</sup>.*

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

---

<sup>60</sup> PETRONE, op. cit., p.146-7.

Santos se configurava como um porto seguro para o escoamento dos produtos comerciais vindos do interior paulista.

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

*“O açúcar constituía, sem dúvida o esteio econômico da capitania. Grande parte da população tinha suas atividades ligadas à produção e ao comércio açucareiros. A recuperação econômica de São Paulo se deve, em grande parte ao açúcar. A prova é o valor que tinha sua exportação. Em 1807, o valor dessa exportação era de 248:095\$100 reis, sendo o valor de todos os produtos exportados 496:109\$420 reis. Quanto ao valor, o açúcar correspondia à metade de todas as exportações paulistas. Em 1813, a sua produção valia 177:169\$920 reis, enquanto o valor total da produção paulista era de 1005:764\$440 reis”<sup>61</sup>.*

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

São exemplos elucidativos os casos de Francisco Xavier de Paulo, pertencente a cavalaria com 32 anos, possuindo esposa e 4 filhos, na ocupação de: *“roceiro que planta para sua casa, também vive de conduzir açúcar para a vila de Santos, e nas duas viagens, que deu ganhou 12\$000 reis”<sup>62</sup>*. Ou ainda, é o caso de Ignacio Gomes de Oliveira que aos 29 anos, casado e com 3 filhos, *“trabalha no caminho de Santos com suas bestas”<sup>63</sup>*.

Contudo é interessante notar também a presença e comercialização de outros gêneros de subsistência que acompanham a atividade exportadora de açúcar. Encontramos para o ano de 1798 o caso de José Corrêa da Silva, pertencente a cavalaria aos 32 anos,

---

<sup>61</sup> PETRONE, op. cit., p.155. Para um melhor esclarecimento da importância da produção exportável para a vida econômica da província de São Paulo, ver mais detidamente as páginas 137 a 167.

<sup>62</sup> Maços de População, 1ª Cia., fogo n. 178, 1798.

<sup>63</sup> Maços de População, 2ª Cia, fogo n. 14, 1814.

casado, com 7 filhos e 5 escravos, assumindo como atividade *“roceiro de mantimentos e exporta de um ano por outro, fora o que consome em sua casa. 4 alq. de farinha de milho a 480 reis. 14 alq. de feijão a 400 reis. 40 arrobas de toucinho a 800 reis. E tem tropa que conduz açúcar para a vila de Santos, rendem os alugueis um ano por outro 50\$000 reis”*<sup>64</sup>.

De importância fundamental para compreender a dinâmica econômica do tropeirismo em São Paulo, neste período, cumpre ressaltar que muitos tropeiros também eram roceiros de mantimentos, e vice-versa, como se pode comprovar examinando a documentação dos maços de população.

O tropeiro e a atividade tropeirista foram analisados por Lenharo<sup>65</sup> na perspectiva de uma historiografia que abrange historiadores e também relatos de viajantes. Neste ponto de vista, o tropeiro ora aparece como abastado proprietário, ora aparece como homem simples e pobre. Para o autor, a atividade tropeirista tem de fato esta característica. Se por um lado, existiram proprietários que também eram tropeiros, possuindo terras e escravos, por outro lado, o autor enumera alguns casos onde era marcante a presença de escravos à frente da tropa, compondo assim, essa atividade, uma diversidade bastante grande de segmentos sociais, onde a percepção destas nuances são obnubiladas pela caráter lacônico da documentação primária, ou pelo relato preconceituoso dos viajantes de outrora.

Desta forma, o proprietário e o tropeiro por vezes são identificados como um só indivíduo, onde a distinção entre essas categorias profissionais e sociais é muito imprecisa. Neste ponto, o autor salienta a participação de proprietários-tropeiros no universo da administração política e no caráter militar que alguns desses indivíduos ostentavam com suas patentes. Capitães, alferes, sargentos entre outros que, para Lenharo, significava *“sinal de prestígio social que, no mundo rural, via de regra, era ensejado pela propriedade”*<sup>66</sup>.

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

<sup>64</sup> Maços de População, 2ª Companhia, fogo n. 68, 1798.

<sup>65</sup> LENHARO, Alcir, op. cit.

<sup>66</sup> LENHARO, Alcir, op. cit., p. 111.

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

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

O tropeiro que trabalha na região de Campinas neste período é um personagem de múltiplas características, sendo que apreender a sua especificidade histórica, baseada na diversificação profissional (o tropeiro é ao mesmo tempo roceiro de mantimentos, criador de animais para corte ou transporte, comerciante de sua produção agrícola, além de participar intensamente do escoamento do açúcar), torna claro o que é peculiar a própria região em que atua, ou seja da atividade fluída que é o tropeirismo na região do quadrilátero açucareiro dos séculos XVIII e XIX, compreende-se a diversidade histórica e econômica que esse espaço apresentou ao longo do tempo.

### Capítulo 3

#### A diversificação profissional da atividade tropeirista em São Paulo

##### Mão-de-obra escrava, grupos ocupacionais e mudanças no perfil populacional

A região onde se desenvolveu a produção açucareira em São Paulo nos séculos XVIII e XIX é composta por vários municípios, com estruturas econômicas diferentes ao longo do tempo. Luna em um estudo sobre demografia escrava em São Paulo dividiu a capitania/província em cinco regiões distintas a saber: Oeste Paulista, Litoral, Região da Capital, Caminho do Sul e Vale do Paraíba. Tomando por base também as informações contidas nos censos populacionais, o autor trouxe importantes informações sobre a dinâmica econômica de São Paulo no período de 1777 a 1829<sup>1</sup>. Pelos dados compilados por ele, pode-se perceber a evolução econômica das diversas regiões, por meio da estrutura de posse de escravos apresentada ao longo do período. Do ponto de vista desta pesquisa, interessa avaliar, particularmente, a região denominada Oeste Paulista, que envolve os municípios de Campinas, Jundiaí, Itapeva, Itu, Mogi Mirim e Porto Feliz.

Esta região apresentou uma intensificação no uso de mão-de-obra escrava no período abordado por Luna, fruto da maior importância econômica que adquiriu com base na expansão da lavoura açucareira. O Oeste Paulista aparece ao lado da região do Vale do Paraíba (englobando 7 cidades) como aquelas que incrementaram mais significativamente seu contingente de cativos entre os séculos XVIII e XIX. A Tabela 2 a seguir indica tal crescimento. Entre os anos de 1804 e 1829 a população escrava total da região do Oeste Paulista representava 55,7%, pouco abaixo da região do Vale do Paraíba (57,9%) no mesmo período. Enquanto essas duas regiões demandavam mais braços para o trabalho as demais áreas da província apresentavam crescimento menor, ou decréscimo no contingente de escravos, como por exemplo, o Litoral (crescimento de 4,5% entre 1804/1829) e Capital (queda de 3,1% para os mesmos anos). A região denominada por Luna como Caminho do

---

<sup>1</sup> LUNA, Francisco Vidal. Características demográficas dos escravos de São Paulo (1777-1829). *Estudos Econômicos*, São Paulo, V.22, n.3, p.443-483, set.-dez. 1992.

Sul apresentou também um importante crescimento na população escrava no período (25,5%).

	<b>1777</b>	<b>1804</b>	<b>1829</b>
Vale do Paraíba	3.794	6.979	16.593
Região da Capital	5.709	8.404	8.150
Oeste Paulista	2.629	8.373	18.884
Caminho do Sul	1.459	3.759	5.044
Litoral	2.198	5.525	5.783

Fonte: Luna, op. cit., 1992, p.462.

Tais dados permitem avaliar a dinâmica econômica da província por meio da capacidade de absorver mão-de-obra escrava nos anos citados. Percebe-se assim, que as duas regiões que mais demandavam braços eram exatamente aquelas ligadas mais fortemente à produção para a exportação, ou seja, café no Vale do Paraíba e açúcar no Oeste Paulista. O Caminho do Sul aparece, possivelmente como região de atividade econômica diversa, pois a base de sua expansão foi dada pela produção e comércio de muares que atendiam as necessidades do setor exportador e da economia interna. Deste modo, compreende-se a importância dessas regiões na economia paulista dos séculos XVIII e XIX e pode-se avaliar que tanto a agricultura de exportação como a produção para abastecimento interno forjaram o crescimento e expansão de duas áreas específicas (Oeste Paulista e Vale do Paraíba). Evidentemente, no conjunto dessas transformações econômicas em São Paulo, encontra-se uma diversidade de atividades ligadas tanto ao abastecimento como a exportação. Tal diversidade profissional pode ser apreendida pela análise dos transportes no período. A formação de uma economia múltipla explica a ascensão e importância do tropeirismo na capitania/província e permite avaliar a riqueza de situações que tal atividade envolvia.

O tropeiro que circula por São Paulo também é múltiplo, como a economia em que atua, exercendo funções diversas, algumas vezes complementares a agricultura de



exportação e ao abastecimento. A documentação dos maços de população permite avançar na direção de compreender as características dessa atividade e sua importância econômica para São Paulo.

A intensa movimentação das tropas de muares dispersas pelos vários caminhos da capitania/província de São Paulo, deu origem a uma situação bastante curiosa quanto as características profissionais dessa atividade. Evidencia-se uma tendência à especialização dos tropeiros, que passam a contar com uma teia de “colaboradores” no trabalho cotidiano. Assim, destaca-se a formação de uma complexa ramificação profissional que mostra o quanto tal atividade estava presente na vida econômica de São Paulo.

Destaca Valter Martins que um tropeiro, ou seja, o indivíduo responsável pela organização da tropa, possuía uma renda anual em torno de 78\$000 no ano de 1825, enquanto um arrieiro, responsável pelo aparelhamento dos animais, equipamentos e por distribuir a carga de modo a não prejudicar o muar, recebia anualmente cerca de 40\$000, variando um pouco entre 30\$000 (mínimo) e 37\$000. Um dos mais importantes profissionais ligados à atividade tropeirista, os camaradas de tropas, encarregados de conduzir os animais pelos tortuosos caminhos que levavam aos mercados consumidores, enfrentando intempéries e perigos de todo tipo, tinham uma renda anual, também no ano de 1825, por volta de 20\$000 (mínimo) podendo chegar até 32\$000 (máximo)<sup>2</sup>.

Para o caso da região de Serra Acima, destaca-se a Vila de São Carlos (Campinas), onde a presença de tropeiros entre os séculos XVIII e XIX tinha grande importância para a economia da pequena vila e depois município. Essa localidade recebia grande número de tropas de mulas e negociantes de todo tipo, com destaque para o fluxo constante de mercadorias e pessoas de outras regiões. Adentram essa região tropeiros oriundos de Curitiba, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Rio de Janeiro, além daqueles da própria capitania/província de São Paulo, como Itu, Sorocaba, Jundiaí, Mogi-Mirim, São Roque e da capital.

Para os anos que vão de 1816 a 1826 o número da população existente na Vila de São Carlos passou de 5.897 para 8.556 habitantes<sup>3</sup>. Tal crescimento demográfico significou um aumento de consumo de produtos de todos os tipos, principalmente aqueles ligados à

---

<sup>2</sup> MARTINS, Valter, op. cit. p.99.

<sup>3</sup> EISENBERG, Peter L. *Homens esquecidos: escravos e trabalhadores livres no Brasil – séculos XVIII e XIX*. Campinas, Editora da UNICAMP, 1989, p.358.

cultura de alimentos. Associa-se ainda, para essa vila do interior da Capitania, a cultura de cana-de-açúcar já completamente difundida no século XIX, o que proporcionou a vinda de pessoas livres com alguns planteis de escravos para trabalharem na atividade açucareira. Entretanto, os cativos não foram as únicas “mercadorias” a serem compradas pela vila em escala crescente. Aumentou-se também o fluxo de entrada de outras importações, administrada por negociantes e donos de armazéns de fazendas secas e molhados.

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

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

Constata-se que o conceito de “tropeiro” não recobre uma categoria homogênea. Observar a trajetória dessa categoria indica a grande heterogeneidade de situações nela contida. Desta forma, no quadro das atividades tropeiristas surgem outras categorias profissionais ligadas a ela constituindo uma atividade muito rica na sua diversidade<sup>4</sup>.

Na análise dos maços de população, pode-se entrever que os habitantes da Vila de São Carlos não se ocupavam apenas de uma atividade profissional, as diferentes ocupações aparecem associadas a uma outra. Essas categorias profissionais foram extraídas tendo em mente que o recenseador, ao definir a ocupação do chefe do domicílio, descrevia primeiro a atividade essencial ou primordial dentro do fogo (unidade familiar) para depois comentar a

---

<sup>4</sup> Alcir Lenharo chamou a atenção para o problema do conceito de tropeiro dentro do universo social do Brasil dos séculos XVIII e XIX. Para Lenharo o tropeiro “aparece como um tipo social indefinido, ofuscado pela parametrização detida sobre a categoria proprietário, densa e absolutizada, de quem o tropeiro se apresenta como se fosse apenas uma sombra (...). Mesmo quando surge em questão, nos textos documentais, a figura do tropeiro especializado, é raro que apareçam identificados como tropeiros; amiúde são ‘negociantes’ ou ‘aquele que vive de negócios’, ou, de modo menos freqüente, ‘negociante de tropas’, ‘solta’ ou ‘carregada’”. LENHARO, Alcir, *As Tropas da Moderação*, p. 110.

atividade secundária. Destarte, são várias as ocupações que aparecem junto ao tropeiro, sendo que em alguns casos a atividade tropeirista é secundária ou a que complementa outra atividade. Para o caso da vila de São Carlos, a categoria tropeiro extraída dos maços de população, vem confirmar o envolvimento de diferentes segmentos sociais articulados ao tropeirismo. Através da documentação pesquisada, pode-se vislumbrar categorias como a dos donos de engenho, agricultores, negociantes de animais, arrieiros, seleiros, camaradas, atividades profissionais que, em maior ou menor grau de participação, tecem uma profunda ligação com a atividade tropeirista. A relevância de tal grupo social e profissional na região do Oeste Paulista e da capitania/província de modo geral pode ser endossada por dados de outra pesquisa que tomou por base além das listas de habitantes, inventários e genealogias para Campinas<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> COSTA, Dora Isabel Paiva da. Formação de famílias proprietárias e redistribuição de riqueza em área de fronteira: Campinas, São Paulo, 1795-1850. *História Econômica e História de Empresas*; vol.II, n.2 (2004), p. 7-35.

**Tabela 3**  
**Grupos ocupacionais ligados ao "setor terciário" em Campinas em domicílios rurais (total de escravos, percentuais e número médio de escravos por domicílio).**

Grupos ocupacionais	1798				1829			
	Número de domicílios rurais	Quantidade de escravos	%	Nº Médio de escravos	Número de domicílios rurais	Quantidade de escravos	%	Nº Médio de escravos
<b>Tropeiros</b>	14	10	12	0,7	34	202	4,4	5,9
<b>Negociantes</b>	1				45	102	2,2	2,3
<b>"vive de seu negócio"</b>	2				16	18		1,1
<b>Venda</b>	5	1			17	8		0,5
<b>"vive de suas agências"</b>	1				6	26		0,4
<b>Miliciano</b>					13			
<b>Arrieiros</b>					2			
<b>Caixeiras</b>					4			
<b>Cangalheiro</b>					1			
<b>Camaradas de tropa</b>					20			
<b>Padre</b>	1	2						
<b>Tabelião</b>	1							
<b>Administrador</b>	1	24			3			
<b>Feitor</b>	1	16			2			
<b>Cirurgião</b>					5			
<b>Advogado</b>					1			
<b>Boticário</b>					1			
<b>"vive de esmolas"</b>					11			
<b>"nada consta", indefinida</b>		6			50	90	0,02	1,8
<b>Totais</b>	27	59			231	446		

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados apresentados por Costa, Dora Isabel Paiva, op. cit., p, 14

Os dados referentes à população da antiga Vila de São Carlos para os anos de 1798 e 1829 demonstram a estrutura econômica e ocupacional da localidade. Dentre os setores profissionais, os domicílios de tropeiros compõem 3,8% do total em 1798 (368 domicílios) e passam para 4,17% em 1829 (815 domicílios). Considerado pela autora da pesquisa como setor terciário (serviços e transporte) os domicílios pertencentes aos tropeiros (14) possuíam em 1798 um total de 10 escravos, ou seja, uma média de 0,7 escravo em cada fogo. Em 1829, tal situação muda, pois o número de fogos de tropeiros sobe para 34, com 202 escravos ao todo, perfazendo uma média de 5,9 escravos por domicílio rural,

demonstrando o crescimento dessa atividade na região<sup>6</sup>. Além dos tropeiros explicitamente localizados na pesquisa citada, cumpre também observar a presença de outros domicílios vinculados ao setor terciário envolvendo transporte de cargas como arrieiros (2 fogos em 1829), cangalheiro (1 domicílio em 1829), camaradas de tropas (20 fogos em 1829), sendo que para 1798 estas categorias profissionais não são mencionadas. Outras atividades possivelmente ligadas ao comércio ou transporte de gêneros de abastecimento ou animais são: negociantes (um domicílio em 1798 e 45 em 1829), “vive de seu negócio”(dois fogos em 1798 e 16 em 1829), “vive de suas agências” (um domicílio em 1798 e seis em 1829).

De todos os envolvidos em atividades no setor terciário os tropeiros merecem destaque pois se trata da categoria profissional com maior número de escravos por domicílio, ou seja, 202 ao todo, correspondendo a 45,29% do total em 1829<sup>7</sup>, o que demonstra a importância econômica que tal atividade adquiria na região. Entretanto, como foi dito anteriormente, a categoria tropeiro não pode ser absolutizada, mas ao contrário, apresenta diversos matizes que precisam ser ressaltados para que se compreenda seu real papel na dinâmica economia paulista dos séculos XVIII e XIX. Portanto, faz-se necessária uma breve descrição das categorias profissionais ligadas à atividade tropeirista que foram elaboradas a partir da análise das descrições encontradas nos maços de população. Os dados aqui apresentados concentraram-se mais nos tropeiros que circulavam pela região de Campinas e do Oeste Paulista, mas que mantinham intensa movimentação com as demais regiões da província e também fora dela.

### **Atividades de abastecimento e esferas profissionais**

O tropeiro que trabalha na região que engloba Campinas, Jundiaí, Itu, Porto Feliz e Sorocaba nos séculos XVIII e XIX é ao mesmo tempo roceiro de mantimentos, criador de animais para corte ou transporte, comerciante de sua produção agrícola, além de participar intensamente do escoamento do açúcar. Isso torna claro que uma das peculiaridades da região reside na atividade fluída do tropeirismo.

Deste modo, fazem parte dessa atividade tropeirista categorias profissionais que podem ser analisadas de maneira a perceber o grau de mercantilização em âmbito regional,

---

<sup>6</sup> COSTA, Dora Isabel Paiva da, op. cit. p. 14 (Tabela 3).

<sup>7</sup> Ibidem.

bem como da comercialização de produtos e portanto, participantes do intrincado comércio interno da capitania/província de São Paulo. Dadas as especificidades das categorias profissionais dos tropeiros da Vila de São Carlos extraídas dos Maços de População, percebe-se a seguir, tal diversidade através da classificação dos grupos ocupacionais.

*Grupo ocupacional: Dono de Engenho/Tropeiro*

No caso do dono de engenho/tropeiro, essa categoria demonstra que os habitantes da Vila de São Carlos ligados diretamente à atividade açucareira tinham como ocupação principal a plantação e comercialização da gramínea e eram eles próprios os donos da tropa de mulas para o transporte do açúcar. Privilégios de poucos, uma vez que foram encontrados apenas dois donos de engenho/tropeiro para o ano de 1798, uma vez que para este período, a cultura canavieira estava ainda sendo introduzida e ganhando alguns adeptos vindos de localidades próximas onde não havia mais espaço físico e econômico para se sobressaírem. Bem mais tarde, em meados do século XIX, para os anos de 1829 a 1836 respectivamente, os dados continuam sendo inexpressivos. Tem-se para o ano de 1829 apenas um caso de dono de engenho/tropeiro e para 1836 passam a contar com quatro.

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

Segundo Petrone

*“Os tropeiros adquiriram destaque sem par na economia açucareira. Eram figuras importantes. Todos dependiam deles – o senhor de engenho e o comerciante exportador de açúcar. Alguns fazendeiros tinham tropas próprias para levar sua produção até Santos.*

*Acreditamos, entretanto que de modo geral, deviam ser raros os fazendeiros proprietários de tropa para exportar seu açúcar. Somente senhores de engenho muitos ricos podiam ter tropas próprias, Saint Hilaire (1819) escreve: “Alguns proprietários do termo de Campinas possuem tropas, de que se servem para expedir o açúcar que produzem, até o porto de Santos; outros recorrem a arrieiros, que se encarregam do transporte.”*<sup>8</sup>.

A questão do transporte, em especial para aqueles habitantes ligados à atividade de monocultura da cana-de-açúcar, constituía-se algo fundamental. As tropas de muares, único meio para se conduzir os gêneros da terra para os portos, eram bastante precárias para as longas distâncias, ainda mais se tratando de um produto tão sensível as intempéries, como o açúcar. Ademais, o péssimo estado de conservação de caminhos e rotas a serem trilhadas cria uma certa limitação aos centros de exportação próximos ao litoral. Segundo Mello Castro e Mendonça reconhecendo que a má conservação das estradas acarretava ainda mais a demora do transporte, chegando o açúcar habitualmente úmido no porto de Santos, propõe que: “(...) o único meio que há para evitar a alteração que pela umidade se ocasiona no açúcar é a conservação das estradas”<sup>9</sup>.

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

A formação de redes de comunicações entre as estradas novas e vicinais era muito importante porque dependiam dela todo o escoamento da produção. Entretanto, as alterações ocorridas nos caminhos pertencentes ao “quadrilátero do açúcar” não foram muito tranqüilas. Nas áreas onde os canaviais eram em maior número as dificuldades se impunham ora pelo trajeto viário passar pelas terras ou plantações de algum engenho, ora justamente, tiveram o rumo do seu caminho modificado para atender alguma sede de

---

<sup>8</sup> PETRONE, op. cit., 1968, p.221.

<sup>9</sup> Ofício do Governador Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça. *D.I.* São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol.44, p.139-143.



engenho ou algum grupo de engenhos. A construção da estrada entre Jundiaí e Campinas em 1830, teve sua abertura dificultada pela decisão do traçado que iria tomar, pois mesmo sendo de importância fundamental para facilitar o escoamento dos gêneros da terra e ainda tratando-se de uma estrada melhor, havia grande empecilho ao passar perto de canaviais e engenhos, pois boas estradas todos reivindicavam, o que não agradava, era ter como possibilidade os canaviais danificados. *“O fato é que as autoridades procuraram não prejudicar os canaviais, esperando até a colheita. Muitos senhores de engenho, contudo, plantavam cana nova nos lugares onde devia passar a estrada para obrigar a mesma a tomar rumo diverso”*<sup>10</sup>.

Este importante comércio de açúcar, no entanto, aparece em certos documentos em conflito com interesses pessoais e questões relacionadas às estradas da região. Exemplo interessante destas disputas destaca-se de um auto cível de justificação<sup>11</sup> movido por José Joaquim de Sampaio, João José da Silva, Margarida da Graça e Silva, Antonio da Silva e Furtuozo José Coelho contra o capitão Ignácio Caetano Leme, que servira na vila de São Carlos como juiz ordinário. A questão gira em torno de uma estrada ligando a vila de São Carlos à freguesia de Piracicaba. A dita estrada foi fechada por Ignácio Caetano Leme que possuía uma sesmaria no mesmo local, mudando o curso da estrada para um local onde o ribeirão Quilombo dificultava a passagem de cargas transportadas por animais.

Dizem os justificantes que

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

E esclarecem que *“a estrada velha, que o dito capitão Ignácio Caetano Leme impede à servidão pública não tem algum desses impedimentos”*, sendo que destacam o

---

<sup>10</sup> PETRONE, op. cit., 1968, p. 208-210.

<sup>11</sup> TJC, 1º Ofício, cx.24, proc. 629, 1821.

fato de que “*passam naquela estrada perto de 20 mil arrobas de açúcar, certas dos reais dízimos que pagam inda vão contribuir no Cubatão com quarenta reis por arroba*”.

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

Trata-se do fato de que pelo menos dois dos justificantes, José Joaquim de Sampaio e João José da Silva eram donos de engenhos, assim como também o era o acusado de fechar a estrada, capitão Ignácio Caetano Leme, segundo Bacellar, em seu anexo contendo uma “*relação dos chefes de famílias do oeste, com a respectiva data do primeiro recenseamento em que aparecem*”<sup>12</sup>.

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

Os senhores de engenho encontrados nos maços de população, em geral, tinham fazenda de criar animais, levando a supor que, sendo donos do seu próprio açúcar, seria fundamental estarem ligados diretamente ao transporte, uma vez que era o complemento necessário para escoar seus produtos. O comércio com animais, proporcionava-lhes não só a garantia de entrega de seus produtos, como que, fazendo parte diretamente desse comércio, poderia baratear o seu custo final. Talvez esse fosse o caso do inventário encontrado do Tenente Coronel Joaquim Aranha de Camargo (inventariante) e Dona Eufrosina M. da Silva Botelho (inventariada). Apesar de não se tratar de um tropeiro, diz respeito a um dono de engenho que possuía 41 bestas arreadas para o transporte de açúcar<sup>13</sup>.

Para o ano de 1829, tem-se o fogo do sargento João Antônio do Vale, natural da cidade de Mariana, com 70 anos, casado, com 3 filhos e 16 cativos, abrigando um agregado viúvo e vivendo do ofício de carapina (carpinteiro). Tem como ocupação “*senhor de*

---

<sup>12</sup> BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. *Os senhores de terras: família e sistema sucessório de engenho do oeste paulista – 1765-1855*. Campinas, área de publicações, CMU/UNICAMP, 1997. (coleção Campiniana), p. 189 e seguintes.

<sup>13</sup> TJC, 1º Ofício, Cx. 8, processo, 249, 1812.

*engenho e fez açúcar 60 arrobas de mascavo. Milho 15 carros, feijão 10 alqueires, arroz 10 alqueires. Tem tropa que rende anualmente 400\$reis”<sup>14</sup>.*

Martins<sup>15</sup> confirma que o sargento Vale era senhor de engenho e que possuía uma pequena tropa. Chama a atenção pelo refinamento das louças da casa e dos hábitos de consumo da família. Sendo tal habito privilégios de poucos, uma vez que, na maioria dos outros estabelecimentos dos inventários de pessoas pobres o que prevalecia eram algumas poucas colheres de pau, algumas facas e a ausência de qualquer tipo de louça. João Antônio do Vale foi ainda encontrado em 1817 como inventariante de sua esposa: Mariana Barbosa de Souza. Na descrição dos bens avaliados e descritos no inventário quase não se tem informação a respeito de sua ocupação, nem com o engenho e ainda menos com a tropa. O que prevalece no inventário são os objetos e costumes pertencentes à morada como salienta o autor acima citado.

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

Mas, tal proposição não pode ser generalizada, pelo menos no caso específico da vila de São Carlos, pois para os quase 60 anos de maços de população arrolados percebe-se, como já dizia Sueli Queiroz que : “(...) eram raros os fazendeiros donos de tropas; a maior parte recorria a arrieiros ou tropeiros a quem pagava por arroba de açúcar”<sup>16</sup>.

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

Ainda, segundo Queiroz,

---

<sup>14</sup> Maços de População, 5<sup>o</sup> Cia, s/no. fogo, 1829.

<sup>15</sup> MARTINS, Valter. *Nem senhores, nem escravos: os pequenos agricultores em Campinas; 1800-1850*. Campinas, CMU-UNICAMP, 1996, p. 115.

<sup>16</sup> QUEIROZ, Sueli Robles Reis de, Algumas notas sobre a lavoura do açúcar em São Paulo no período colonial. *Anais do Museu Paulista*, 21:109-278, 1967, p.191.

*“Talvez seja lícito supor que os donos de partidos sem capital suficiente para a ereção de engenhos, acabassem tendo suas terras absorvidas pelos proprietários mais abastados. Aliás, possuíam geralmente poucos escravos e conseguiam moer pouca cana em relação aos engenheiros – muitas vezes não contavam com nenhum cativo, trabalhando somente com pessoas da família. Além dos que possuíam terras para cultivo de cana, havia aqueles que plantavam a favor”<sup>17</sup>.*

Em um documento que talvez mostre a presença da atividade do partidista, posição sempre muito delicada, uma vez que, sem prover de recursos suficientes para a sua cana, utilizava-se de métodos bastante frágeis para garantir a pequena produção ao final da colheita, esta uma justificação cível feita por José Ferraz de Campos<sup>18</sup> encontra-se que o mesmo José acertara com o falecido Antonio da Silva Leme para ser arreador de sua tropa, conduzindo açúcar para Santos. O valor constante no documento é 6\$400 por viagem (para o arreador), além do que, este trabalharia na propriedade de Antonio da Silva Leme, cuidando da tropa e fazendo outros serviços que aparecessem, recebendo em pagamento meio quartel de cana moído, cujo açúcar, posteriormente, o arreador vendeu em Santos, sendo 20 arrobas de açúcar branco, 32 de redondo e 8 de mascavo, cujo preço em 1828 foi de 80\$640 para toda a safra.

O processo segue em torno da reclamação do arreador para que os herdeiros do falecido Antonio da Silva Leme, com quem havia feito o acordo, pagassem os valores do produto (meio quartel de cana moído) pelo mesmo valor (80\$640) em 1830. Esta justificação cível mostra a interessante relação de trabalho existente dentro da própria atividade tropeirista, onde ajustavam-se valores tanto em moeda como em produtos e outros serviços, em propriedades de tropeiros.

A julgar por este exemplo, também se plantava cana ou quem sabe, ocorresse o contrário, o dono do engenho (para este caso, trabalhando com dificuldades uma vez que o arrieiro estava brigando na justiça para receber o restante do pagamento combinado) ou partidista que, para transporte de seu açúcar, mantinha uma tropa de bestas e ajustava com outras pessoas o transporte e comercialização da produção. Exemplifica-se o caso do

---

<sup>17</sup> QUEIROZ, op. cit., 1967, p.169.

<sup>18</sup> TJC, 1º Ofício, cx. 50, proc. 1280, 1830.

“sargento João Antonio do Vale [que] era senhor de engenho e possuía sua própria tropa de conduzir açúcar (...) E havia tropeiros que eram também agricultores como Antonio de Godói Lima, Joaquim José de Moraes, José Bento, entre outros”<sup>19</sup> cujos nomes e atividades encontram-se nos maços de população.

É preciso lembrar, como mostra Robert Slenes, que a antiga Vila de São Carlos, recebe a partir de finais do século XVIII, um considerável aumento de população, tanto livre como cativa, dado a oportunidade do desenvolvimento do cultivo da cana-de-açúcar<sup>20</sup>.

Portanto, o cotidiano da população que chega para essa região é marcado pela disputa pela terra<sup>21</sup>, seja pela compra ou pela apropriação, que gerava conflitos constantes, confirmados na documentação primária composta dos autos cíveis do TJC-Campinas em grande número, sendo também, muitas vezes, disputadas por herdeiros de antigos proprietários.

#### *Grupo ocupacional: agricultor-roceiro/tropeiro*

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

Por outro lado, para o século XIX, com o crescimento demográfico da vila e conseqüentemente, com uma ampliação de seus mercados de serviços, teria proporcionado

<sup>19</sup> MARTINS, Valter., op. cit., p. 138.

<sup>20</sup> SLENES, Robert, op. cit., p. 242

<sup>21</sup> Segundo FULLER, op. cit., p. 87; “Até 1822, podiam ser requeridos ao governo lotes de terra denominados Sesmarias, mas, depois desta data, a legislação que possibilitava tal prática foi revogada. Dessa forma, a única maneira de se apropriar da terra passou a ser a posse, qualquer que fosse o grau de riqueza daqueles interessados nela. A Lei de Terras, criada em 1850, estipulou a compra como única forma de obtenção de terras devolutas. Assim, entre 1822 e 1850, os agricultores de São Carlos tiveram a oportunidade de ocupar terras sem dono, dentro das possibilidades existentes, tornando-se assim aptos para cultivar, vender ou disputar terras com outros agricultores ou com senhores de engenho”. Nesta perspectiva foi encontrado grande número de processos de disputa de terras nas localidades próximas à vila de São Carlos para as primeiras décadas do século XIX.

a entrada de agricultores em outras áreas profissionais, facilitado, em parte, pela sazonalidade das atividades agrícolas, o que possibilitaria aos chefes de fogos dos domicílios arrolados, uma maior flexibilidade de trabalho, uma vez que as atividades secundárias poderiam ser mantidas nos períodos de pouco trabalho no campo.

Segundo Martins: “(...) era no campo que se concentrava a maior parte da população de Campinas. A vila, representada basicamente pela 1ª Cia nos censos, abrigava, em 1817, 952 pessoas dos 5.963 habitantes, 16% do total. Em 1829, dos então 8.395 habitantes, 1.942 (somadas a 1ª e 7ª Cias) viviam na vila, 23,7%. Em 1829, Campinas estava mais urbana que em 1817, sem contudo deixar de ter na agricultura sua grande força econômica”<sup>22</sup>.

Para este caso, na primeira metade do século XIX, o trabalho agrícola permanecia como base de sustentação do fogo. Trabalhando com a ajuda da família e eventualmente com alguns escravos, podia ser esse pequeno produtor rural de Campinas, tanto ligado a atividade de subsistência, com roças de milho e feijão principalmente, plantando para o seu próprio sustento e reprodução do fogo ou direcionado à exportação da cultura de alimentos e víveres da terra. Neste caso, a intenção era comercial, levando ao mercado os excedentes obtidos, constituindo importante parcela no número total de habitantes da vila. Não é por acaso que Saint-Hilaire<sup>24</sup> comenta que a maioria dos habitantes nos arredores de Campinas era formada por agricultores.

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

O sargento Ignácio José da Cunha, de 37 anos, morador do bairro de Atibaia, proveniente da 2ª Companhia, casado com Ana Lopes de 32 anos e com 6 filhos, de idades que variavam de 1 a 7 anos, tinha como ocupação: “Roceiro de mantimentos para sua casa, e tem tropa que conduz açúcar para a vila de Santos, rendem os alugueis de um ano para outro 30\$000 reis”<sup>25</sup>.

---

<sup>22</sup> MARTINS, op. cit., p.100.

<sup>24</sup> SAINT-HILAIRE, Augusto de. *Viagem à província de São Paulo*. Trad.: Rubens Borba de Moraes, v. 2, Livraria Martins, São Paulo, 1940.

<sup>25</sup> Maços de População, 2ª Cia, fogo 55,1798.

Esta era a situação também de Francisco Xavier de Paulo que com 32 anos, pertencendo a cavalaria, casado com Izabel Maria de 30 anos e com 4 filhos era: “*roceiro que planta para sua casa, também vive de conduzir açúcar para a vila de Santos, e nas duas viagens que deu ganhou 12\$000 reis*”<sup>26</sup>.

Com os preços mais elevados de seus serviços com tropas tem-se o cabo Francisco Pinto do Rego com 64 anos e morador da 2ª Companhia, casado com Maria Dias Cardoso de 50 anos, com dois filhos e uma agregada de apenas 8 anos, sua ocupação: “*Roceiro de mantimentos para sua casa e tem tropa, que conduz açúcares para a vila de Santos. Rende os alugueis de um ano para outro 40\$000 reis*”<sup>27</sup>.

É o caso também de Bento Ortis do Amaral, residente no bairro dos Dois Córregos, na 2ª Companhia, aos 41 anos, casado, com 4 filhas, tinha por ocupação: “*Roceiro de mantimentos, planta para sua casa, e tem tropa que conduz açúcar para a vila de Santos, rendem os alugueis um ano por outro 50\$000 reis*”<sup>28</sup>.

Tem-se ainda, José Domingues da Rocha, da cavalaria, com 45 anos e residente na 2ª Companhia, casado com Izabel Maria Cardoza de 40 anos, com 5 filhos, sendo um deles soldado da infantaria aos 20 anos, possuía 3 escravos e um agregado, era: “*Roceiro de mantimentos, que plantava para sua casa. Tem tropa que conduz açúcar para a vila de Santos, rendem os alugueis um ano por outro 50\$000*”<sup>29</sup>.

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

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

Elucida Martins,

<sup>26</sup> Maços de População, 1ª Cia, fogo 178, 1798.

<sup>27</sup> Maços de População, 2ª Cia, fogo 4, 1798.

<sup>28</sup> Maços de População, 2ª Cia, fogo 21, 1798.

<sup>29</sup> Maços de População, 2ª Cia, fogo 59, 1798.



*“Depois de abatidos, o toucinho era curado com sal e enviado à vila. As costelas e as partes magras eram salgadas para uso caseiro. A banha de porco era a matéria graxa de uso geral nas frituras e no preparo dos alimentos, já que os óleos vegetais eram coisa rara.(...) A criação de suínos era uma atividade muito difundida, simultânea a agricultura de alimentos e que tinha em princípio a finalidade de abastecer o fogo com carne e banha, mas que podia ter também seu lado comercial (criar para vender) ou constituir uma pequena reserva de valor em caso de necessidade do agricultor, de liquidez indiscutível”<sup>30</sup>.*

Por outro lado, o milho como cereal e o feijão, uma leguminosa eram os dois gêneros mais produzidos em Campinas, tanto pelos pequenos agricultores como pelos senhores de engenho. Justifica-se a importância desses dois produtos, primeiro por ser muito utilizado na alimentação da população, tanto dos livres como dos cativos, além do milho ser muito usado na criação de suínos, como bem mostra a documentação. O milho então, estava tanto na dieta humana como animal, pois ele servia também para reforçar a alimentação dos muares das várias tropas que passavam por Campinas. O milho constituía importante produto comercial, daí sua grande produção<sup>31</sup>.

O cabo Antonio G. Teixeira de 64 anos, morador da 1<sup>a</sup> Companhia, casado com Ana Maria de 38 anos, com 7 filhos, contando com a mão de obra de 5 escravas pardas e com 3 agregados era: *“Roceiro de mantimentos para sua casa, que colheu 300 alqueires de milho, e juntamente cria porcada, e exportou para a vila de Itu, 150 alqueires de milho e vendeu a 160 reis e exportou também 30 arrobas de toucinhos, que vendeu a 800 reis”<sup>32</sup>.*

Ainda, o roceiro José Correa da Silva e que possuía também uma tropa, pertencente a cavalaria, com 32 anos, morador da 2<sup>a</sup> Companhia, casado com Ana Buena de 21 anos com 7 filhos de idade entre 3 e 9 anos, possuía 5 escravos. Tinha como ocupação: *“Roceiro de mantimentos e exporta para Itu em um ano para outro, fora o que consome em sua casa. 4 alqueire de farinha de milho a 480 reis, 14 alqueires de feijão a 400 reis, 40 arrobas de toucinhos a 800 reis. E tem tropa que conduz açúcar para a vila de Santos, rendem os alugueis de um ano para outro 50\$000 reis”<sup>33</sup>.*

<sup>30</sup> MARTINS, op. cit., p. 119.

<sup>31</sup> MARTINS, op. cit., p. 126-7.

<sup>32</sup> Maços de População, 1<sup>a</sup> Cia, fogo 73, 1798.

<sup>33</sup> Maços de População, 2<sup>a</sup> Cia, fogo 68, 1798.

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

*Grupo ocupacional: tropeiro/tropeiro*

A categoria tropeiro/tropeiro, ou seja, o chefe de fogo tendo como ocupação à atividade com a tropa e sem outro ofício aparente, é também constante para todo o período abarcado nessa pesquisa, sendo marcante a sua presença para todo o século XIX.

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

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

Segundo Martins<sup>34</sup>: *“Era comum os tropeiros possuírem sítios onde cultivavam cereais, especialmente o milho, muito importante para alimentar seus animais. Dessa maneira, não precisavam comprá-lo, ou pelo menos não tanto, o que permitia obter maiores lucros em seus negócios.”*

---

<sup>34</sup> MARTINS, op. cit., p. 129.

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

No inventário de Raimundo de Brito Leme<sup>35</sup> em 1822 encontra-se a descrição de vinte e cinco bestas arreadas no valor total de 550\$000, além de dois escravos, um de nome Valentim avaliado em 270\$000 e uma escrava de nome Gertrudes avaliada em 89\$600.

Constam também dois cavalos no total de 30\$000, além de selas, ferragens de arrear tropa e outros objetos avaliados em 10\$640, bem como uma “crioulinha” nascida depois do inventário, talvez filha do casal de escravos acima descrito cujo valor individual é de 30\$000, tendo sido avaliados ainda uma vaca em 6\$400, uma besta por 20\$000 e 112 sacos novos, provavelmente utilizados nos transporte de mercadorias, que somavam 26\$880. E por último constam do inventário, espada e faca com aparelho de prata no valor total de 30\$000.

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

A segunda viagem, com destino também não mencionado, conduzindo açúcar, foi realizada por 16 bestas cada uma carregando 6 arrobas, sendo cada arroba no valor de 240 reis que compõem o total de 23\$040. A soma dos valores obtidos nas duas viagens representa 66\$720, dando uma idéia, ainda que não muito precisa, dos lucros oriundos do transporte de açúcar<sup>36</sup>. Em seguida, a inventariante descreve as despesas contraídas durante as duas viagens referente ao pagamento de um arreador (12\$000), um camarada (2\$240) e mantimentos e pastos no valor de 9\$000, somando-se as despesas 23\$240, que se abatendo do valor obtido nas duas viagens, fica a quantia de 43\$480.

---

<sup>35</sup> TJC, 1º Ofício, cx.26, proc. 716, 1822.

<sup>36</sup> Segundo PETRONE, op. cit., p.221; “Sobre o preço do transporte do açúcar até Santos, há poucos dados, os quais não permitem um estudo mais profundo. Na época em que Saint Hilaire (1819) percorreu o planalto, o frete de Campinas até Santos era de 340 a 400 réis e de Porto Feliz de 480 réis. Em 1836, a tabela dos preços do transporte de açúcar, café, toucinho, fumo, feijão, milho e sola, até Santos, era a seguinte: 400 réis de São Paulo, 720 réis de Itu, 800 réis de Campinas e de Porto Feliz, 960 réis de Piracicaba”.

*Grupo ocupacional: arrieiro e/ou camarada de tropa*

Para o caso da categoria arrieiro ou camarada de tropa, trata-se de atividades que compõem diretamente o serviço na tropa de condução. Assim, o tropeiro e seus auxiliares e ajudantes responsáveis para um bom funcionamento e desempenho da tropa, eram distinguidos por uma determinada hierarquia de atividades, muitas vezes tão sutil que muitos deles desempenhavam mais de um tipo de atividades. Trata-se então de uma seleção profissional e por vezes, social, uma vez que, os negócios e as relações comerciais, bem como o convívio social, tinham que se aperfeiçoar, ora em contato com novos círculos sociais, ora tecendo contratos com compras de tropas, registros e direções da condução e portanto *“era conveniente possuir certa instrução e algum capital, exigência que limitava o recrutamento dos membros de sua categoria e a fixava na classe dos mais abastados”*<sup>37</sup>.

Ainda, segundo Calogeras, *“Nos tempos do apogeu da tropa, seu dono era personagem de destaque. Não viajava com seus animais: o capataz de confiança, escravo por vezes, guiava e cuidava dos lotes, enquanto o dono com uma comitiva escolhida de bestas de estimação (...) partia dias ou semanas depois, e, viajando mais rapidamente [e as vezes por outros caminhos], ia alcançar os primeiros já próximos a seu destino final”*<sup>38</sup>.

Quanto às tropas cargueiras, o que se requisitava de uma mula para que pudesse servir e ter bom desempenho do transporte de mercadorias era a sua resistência, uma perfeita saúde e ser bastante forte. Em suas caminhadas não ultrapassavam as marchas 3 a 4 léguas por dia. O essencial era que resistissem ao peso. Em geral de 8 a 10 arrobas de 15 quilos e, quando muito, 12. Organizar e conduzir um lote exigia talento especial e grande prática para não inutilizar os animais quer por excesso de peso, pisaduras dos arreios ou esforços demasiados. Cumpre acertar com precisão a cangalha, equilibrar o conjunto, nem sempre simetricamente repartido, recorrendo para isto a vários artifícios, colocando desigualmente as cargas, ou usando dos contrapesos.

Na maioria das vezes, cada lote contava com sete, nove ou onze bestas, os de 7 eram mais comuns na antiga província do Rio de Janeiro; os de 9, em geral, caracterizavam a tropa mineira, os de 11, a tropa goiana. O arrieiro usualmente, ia montado, e os camaradas a pé. Quando vários grupos se juntavam, costumava haver um capataz.

---

<sup>37</sup> CALOGERAS, op. cit., p. 282.

<sup>38</sup> CALOGERAS, op. cit., p. 280.

Em um auto de justificação em que Manoel Rodrigues de Godói é o justificante e Maximiano da Silva é o justificado<sup>39</sup>, depreende-se a importância do papel do arrieiro em uma tropa de condução. Muitas vezes, é apenas a sua responsabilidade e seriedade que julgará o bom desempenho da tropa ao seu destino final.

Em 20 de Março de 1828 na vila de São Carlos, “*diz Manoel Rodrigues de Godói, que ajustando a Maximiano da Silva para arrieiro de sua tropa para o caminho de Santos, acontece que nesta viagem deixou o suplicado morrer seis animais por omissão, e desmazelo, (...)*”

O arrieiro é muitas vezes o cangalheiro, aquele homem que além de cuidar da tropa para que ela chegue sem danos ao fim da trajetória, é também o que lida com a cangalha, conserta-as e também as fabrica. O seu serviço de manutenção das cangalhas é essencial para que as mulas possam ter um bom desempenho no caminho e para que não se machuquem. A sua atenção e responsabilidade tem que ser muito grande uma vez que, com as péssimas estradas por onde passa, a cangalha quebra-se facilmente, sendo obrigado, em alguns casos, em refazê-la.

Além do trabalho com a madeira, é necessário lidar com o couro da cangalha. Estes couros são comprados e deixados de molho na água e pendurados em árvores, para que saia todo o resto de carne que ainda possa existir. Em seguida, com um canivete, corta-se a “capa” e o “espelho”, sobrando ainda, pedaços de couros para fazer “tentos”, que por sua vez é muito útil na tenda do cangalheiro. A capa é muito importante porque serve de proteção a madeira dos arçõs e tabuletas, pois tem a função de cobri-las. O espelho fica localizado embaixo da tabuleta e completa a volta dos arçõs.

A tropa já aparelhada para a viagem em seu primeiro dia pouco marcha, apenas o suficiente para se acomodarem, acertar as cargas e se habituarem às condições do trabalho. É do segundo dia em diante que a tropa está pronta para seguir o seu curso e impor um ritmo constante que deverá ser mantido até o fim da expedição.

Logo à primeira claridade do sol, a camaradagem comia o feijão e tomava o café preparados pelo cozinheiro da tropa. Caminhavam em média uma légua e meia ou duas na parte da manhã. No meio dia, desarreavam perto de um riacho ou em algum lugar que tinha

---

<sup>39</sup> TJC, 1º ofício, caixa 45, processo 1163, 1828.

água para dar de beber aos cargueiros, para recomeçar o avanço até a tardinha, percorrendo assim, de 3 a 4 léguas por marcha.

Descarregavam novamente o lote na parte da tarde, do mesmo modo que tinham feito no dia anterior, para depois servirem a janta preparada pelo cozinheiro.

Essa vida itinerante e incerta, de sol a sol do pessoal da tropa durava meses. Acidentes e imprevistos sempre aconteciam. Travessias de rios, atoleiros onde animais afundavam, muitos deles caídos ou machucados largados a própria sorte a morrer no caminho, intempéries. Uma ou outra discussão, que por vezes acabava em muita violência, com tiro ou uma facada e, na mata, a cruz era o símbolo do túmulo da vítima que havia sido morta.

#### *Grupo ocupacional: negócios com animais*

O mercado de muares que se consolidou no século XIX, tem demonstrado na feira de Sorocaba a sua força e permanência. Na realidade, o município de Sorocaba compreendia um eixo de conexões entre as economias pastoris das províncias ao sul de São Paulo e o grande núcleo de um comércio inter-regional compreendido pelo Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo. A mula de carga servia então como suprimento para estes dinâmicos mercados.

Sobretudo, a cidade de Sorocaba servia como ponto de passagem e fixação da estrada aberta pelo governo para suprir, por via terrestre, as regiões fronteiriças de Curitiba, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Embora essas três regiões fornecessem cavalos e gado, foi o Rio Grande do Sul que se sobressaiu na produção de mulas, dominando o abastecimento regional e onde as mesmas eram criadas para serem vendidas às províncias situadas mais ao Norte, parando com frequência, em campos de pastagens.

Ainda, essas três áreas passaram a criar gado e produzir couro e carne seca para o mercado externo e dentro da colônia comercializavam com as três províncias dinâmicas do centro: Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro.

Segundo Klein: “*com seus centros agrícolas e mineradores distantes da costa e com pouca disponibilidade de pastagens para criar seus próprios rebanhos, estes três*

*estados [São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro] tornaram-se logo dependentes dos animais provenientes do sul: cavalos, gado e, sobretudo, mulas”<sup>40</sup>.*

Ao final do século XVIII as áreas de passagens ou os pontos de invernadas já estavam demarcados, sendo um dos últimos deles em Sorocaba, pois propiciava ainda algumas planícies abertas e bons campos de pastagens, tornando-se um grande mercado tanto de reses como de gado vacum. Constituíam um ponto final das vendas aonde comerciantes e agricultores de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro vinham ter neste município para negociarem os animais provenientes do sul<sup>41</sup>.

Na época do governo imperial dada a repercussão que a feira de mueres assumiu, foi estabelecida uma alfândega interna na cidade de Sorocaba criando-se um imposto de barreira para cobrar uma taxa aos animais em trânsito no município, fossem cavalos, mulas ou vacas. Exigia-se ainda que os animais vendidos na província de São Paulo passassem exclusivamente por este mercado.

A predominância do tráfego de mulas pela cidade fez com que esses animais fossem um dos mais importantes grupos a serem taxados até o final da década de 1870. Esse muar não era taxado apenas em Sorocaba. Quando saíam do Rio Grande do Sul e quando passavam por Santa Catarina o governo provincial local também cobrava um preço de passagem por eles. Dentre as taxas mais importantes, destaca-se a cobrada nas estações de invernadas no Paraná.

Elucida Klein: *“pode-se inferir a partir dos registros de impostos de Sorocaba que a maior taxa coletada – e remetida de volta a sua província de origem – foi o imposto cobrado pelo registro do Rio Negro, na província do Paraná, que pertenceu a São Paulo até 1854. Esta taxa equivalia, em média, a cinco vezes as taxas de Sorocaba”<sup>42</sup>.*

Destarte, o mercado de mueres nas áreas setentrional e central do Brasil apresentou uma nítida divisão do trabalho, representada por uma especialização do mercado. Os gaúchos eram quase que exclusivamente os criadores de mulas e de cavalos. Os paranaenses apesar de terem sua própria criação, respondiam principalmente pelas estações de invernada dos animais e os comerciantes eram os paulistas de Sorocaba.

---

<sup>40</sup> KLEIN, H., op. cit., p. 350.

<sup>41</sup> Sobre os limites geográficos deste comércio de animais ver PETRONE, *O Barão de Iguape...*; principalmente o capítulo 3.

<sup>42</sup> KLEIN, H., op. cit., p. 351-nota.

Em virtude dessa divisão do trabalho e da quantidade de tempo necessário ao transporte, o mercado de muar organizou-se de forma que a rota envolveu duas fases. Primeiro com os criadores gaúchos ou compradores paranaenses trazendo as mulas para pastar no Paraná, onde de lá, em um segundo estágio, eram vendidos para comerciantes locais ou, na maioria das vezes por paulistas que levavam então os grandes rebanhos para serem vendidos em pequenos lotes na feira de Sorocaba aos consumidores que vinham de toda a parte, principalmente das províncias centrais.

O comércio de muares não foi apenas de vital importância para o Paraná, conseguindo sua autonomia frente a São Paulo em 1854. Para a província de São Paulo, o seu mercado foi bastante significativo pois, segundo Petrone, na década de 1820, os muares e o gado vendido em Sorocaba representaram quase que o mesmo valor que o total de exportações da província de São Paulo e, até mesmo para a década de 1860, seu valor ainda era três vezes superior ao total de renda da província<sup>43</sup>.

No entanto, destaca Klein ao analisar o mercado de muares em Sorocaba no dezanove que, as cifras de animais vendidos mudaram com o tempo. No início, as mulas eram os animais mais importantes a serem vendidos no mercado, fossem eles taxados ou não. Sua cota no mercado, passou mais tarde, em 1820 a aumentar sua participação para mais de 80% nas décadas de pico. E finalmente, na crise ocorrida nos últimos anos da década de 1870, caíram em grande número e chegaram a ser substituídos em importância pelo gado.

Para Klein, referindo-se as causas das mudanças ocorridas no mercado de mulas, comenta que: *“o crescimento da exportação do café a partir dos portos do Rio e de Santos, mais acentuado na década de 1840, ajuda a explicar este drástico aumento. Além disso, dada a crescente e uniforme demanda por mulas, gerada pela constante expansão da economia cafeeira, foram as condições de abastecimento as que mais influenciaram as flutuações nas chegadas de 1870”*<sup>44</sup>.

Com relação aos comerciantes que participavam deste mercado de muar, constata-se que por este comércio ser relativamente aberto (com relação ao tamanho dos rebanhos trazidos ao mercado e pelo acesso relativamente fácil dos donos de rebanhos e

---

<sup>43</sup> PETRONE, *O Barão de Iguape...*, p. 29-30.

<sup>44</sup> KLEIN, H., op. cit., p. 355.



comerciantes aos recursos) não houve tantos destacados negociantes ligados a esse comércio que atuassem individualmente.

Se por um lado observa-se alguns principais comerciantes que controlavam parte dos rebanhos que chegavam a Sorocaba para a venda, por outro, havia um número expressivo de comerciantes de médio porte que também participavam desse comércio.

Segundo Klein: “*mesmo entre a elite deste comércio, não existiu qualquer padrão de extrema concentração de riqueza como poderia ser encontrado em outras partes do Brasil do século XIX*”<sup>45</sup>.

Caio Prado Júnior faz um estudo muito importante dos transportes e vias de comunicação na colônia, mostrando as várias formas de integração regional e entre diferentes províncias por via terrestre, sendo que, dentro dessa análise procurou-se salientar a questão do transporte e comércio de tropas, particularmente no que se refere ao seu funcionamento e estrutura.

Julga-se oportuno citar o autor em questão:

“*O transporte terrestre na colônia não se acha entregue aos azares das circunstâncias e confiado à improvisação; é um negócio perfeitamente organizado, sobretudo nas capitânicas do Centro-Sul. Há que distinguir as boiadas, os comboios de escravos, e as tropas de bestas (...)*”<sup>46</sup>.

Duas cidades do interior paulista, Jundiá e Mogi Mirim, ao lado do mercado de vendas de muare em Sorocaba, foram importantes centros para o fornecimento de tropeiros e tropas para viagens a Goiás e Mato Grosso.

#### *Grupo ocupacional: ferreiro e/ou seleiro*

O ferreiro ou seleiro por si só, era quem fabricava as ferraduras para uso dos animais cavaleares e muare, constituindo, muitas vezes, em um trabalho todo artesanal. Compra-se o ferro maleável e sem outro instrumento além do malho e da bigorna o ferrador fabrica a olho as ferraduras de vários tamanhos, e quente. A falta de ferro no Brasil e seu custo muito alto faziam com que objetos de luxo importados e qualquer coisa onde houvesse ferro, fossem usados pelos ferradores.

<sup>45</sup> KLEIN, H., op. cit., p. 363.

<sup>46</sup> PRADO JÚNIOR, Caio, op. cit. p. 260-61.

Por volta da segunda metade do século XVIII, pode-se perceber um aumento de tropas arreadas em São Paulo, que até então as fornecia em pequena escala por se reservarem aos poucos cavalos para montagem e não se criarem muitos muares em Piratininga. Um outro estímulo para o aumento e necessidade de ferraduras, foi o mercado que se formou entre o Rio Grande do Sul e São Paulo no fornecimento de bestas muares. Mais tarde, a construção do empedrado do caminho do mar também requereu a necessidade de cavalgadas.

Já havia cangalhas antes. Entretanto, dizia respeito a uma ou outra condução dos jacás, da roça, que conduziam pequenos lotes bastante improvisados. Assim, todo sitiante dispunha de cangalhas, podendo até mesmo fabricá-las para uso doméstico para atender as necessidades do próprio núcleo familiar e eventualmente fazer alguns negócios. Animais de montaria, de estimação, e mulas cargueiras de longas viagens eram sempre ferradas. Porém matungos lerdos e burros para pequenos serviços entre os sítios e vilas nem sempre se ferravam, muitas vezes por descuido ou pobreza<sup>47</sup>.

A atividade de ferreiro ou seleiro apresentada pelos maços de população para Campinas vem confirmar a existência de uma categoria bastante frágil. Este ferreiro ou seleiro pode não estar necessariamente apenas com a atividade de selar ou ferrar o animal, ele pode ser muitas vezes o arrieiro ou o camarada de tropa também responsável por esta função.

No que diz respeito apenas a essa atividade foram encontrados para os anos pesquisados somente um total de 8 fogos, cujo chefe atuava nesta área. Na realidade, tanto os anos como a quantidade encontrada são bastante inexpressivos. Para o ano de 1798 foi encontrado apenas 1 ferreiro. Eles tornam-se mais subseqüentes para os anos de 1811, 1813, 1814, mas identificados apenas por poucos indivíduos. Isto reforça a idéia que esta atividade por si só não tinha muita representatividade e geralmente, encontrava-se diluída na categoria do arrieiro ou tropeiro que na prática do dia a dia da tropa era compelido a desempenhá-la.

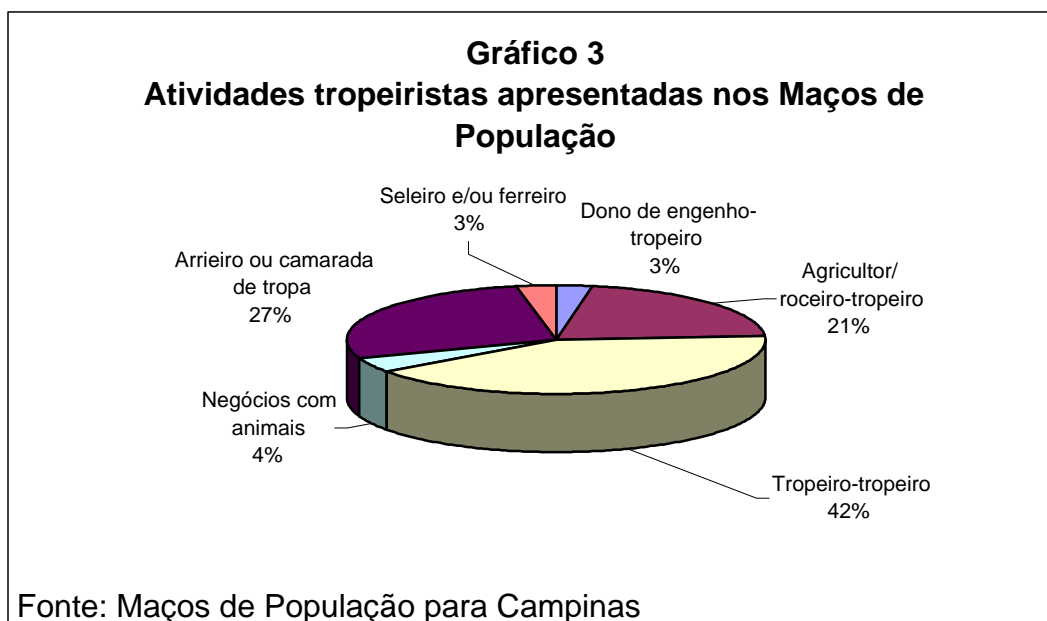
Finalmente, pode-se supor que esta categoria fosse mais representativa no município de Sorocaba por comportar uma necessidade constante desse tipo de serviço uma vez que era lá o ponto terminal da venda de muar. Ou então, pode-se encontrar essa categoria com

---

<sup>47</sup> ALMEIDA, Aluísio de, op. cit., p.133 e seguintes.

mais freqüência em Jundiá, por funcionar como oficina para a manutenção e equipagem das tropas.

Deste modo, o gráfico 3 vem reforçar a idéia de que a atuação do tropeiro está diretamente ligada as possibilidades de mercado em que ele pode participar. E ainda, por exercer várias funções, o seu trabalho não é especializado. Daí então se constatar que das categorias profissionais ligadas ao tropeirismo, 42% dizem respeito aos tropeiros propriamente ditos, ora seja, que exercem função ligada diretamente ao transporte ou condução de determinada mercadoria, especificamente para a grande maioria, o açúcar. Em seguida, participam com 27% ligados a atividade tropeirista, os arrieiros ou camaradas de tropas, parcela significativa ligada à manutenção da tropa. Com uma porcentagem bastante reduzida frente às duas primeiras categorias tem-se que 4% destas atividades pertenciam aos negociantes de animais e os restantes 6% dividem-se entre as categorias donos de engenho/tropeiros (3%) e seleiros ou ferreiros (3%).

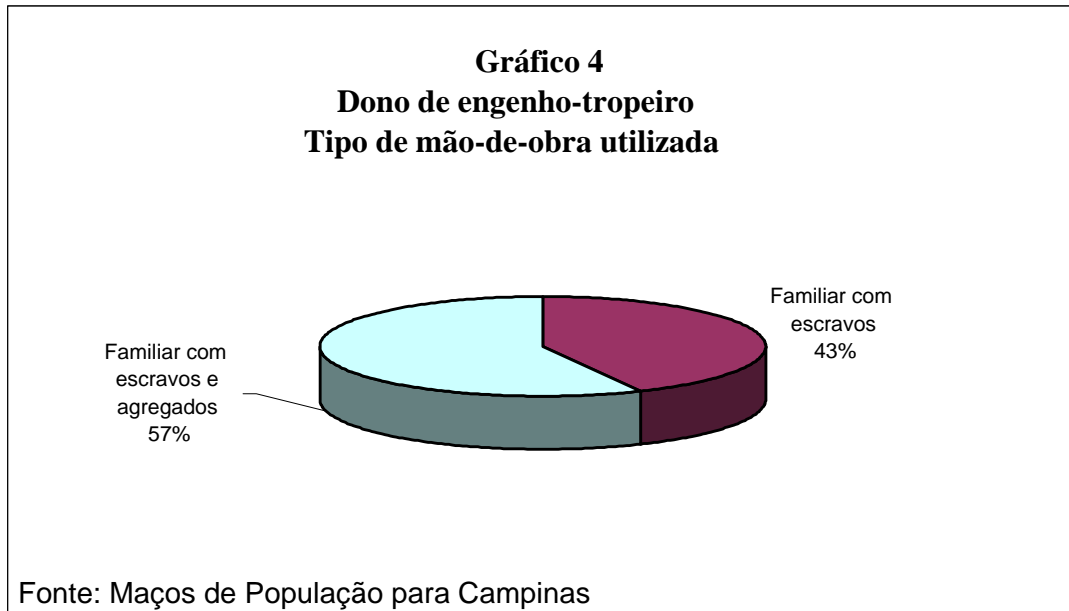


Revela-se igualmente importante nestas múltiplas atividades tropeiristas, os tipos de mão-de-obra utilizadas em cada uma delas, pois a paisagem dominante não é a do escravo negro. Constata-se que eram utilizadas nas atividades tropeiristas quatro tipos de mão-de-

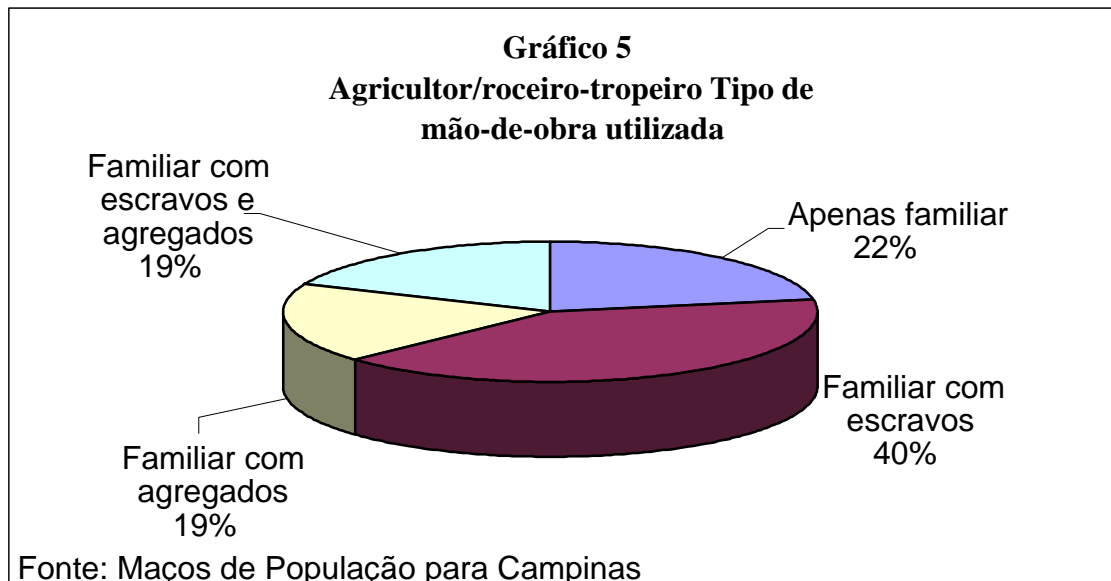
obra. Contava-se para o trabalho com a mão-de-obra *apenas familiar* onde era função única e exclusiva do próprio fogo arcar com todas as atividades profissionais da família, fossem elas ligadas à manutenção do fogo ou destinadas a comercialização; a *familiar com escravos* que além de contar com todos os integrantes e membros da família tinha como mão-de-obra adicional o escravo que poderia ajudar tanto no trabalho da casa, da roça ou ainda como integrante da tropa; a *familiar com agregados*, que além do trabalho da família (marido, esposa e filhos) recebiam o auxílio de pessoas agregadas à família, podendo ser ou não parentes. Esses agregados muitas vezes constituíam uma outra família dentro do próprio fogo do tropeiro, por vezes trabalhando junto com o chefe do fogo na atividade tropeirista, ou então, exercendo outras profissões; *familiar com escravos e agregados*, eram famílias que podiam contar com a disponibilidade de dois tipos de mão-de-obra, tanto a escrava como a agregada, muitas vezes trabalhavam lado a lado para sobrevivência e manutenção do fogo bem como para os trabalhos direcionados fora do fogo. Ainda podiam ocorrer casos em que o escravo pertencia ao agregado.

Os gráficos a seguir mostram os tipos de mão-de-obra utilizada em cada categoria profissional tropeirista, onde se evidenciam as diferenças de emprego do trabalho escravo, familiar e agregado conforme a atividade exercida nos fogos analisados.

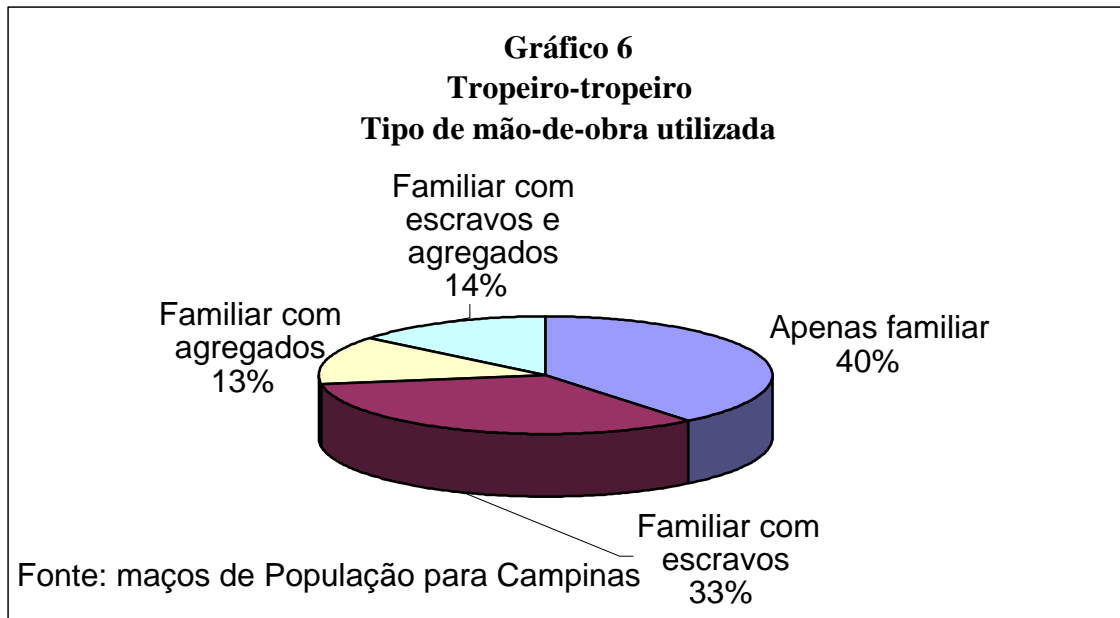
No gráfico 4 a categoria *dono de engenho-tropeiro* demonstra que dos fogos pesquisados, 57% serviam-se da mão-de-obra *familiar com escravos e agregados* e os outros 43% de *familiar com escravos*. Tal situação leva a supor que por tratar-se de uma categoria um tanto privilegiada quanto aos recursos materiais, o acesso a uma mão-de-obra maior (tanto de escravos como agregados) estaria mais disponível, mesmo porque as atividades de um dono de engenho, envolviam não apenas o cultivo da cana e fabricação do açúcar, mas na Vila de São Carlos desse período, havia a necessidade de manter a sobrevivência do fogo quanto à produção de alimentos para consumo próprio, o que possivelmente requeria maior número de trabalhadores.



Para a categoria roceiro-tropeiro, a mão-de-obra predominante é a *familiar com escravos*, representando 40% dos fogos da categoria. Trata-se também de um grupo que tinha acesso a aquisição de cativos africanos ou escravos ladinos, mas que em alguns casos valia-se da força de trabalho de agregados e escravos (19%) e também da família e agregados (outros 19%), sendo ainda que 22% dos fogos de agricultores/roceiros-tropeiros utilizavam em suas tarefas apenas a mão-de-obra familiar, conforme mostra o gráfico 5;

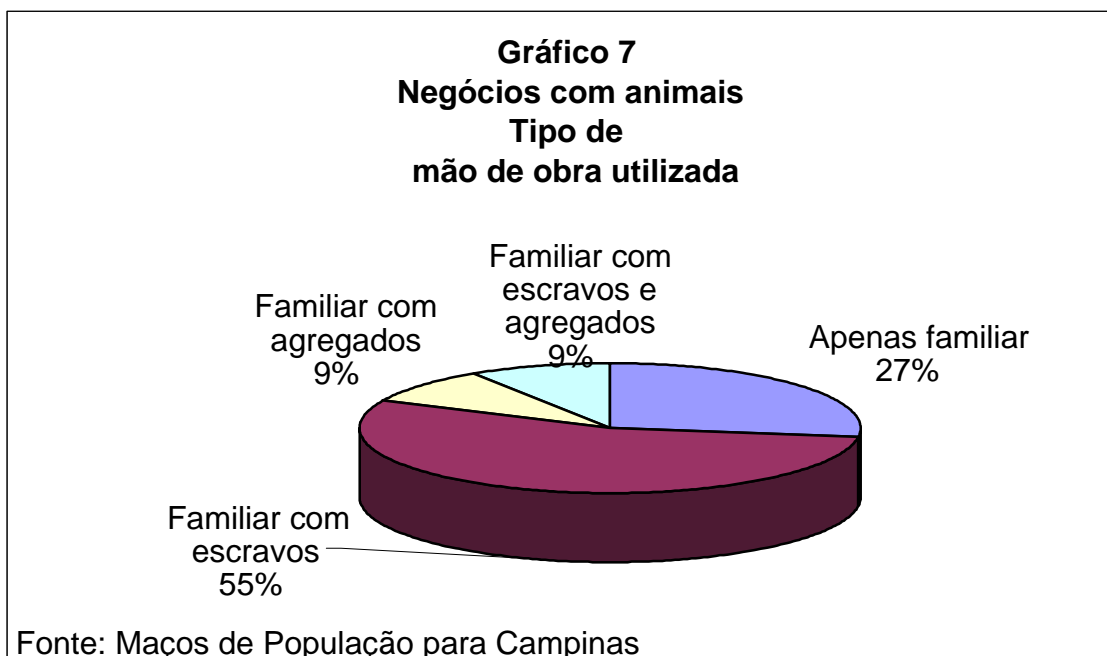


Nos fogos dos tropeiros propriamente ditos (aqueles que nos censos valiam-se apenas da descrição “tropeiro”), constata-se a maior presença de mão-de-obra familiar (40%), embora logo em seguida se encontre o uso de trabalho familiar com escravos (33%). Os fogos que valiam da força de trabalho da família com escravos e agregados correspondiam a 14% do total de domicílios dessa categoria, enquanto 13% faziam uso de familiares e agregados nas tarefas profissionais. Tal situação mostra o quanto esta categoria era ambígua, pois há uma polarização entre os grupos que utilizavam apenas mão-de-obra familiar e familiar com agregados e aqueles que empregam escravos, familiares e agregados. Embora os grupos que empregavam escravos fossem minoritários, percebe-se que tal atividade (tropeiro) crescia aos poucos e permitia aos seus agentes incorporar a aquisição de escravos como forma de conduzir os negócios de transporte. O gráfico 6 chama a atenção da predominância da mão-de-obra *familiar* nos fogos de tropeiros-tropeiros, seguidas pelo trabalho *familiar com escravos*;



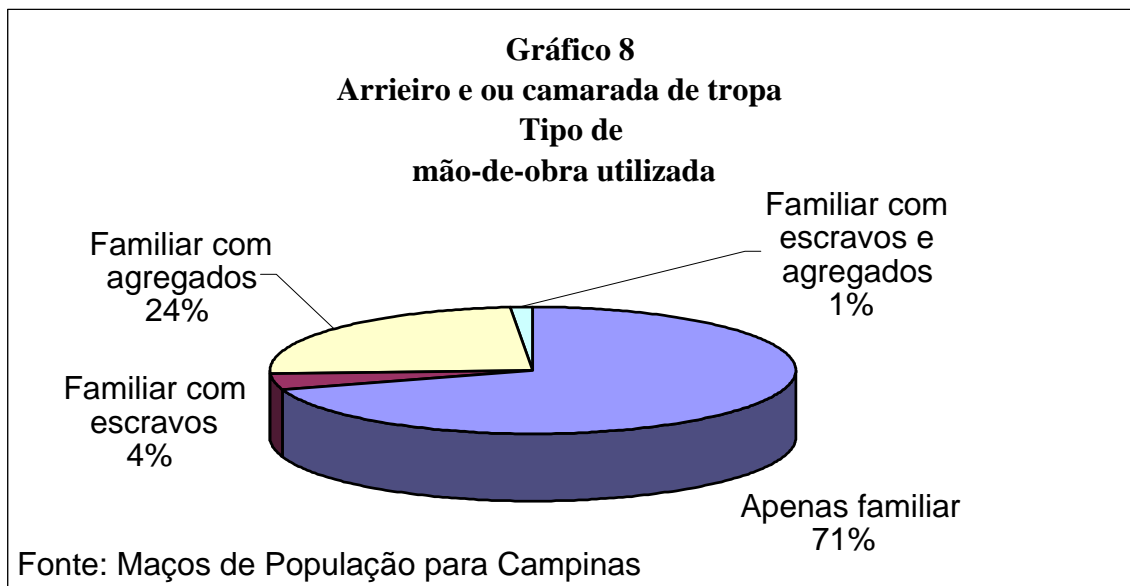
Os negociantes de animais por sua vez, aparecem como uma categoria profissional mais definida, cuja importância econômica pode ser avaliada por seu acesso ao mercado de compra e venda de escravos. Assim, dos domicílios onde os chefes negociavam com animais 55% empregavam escravos junto com familiares nas atividades. Outros 27% valiam-se apenas da ajuda da família, enquanto 18% utilizavam mão-de-obra familiar e agregados nas tarefas profissionais. Tal predominância da mão-de-obra cativa ao lado da familiar pode ser endossada pela afirmativa de Alcir Lenharo quando constata que “dos 37 tropeiros que passaram pelo registro de Itaguahy, na Estrada real Rio-São Paulo, 4 deles eram escravos conduzindo tropas”<sup>48</sup>. O gráfico 7 demonstra o tipo de mão-de-obra utilizada pela categoria negociantes de animais.

<sup>48</sup> LENHARO, Alcir, op. cit. p. 113.

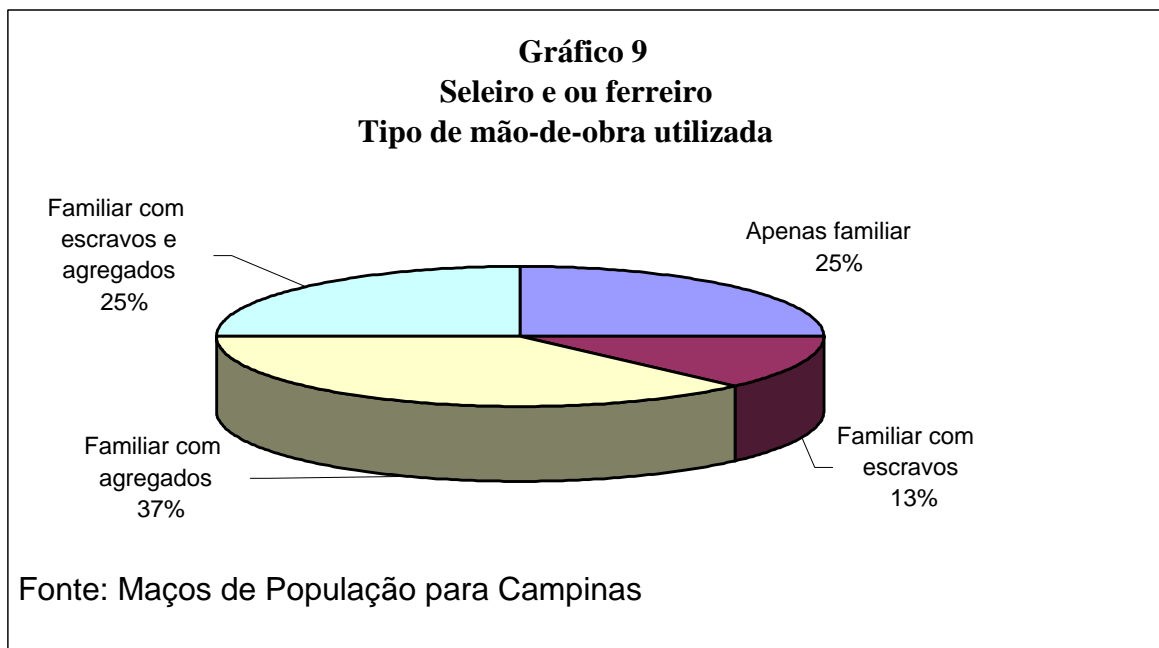


O gráfico 8 revela para a categoria de arrieiros ou camaradas de tropa que é absolutamente predominante o uso da mão-de-obra *familiar*, cerca de 71%. Número bastante significativo, o que leva à hipótese de, por essa categoria não ser dona do seu próprio negócio, ou seja, por ser empregado de alguém, dificilmente teria condições de empregar outro tipo de mão-de-obra que não a familiar, dada a sua própria situação material. Apenas 1% dos domicílios onde residiam camaradas de tropas utilizava escravos e agregados e 4% empregavam familiares e agregados como força de trabalho.





De modo semelhante, os profissionais cuja atividade era equipar a tropa com selas, cangalhas, apetrechos de ferro e de ferrar os animais aparecem, em geral, com poucos escravos em seus domicílios. A mão-de-obra familiar com escravos era utilizada por 13% dos chefes de fogos desta categoria, enquanto o emprego de familiares, agregados e escravos perfazia 25% do total. Vinte e cinco por cento dos domicílios de seleiros e/ou ferreiros contavam apenas com a ajuda familiar nas tarefas, enquanto a maioria (37%) valia-se da força de trabalho da família com agregados, conforme se observa no gráfico 9.



Tamanha diversidade de situações, atividades e tipo de trabalho dentro de uma mesma ocupação profissional (tropeirismo), demonstra a dificuldade de se apreender esse grupo social de forma única. É preciso, sem dúvida, notar as nuances existentes entre as muitas situações que envolviam o trabalho nas tropas. Assim, evidencia-se a forte diferenciação econômica dentro da própria categoria profissional tropeiro.

A hipótese aqui apresentada é que diversos grupos sócio-econômicos estavam envolvidos no transporte de alimentos e na condução de gêneros destinados aos mercados de exportação. Alguns indivíduos detinham situação econômica mais confortável, como demonstrou a análise do tipo e mão-de-obra utilizada, ou seja, aqueles chefes de domicílios proprietários de engenhos de açúcar e roças de alimentos destinados ao abastecimento interno revelavam sua projeção econômica e política em âmbito regional, tendo acesso a riquezas e, principalmente, ao mercado de trabalho (escravo). Por sua vez, a presença de indivíduos cuja situação econômica era menos favorecida também compõe a realidade da atividade tropeirista. Assim, muitos fogos cujos chefes trabalhavam na condução ou no auxílio das tropas contavam mais com o esforço dos familiares e de agregados para compor seu contingente de trabalho, não tendo acesso, ou pouco participando do comércio de mão-de-obra escrava.

Tal situação multifacetada do universo do tropeirismo pode ser também corroborada pela análise de Lenharo, quando tenta romper com o preconceito ideológico e historiográfico sobre a atuação dos tropeiros remanescente das interpretações dos viajantes dos oitocentos ou que nelas se basearam, cujo foco principal seria relacionar o tropeiro ao homem livre pobre. Assim, argumenta Lenharo que *“estranha, pois, o fato de que a visão de tropeiro seja expressa somente através da associação com o pobre, quando se sabe que existiam proprietários que também eram tropeiros, cujo tipo social era, inclusive, representativo do mundo rural”*<sup>49</sup>.

Por meio da análise apresentada, demonstra-se a forte mobilidade profissional e econômica dos tropeiros ligados ao comércio de açúcar, tanto em Campinas, como nas cidades vizinhas (Jundiaí, Mogi-Mirim, Itu, Sorocaba, etc.). A diversidade de atividades ligadas ao tropeirismo, mas guardando sempre uma das bases na agricultura de abastecimento ou familiar, revela também o processo de fixação territorial da itinerante população paulista dos primórdios da colonização. Esta fixação, assim como as atividades econômicas mais estruturadas são fundamentais para compreender a dinâmica da capitania/província de São Paulo com as demais regiões, entrelaçadas pelo comércio interno, de exportação e pelo transporte.

Ademais, paulatinamente em determinadas regiões da capitania/província de São Paulo formou-se uma economia mais monetária. Tal processo, iniciado com o estímulo da mineração, em função do abastecimento via São Paulo, tomou forma ao final do século XVIII com a introdução da agricultura de exportação de produtos tropicais. Simultaneamente, novos mercados foram abertos para o abastecimento e, o desenvolvimento urbano no Rio de Janeiro como nova capital da colônia e posteriormente, a transferência da corte portuguesa também para esta capital criaram, importante centro urbano que precisava ser abastecido. A capitania/província de São Paulo organizou-se também para atender a esse novo estímulo externo.

Esboça-se então, no quadro da produção local e regional da plaga paulista um movimento mercantil que estava orientado para uma “lógica de mercado” onde a articulação com a área e o mercado mineiro e com a corte iria impulsionar tal tendência. Tendência esta essencial para a articulação entre os dois pontos de contato, ou duas faces da

---

<sup>49</sup> LENHARO, Alcir, op. cit. p. 117.

moeda, como demonstrou muito bem Ilmar de Mattos<sup>50</sup>: de um lado a expansão e articulação de circuitos internos de abastecimento desenvolvidos de modo concomitante com a economia de exportação fundada no açúcar e de outro, aparecem as tentativas da coroa e depois dos governos provinciais para tecer a malha tributária responsável pela arrecadação de impostos que esta economia cada vez mais dinâmica e diversificada deveria reverter para os cofres públicos.

---

<sup>50</sup> MATTOS, Ilmar R. de. *O Tempo Saquarema: a formação do Estado Imperial*. Rio de Janeiro, ACCESS, 1994.

## Capítulo 4

### Os tributos sobre o trânsito de animais e o comércio de tropas na Província de São Paulo

As principais fontes de renda da província de São Paulo durante o século XIX estão relacionadas diretamente a rede viária. Especialmente, três tributos marcaram a característica de São Paulo ligada a caminhos e a uma economia diversificada. Os “Direitos do Rio Negro” ou o “Registro instalado no Rio Negro”, o “Novo Imposto sobre os animais em Sorocaba” e a “Contribuição para Guarapuava”, onde se cobrava uma taxa fixada por cada animal que passava pelos registros, taxando o comércio de animais de todo tipo, sobretudo dos animais de carga, especialmente os muares, que se faziam presentes principalmente na cidade de Sorocaba. A articulação desses três impostos como uns dos mais vultosos da renda provincial de São Paulo (acrescidos da Décima de Herança e da Meia Siza de Escravos) mostra o grau de importância que a formação de uma estrutura viária representava para a Província de São Paulo.

No início do século XVIII, o governador da capitania de São Paulo, Caldeira Pimentel, buscou abrir uma estrada que ligasse São Paulo à Curitiba<sup>1</sup>, procurando garantir o controle do comércio de animais com o sul e, através dele, obter lucros. No entanto, as dificuldades encontradas iam além da escassez de mantimentos, munições e homens suficientes para o empreendimento. Envolvia também, a resistência de fazendeiros e negociantes de gado que viam nesse novo caminho a perda de benefícios, uma vez que incentivaria a ocupação dos campos do sul e converteria o eixo econômico do litoral para o interior.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Ver a esse respeito Almeida, Aluísio de. Abertura da estrada São Paulo-Curitiba. Revista do Arquivo Municipal de São Paulo, São Paulo, v.85, pág. 197-204, 1942.

<sup>2</sup> A abertura de uma estrada que ligasse São Paulo à Curitiba evitaria o trecho por mar entre Paranaguá e Santos. Segundo o Capitão português Cristovão Pereira de Abreu, os moradores das vilas de Santos, Paranaguá e Curitiba, viviam isolados, por crime ou por outro tipo de má conduta, temiam perder sua liberdade. Os de Vila de Laguna e Santa Catarina, por se tratar de senhores com alguma limitada fazenda nos Campos de Curitiba, temiam, da mesma sorte, ficar com uma propriedade de menor valor. Ver Cesar, Guilhermino. Primeiros cronistas do Rio Grande do Sul – 1605-1801, Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1969, p.119. Ainda, vale destacar que, a presença dos portos na Capitania de São Paulo era restrita a rota do sal, monopólio da Coroa Portuguesa e disputado pelos contratadores como objeto de muita especulação que entrava pelo porto de Santos e no litoral sul, abastecendo São Paulo e as minas de Goiás e Mato Grosso. Pelo mesmo porto de Santos eram recebidas as pequenas cargas de manufaturas e

Em 1728, houve a primeira tentativa feita pelo sargento-mor Francisco de Souza e Faria para construir o caminho até o sul, mas a resistência à abertura da estrada fez com que a expedição fracassasse. A oposição se dava também pelo fato dos fazendeiros, os maiores proprietários da região, possuírem uma certa autonomia na comercialização de seus produtos, uma vez que criavam e vendiam animais aos paulistas e mineiros sem pagar impostos à Coroa.

Em 1731, uma nova tentativa é feita e o capitão Cristóvão Pereira de Abreu<sup>3</sup> retoma o projeto de abertura da estrada para o sul. Saiu da Colônia de Sacramento acreditando estar aberto o caminho de Curitiba a São Paulo. No entanto, não o encontrando formado, foi para São Paulo requerer ao capitão Caldeira Pimentel, mais homens, munições e recursos, voltando, em seguida, ao porto do Rio Grande. Em 1733, deixou aberto finalmente, o caminho de São Paulo a Curitiba. O traçado dessa estrada durante o século XVIII até o final do século XIX, representou a principal via de acesso ao sul, sendo acrescida por ramificações de caminhos que a ligavam aos campos do interior dos atuais Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná.

A partir do traçado original de 1733, ganha destaque a abertura da Estrada Geral compreendida entre Sorocaba e Viamão no século XIX, e os caminhos que dela seguiam, como o próprio caminho de Viamão e o Caminho Novo da Vacaria, interligando os campos do Rio Grande do Sul e o Caminho de Palmas ou Estrada das Missões.<sup>4</sup>

---

escravos adquiridos no Rio de Janeiro. Ver Canabrava, Alice P. Decadência e Riqueza. Separata da Revista História, n.100, 1974, pág. 361.

<sup>3</sup> Ver a seu respeito Almeida, Aluísio de. Cristóvão Pereira de Abreu. Revista do Arquivo Municipal de São Paulo, São Paulo, v.83, p.93-8, maio/jun. 1942.

<sup>4</sup> Cesar, Guilhermino. Primeiros cronistas do Rio Grande do Sul – 1605-1801, Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1969, pág. 123. Sobre o saldo que se recolheu ao cofre da tesouraria, pertencentes à Província de São Pedro do Sul no ano de 1821, compreendido em depósitos de ausentes, emolumentos das patentes e diversas rendas indiretas, informa o “Extrato das quantias que no ano de 1821 se recolheram ao cofre da tesouraria geral desta repartição pertencentes as estações abaixo declaradas, para seguirem os seus destinos, e que parte delas foi empregada nas urgentes despesas da Província na falta das rendas diretas, a saber: Pertencente a Província de São Pedro do Sul proveniente da cobrança de diversos créditos = 6:957\$886; Idem a diversas heranças existentes nas provedorias de ausentes e foi recolhido por depósito = 17:484\$011; Idem dos emolumentos das patentes, que deve ser remetida ao tesouro Público = 1:341\$384; Idem das caixas parciais dos rendimentos indiretos da Província = 17:762\$485. Perfazendo um total = 43:545\$766”. AESP, Coleção do Tesouro Provincial, Lançado no balanço da Tesouraria Geral da Província de São Paulo, remetido ao tesouro Público em ofício de 31 de agosto de 1824.

O Registro de Viamão se caracterizou como um dos principais contratos relativos ao Rio Grande que a Coroa arrematava<sup>5</sup>. Desde 1739, o governo português cobrava direitos sobre as animais que compunham as tropas que se dirigiam a Sorocaba. O registro ainda não havia sido instalado, mas a responsabilidade da cobrança do imposto fora destinada diretamente ao comandante da Guarda de Viamão. A ordem para a cobrança destes direitos foi feita por Gomes Freire de Andrada em 25/10/1739 onde eram cobrados dez tostões (mil réis) por besta muar ou potro.<sup>6</sup>

Considerada uma das mais importantes vias do comércio paulista no governo do Morgado de Mateus, a rota do mar que passava pelos campos de Viamão até chegar à famosa feira de animais em Sorocaba, constituía parte lucrativa de uma infra-estrutura dos transportes que estava sendo montada.

Segundo Canabrava:

*“Importados do sul, as tropas de muares, de cavalares e de gado de vacum, desde 1738, com a abertura da via terrestre, percorriam os caminhos da Capitania, rumo as minas gerais e à capital da colônia. Este, o negócio “mais sólido”, “mais limpo” e o “maior que tem havido nesta capitania”, escrevia o seu governador, de fartos lucros aos particulares e à Fazenda Real, também, pelos direitos de circulação pagos nos registros ao longo do percurso dos animais. Os dados relativos a 1766, proporcionam uma referência quanto ao montante desses investimentos: passaram naquele ano, pelo registro*

<sup>5</sup> Além do Registro de Viamão, figurava entre os principais contratos relativos ao Rio Grande do Sul, os contratos de arrecadação dos dízimos, o quinto dos couros e gado em pé e o do município das tropas. Vale observar que os contratos dos dízimos e os direitos dos registros e passagens constituíam práticas vigentes por toda a América portuguesa. Os dois outros contratos, o quinto dos couros e gado em pé e o município das tropas, eram específicos do sul, caracterizando a especificidade de sua economia, do seu espaço e da sua história. Ver Osório, Helen. Estancieiros, lavradores e comerciantes na constituição da estremadura portuguesa na América: Rio Grande de São Pedro, 1737-1822. Tese de doutorado, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1999.

<sup>6</sup> Osório, Helen. Op. cit. Pág. 199. Sobre o balanço relativo aos direitos da Província de São Pedro do Sul, “tem entrado em cofre, desde a primeira remessa feita pelo cobrador, a n. 67 de 1811, até a última verificada a n. 136 do corrente ano [1824] = 249:133\$456. Tem-se remetido para a da Província, em diferentes épocas 197:196\$856. Deve existir sujeito as despesas rs 51:936\$600. Saídas da caixa deste ano [13 de agosto de 1824], em virtude de Portaria: pelas portarias n.31 = 20:000\$000; portaria 68 = 5:000\$000; portaria 69 = 461\$440; portaria 77 = 3:200\$000; Rs.= 28:661\$440; pela portaria n.81 mais = 3:081\$770; Total = 31:743\$210”. Ainda, informa o mesmo documento que existem em 14 de agosto de 1824, as seguintes quantias: “em notas da caixa de descontos = 17:740\$000; ditas do rio e troca = 1:131\$660; barreira da alfândega = 4:297\$891; moeda = 4:485\$030; total = 27:654\$581”. AESP, coleção do tesouro provincial, D25, 1824.

*de Curitiba, 5.664 cavalos e éguas, 1.909 mulas e 2.147 reses, que se avaliam em 56:000\$000 aproximadamente”.*<sup>7</sup>

Como atesta a autora, a Estrada Geral assume um caráter importante não apenas pelo seu traçado e diversidade de caminhos, mas sobretudo porque possibilitou a Coroa portuguesa estruturar o controle sobre o trânsito e o comércio de tropas no centro-sul através da cobrança de direitos reais sobre os animais.

A Coroa articulou uma rede fiscal bastante lucrativa e sólida tanto para os interesses da Fazenda como para particulares, ligada não unicamente ao trânsito dos animais, mas através do imposto alfandegário incidente em mercadoria importada ou exportada, taxando, não só a entrada de produto estrangeiro, mas também de uma Capitania, depois Província para outra.

Para a cobrança desse direito foi criado, logo em 1733, o Registro de Animais em Curitiba, o qual, alguns anos depois, fora transferido para o Rio Negro, na divisa dos atuais Estados de Santa Catarina e Paraná. Segundo a Certidão passada pelo Registro de Curitiba, desde o tempo em que Cristovão Pereira de Abreu saiu com as primeiras tropas desse registro até o ano de 1749, passaram por ele 12.575 cavalos, 4.319 bestas muares, 173 éguas e 629 cabeças de gado vacum.<sup>8</sup>

Apesar dos lucros obtidos junto a esse Registro, a Fazenda Real sofria com a falta de fiscalização mais eficaz que controlasse os descaminhos de condutores burlando o registro. À distância com o centro administrativo da capitania reforçava a dificuldade da arrecadação, pois tudo ficava longe e com pouco critério de organização e punição. Na tentativa de resolver o problema, a Coroa criou um novo Registro de Animais em uma localidade mais próxima. Em 1750, é instalado em Sorocaba, um posto fiscal no sentido de coibir as irregularidades sobre o comércio de animais. A preocupação do governo metropolitano em organizar e regulamentar de maneira mais eficaz essa arrecadação, se faz sentir pelo próprio teor do documento de criação do posto fiscal, revelando as principais preocupações do governo metropolitano em relação a esse registro. Gomes Freire de Andrade relata,

---

<sup>7</sup> Canabrava, Alice P. op.cit. pág. 362.

<sup>8</sup> Osório, Helen. Op. cit. Pág. 203.



*“Porquanto representando-se-me os descaminhos que resultam à Fazenda Real nos direitos que devem pagar as tropas que entram pelo Registro de Curitiba na comarca de São Paulo, por não haver naquela distância pessoas que possam abonar aos condutores das ditas tropas e serem eles quem são uns dos outros por não haver paragem até o presente na dita comarca, onde se examine se os ditos condutores têm pago à Provedoria da Fazenda Real da Praça de Santos os tais direitos, ou ratifiquem as fianças, resultando desta irregularidade ausentarem-se para as minas os tais condutores sem cumprirem as suas obrigações pela grande distância do trânsito que fazem para a venda das mesmas tropas, nestes termos ordeno que os tais condutores serão obrigados a não passarem da vila de Sorocaba, sem primeiramente apresentarem as guias de Curitiba ao provedor do Registro que criei de novo, o capitão Luiz Teixeira da Silva, para se passar vista aos animais que conduzirem e se satisfizerem na Provedoria de Santos aos direitos a que são obrigados a ratificar as fianças, e faltando a cumpri-lo, assim serão punidos como descaminhadores da Fazenda Real, como também, achando-se mais o número de animais daquele que declararem as ditas guias serão confiscados para a Fazenda de Sua Majestade, para o que serão obrigados a buscarem a paragem da ponte da dita vila (...). Dada nesta cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, aos 3 de setembro de 1750”.*<sup>9</sup>

O documento chama atenção pelo fato das responsabilidades assumidas pela Fazenda Real através dos Registros de Animais. A primeira responsabilidade recaía sobre os mecanismos de controle no trânsito das tropas, no sentido de assegurar os direitos da Coroa sobre eles, uma vez que, como mostra o documento, a criação do Registro de Curitiba não foi suficiente para atender as expectativas do governo metropolitano, tendo em vista que o controle não era suficiente pois os condutores que inicialmente deveriam garantir o crédito das fianças ali passadas, eram eles mesmos os seus próprios devedores. Esta situação se agravava pelo fato de que a maioria dos condutores não possuía residência fixa, por estar a maior parte do tempo conduzindo tropas, tornando a arrecadação ainda mais difícil. A segunda preocupação da Fazenda Real estava ligada a comercialização de

---

<sup>9</sup> As citações feitas a partir de fontes primárias pesquisadas tiveram sua ortografia atualizada. Este documento foi transcrito em Almeida, Aluísio de. Op. cit. p.93-8.

animais, sobretudo nas áreas de mineração, pois, após Curitiba, não havia controle, leia-se, registros ou direitos reais para esses condutores, o que facilitava as rotas alternativas para as minas sem pagar imposto algum.

Neste sentido, Sorocaba possuía uma localização estratégica que coibia essas irregularidades e controlava e punia esse comércio de animais, isso porque atendia a duas exigências primordiais para o controle desse comércio. Estava perto da cidade de São Paulo, portanto mais próximo do centro administrativo da capitania, ao mesmo tempo em que era a vila mais próxima do sul da capitania, antes dos campos de Curitiba. Acresce que, sua localização ainda proporcionava o controle de animais para as minas, uma vez que a região compreendia a convergência de caminhos que seguiam para Minas e Cuiabá, mercados potenciais de muares, além de São Paulo e das partes do sul.

Como se não bastasse esse conjunto de elementos facilitadores para a comercialização de animais na região, havia também uma ponte dentro da vila de Sorocaba, mencionada pelo próprio documento acima, que funcionava como mais uma via de controle no trânsito de tropas, pois exigia uma passagem mais lenta e em menor número de animais. A punição era severa, significava o confisco dos animais não declarados nas guias pela Fazenda Real.

A existência de uma ponte na vila de Sorocaba remete também a importância da arrecadação incidente sobre as pontes de outras localidades espalhadas pela província de São Paulo. Conhecidas como taxa sobre as passagens dos rios, constituía um dos tributos mais antigos da colônia, tendo suas normas legais estabelecidas desde a carta régia de 8 de maio 1746. No período colonial, esse tributo era arrecadado por arrematação, causando disputas entre grupos interessados e entre arrematantes de passagens próximas. Eram cobradas como uma espécie de “taxa de pedágio”, recaindo sobre as mercadorias que entrassem nas povoações, não para serem ali negociadas, mas para reexportação ou simples trânsito. No início do Império, sua versão provincial foi à chamada taxa de barreira, na qual as despesas com as pontes e passagens nesses rios correriam por conta das respectivas estradas, ou seja, da taxa de barreira, como se verá mais adiante. Pagas pelas pessoas e

gêneros pela utilização das embarcações para atravessar os rios e depois pelas pontes, cuja taxa variava conforme a situação local para a conservação desses meios.<sup>10</sup>

A instalação do Registro de Sorocaba, se tornou um passo fundamental para viabilizar efetivamente, a cobrança dos direitos dos animais nos anos seguintes. Deste modo, em 1755, com apenas 5 anos de funcionamento, ficou destinado exclusivamente para a arrecadação do Novo Imposto dos Animais em Sorocaba. O Novo Imposto foi criado inicialmente por um período de dez anos com a justificativa de arrecadar recursos para a reconstrução da cidade de Lisboa, destruída pelo terremoto no mesmo ano, mas logo que concluído o prazo, no ano de 1766, foi prorrogado por uma nova Carta Régia.<sup>11</sup>

O Registro de Sorocaba se consolidou como o mais importante local de arrecadação sobre impostos de animais na Capitania uma vez que recebia as guias do Rio Negro e do Novo Imposto, na maioria das vezes saldadas nesse Registro. Ainda, demonstrando a importância e a força desse Registro que já aglutinava dois impostos, em 1809, um terceiro imposto sobre o trânsito de tropas pela Estrada Geral foi criado e encarregado a Sorocaba, a Contribuição para Guarapuava.

A região de Guarapuava, no atual Estado do Paraná, era formada por uma extensa área de campos de criação, ocupada por tribos indígenas. O objetivo da criação da Contribuição era financiar expedições de conquista e colonização. A Contribuição recaía de maneira diferente sobre os animais criados no Rio Grande do Sul daqueles criados nos

---

<sup>10</sup> Nesse período era comum os viajantes ou tropeiros abrirem novos caminhos para evitar o pagamento desses direitos, ou então, como demonstra o documento do Tesouro Provincial, sobre a ponte do Rio Paraíba no porto da Vila de Jacareí, “a primeira que se mandou construir por conta da Fazenda Nacional nos rios caudalosos onde se cobram direto de passagem em benefício do comércio e comodidades dos viandantes, (...) constando à dita Junta que os tropeiros no tempo da seca e para se evadirem ao pagamento faziam passar os animais e muitas vezes cargas, pelo rio (...)”. AESP, coleção do Tesouro Provincial, CO 1570, Pasta 1, 1834.

<sup>11</sup> Os “novos impostos” incidiam sobre a carne de vaca, a aguardente do reino e da terra, fumo e outros gêneros, sobre estabelecimentos comerciais e profissões. No entanto, a principal matéria tributada era os animais vindos do Rio Grande de São Pedro do Sul e de Curitiba que passavam por Sorocaba, para serem ali vendidos ou em outras cidades de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. A partir de 1836, passou a aparecer como item específico, sendo o único, entre os novos impostos, para o qual não se recomendava a arrematação. Segundo a “Cópia das condições com que foi arrematada a renda dos novos impostos pelo triênio do 1 de janeiro de 1828 ao último de dezembro de 1830, a exceção do ramo da cidade e do termo e do que pagam os animais no registro de Sorocaba”, deixa claro que essa prática é ainda anterior, demonstrando a importância de rentabilidade desse imposto, sendo cobrado separadamente dos demais. AESP, Coleção do Tesouro, C2, P2, D7, São Paulo, 31 de janeiro de 1831.

Campos Gerais, uma vez que o Rio Grande constituía uma capitania separada de São Paulo desde 1738.<sup>12</sup>

Petrone oferece dados significativos sobre a entrada de animais na Capitania de São Paulo que passaram pelo Registro de Sorocaba no final do século XVIII. Através da tabela 4 evidencia-se que dos negócios ligados aos animais, os muares eram os que mais se destacavam. O negócio com bois e cavalos apesar de serem significativos, não eram maiores que os negócios envolvendo as bestas. Assim, mesmo nos anos de 1793, 1794 e 1797, se somados, os negócios com cavalos e reses, representavam maior número que os muares. No entanto, isoladamente, eram os muares que despontavam em maior número. Isso se justificava pelos impostos cobrados e o preço adquirido na hora da venda serem maiores que dos outros animais. Assim, mesmo os muares sendo em menor número para alguns anos, o volume de dinheiro que proporcionava era maior do que das outras espécies.

**Tabela 4 - Animais registrados em Sorocaba**

<b>Anos</b>	<b>Bestas</b>	<b>Cavalos</b>	<b>Reses</b>	<b>Total</b>
<b>1793</b>	3860	2214	1886	7960
<b>1794</b>	5380	3100	3492	11972
<b>1795</b>	8983	2817	3063	14863
<b>1796</b>	3610	1606	1662	6878
<b>1797</b>	4465	2971	4485	11921
<b>1798</b>	11498	4037	6654	22189
<b>1801</b>	7053	2148	4584	13785

**Fontes: Petrone, 1973; Straforini,s.d.p.64.**

<sup>12</sup> A contribuição para Guarapuava foi vista de forma negativa para o Rio de Janeiro, pois era responsabilizada pela diminuição do comércio de gado entre São Paulo e o Rio de Janeiro e ainda, pela pouca oferta de carne verde nos açougues da Corte. Por esses motivos foi abolida no seu ano de criação (1809), com a sugestão de um imposto menos prejudicial a corte. No entanto, no ano seguinte, atendendo a proposta da Junta de Guarapuava, foi restabelecida e teve a sua contribuição elevada para os animais que por ali passavam. Sobre o comércio da carne verde, a forma de contrato, a maneira de coibir seu contrabando e o modo abusivo do arrematador, é revelado de maneira bastante conflituosa ao se analisar a reclamação da população da Vila de Antonina ao queixar-se da violência que faz aos povos daquela Vila o Contratador de carne verde, “obrigando-os a pagar o imposto ainda das reses que se cortam para charquear”. Deste modo, elucida a Junta da Fazenda: “não é permitido a pessoa alguma matar gado vacum para o comércio se não nos açougues ou talhos públicos, em verde; ou nas oficinas próprias para o charque: no primeiro caso deve pagar o Subsídio Literário, e o imposto dos cinco réis, e no segundo deve satisfazer tão somente o Subsídio, por isso que a terceira condição com que foi arrematado o Contrato de carne verde, é entendida unicamente a respeito dos traficantes, que em fraude deste imposto charqueão reses”. AESP, Coleção Tesouro, CO 1570, São Paulo, 30 de Outubro de 1824.

No início do século XIX, as dimensões desses negócios com animais se ampliavam, sobretudo pela produção de açúcar no oeste da Capitania de São Paulo e a vinda da Corte para o Rio de Janeiro, reforçando esse espaço, como um dos mais importantes centros consumidores de muars.<sup>13</sup>

Na região limítrofe entre São Paulo e Rio de Janeiro constata-se um elo significativo de comércio de gado. Destaca-se um eixo mercantil, o caminho novo da freguesia da Nossa Senhora da Piedade à fazenda Santa Cruz, responsável pelo deslocamento das mercadorias entre Rio de Janeiro e São Paulo. Ali foi criada uma taxa sobre o trânsito de animais, conhecida com o nome de contribuição voluntária dos gados que passavam pelo caminho novo com destino à corte do Rio de Janeiro. O valor cobrado para cada cabeça de gado era de 80 réis, sendo arrecadada a partir de dezembro de 1801.<sup>14</sup>

A própria origem desses registros aqui mencionados, ou seja, os Direitos dos Animais no Registro do Rio Negro, o Novo Imposto dos Animais em Sorocaba e a Contribuição para Guarapuava, estão intimamente ligados a formação de uma grande área de passagem por onde eram percorridas as rotas do luar<sup>15</sup>. A importância assumida do

---

<sup>13</sup> Sobre a importância da região de Sorocaba e adjacências no comércio de animais, a Tesouraria de São Paulo comunica ao presidente da Província de São Paulo, que o Coronel João Florencio Peréa já recebeu a “quantia de cinquenta e dois mil quatrocentos e oitenta réis para o aluguel de oito cavalgaduras tanto na ida como no regresso da Fábrica de Ferro para onde se destinava, reguladas a cento e sessenta réis por légua cada uma, como é prática pagar-se tais alugueis nesta Província, e exceção dos que vão para Santos, e como V.E. em ofício de ontem determinou que ao mesmo se fornecesse a quantia necessária para o aluguel de três bestas de carga, e duas de sela; suspendo por ora semelhante assistência até que V.E. resolva o que lhe parecer adequado a vista do que tenho exposto”. AESP, Coleção do Tesouro, CO 1573, São Paulo, 15 de Fevereiro de 1834.

<sup>14</sup> A administração e a conservação da estrada no caminho novo exigia das autoridades locais um esforço em mantê-la funcionando, pois as reclamações a respeito do péssimo estado da estrada eram correntes, chegando a ser determinada a proibição da passagem de tropas de animais pelo caminho novo por várias vezes. No entanto, as dificuldades de conservação e de controle do uso da estrada, aliada à carência de carne verde no Rio de Janeiro, conduziram à necessidade de estabelecer um novo modo de manutenção que garantisse o funcionamento da estrada, sem contudo, excluir o gado. A solução encontrada foi à cobrança de uma taxa no caminho novo. Os moradores, por sua vez, receberiam a maior parte dos recursos arrecadados a fim de realizarem a sua testada da estrada, sendo esta proporcional à extensão da estrada em suas terras. Eles deveriam utilizar estas quantias para manter o caminho nos seus trechos. No entanto, essas quantias nem sempre eram utilizadas em prol da estrada e a sonegação também era inevitável, uma vez que, nas correspondências entre Câmara e o governo fica claro que as boiadas eram conduzidas pelo caminho sem as correspondentes guias, mostrando a dificuldade da cobrança. Ver Marcondes, Renato Leite. O abastecimento de gado do Rio de Janeiro (1801-1811), pág. 2 e 3.

<sup>15</sup> A importância e a influência com que ficou conhecida a rota do luar se faz perceber pela Ordem do Imperador, ao mandar aparelhar o transporte da tropa para a Província de Mato Grosso, deixando sob responsabilidade do então Tenente coronel Rafael Tobias de Aguiar, grande negociante de animais com a família há anos responsável por esse comércio e também, presidente da Província de São Paulo. As Ordens de Sua Majestade assim solicita: “(...) necessárias cem bestas, que se devem comprar e aparelhar, o que se torna de vantagem a Fazenda Nacional, por isso que depois podem ser vendidas com lucro. Para principiar

negócio com gado durante os séculos dezoito e dezenove, demonstra a força dessa atividade e dos impostos que recaíam sobre ela, perdurando após a Independência e convertidos em renda provincial a partir de 1835.

Nas informações abaixo<sup>16</sup> são relacionados os três impostos sobre animais cobrados no Registro de Sorocaba, indicando seu período de vigência, valores cobrados, destino, contribuinte e isenções, no sentido de contribuir com uma visão qualitativa dos impostos pesquisados.

<b>Quadro 5 – Direitos dos animais no Registro no Rio Negro</b>	
<b>Criação</b>	Provisão do Conselho Ultramarino de 8 de Agosto de 1733
<b>Extinção</b>	Lei Provincial n.10 de 7 de Maio de 1851
<b>Valores Cobrados</b>	1747 - besta, 2\$500; cavalo, 2\$000; rés, \$480
	1835 - besta, 2\$500; cavalo, 2\$000; égua, \$960; rés, \$240
<b>Destino</b>	Não havia uma destinação específica. Como parte da receita comum da Província, contribuía para o custeio das despesas provinciais em geral
<b>Contribuinte</b>	Os donos da tropa de animais ou os condutores por ela responsável
<b>Casos de Isenção</b>	Mencionados pela primeira vez no regulamento de 14 de setembro de 1847, eram isentos os animais que passassem com moradores das localidades além do Rio Negro ou ainda, as tropas que fossem de São Paulo para o Sul. As leis de n.27 e 24 dos anos de 1849 e 1850 respectivamente, isentaram dos direitos as tropas que houvessem passado pela Estrada das Missões, localizada no Campo de Palmas antes de junho de 1847.

---

esta compra e arranjos, a V. Exa queira mandar entregar ao alferes Luiz da Costa a quantia de oito mil cruzados (...). Rogo igualmente a V. Exa queira mandar do comandante de Jundiáí, que ajuste um dos melhores arreadores que ali houver e recomendar ao zelo do Tenente Coronel Rafael Tobias de Aguiar, que ajude ao dito alferes Luiz da Costa na compra das referidas bestas”. AESP, Coleção do Tesouro Provincial, Pasta 2, São Paulo, 27 de Maio de 1825.

<sup>16</sup> Para a confecção dessas informações foram utilizados os dados obtidos em Tessitore, Viviane. As fontes da riqueza pública: tributos e administração tributária na Província de São Paulo (1832-1892), Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Departamento de História, São Paulo, 1995 e ainda, Baddini, Cássia Maria. Sorocaba no império: comércio de animais e desenvolvimento urbano. São Paulo: Annablume: Fapesp, 2002.

<b>Quadro 6 – Novo Imposto dos animais em Sorocaba</b>	
<b>Criação</b>	Carta Régia de 16 de Dezembro de 1755 e de 22 de Março de 1766
<b>Extinção</b>	Lei estadual n.15, de 11 de Novembro de 1891
<b>Valores Cobrados</b>	1755 – besta, \$300; cavalo, \$200; rés, \$100
	1766 até 1881 – besta, \$320; cavalo, \$200; rés, \$100
	1881 até 1891 – besta, 2\$000; cavalo, 1\$500; égua, 1\$000; rés, \$500
<b>Destino</b>	A lei n.16 de junho de 1867 destinou o produto deste imposto para a conservação e melhoramentos da Estrada de São Paulo a Tremembé. As leis de n. 57, 29, 93 e 45 dos anos de 1868, 1869, 1870 e 1871 respectivamente, destinam a arrecadação deste Registro para a conservação e melhoramentos da Estrada de São Paulo a Sorocaba
<b>Contribuinte</b>	Os condutores das tropas que poderiam ser seus donos ou representantes destes
<b>Casos de Isenção</b>	Segundo a lei n.129 de julho de 1881 e posteriormente pela lei n.124 de maio de 1886 até a sua extinção, foram isentos do pagamento do imposto, os animais de custeio, até o número de 20, que atravessassem a Barreira de Itararé.

<b>Quadro 7 – Contribuição para Guarapuava</b>	
<b>Criação</b>	Carta Régia de 1 de Abril de 1809
<b>Extinção</b>	Lei Provincial n. 10 de 7 de Maio de 1851
<b>Valores Cobrados</b>	1810 - Besta, \$320; cavalo, \$440
	1811 – 1819 - Animais criados no Sul, Vacaria e Lajes: besta, \$640; cavalo, \$640; rés, \$480
	1819 – 1851 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Animais criados de Curitiba até Sorocaba: besta, 1\$650; cavalo 1\$500; rés, \$480</li> <li>• Animais criados no Sul, Vacaria e Lajes: besta, \$160; cavalo, \$220</li> <li>• Animais criados de Curitiba até Sorocaba: besta, \$875; cavalo, \$750; rés, \$240</li> </ul>
<b>Destino</b>	Foi destinada a expedição para os campos de Guarapuava, sua conquista e povoamento
<b>Contribuinte</b>	os condutores dos animais
<b>Casos de Isenção</b>	não existiam casos dessa natureza

Através do perfil montado se percebe as constantes mudanças e diferenças nos valores cobrados por cada um dos impostos. Com relação aos Direitos do Rio Negro a importância de seu valor aumenta consideravelmente por dois fatores essenciais. Em 1851, os Direitos do Rio Negro foram convertidos em Taxas de Barreira do Itararé e, em um segundo momento, foi fundido com a cobrança do Novo Imposto em 1881, ocasionando uma mudança na configuração desse imposto.<sup>17</sup>

As alterações nos valores cobrados na Contribuição de Guarapuava foram ocasionadas pela diferenciação conforme a região de origem dos animais, a partir de 1811. Assim, os que vinham dos campos do sul passaram a pagar taxas menores que os criados entre Curitiba e Sorocaba. Era uma medida para valorizar e incentivar o comércio de tropas com as capitânicas do sul. Em 1819, foi reduzida ainda mais para os animais provenientes do sul, e em proporção diferente, também para os animais da capitania paulista.<sup>18</sup>

Os valores cobrados no Registro no Rio Negro sempre foram bastante altos, mesmo quando os novos impostos já haviam sido estabelecidos. As diferentes espécies de animais, sobretudo muars e cavalares nunca tiveram seus preços reduzidos. É importante lembrar que, para além dos valores cobrados, essa estação foi criada estrategicamente em 1733<sup>19</sup> na rota das expedições militares em direção com a fronteira da colônia espanhola. Assim, a cobrança desse registro assumia também uma função política de preservar e expandir a expansão portuguesa na América, regularizando o trânsito de animais e o comércio a ele inerente no centro-sul da colônia. Em 1738, o registro foi deslocado e passou a fazer limite entre as capitânicas de São Paulo e Santa Catarina, sem contudo deixar de pertencer à

---

<sup>17</sup> Segundo Tessitore a junção dessas arrecadações foi estipulada pela Lei Provincial n.86-A de 25 de junho de 1881. No entanto, em 1887 e 1888, o inspetor do Tesouro advertiu que o aumento em sua arrecadação provinha da elevação das taxas, conseqüência da fusão do novo imposto com a taxa de barreira de Itararé, mas em termos de volume de pagamento, ela havia caído a 1/3 daquela anterior à reforma. Propunha então, um retorno à maneira anterior do imposto, o que não se concretizou. Tessitore, Viviane. Op. cit. Págs. 254 e 255.

<sup>18</sup> Sobre as oscilações dos preços na Contribuição de Guarapuava e suas justificativas, informa Tessitore que “os animais criados ao norte de Curitiba pagariam mais do que os criados ao sul, entendendo-se que os condutores destes últimos tinham maiores despesas com a viagem e já eram onerados com outros impostos, como os Direitos do Rio Negro e o Novo Imposto sobre os animais em Sorocaba. Em 1819, apesar de não atender ao pedido dos fazendeiros entre Curitiba e Sorocaba para que fossem isentos da Contribuição, o Governo reduz suas taxas à metade dos valores fixados em 1811, e foram estes que vigoraram durante o período em que existiu como receita da Província e São Paulo”. Tessitore, Viviane. Op. Cit. Pág. 110.

<sup>19</sup> Viviane Tessitore menciona o ano de 1747 como o de criação desse imposto e lembra que Aluísio de Almeida o fizera para o ano de 1734. No entanto, Cássia Baddini, ao pesquisar o periódico “O Observador Paulistano” de 1842, onde estão relacionadas às Provisões e Leis Provinciais relativas aos Direitos do Rio Negro, aponta a Provisão do Conselho Ultramarino de 8 de agosto de 1733 como data da criação desse imposto. Ver Tessitore, op. cit. Pág. 143 e Baddini, op. Cit. Pág. 52.



capitania de São Paulo. Em 1747 por ocasião da doação feita pela coroa portuguesa para Cristóvão Pereira de Abreu em recompensa a serviços prestados, sobretudo da abertura do caminho de São Paulo ao Rio Grande do Sul, obteve a concessão, pelo prazo de 12 anos, a metade dos direitos<sup>20</sup> pagos pelo gado do continente do Rio Grande que entrassem na capitania de São Paulo. Tal medida atendia o interesse de reforçar e garantir a arrecadação sobre o trânsito de animais no extremo sul, além de preservar e expandir as fronteiras ali estabelecidas.

As formas de pagamentos comumente usadas para os impostos sobre os animais, eram as práticas utilizadas sobre as guias de fianças emitidas pelos Registros do Rio Negro e Sorocaba, que estabeleciam o valor devido e o prazo de vencimento, variando, de modo geral, de 6 a 12 meses. Essas guias eram passadas em nome do proprietário da tropa ou seu condutor (contribuinte responsável) e traziam também, o nome de um fiador. Na maioria das vezes, as guias de fianças eram saldadas no Registro de Sorocaba ou diretamente na Provedoria da Fazenda Real em Santos, substituída, após 1835, pela Tesouraria Provincial em São Paulo.

As arrecadações por meio de guias de fianças foram utilizadas para tentar coibir as fraudes freqüentes praticadas pelos condutores ou donos de tropas. Eram comuns as tropas que passassem por esses registros serem bastante numerosas, correspondendo assim, a um alto valor em impostos a serem pagos. Deste modo, os argumentos utilizados pelos condutores das tropas se referiam à dificuldade e a impraticável tarefa de transitar com pesadas moedas ou ainda, que não possuíam numerário ou quantia suficiente para pagamento do imposto, sem antes vender as tropas, geralmente negócio realizado na feira de Sorocaba. Acrescenta a isso que, muitos condutores não eram os donos dos animais, podendo ser apenas o condutor responsável ou até mesmo o escravo, sem condições de bancar o pagamento.

Com relação ao fiador, como forma de garantir o pagamento, as dificuldades também eram grandes. A maioria deles não possuía renda suficiente para saldar a dívida estabelecida pelo imposto, eram pessoas que viviam do comércio de tropa e muitas eram

---

<sup>20</sup> A metade restante era cobrada na forma de arrematação trienal e destinada ao Erário Régio. Entre 1772 e 1774, os contratadores conseguiram a autorização da Junta da Fazenda de São Paulo, uma extensão da incidência dos direitos para os animais que passassem além do Rio Negro, ou seja, de Lages até Curitiba. No entanto, em 1829, no Relatório do Ministério da Fazenda, a forma de arrecadação mencionada não era mais por contrato e sim feita por administração. Tessitore, Viviane. Op. cit. Pág. 143 e 144.

apenas empregados. Ou então, se fazia impossível encontrar esse fiador, uma vez que a maioria não possuía residência fixa, tinha uma vida itinerante, como exigência da própria ocupação ou se estabeleciam em outras províncias e estavam ali de passagem, tornado impossível à cobrança devida do tributo.

Através do período de vigência desses impostos sobre animais, atravessando o século XVIII e XIX, com ressalva ao Novo Imposto que foi além do período colonial e imperial, permanecendo até o advento da República, se articulam diferentes mudanças nas políticas administrativas e tributárias desde então. O sistema de cobrança desses impostos variou entre a arrematação estabelecida entre a Coroa e particulares no período colonial e posteriormente, em 1826, no Império, com a substituição desse tipo de arrematação pela administração direta do Tesouro Nacional. No período colonial, as regras estabelecidas para a cobrança dos três impostos ligados ao trânsito de animais foram organizadas através da arrematação. Esses contratos de arrematações consistiam em leilões feitos pelo governo da capitania paulista estipulando o valor do contrato. Assim, a coroa dividia a tarefa de controlar a cobrança dos direitos reais com particulares.

Essa forma de arrecadação atendia tanto aos interesses da coroa como o de particulares, uma vez que, para o governo metropolitano, eram dispensados os investimentos em policiamento e manutenção de postos fiscais, barateando suas despesas e garantindo a quantia firmada no contrato de arrematação. Por outro lado, aos particulares, se tornava interessante por que permitia uma autonomia bastante ampla, sobretudo para aqueles contratadores que arrecadavam os impostos em regiões distantes do centro administrativo da colônia, assim podiam com mais facilidade, burlar a lei através do contrabando ou através do suborno sobre os condutores para passarem clandestinamente pelo Registro, auferindo grandes lucros não estabelecidos em contrato.

A arrematação dos impostos sobre os animais se caracterizou como um forte recurso de enriquecimento na capitania paulista, seja através da autonomia concedida ou pelo retorno do capital investido, a garantia de lucro era certa. Não é à toa que os lucros advindos do Novo Imposto e da Contribuição para Guarapuava representavam 50% dos papéis do arrematante Antonio da Silva Prado, como informa Maria Thereza S. Petrone.<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> Petrone, Maria Thereza Schorer. O Barão de Iguape. São Paulo. Cia Editora Nacional, 1976.

As constituições de fortunas locais também estavam diretamente responsáveis pela arrematação desse impostos como atesta o estudo de Bacellar sobre a população de Sorocaba entre os séculos XVIII e XIX.

Segundo o autor,

“(...) a arrematação de alguns dos diversos impostos era um objetivo perseguido pelos mais importantes negociantes de fazenda seca da vila de Sorocaba. Os nomes dos mais destacados arrematadores estão ligados, também, às maiores fortunas locais. Luís Teixeira da Silva, Salvador de Oliveira Leme, Antônio Fernandes do Vale, Paulino Aires de Aguirre, Antonio Francisco de Aguiar, Antonio da Silva Prado, Rafael Tobias de Aguiar, Miguel Sutil de Oliveira, Salvador Aires de Oliveira”.<sup>22</sup>

Durante o século XVIII, dois momentos ao longo das gerações das famílias mais ricas e poderosas de Sorocaba se destacaram. As primeiras gerações, correspondentes aos anos de 1730 e 1790, devem seu enriquecimento a atividade comercial de gado e fazenda seca. A arrematação dos impostos ao longo do caminho do sul tornou-se fonte de acúmulo de riqueza. As outras gerações posteriores, a partir de 1790, abastadas com os negócios de animais e fazendas secas, procuraram estabelecer relações com a elite agrária do oeste paulista, que enriquecia rapidamente com a produção de açúcar e água ardente.<sup>23</sup>

No período independente, em 1826, a configuração política muda e com ela a tributária também, passando o sistema de arrematação dos impostos sobre animais para a administração direta do Tesouro Nacional estabelecida pela Constituição de 1824. A Constituição tinha como objetivo a normatização da tributação em todo o Império, muito embora, a instituição criada, sofresse as dificuldades das antigas práticas estabelecidas e do despreparo de funcionários.

O ano de 1831 foi marcado pela criação das Tesourarias Provinciais que tinham o objetivo de efetivar o controle e separar as rendas gerais das provinciais. No entanto, o

---

<sup>22</sup> Bacellar, Carlos de Almeida Prado. Família e sociedade em uma economia de abastecimento interno (Sorocaba, séculos XVIII e XIX). Tese de doutoramento em História. Departamento de História, FFLCH, USP, 1994, pág.199.

<sup>23</sup> Bacellar, Carlos de Almeida Prado. Op. cit., 1994.

órgão só foi definitivamente estabelecido em 1835, com a instalação das primeiras Assembléias Provinciais.

Segundo Hernani Maia Costa,

*“A Lei do Orçamento de 24 de Agosto de 1832 separou e definiu as rendas, ordenando a escrituração e o recolhimento dos proventos em cofres distintos; a de 8 de outubro de 1833 estabeleceu a forma como o Governo Geral supriria o orçamento provincial para fazer frente às despesas próprias (...). A regulamentação final, discriminando as rendas entre o Governo Geral e as Províncias, só ocorreu, entretanto, com a Lei n.99, de 31 de Outubro de 1835”.*<sup>24</sup>

No ano de 1835 foi publicado pelo governo de São Paulo a primeira Lei de Orçamento constando à relação dos títulos da renda provincial. O Novo Imposto sobre Animais, os Direitos do Rio Negro e a Contribuição para Guarapuava aparecem entre eles, passando definitivamente para o controle da Tesouraria Provincial, responsável pela administração desses registros.<sup>25</sup> Os administradores passaram a ser escolhidos pelo Presidente de Província, sob indicação em lista tríplice do Inspetor da Tesouraria.

Os impostos sobre animais representaram parcela significativa da arrecadação provincial. Especialmente, dois tributos, os Direitos de Saída da Província e as Taxas de Barreira formavam os pilares da arrecadação de São Paulo, representando quase 50% da receita provincial. No entanto, exclusivamente concorreram com esses impostos em renda produzida, os tributos sobre o trânsito de animais. Em primeiro lugar, com maior

---

<sup>24</sup> Costa, Hernani Maia. As Barreiras de São Paulo (estudos históricos das barreiras paulistas no século XIX). Dissertação de mestrado em História. Departamento de História, FFLCH, USP, 1984, pág. 80.

<sup>25</sup> A Lei n. 17 de 11 de Abril de 1835 se refere ao orçamento para o exercício de 1 de julho de 1835 a 30 de junho de 1836. O ano financeiro, era estabelecido, tanto para o governo imperial como para a província, no período de 1 de julho de um ano a 30 de junho do ano seguinte. Segundo Tessitore, a província de São Paulo, em seu primeiro orçamento ao discriminar pela primeira vez suas rendas, confirmou a permanência e a importância dos impostos relativos ao trânsito de animais e discriminou ainda, os seguintes impostos: Décima de heranças e legados, Décima urbana, Despacho de embarcações, Direitos sobre as passagens dos rios, Direitos de saída da província, Emolumentos, Imposto sobre a aguardente, Imposto sobre casas de leilão e moda, Imposto sobre reses mortas, Meia sisa sobre a venda de escravos, Novo imposto sobre armazéns, tabernas e botequins, Novos e velhos direitos provinciais, Subsídio literário e Taxa de barreira. Ver Tessitore, Viviane, op. cit. Pág. 69 e 70. Especificamente a respeito dos tributos conhecidos como Direitos de saída da província (Dízimos), Imposto sobre a aguardente e o Novo imposto sobre armazéns, tabernas e botequins são alvos de estudo do próximo capítulo.

rentabilidade os Direitos do Rio Negro e em seguida o Novo imposto sobre os animais em Sorocaba. A respeito dos Direitos do Rio Negro, uma das maiores receitas comum da província ressalta Tessitore,

*“Foi a segunda maior receita comum da Província até 1854, quando passou para a Província do Paraná. A diminuição em sua arrecadação (ela era de 330:438\$480 no ano financeiro de 1841-1842 e caiu para 52:796\$314, no ano de 1842-1843), devido ao corte das comunicações com o Sul pelo Governo Imperial, no início da década de 1840, no combate à Revolução Farroupilha, abalou tão seriamente as rendas provinciais, comprometendo, inclusive, a continuação de obras públicas já iniciadas, que se chegou a pensar em substituí-lo por outro imposto, por exemplo, sobre o consumo do sal importado por São Paulo, ao menos para diminuir o impacto da perda de parcela significativa da receita dos direitos do Rio Negro”.*<sup>26</sup>

O quadro demonstrativo da receita provincial, confeccionado por Daniel Pedro Müller a respeito da situação financeira da Província de São Paulo para os anos financeiros de 1835 e 1836, reforça o grande volume da arrecadação de impostos ligados diretamente ao transporte de animais pela Estrada Geral. Em um total geral de 292:701\$359, aproximadamente 38% da arrecadação, ou seja, 113:539\$306 compreendiam os valores dos três impostos sobre animais, sendo o valor de 81:869\$950, correspondente ao Direito do Rio Negro, 22:074\$216 do Novo Imposto e 9:595\$140 da Contribuição para Guarapuava.<sup>27</sup>

A renda provincial para o ano financeiro de 1841-1842 para Sorocaba apresenta a seguinte arrecadação. A renda total de Sorocaba 44:248\$698, correspondia em maior parte (95%), aos três impostos recolhidos nessa localidade, inclusive o imposto referente aos Direitos do Rio Negro, preferencialmente pagos no registro local. Por sua vez, essa arrecadação correspondeu a quase todo os impostos sobre o trânsito de animais arrecadados na província. Em números, dos 44:929\$960 arrecadados na província sobre animais,

---

<sup>26</sup> Tessitore, Viviane. Op. cit. Pág. 144 e 145.

<sup>27</sup> Müller, Daniel Pedro. Ensaio d'um quadro estatístico da província de São Paulo, São Paulo: Governo do Estado, 1978 (1ª ed. 1838), pág. 215.

42:001\$350 foram pagos em Sorocaba e o restante, na Tesouraria Provincial de São Paulo.<sup>28</sup>

A tabela 5 mostra o capital gerado pelo negócio de animais comparado com os orçamentos da Província de São Paulo durante a década de 1820

**Tabela 5 - Comércio de animais e orçamento da Província de São Paulo**

Ano	Preço das reses	Preço do luar na feira	Total de animais	Total \$ reses/muares	Orçamento de São Paulo
1822	6\$000	14\$000 a 20\$000	28.264	335:669\$000 a 460:235\$000	179:788\$445
1826	6\$000	26\$000	20.840	413:220\$000	197:850\$480
1827	6\$000	26\$000 a 28\$000	19.211	318:968\$000 a 343:304\$000	297:619\$764
1829	6\$000	60\$000	14.417	554:204\$000	***

Fontes: Petrone, 1973:394; Straforini, s.d. p.72.

De maneira geral, se observa que, o volume de capital produzido com o comércio de animais é superior ao Orçamento da Província de São Paulo. Isso demonstra a proporção dessa atividade e a importância que assumia não apenas para as pessoas ligadas diretamente a ela como os negociantes, tropeiros e criadores, mas também para a população das plagas vizinhas que tinham nessa atividade, a fonte de trabalho e riqueza. Ainda, chama a atenção do ano de 1829. Por ocasião das guerras no sul, o fluxo de animais diminuiu sensivelmente, elevando o preço do luar na feira para uma quantia bastante alta, 60\$000 réis, mostrando a força da especulação desse comércio e a grande quantidade de dinheiro que tirava em torno dele.

O grande volume de arrecadação que os impostos sobre o trânsito de animais representava, computando uma significativa parcela das rendas públicas, seria, aos olhos do governo provincial, melhor controlada, com medidas regulamentares de fiscalização. As medidas de regulamentação se iniciaram na década de 1830, com o aumento do controle sobre o trânsito de tropas na Estrada Geral, sobretudo pela instabilidade política na região sul entre estancieiro e negociantes de gado, ameaçando se alastrar por São Paulo e comprometer os investimentos da província, uma vez que esses impostos sobre animais

<sup>28</sup> A renda geral da província foi de 151:133\$359, sendo a quantia de 44:929\$960 (30%) referentes aos três impostos da seguinte maneira: 33:438\$480 para os Direitos do Rio Negro, 6:298\$180 referentes ao Novo Imposto e 5:193\$300 à Contribuição para Guarapuava. Ver Baddini, op. Cit. Pág. 59.

havia se convertido em renda provincial. Como medida cautelar para controlar o conflito, o Registro do Rio Negro assumiu uma posição essencialmente militar, ficando o posto de Sorocaba, com a efetiva arrecadação do imposto, cuja prática já era utilizada. Regularizou, em seguida, a administração daquele Registro, unindo diretamente à administração do Registro de Sorocaba, que passou a concentrar a fiscalização do trânsito de tropas pela província.

Atendendo as normas de fiscalização e regulamentação, a Lei provincial n.8 de fevereiro de 1838, estabelece uma importante e substancial mudança nos procedimentos utilizados para a cobrança dos Direitos. Houve, então, a substituição das antigas guias de fianças por “letras” pagáveis no Registro de Sorocaba ou diretamente na Tesouraria da Província, as quais deveriam contar com prazos de vencimentos entre 6 ou 10 meses. Sobre essa mudança, que mexeu com o controle das esferas do poder local e provincial, elucida Baddini,

*“A nova Lei indicava a absorção de uma prática de caráter pessoal até então utilizada, a emissão de guias de fiança, pelo aparelho administrativo provincial. As antigas guias representavam uma esfera de poder particular, pois estipulavam prazos de vencimento conforme os interesses de condutores e negociantes. Esse uso ameaçava o controle da fronteira com o sul.”<sup>29</sup>*

A troca estabelecida pela Lei provincial entre as guias de fiança para as “letras” demonstra que o significado dessa regulamentação vai além da normatização e fiscalização desses impostos sobre animais, toma proporções maiores. A prática de guias de fiança assumia um caráter pessoal e particular estabelecido pelo próprio aparelho administrativo provincial. À medida que se determinam prazos fixos para pagamento das “letras”, se compõe a tentativa de formar um novo aparato administrativo e tributário, tentando tirar o arraigado caráter pessoal e particular desses impostos por parte de quem o criou, estabelecendo um impasse, pois sua prática se tornava perigosa na fronteira com o sul.

---

<sup>29</sup> Ver Baddini, op. Cit. Pág. 60.

No entanto, as determinações na mudança da lei não foram suficientes para coibir as fraudes e estabelecer um controle mais eficaz. Em 1841, na pauta das discussões, uma nova Lei provincial estendia para 12 meses o prazo para vencimento das “letras” emitidas no Rio Negro e em Sorocaba, obrigando o condutor a se responsabilizar pelo pagamento, fosse ele dono ou não das tropas. A mesma Lei estabeleceu multas pesadas aos condutores que passassem pelo Registro de Sorocaba com guia de outras pessoas ou usassem de qualquer artifício para não pagar as “letras”, efetuando seu pagamento à vista. O rigor da lei atingiu também os condutores que desviassem o caminho dos impostos, sendo punido com o quántuplo do valor dos impostos não pagos e ficando abolida qualquer outra pena.

Apesar desses regulamentos reforçarem a importância do Registro de Sorocaba na fiscalização dos impostos sobre animais, tal medida não foi suficiente para inibir o contrabando de animais, cujo problema era freqüente desde a abertura do caminho para o sul. Ao longo do período imperial, o governo provincial buscou controlar a fiscalização e assegurar a arrecadação, mas se deparava com usos instituídos. Nesse sentido, as polêmicas e contradições sobre as guias de Registros ainda foram tema do Regulamento de 14 de Setembro de 1847, especialmente sobre o Registro do Rio Negro. Nele, se criaram outras tentativas de procedimentos administrativos para inibir o desvio de animais antes de atingir Sorocaba, fortalecendo o controle por meio desse posto fiscal. Nem as áreas de invernada escaparam da fiscalização.

Os procedimentos administrativos diziam respeito à forma de emissão de guias que, através da segunda via emitida pelo Registro do Rio Negro deveriam ser enviadas a Tesouraria três vezes por mês acompanhadas dos mapas das tropas guiadas como daquelas pagas à vista. No entanto, as primeiras vias e os mapas eram entregues mensalmente ao Administrador do Registro de Sorocaba, especificando no mapa, o lugar das tropas invernadas. Com relação ao extravio da tropa, logo que o Administrador ou Escrivão tomasse ciência do acontecido, o Administrador do Registro, se comunicando com o Registro de Sorocaba, tinha a obrigação de exigir o pagamento dos direitos ou o reforço da abonação antes que a tropa viesse à feira. Ao Administrador do Registro do Rio Negro competia prestar contas de todas as requisições referentes à arrecadação, fiscalização e cobrança dos direitos dos animais sempre que pedidas pelo Administrador do Registro de Sorocaba.



Em 1848, a Lei Provincial n. 12 estabelecia uma nova forma de emissão de guias pelos Registros. Essas guias deveriam ser extraídas dos “Livros de Talões”, fornecidas pela Tesouraria e rubricadas pelo Inspetor ou funcionário da Tesouraria autorizado. No talão deveria constar o valor do imposto pago, a qualidade dos gêneros, quem os remetia e para quem eram consignados.

Apesar do sistema de guias ser um meio eficaz de controle das tropas do sul, o cuidado sempre recorrente em organizar e sistematizar a emissão dessas guias do governo provincial durante o século XIX está ligado à forma como assumiu a arrecadação desses impostos. Antes estabelecidas por particulares, passou a ser administrada pelo governo provincial e os critérios estabelecidos nas emissões de guias demonstram a dificuldade em normatizar e administrar as rendas públicas.

Em 1872, o Registro de Sorocaba ainda mantinha os regulamentos impostos pela Lei Provincial de 1848. Embora, naquele ano, foi estipulado o pagamento à vista do imposto naquele registro, o único até então existente, pois já estavam extintos os direitos do Rio Negro e a Contribuição para Guarapuava, deixando de ser arrecadados desde 1851. Nessa época, as Taxas de Barreiras, criadas em 1835 e que também recaíam sobre a passagem de animais nas estradas provinciais, superaram a contribuição do Registro de Sorocaba.

No ano financeiro de 1871-1872, antes da nova Lei Provincial entrar em vigor, as Taxas de Barreiras não apenas superavam a arrecadação do Registro de Sorocaba como também eram a segunda maior contribuição, deixando o primeiro lugar apenas para os Direitos de Saída (antigo Dízimo).

Nesse período, algumas Taxas de Barreiras também eram cobradas no Registro de Sorocaba. É o caso da Barreira em Itararé criada em 1852 no sul da província e, ainda, a Barreira de Itapetininga, estabelecida em 1849 também no caminho para o sul, sendo arrecadada até 1869, ano de sua extinção. Em 1872, foi restabelecida.

As Barreiras eram agências fiscais montadas ao longo das estradas provinciais e tinham a função de cobrar taxas sobre a passagem de animais e carros. Foram estabelecidas pela Lei Provincial n.11 de 1835, que previa a aplicação dessas rendas arrecadadas exclusivamente para a abertura, conservação e conserto dos caminhos provinciais,

reforçando uma outra maneira de se obter recursos necessários para a manutenção e crescimento da rede viária.

Através deste tributo, a questão dos caminhos fica mais forte e evidente, pois a estrutura montada em torno das barreiras permitiu a construção de uma rápida e segura circulação da produção, algo fundamental para uma economia baseada na agricultura e na exportação, atividades que cresceram em importância ao longo do século XIX.

Segundo Hernani Maia Costa,

*“É evidente que as barreiras do século XIX corresponderam às imposições da necessidade de uma malha de corredores para a circulação de mercadorias, sendo criadas para suprir com os fundos por elas gerados, todas as obras de abertura, conservação e modernização das estradas. Medida que, em última instância, revela a incipiência do Estado em assumir diretamente o ônus dessa empresa”.*<sup>30</sup>

A importância dos negócios feitos através do comércio de tropas visava não apenas as relações comerciais e fronteiriças com a região sul, uma outra região, aquela compreendida como Serra Acima, era a grande responsável pela agricultura de exportação. No entanto, se localizava longe de Santos, o porto de embarque mais próximo dessa região e o qual respondia pelas mercadorias exportáveis na Província de São Paulo. Seria necessária a ampliação de uma rede viária em direção ao interior para através dela chegar ao litoral. Dessa maneira, as Taxas de Barreiras assumiram uma importância relevante. Era vital a constante ampliação da rede viária para tornar viável o transporte do açúcar e posteriormente do café para Santos. Investir em vias de transporte significava a viabilização dessa economia de exportação e ainda, proporcionava aos cofres provinciais, um aumento daquele direito, metas concretizadas a partir desse imposto.

A criação das Taxas de Barreiras estava ligada não apenas a importância econômica atendendo ao funcionamento e manutenção do sistema viário, como também refletia o fortalecimento do poder provincial no período regencial. Isso se explica pela mudança de

---

<sup>30</sup> Costa, Hernani Maia. As Barreiras de São Paulo (estudo histórico das barreiras paulistas no século XIX). Dissertação de mestrado em História. Departamento de História, FFLCH, USP, 1984, pág. 3.

competências atribuídas antes aos fazendeiros e Câmaras Municipais e depois aos padrões da burocracia estatal.

Miriam Dolhnikoff reforça a interpretação de que as Barreiras paulistas significaram uma forte presença da centralização política aliada a acomodação dos poderes locais no aparelho de Estado,

*“o objeto de maior interesse para fazendeiros e governo era (...) a construção e preservação das estradas. Até 1834 essa era uma competência dos órgãos municipais, mas a aprovação, em 1835, da lei criando barreiras nas estradas mais importantes, além de introduzir uma nova fonte de arrecadação, esvaziou ainda mais o órgão municipal, transferindo para o poder provincial a competência exclusiva em relação às estradas”.*<sup>31</sup>

Em 1836, logo após a aprovação da lei, o governo provincial instalou agências em Castro, Guarapuava e Príncipe, além da já mencionada Barreira de Itapetininga em 1849 e a Barreira verificadora em Sorocaba em 1851, todas no caminho para o sul, sendo as três primeiras na atual cidade de Lapa, no Estado do Paraná. A Barreira de Itapetininga era a que cobrava a maior cifra em comparação com essas outras barreiras, pois, seus valores eram equiparados aos dos direitos do Rio Negro, uma vez que, incidiam também sobre as tropas vindas do sul para negociação no planalto, cobrando-se 2\$500 por mula, 2\$000 por cavalo, 1\$000 por égua, \$240 por rés e \$200 por animal carregado.<sup>32</sup>

Para a Barreira verificadora em Sorocaba, o governo provincial criou uma nova estratégia para a cobrança sobre a locomoção das tropas. Extinguiu o Registro do Rio Negro, transformando-o em taxa de Barreiras, deslocou a nova agência para o norte, no Itararé, localizado entre Sorocaba e Castro, mantendo ainda, os valores já utilizados no extinto Registro do Rio Negro e na atual Barreira de Itapetininga. No entanto, a forma de arrecadação não foi alterada, sendo estipulado à emissão de guias com prazos mantidos pelas Leis de 1838 e 1841. O controle administrativo também permaneceria o mesmo, pois

---

<sup>31</sup> Dolhnikoff, Miriam. Caminhos da conciliação – o poder provincial em São Paulo (1835-1850). Dissertação de mestrado. Departamento de História, FFLCH, USP, 1993, pág. 58.

<sup>32</sup> Nas outras agências os valores cobrados eram de \$300 por rés, \$200 por mula, cavalo, jumento ou porco e \$100 por qualquer outro quadrúpede. Ver Baddini, op. Cit. Pág. 63.

ficava a cargo do Registro de Sorocaba que ainda, arrecadaria as guias não pagas da nova agência do Itararé.

Com a instalação das Taxas de Barreiras o que mudou foi à finalidade da arrecadação, voltada para a conservação e melhoria da Estrada Geral entre Sorocaba , o extremo sul da Província e os ramais que seguiam para o oeste do Paraná. Correspondiam a caminhos que ligavam a área de criação de gado e internada com o planalto paulista, constantemente transitado por tropas soltas que seguiam até Sorocaba para a comercialização.

A contribuição das Barreiras de Castro, Guarapuava e Príncipe não era suficiente para suprir as despesas com os constantes reparos nas estradas do sul. Por outro lado, a criação de novas Barreiras nos Campos Gerais para despesas, esbarrava na possibilidade de maior confronto entre o governo provincial e negociantes de animais que reclamavam do abuso de contribuições. A saída para fiscalizar o trânsito de tropas pelo caminho de Palmas, região de criatório e internada, foi à instalação da Barreira de Itararé, entre Castro e Sorocaba, que atendia a estratégia de controle, bem como o não enfrentamento com os fazendeiros.

Em 1853, com o estabelecimento do Paraná como Província autônoma, um novo cenário tributário e fiscal se molda. As províncias paulistas perdem seu rendimento para o sul, e as Barreiras restantes, de Itararé, Sorocaba e Itapetininga, tiveram suas taxas reformuladas. Em 1872, a Barreira de Itapetininga cobrava 3\$000 por mulas e cavalos e 1\$000 por reses. Em 1881, na Barreira de Itararé, as taxas de mulas e cavalos foram reduzidas em 20%, mantidas para as éguas e aumentadas em 150% para o gado vacum. As mudanças de preços se deviam a uma reformulação equilibrada nas taxas cobradas seguindo o critério da localização das Barreiras. Assim, no Itararé, as taxas menores compensavam o aumento em Itapetininga, onde as tropas eram reunidas para comercialização em Sorocaba, às vezes, sendo lá vendidas antes de chegar na feira. Depois de 1872, uma redução sensível se faz sentir nas Barreiras paulistas, sobretudo no único registro de animais ainda existente, o de Sorocaba, que por essa ocasião, onde também era cobrado o Novo Imposto.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> Baddini, Cássia. Op. cit. Pág. 65.

A diminuição na arrecadação das Barreiras se deve, em grande medida, a criação do Imposto de Trânsito em 1872, que incidia sobre as mercadorias transportadas pelas estradas de ferro, em franca expansão pela província de São Paulo. No entanto, até sua extinção, em 1891, a mesma lei que extinguiu o Registro de Sorocaba, não chegou a superar as cifras arrecadadas no Registro de Sorocaba.

Mesmo com as mudanças estabelecidas pelo governo provincial, referente ao imposto ligado ao trânsito de animais ao complexo da rede viária ligado as Taxas de Barreiras, a fiscalização e a manutenção e por vezes, a sua ampliação, permaneceu inabalada até 1891 com a Constituição Republicana.

Nas palavras de Baddini,

*“A política do governo provincial, de transformar os direitos do Rio Negro em taxa de Barreira e estabelecer novas agências nas estradas do sul, modificava a finalidade da arrecadação dos impostos sobre animais, mas mantinha e até ampliava a fiscalização do trânsito e comércio de tropas. As taxas especiais das Barreiras de Itapetininga e Itararé e a fusão desta com o Novo Imposto em 1881 demonstravam a preocupação em controlar essas práticas mesmo com a propagação das ferrovias e a gradual substituição dos cargueiros”.*<sup>34</sup>

Tal prática de controle e permanência do comércio com animais de tropa é reafirmada através da tabela 6 onde se acompanha a tributação do Novo Imposto durante todo o dezenove, marcado pelo seu período de mudança administrativa sob controle do governo provincial até o seu término, concomitante com as ferrovias e o advento da República.

---

<sup>34</sup> Baddini, Cássia. Op. cit. Pág. 65.

**Tabela 6 - Arrecadação do Novo Imposto dos Animais**

<b>Anos</b>	<b>Valores</b>	<b>Anos</b>	<b>Valores</b>	<b>Anos</b>	<b>Valores</b>
<b>1826</b>	5:980\$820	<b>1847</b>	9:033\$920	<b>1863</b>	10:725\$340
<b>1827</b>	5:267\$500	<b>1848</b>	8:999\$760	<b>1864</b>	11:140\$660
<b>1828</b>	5:140\$880	<b>1849</b>	7:706\$900	<b>1867</b>	10:448\$620
<b>1829</b>	4:986\$700	<b>1850</b>	8:446\$100	<b>1868</b>	16:406\$100
<b>1830</b>	5:084\$980	<b>1851</b>	7:946\$580	<b>1869</b>	17:240\$960
<b>1831</b>	4:439\$120	<b>1852</b>	7:994\$520	<b>1870</b>	19:093\$780
<b>1832</b>	5:759\$080	<b>1853</b>	10:724\$200	<b>1871</b>	17:355\$220
<b>1833</b>	7:147\$860	<b>1854</b>	15:027\$080	<b>1872</b>	7:186\$080
<b>1834</b>	7:008\$660	<b>1855</b>	15:610\$060	<b>1873</b>	11:093\$360
<b>1835</b>	9:402\$240	<b>1856</b>	19:954\$900	<b>1874</b>	9:794\$360
<b>1836</b>	11:789\$200	<b>1857</b>	19:266\$320	<b>1875</b>	8:478\$700
<b>1837</b>	9:031\$880	<b>1858</b>	14:262\$840	<b>1876</b>	7:869\$160
<b>1838</b>	7:772\$080	<b>1859</b>	17:292\$520	<b>1877</b>	7:447\$612
<b>1839</b>	9:824\$740	<b>1860</b>	16:915\$560	<b>1878</b>	5:079\$364
<b>1840</b>	7:910\$980	<b>1861</b>	19:649\$380	<b>1879</b>	6:189\$504
<b>1846</b>	10:120\$780	<b>1862</b>	14:287\$600	<b>1880</b>	6:022\$176
				<b>1883</b>	5:026\$000

Fonte: Baddini, Cássia. Op. cit. Pág. 66 e 67.

Os dados obtidos através dos livros de arrecadação do novo imposto sobre animais, demonstram que no período de 1826 até 1883, com poucas interrupções, o imposto foi arrecadado de maneira contínua, registrando quedas e altas bem pontuais. De maneira geral, se tratava de uma atividade sazonal, uma vez que as condições naturais, como chuvas, secas, inverno rigoroso, influenciavam diretamente a condução das tropas e as zonas de criação e invernada. Portanto, sua arrecadação, para cada ano financeiro poderia ser o reflexo dessa sazonalidade. De maneira específica, os dados sugerem que as oscilações na arrecadação são influenciadas pelas mudanças no perfil tributário da época, sobretudo no

final da década de 1830 e no decorrer dos anos de 1840, quando se inicia um período de substituição da regulamentação geral pela provincial, normatizando e legislando sobre esse e outros tributos em vigor.

No ano de 1838 a diminuição da arrecadação pode ser compreendida pela nova forma de arrecadação com a implantação do sistema de guias de fiança, autorizando o condutor da tropa em postergar durante um ano o pagamento, podendo assim, ter composto a receita do ano seguinte.

As datas de emissão de leis e regulamentos especiais, coincidem com os períodos de declínio da arrecadação do Novo Imposto. O ano de 1831, sugere que, pela diminuição na arrecadação do registro, muitas guias não estavam sendo pagas regularmente. Esta situação se agravou por ocasião da “Revolução Farroupilha” que provocou a deterioração das áreas criatórias, afetando diretamente o comércio de animais. O extravio de tropas nos anos de guerra na província do sul, fez com que o governo paulista tomasse medidas mais cautelares para assegurar o controle sobre o comércio de animais no planalto.<sup>35</sup>

Em 1840, por ocasião da lei que estipulava novo prazo para vencimento de guias, uma diminuição na arrecadação no Registro foi sentida. Os anos finais de 1840, também demonstram essa situação em que o governo provincial expediu um Regulamento para administração do Registro do Rio Negro (1847) e uma lei para regularizar a emissão de guias, em 1848.

Para os anos de 1854 e 1870 há um grande aumento na arrecadação do Novo Imposto. Isso ocorresse talvez, por dois fatores. O primeiro diz respeito à intensificação das exportações nas décadas de 1840, sobretudo pela presença da lavoura cafeeira, aumentando o fluxo de animais. Para a década de 1860, a Guerra do Paraguai também alimentou esse comércio, exigindo sempre suprimentos de tropas cargueiras para o abastecimento do Exército.

Nos anos posteriores a 1871, com a forte presença das ferrovias começa haver gradualmente, a diminuição desse tributo. Em 1872, a arrecadação já havia diminuído, recuperada em 1873, voltou a declinar nos anos seguintes, principalmente no ano de 1875 com a ferrovia em Sorocaba. Isso não significa uma decadência absoluta desse comércio,

---

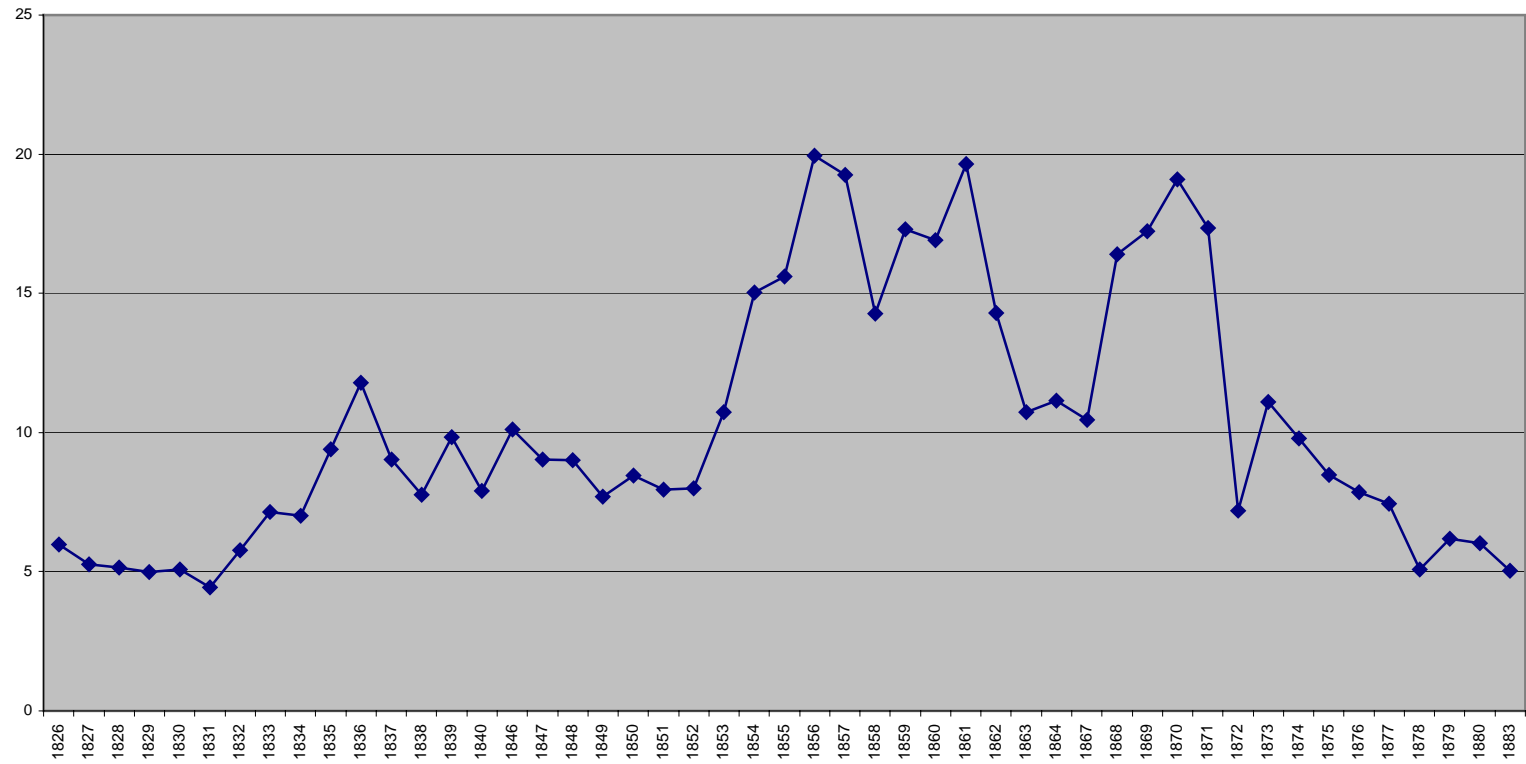
<sup>35</sup> Lavale, Aída Mansani. O comércio de muares e a cobrança de tributos no Registro do Rio Negro. Trabalho apresentado no Seminário Paulista de Estudos Tropeiros, Sorocaba, 1999.

pois as ferrovias substituíram os cargueiros apenas no transporte a longa distância, e portanto, ainda eram necessários para a pequena agricultura, nas fazendas e no abastecimento interno, não favorecido pela estrada de ferro. Sem contar que, à feira de Sorocaba, persistiu muito além da implantação da ferrovia, dando provas do grau de negociação ainda estabelecido em Sorocaba. Nesses anos, o governo provincial procurou articular uma nova política de controle do trânsito de animais.

O Gráfico 10 com base na Tabela 6 demonstra as oscilações na arrecadação do Novo Imposto sobre Animais entre os anos de 1826 até 1883.



Gráfico 10 - Arrecadação do Novo Imposto dos Animais (em contos de réis)



Fonte: Tabela 3.

A força da arrecadação dos impostos sobre animais no Registro de Sorocaba, mantida pelo próprio governo provincial até o final do Império, envolvia o domínio do poder provincial sobre os fazendeiros de gado do sul da província, que constituíam a força política da região. Assim, o registro garantia um controle político maior que as Barreiras, pois possuía mecanismos especiais de fiscalização, firmados por burocracia da própria província. Procedimentos como a escrituração obrigatória da quantidade de animais, o nome do condutor responsável, o fiador, as áreas de internadas das tropas, eram formas de controle que dimensionavam e trânsito e o comércio de animais no sul para efeito de fiscalização. As Barreiras de Itapetininga e Itararé, estrategicamente também, garantiam a fiscalização, uma vez que, estavam ligadas diretamente ao Registro de Sorocaba.

Em 1849, foi criada a Barreira em Itapetininga, vinculando a administração do Registro de Sorocaba. Em 1851, foi extinta a Contribuição de Guarapuava e o Registro do Rio Negro foi substituído pela Barreira de Itararé que, longe de significar a perda de controle do trânsito da tropa, buscou uma nova forma de fiscalização, consubstanciada através das Barreiras. Espalhadas por todos os caminhos do sul e vinculadas ao Registro de Sorocaba, garantiam a arrecadação segura e vultosa, com a justificativa de melhoria das estradas, antes representada pelos direitos do Rio Negro. Medidas que buscavam assegurar o controle sobre o trânsito e comércio de animais, ao mesmo tempo em que, fortaleciam a condição do Registro de Sorocaba como a principal instituição por ele responsável. Esse arranjo tributário correspondia também aos interesses de criadores e negociantes de animais que tinham sua parcela de representação na administração provincial.

A importância das Barreiras para a consolidação dos interesses regionais ao aparelho de Estado se dá pelo fato que, durante o Império, elas funcionaram por administração direta da Tesouraria Provincial. Em 1861, quando o governo provincial decidiu colocar em hasta pública o rendimento de todas as Barreiras, isentou apenas as agências de Itapetininga e Sorocaba, que assumia, então, a arrecadação da Barreira do Itararé, para garantir o controle sobre o trânsito e a comercialização de tropas na porção sul da província<sup>36</sup>.

---

<sup>36</sup> Costa, Hernani Maia. Op. cit, 1994, pág. 71. Ver também Tessitore, op.cit. pág. 254.

## Capítulo 5

### De Capitania a Província – Caminhos, passagens e as transformações fiscais em São Paulo

Importantes subsídios para a compreensão histórica da construção do Estado tem sido propiciados pela sociologia histórica, em razão da ênfase que este campo do conhecimento tem colocado no estudo das interfaces entre as pulsões emanadas dos movimentos de construção do centro político e os movimentos que elas são capazes de operar no plano da vida econômica e nas formas de sociabilidade. A matriz weberiana, especialmente, tem enfatizado a dimensão extrativa que caracteriza a formação estatal consubstanciada na expressão “monopólio da coerção legítima”, o que convida os historiadores a pensar a formação das várias dimensões do poder do Estado (em especial as dimensões militares, jurídicas e fiscais) como um processo enraizado na história e perpassado por um caráter intrinsecamente conflitivo, colocando em pauta a tensão com a ordem econômico-social e os limites do espaço do poder privado.<sup>1</sup>

A respeito da formação do Estado moderno em Portugal, Hespanha chama a atenção da importância em se estudar a realidade institucional e as práticas político-administrativas como a intenção de por em foco a política material do próprio Estado. Argumenta que “*não sendo a distribuição do poder político algo que se opere por mera força das idéias ou das vontades, ela é condicionada por circunstâncias, as mais das vezes ligadas às condições materiais da produção do poder. Circunstâncias que limitam objetivamente o jogo político ou definem molduras ou cenários para a ação política.*”<sup>2</sup>

Deste modo, a *construção das condições materiais da produção de poder* tem múltiplas dimensões e visita também os mecanismos ligados à contratação de indivíduos ou companhias para o apoio de materiais, a realização e execução de obras e serviços considerados de interesse público e os modos de arrecadação, constituindo um procedimento antigo, mas, também presente no desenvolvimento dos Estados modernos.

---

<sup>1</sup> O debate sobre a construção do Estado na Europa tem sido objeto de estudo que fazem confluir a sociologia histórica e a história econômica. Sobre as “teorias da construção do Estado” ver Charles Tilly, *The formation of national states in Western Europe*, Princeton, Princeton Univ. Press, 1975.

<sup>2</sup> Hespanha, A. M. *Às vésperas do Leviathan: instituições e poder político em Portugal – séc. XVII*. Coimbra: Almedina, 1994, pág. 61.

No Império português coexistiram diversos modelos institucionais, diversas formas de domínio que incluíam os contratos da Coroa. Estavam baseados na prática do arrendamento de “regalia a particulares”, mediante uma contraprestação que lhes dava o privilégio de exercer certos direitos reais como a cobrança de tributos, exploração de estancos ou monopólios, gerando formas de administração indireta.<sup>3</sup>

Na América Portuguesa, os contratos, de início, destinavam-se a execução de tarefas da administração fiscal e, principalmente, à exploração econômica dos territórios coloniais, por meio dos contratos com indivíduos encarregados dos negócios com o rei. Os contratos para arrecadação de impostos, para o abastecimento de mercados locais e para a realização de obras públicas foram se disseminando tanto do lado da administração fazendária portuguesa como por parte das Câmaras coloniais.

Vale refletir que, ao abordar as diversas formas de parceria que se estabeleceram até então, o quadro político e institucional em que surgiram e se desenvolveram, correspondiam aos territórios a serem explorados eram bens da Coroa e, embora houvesse já uma distinção entre interesses particulares e interesse geral (público), estes eram considerados “*como componentes harmônicos duma unidade mais vasta, o bem comum*”.

Deste modo, apenas no final do Antigo Regime ganha relevo a distinção entre direito público e direito privado, com uso do poder para impor a salvaguarda do primeiro, disciplinando a desordem dos interesses particulares com vistas à realização do interesse público. O príncipe, detentor do poder soberano, vê intensificar-se, em fins do século XVIII, a “*tendência clara de considerar o Estado como pessoa jurídica e o monarca como órgão, embora supremo, do Estado (...) Mas já se afirma a identificação do interesse do príncipe e da dinastia com o interesse público do Estado, como entidade abstrata, impessoal, expressão dos interesses comuns da comunidade política do seu todo*”.<sup>4</sup>

No entanto, tal transformação levaria ainda muitos anos para se consolidar. Apenas no século seguinte é que o Estado soberano se tornaria fonte única do direito, produzindo efeitos na área administrativa.

---

<sup>3</sup> Hespanha, A. M. e Santos, M. C. “Os poderes num império oceânico”. In Mattoso, J. (dir). História de Portugal, v.4: O Antigo Regime (1620-1807), coord. A.M. Hespanha. Lisboa: Estampa, 1993.

<sup>4</sup> Hespanha, A. M. Poder e instituições na Europa do Antigo Regime. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1982, p.9 e Astuti, G. O absolutismo esclarecido em Itália e o Estado de polícia. In: Hespanha, A. M (1982), pág. 264.

Os modos de arrecadação sejam através dos contratos privados ou da administração pública, fazem parte, portanto, de uma dimensão constitutiva da compreensão dos processos fiscais e com ele, a construção política material do próprio Estado. Assim, os debates sobre a arrematação da cobrança de tributos ganham importância e interesse cada vez maior, uma vez que permite focar em várias direções, desde os complexos processos através dos quais a arrecadação se constrói e se legitima até o modo como, em torno dela, se desenvolvem os conflitos entre as diferentes esferas do poder (cidades, províncias, regiões) e entre as distintas camadas da sociedade.

O debate sobre a arrematação da cobrança de tributos tem interessado a muitos estudiosos e historiadores. Caio Prado Júnior ao se referir à prática da cobrança de impostos durante o governo colonial pondera argumentando que, embora legitimada pela tradição e pelas práticas contemporâneas dos Estados europeus, era causadora de grandes dificuldades para a população colonial, vítima da atuação incisiva e intolerante do arrecadador particular que visava o reembolso do que pagou antecipadamente pelo contrato ao poder público e, obviamente, a obtenção de algum lucro. Nesse sentido, considera “uma das mais maléficas práticas do governo colonial”.<sup>5</sup>

É importante frisar, nessa relação que se propõe a estabelecer entre a continuidade e a ruptura dos mecanismos fiscais do passado colonial tendo como foco o sistema de arrecadação, que juntamente com a transferência da Corte para o Rio de Janeiro em 1808 se instalaram na cidade, o Erário Régio e o Conselho de Fazenda, como estabeleceu o alvará de 28 de junho do mesmo ano. Reduziu-se então, o número de Contadorias Gerais de quatro para três, sendo a segunda delas encarregada da contabilidade e cobrança das rendas da África Oriental, da Ásia portuguesa e do Governo de Minas Gerais, São Paulo, Goiás, Mato Grosso e Rio Grande de São Pedro do Sul e ainda, a elas competiam, como antes, a administração das rendas e a realização dos contratos.<sup>6</sup>

O mesmo alvará de 1808 estabelecia um período de quinze dias após o vencimento fixado para a entrada das rendas no Erário, com pena de suspensões, seqüestro, prisões e outras providências para os eventuais atrasos. Dava instruções também sobre a

---

<sup>5</sup> Prado Jr. Caio. Formação do Brasil Contemporâneo. Colônia. Quarta edição. São Paulo: Brasiliense, 1953, pág. 320.

<sup>6</sup> Silva, Cláudia Elisabete da. Contratos entre poder público e particulares na São Paulo Imperial (1820-1889), Dissertação de mestrado, USP, Faculdade de filosofia, letras e ciências humanas, São Paulo, 2002, págs. 31-34.

documentação dos atos de arrematação, estabelecendo que o corretor deveria entregar ao Tesoureiro-mor um exemplar das condições de contrato, assinado por dois ministros do Conselho de Fazenda, para ser posteriormente enviado à Contadoria Geral respectiva, para nela se abrir a conta corrente do contratador. Feito o registro e o primeiro pagamento, o Conselho poderia então, expedir o alvará de correr. Em caso do não envio do exemplar autêntico do contrato à Contadoria no prazo de oito dias após a arrematação ocorria a sua anulação, bem como pena de suspensão do Corretor da Fazenda responsável pelo envio do documento. Ainda, se faz importante observar que o texto recorre a outro alvará, o de 31 de maio de 1800 para determinar que todas as arrematações dos ramos da Real Fazenda fossem feitas em hasta pública.

Ainda, conforme o alvará estipulava, estavam sujeitas às arrematações dois tipos de contratos. Os chamados contratos reais ou contratos gerais da Coroa compreendidos como o do tabaco das Ilhas dos Açores e Madeira, o do marfim de Angola e Benguela, o do Pau Brasil entre outros. O segundo tipo de contrato era o denominado cobrança de rendas. Estavam então sujeitas às arrematações a cobrança de rendas que, em razão da falta de “ministros letrados” para efetuarem com correção a conversão das cobranças em espécie para a forma monetária, recomendava Sua Alteza que as miunças dos dízimos das freguesias das províncias, assim como o dízimo do pescado, a vintena do peixe salgado, as passagens pequenas, fossem arrematadas por triênio “a quem mais der e melhores fianças oferecer”.<sup>7</sup>

Tal determinação fazia ainda uma distinção com as rendas do Rio de Janeiro, ordenando que as rendas da Capitania carioca deveriam ser arrematadas junto ao Conselho e as demais poderiam ser feitas nas próprias Juntas de Fazenda, com exceção dos casos em que se considerasse necessário o julgamento do Presidente do Erário Régio. Especialmente para este caso, as propostas deveriam ser enviadas pelas Juntas ao Conselho de Fazenda, bem como as condições e documentos originais acompanhados do parecer do Presidente. Ao Conselho caberia então, por a renda em praça, realizar o contrato e conceder ao arrematante o alvará de correr, encaminhando, por fim, os papéis originais ao Erário. Por sua vez, caso não houvesse lanços ou qualquer outro motivo para não realização da arrematação, a documentação deveria ser enviada à Mesa do Real Erário para arquivamento

---

<sup>7</sup> Silva, Cláudia Elisabete da. Op. cit. Pág. 26.

na respectiva Contadoria Geral, ou então devolvida às Juntas com recomendações para a execução da arrecadação por via administrativa ou para a promoção de novo leilão.

Deste modo, a ausência na legislação joanina de outros atos normativos sobre a questão da arrematação de contratos permite afirmar que os contratos do período e, por vários anos ainda, após a Independência, regularam-se pelos dispositivos sumariamente descritos acima.

Por sua vez, a construção de rede de caminhos e a sua exploração, ligada aos pedágios, passagens e barreiras, marcou a capitania e depois a província de São Paulo, determinando os rumos da sua fiscalidade. Os tributos da rede viária, relacionados, sobretudo com o caminho das tropas como os Direitos do Rio Negro, o Novo Imposto sobre os animais em Sorocaba e a Contribuição para Guarapuava, não permaneceram “estagnados”, sem modificações ao longo de suas existências. Ao contrário, são representantes dos movimentos e dos processos que desvendam a transformação da província. Por um lado têm-se os impostos mais antigos e que permaneceram importantes como os registros de gado que vinham do sul. Por outro, cresce a importância da ligação com o Rio de Janeiro que se sedimenta depois da vinda da corte, e ainda, o empenho na implantação do porto de Santos, bem sucedido, apesar das resistências e dificuldade do caminho, com a instalação da barreira de Cubatão.

Neste sentido também, exemplo notório do processo de mudança que se operou em São Paulo sob o olhar da fiscalidade ocorreu com a cobrança dos dízimos eclesiásticos, o mais importante imposto do período colonial, depois do quinto do ouro, a principal fonte arrecadadora da coroa portuguesa e que, às vésperas da Independência, sofreu importantes transformações em todo o território do Reino.

Segundo Peres Costa: *“A tributação no período colonial era extremamente pesada (...). Os dízimos e quintos eram formas de extração que se coadunavam perfeitamente com a doutrina mercantilista, pois estimulavam a produção e evitavam o pagamento em moeda, que empobrecia os súditos. Além disso, essa forma de tributação tornava o Estado Metropolitano participante privilegiado do comércio colonial. Como o Estado não tinha estrutura para comerciar diretamente, o resultado da arrecadação in natura, era transferido aos comerciantes chamados por isso de dizimeiros. Eles adiantavam ao rei o*

*montante estimado dos dízimos e depois comercializavam o produto, ficando com a diferença. Como comerciavam em nome do rei, beneficiavam-se com a isenção dos impostos de exportação, diferentes dos colonos, que pagavam impostos e fretes”.*<sup>8</sup>

Os dízimos eram arrematados por contratadores privados, os chamados dizimeiros, que, de modo geral, eram figuras bastante detestadas pela população, uma vez que recolhiam e fiscalizavam a própria produção e ainda comercializavam o produto desta fiscalização, ficando não apenas com a diferença monetária entre Estado e colonos, como se beneficiavam com a isenção dos impostos de exportação.

Os Dízimos tinham como formação, os dízimos eclesiásticos e seculares. Os dízimos eclesiásticos eram uma contribuição destinada especificamente à igreja para sustento do clero. Sua contribuição se estendia não apenas aos cristãos, mas por todos que habitassem terras cristãs, cobrados pelos reis, em Portugal, enquanto Grão-Mestre da Ordem de Cristo.<sup>9</sup>

Por sua vez, os dízimos seculares tinham como origem o “direito de feudo”, recaindo sobre os leigos. Eram constituídos na forma de imposto civil alfandegário sobre mercadorias importadas e exportadas. Representava a décima parte dos frutos da terra, do mar e animais, estendendo-se posteriormente sobre o trabalho artesanal e industrial. Organizavam-se em reais ou prediais que correspondiam aos produtos da terra, sofrendo ou não interferência do trabalho do homem. Ainda, haviam os dízimos chamados de pessoais e mistos. O primeiro era referente ao lucro líquido de cargos e ofícios e o segundo, incidia sobre os frutos que exigiam trabalho do homem. Também eram divididos em maiores e miúdos ou miunças. Os dízimos maiores recaíam sobre produtos como açúcar, algodão, milho, gado vacum e cavalari. Os dízimos de miunças eram destinados as coisas menores

---

<sup>8</sup> Costa, Wilma Peres. Do domínio à nação: os impasses da fiscalidade no processo de independência. Artigo para o volume referente ao Seminário Identidades Políticas na América Latina, 2000-01, pág. 15 e 16.

<sup>9</sup> É importante lembrar que a política fiscal do período colonial é também expressão do mercantilismo, pois favoreceu o Estado Absolutista e o poder real. Tal política fiscal passa pela relação do Estado Português com a Igreja, especialmente no que diz respeito à cobrança dos dízimos que incidiam sobre qualquer forma de produção ou atividade profissional na colônia. Uma das características do colonialismo português sobre a fiscalidade no Reino e nas colônias estava, portanto, na relação entre Estado e Igreja, ora seja, a Igreja como sócia do Estado, onde o Rei era o tutor dos negócios da Igreja no território europeu e nas colônias. O Estado possuía o domínio da cobrança dos dízimos e das terras pertencentes à Igreja e em contrapartida, a Igreja recebia a defesa e a catequese. Ver sobre esse assunto, Lyra, Maria de Lourdes Vianna. Os dízimos reais na Capitania de São Paulo: contribuição à história tributária do Brasil colonial (1640-1750). São Paulo, dissertação de mestrado, Universidade de São Paulo, FFLCH, 1971.



como galinhas, frangos e ovos. Deste modo, cobrava-se o dízimo de tudo (gado, produção, pequenos animais) e, quando era sobre as coisas miúdas, era chamado dízimo de miunças.

Até o final do século XVII, os dízimos eram uma das principais fontes de riqueza da América portuguesa e as principais taxas lançadas nos produtos da agricultura e pecuária consistiam nesses dízimos. No Brasil, os dízimos seculares foram instituídos em 1688 e cobrados pelas Câmaras nas vilas litorâneas por ordem da Coroa. Neste período, sua renda era destinada às despesas com a defesa das povoações litorâneas.

No período colonial, os contratos dos dízimos podem ser analisados como um indicativo do valor da produção existente. A respeito do contrato dos dízimos do “povoado de Santos, São Paulo e Rio Grande de São Pedro”, informa Helen Osório que foi arrematado em 1747 por Pedro Gomes Pereira por 10:600\$000 anuais. Mais tarde, na arrematação feita no ano de 1750 aparecem especificados os valores de cada região. De um total de 10:815\$000, correspondiam ao Rio Grande e Santa Catarina o montante de 3:200\$000 e de 7:615\$000 para São Paulo e Paranaguá. Informa também que os contratos de dízimos nesses povoados compreendidos nos anos de 1747 até 1769 não tiveram aumentos substanciais, tendo um crescimento de apenas 4%.<sup>10</sup>

Posteriormente, após a independência, D. Pedro I requereu a Santa Sé à confirmação do Imperador do Brasil como Grão-Mestre da Ordem de Cristo, o que se efetivou em 1827, tendo então, prosseguido a cobrança dos dízimos.

A partir do dezenove, respondendo a um novo quadro político e institucional, os Dízimos começam a passar por uma fase de reestruturação, consubstanciadas em uma série de normatizações.

Inicia-se com o decreto geral de 16 de abril de 1821, que estipulava a arrecadação aos que estivessem a cargo da Administração na entrada das cidades, vilas, arraiais e povoações. No entanto, as dificuldades no cumprimento dessas determinações, seja pelas fraudes, falta de pessoal ou estrutura fez com que o governo alterasse sua forma de arrecadação, propondo, no mesmo ano, através do aviso régio n.56 de 6 de setembro, que se

---

<sup>10</sup> Para Osório, o acréscimo de 4% do valor do contrato em vinte e dois anos de cobrança, era um indicativo do lento crescimento ou quase estagnação da produção em todo o sul da América Portuguesa, uma vez que o contrato abrangia São Paulo e todo o território, isso incluía Paranaguá, Laguna até a vila de Rio Grande. Ver Osório, Helen. *Estancieiros, lavradores e comerciantes na constituição da estremadura portuguesa na América: Rio Grande de São Pedro, 1737-1822*. Tese de doutorado, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1999, pág. 200.

retornassem a arrecadação aos locais de produção. Posteriormente, através do decreto de 21 de maio de 1825 mandava cobrá-los sobre o preço corrente dos gêneros a ele sujeitos, designado em uma pauta, fazendo-se a cobrança na exportação para fora do Império.

Para além das normatizações e do quadro administrativo, na verdade leia-se que não é falta de pessoal propriamente dita, mas sim a tentativa de se desvencilhar dos dizimeiros que eram os que mais lucravam com a arrecadação, pressionando o contribuinte e freqüentemente lesando o Estado.<sup>11</sup> Na verdade, os contratadores eram os grandes devedores do erário público, porém, poderosos interesses em Portugal e na América, opunham resistência à perda dessa importante fonte de enriquecimento.

A transformação do dízimo em um imposto sobre a exportação trazia assim uma mudança substancial, pois um imposto direto (cobrado sobre a produção), transformava-se em imposto indireto, recaindo apenas sobre a parcela da produção destinada à exportação.

Por ocasião da separação das receitas, passou definitivamente a ser considerada renda pública, imposto estritamente civil, uma vez que os dízimos eclesiásticos foram abolidos em 1831.

Por meio das regulamentações de 1821 e 1825 se esboçava um perfil na arrecadação dos Dízimos que seria utilizada pelo Ministério da Fazenda em 1832, sobretudo ao se basear no decreto de 16 de abril de 1821 e estipular a arrecadação dos dízimos sobre os gêneros de produção da Província nos Registros que o Presidente deveria estabelecer. Começava-se assim, a definir o perfil que teria em sua existência provincial.

A construção de um esforço de articulações políticas que desenhou as bases do Estado Monárquico brasileiro concentrou-se, sobretudo, durante o período regencial, principiando com a extinção das Juntas da Fazenda.

A lei de quatro de outubro de 1831 por decisão da Assembléia Geral e do Governo Imperial organizou o Tribunal do Tesouro Público Nacional e as Tesourarias Provinciais em substituição ao Erário Régio e ao Conselho de Fazenda extinguindo também as Juntas de Fazenda. Os desdobramentos do arranjo institucional e dos projetos políticos entre poder central e instituições locais, fez sentir-se então, através da primeira reforma fazendária geral do Império, organizando as duas instituições fiscais previstas no texto constitucional.

---

<sup>11</sup> As tensões existentes na crise do Antigo Sistema Colonial tiveram grande parte de motivação fiscal, sobretudo em relação aos impostos diretos e aos abusos dos dizimeiros. Ver Caio Prado Jr. Formação do Brasil contemporâneo. São Paulo, Brasiliense, págs. 298-341.

No ano de 1831 ao estabelecer-se a primeira reforma fazendária geral do Império, constituiu-se um marco importante para as reformas posteriores, sobretudo a Lei de Outubro de 1832 e o Ato Adicional de 1834. O Tribunal do Tesouro Nacional e as Tesourarias das Províncias foram organizados com vistas a essas reformas, sob a luz do período regencial e, portanto, nos primeiros anos do Brasil independente.

A respeito do Tribunal do Tesouro Público Nacional, ficou determinado que caberia ao Inspetor Geral do Tesouro a função de fiscalização e observância das condições dos contratos da Fazenda, como também a vigilância da conduta dos coletores ou exatores das rendas públicas, fossem elas arrematadas ou administradas. Ainda, com relação à Secretaria do Tribunal, caberia a função de escrituração das condições dos contratos e a expedição dos alvarás de correr, segundo os artigos 27 e 28 da lei. A respeito das Tesourarias das Províncias ficou estabelecido que a escrituração dos contratos da província era de responsabilidade do secretário da mesma Tesouraria. Ainda, segundo a Lei, inspetor, contador e procurador fiscal responsáveis pela arrecadação, distribuição, contabilidade e fiscalização das rendas públicas, deveriam ser admitidos através de concurso e exame de gramática, escrituração e cálculo mercantil, além de possuir boa conduta moral e idade acima de 21 anos.

A Lei de 24 de outubro de 1832 representou um novo momento de grande importância para a área fiscal. Essa Lei foi a primeira em que foram organizados os tributos do Império, separando as rendas provinciais das gerais, definindo quais eram as gerais e que se recolhessem em cofres distintos os proventos gerais e provinciais, pois segundo Tessitore, ao mencionar os primeiros orçamentos imperiais datados de 1827, ficava “*difícil distinguir a estrutura tributária, pois a receita aparecia em itens genéricos muito resumidos, com poucas rubricas (...)*”<sup>12</sup>. Muito embora a receita e despesas gerais continuassem a ser fixada pela Assembléia Geral sobre orçamento do Ministro da Fazenda, com a Lei orçamentária de outubro de 1832, os itens da receita foram discriminados sendo mostrados os tributos do Império.

Com o Ato Adicional de 1834 e todo o aparato da legislação fiscal que se desenvolveu subsequente, estabeleceu-se a principal reforma fiscal do Império, separando pela primeira vez as competências fiscais do centro e das províncias. Os Conselhos Gerais

---

<sup>12</sup> Tessitore, Viviane. Op. cit. pág. 63.

de províncias foram abolidos e em seu lugar foram substituídos pelas Assembléias Legislativas Provinciais, com diversas atribuições. As Assembléias receberam a função de fixar as receitas e despesas provinciais, incluindo a possibilidade de criarem impostos. Quanto aos municípios, ficaram diretamente submetidos às determinações do Legislativo provincial, que ganhou competência para legislar sobre a polícia e a economia municipal, precedendo propostas das Câmaras, assim como sobre as receitas e despesas municipais. Para esses casos, sem necessidade de sanção do presidente da província. As funções dos presidentes de províncias foram determinadas pela lei de três de outubro de 1834.

Não se tratava apenas da extensão das matérias tributadas, vale lembrar que o conjunto dos tributos reforçados pelo Ato Adicional, não eram frutos de um sistema, mas foram se acumulando ao longo do período colonial. Com a independência haviam sido prorrogados todos os impostos então vigentes e que a Constituição de 1824 não alterou a sua essência, foi-se efetuando modificações parciais que se estenderam até o Ato Adicional.

Na análise de Peres Costa, *“ela [reforma fiscal do império] fazia a partilha do legado fiscal joanino, atribuindo ao centro as rendas alfandegárias sobre a importação (e parte dos impostos sobre a exportação), além de toda a renda do Município Neutro e deixando às províncias, além do antigo dízimo agora cobrado no ato da exportação, o conjunto de rendas internas então consolidadas no período joanino: selo de legados e heranças, siza dos prédios, meia siza dos escravos ladinos, impostos de transmissão de propriedade, entre outras rubricas de menor importância”*.<sup>13</sup>

Todas essas diretrizes fiscais ligadas a Lei de 1832, ao Ato Adicional de 1834, e ainda, a Reforma das Alfândegas, instituindo mudanças nos sistemas arrecadadores com a instalação de coletorias e mesas de rendas internas nas províncias, podem ser interpretadas, como uma das essências da estrutura do Estado, criando de forma concomitante, as esferas fiscais do centro e da província. Vale refletir que, apesar da construção de uma “legislação regencial”, mantinham-se as práticas fiscais anteriores, com o sistema de contratação na maior parte das rubricas fiscais e, na prática, não havia uma “centralização fiscal”. Há, no entanto, uma ambigüidade entre uma ordem “liberal” (a da constituição) que se sobrepõe aos impostos que existiam antes (cuja maior parte das rubricas foram mantidas) e as formas

---

<sup>13</sup> Costa, Wilma Peres. A fiscalidade e seu avesso: centro e províncias na constituição da estrutura fiscal brasileira na primeira metade do século XIX. Artigo apresentado na XX Jornada de História Econômica. Asociación Argentina de História Econômica. Universidade Nacional de Mar Del Plata, out. 2006, pág. 13.

de arrecadação que existiam antes (boa parte delas continuava a ser arrematada). Por outro lado, as forças políticas provinciais viviam também profundos conflitos na maior parte das províncias, o que vem resultar em 1831, na abdicação. Por tudo isso, o período que se estende até 1850 é o da construção simultânea do espaço fiscal do centro e das províncias.

Na tabela sobre os impostos do governo central observa-se que o poder central não apenas abarcou um grande número de rubricas fiscais, mas que reservou aquelas de mais fácil manejo, as rendas vindas, sobretudo, do comércio exterior (importação e parte das exportações<sup>14</sup>). Por outro lado, isso não significa que as províncias não tivessem um número significativo de impostos sob sua jurisdição e ainda, a possibilidade de criar outros, desde que não invadissem a esfera fiscal do poder central.

---

<sup>14</sup> A respeito do debate entre Visconde de Uruguai e Tavares Bastos sobre os impostos de importação e exportação ver Ferreira, Gabriela Nunes. Centralização e descentralização no Império: o debate entre Tavares Bastos e visconde de Uruguai. São Paulo: Departamento de Ciência Política da Universidade de São Paulo; Ed. 34, 1999, págs. 101 a 107.

<b>Tabela 7</b>
<b>Impostos do governo central</b>
<b>Rendimentos do Comércio Exterior</b>
Direitos de 15% de importação
Direitos de 15% de adicionais do chá
Direitos de 50% de importação de pólvora
Direitos de 2% de baldeação e reexportação
Direitos de 1 1/2 % do expediente das alfândegas
Direitos de 7% de exportação
Ancoragem
Armazenagem das Alfândegas
<b>Rendas Internas</b>
Foros de terrenos de marinha
Os impostos sobre mineração do ouro
Dízima da Chancelaria
Novos velhos direitos dos empregos gerais
Meio soldo de patentes militares e contribuição do montepio
Jóias do Cruzeiro
Mestrado das ordens militares e três quartas partes das tenças
Taxa de 15% das embarcações estrangeiras que passaram a ser nacionais
Taxa de 1/2% do prêmio dos assinados
Multas por infrações dos regulamentos das alfândegas
Braçagem do fabrico das moedas de ouro e prata
Matrículas dos cursos jurídicos, escolas de medicina e as multas acadêmicas
Taxa do Correio Geral
Siza dos bens de raiz
Rendimento da Tipografia Nacional
Venda do pau brasil e de outros gêneros de propriedade nacional
Bens de defunto e ausentes
Taxa de 20% de exportação dos couros da Província do Rio Grande do Sul)
Renda diamantina
Ágio das moedas de ouro e prata
Alcance de recebedores e tesoureiros reais
Reposições e restituições de rendas e despesas gerais
Dons gratuitos
Juros de apólices
Rendimentos dos arsenais e dos próprios nacionais
Cobrança da dívida ativa, anterior ao 1 de julho de 1836, inclusive a dos impostos provinciais até esta data
Emolumentos do Supremo Tribunal de Justiça

Continua...

<b>Rendas do Município Neutro (incorporadas ao poder central)</b>
Donativos as terças partes de ofícios
Selo de herança e legados
Emolumentos da polícia
Décima dos prédios urbanos
Dízimo da exportação
Imposto sobre as casas de leilão e modas
Taxa de 20% no consumo de aguardente da terra
O imposto sobre o gado de consumo
Meia siza dos escravos
Rendimento do evento
Imposto sobre as lojas abertas
Taxa sobre as seges
Taxa de 5% sobre as vendas das embarcações nacionais
Selo de papel
Taxa dos escravos
Produtos dos contratos com as novas Companhias de Mineração
Alienação das capelas vagas
Décima urbana adicional até uma légua além das cidades do Rio de Janeiro e Niterói
Segunda décima a que estavam sujeitas as corporações de mão-morta
Direitos de Chancelaria das mesmas corporações
Taxa de 1/4% pela reforma das apólices
Sobras da receita geral.

Fonte: Costa, Wilma Peres. A fiscalidade e seu avesso... p.14.

Faz-se importante ressaltar que, as rubricas que aparecem como “rendas do município neutro” são uma relação aproximada do conjunto das rendas que se mantiveram sob as esferas provinciais, acrescidas daquelas que foram criadas nas distintas situações locais.

É o que se observa no primeiro orçamento das rendas da Província de São Paulo de 11 de abril de 1835. Nelas, co-existem rubricas advindas do período colonial, posteriormente do período regencial e, ainda, aquelas ligadas à identidade regional da província. Com relação aos outros impostos discriminados pela lei orçamentária de 1835 que não possuem uma identidade local, é importante mencionar que a sua grande maioria tinha origem no período colonial e que mesmo assim, continuavam a permear o perfil e o sistema de arrecadação nos primeiros tempos da nação independente. A maioria desses impostos foram criados por D.João VI entre 1808 e 1809, como é o caso da décima de

heranças e legados, décima urbana, impostos sobre reses e a meia sisa sobre a venda de escravos, com raras exceções, existentes em Portugal há séculos. Outros, como os novos impostos, vigoravam no Brasil desde o século XVIII.

<b>Quadro 8</b> <b>Rendas da Província de São Paulo em 1835</b>
Contribuição para Guarapuava;
Décima de heranças e legados;
Décima urbana;
Despacho de embarcações;
Direitos sobre as passagens dos rios;
Direitos do Rio Negro;
Direitos de saída da província;
Emolumentos;
Imposto sobre a aguardente;
Imposto sobre casas de leilão e moda;
Imposto sobre reses mortas;
Meia sisa sobre a venda de escravos;
Novo imposto sobre os animais em Sorocaba;
Novo imposto sobre armazéns, tabernas e botequins;
Novos e velhos direitos provinciais;
Subsídio literário;
Taxa de barreira;
Fonte: Tessitore, Viviane. Op. cit. pág.69.

A força desse perfil tributário que remonta o período colonial assumia características tão fortes que apenas três tributos, entre 1835 e 1851, foram efetivamente criados. Surgiram no final da década de 1840 e sobre objetos bem específicos. Era o Imposto sobre Casas de Negócios criado em 1847, que desapareceu em seguida; a Taxa de Licença também criada em 1847 para coibir doações (destinadas as festas) em paróquias e não consignada no orçamento por serem entregues diretamente aos fabriqueiros das igrejas matrizes; e a Matrícula Geral de Escravos criada em 1849 e cobrada em lugar da meia sisa sobre a venda de escravos, com o objetivo de obter, nos dois anos de vigência previstos, o controle da população escrava existente na Província, exatamente para tornar mais efetiva a



arrecadação da meia sisa que, no entanto, não chegou a durar o prazo previsto pois, em 1850 foi abolida e retornou-se à meia sisa.<sup>15</sup>

Basicamente, o perfil da receita se manteve, com pequenas alterações, até o início da década de 1850. A base legal para o estabelecimento de suas taxas, matérias tributadas, formas de cobrança e fiscalização foram as leis gerais e até coloniais. A legislação provincial, de início, limitou-se a algumas adaptações parciais imprescindíveis para aplicação dos tributos à província. Além disso, ocorreram problemas para a aprovação de algumas leis de orçamento. Eram indicativos das relações conflituosas que se estabeleceram entre o presidente da província, representante do governo imperial, a assembléia e representante dos interesses locais.

Por outro lado, no final da década de 1830 e ao longo dos anos de 1840 se iniciou um período de substituição da regulamentação geral pela provincial para todos os tributos então em vigor. Dos 42 regulamentos e atos complementares expedidos pelo governo provincial para a área da Fazenda no período de 1835 a 1875, 20 foram editados entre 1836 e 1848, sendo cinco sobre Dízimo Provincial (Direitos de Saída). Outros oito tributos receberam regulamentos: décima de heranças e legados, décima urbana, impostos sobre aguardente, imposto sobre armazéns, tabernas e botequins, imposto sobre casas de leilão e moda, imposto sobre reses mortas e subsídio literário.<sup>16</sup> Esses regulamentos foram, em grande parte, uma síntese das disposições já previstas na legislação anterior, com o objetivo de constituir um corpo de normas melhor definido, pelo qual se orientasse a arrecadação.<sup>17</sup>

Em uma análise mais detida do orçamento provincial de 1835 observa-se que os impostos coloniais foram mantidos em grande parte. Dos impostos instituídos por D. João acrescentaram-se outros impostos em todas as províncias, uma vez que o centro reservou

---

<sup>15</sup> Tessitore, Viviane. Op. cit. pág 72.

<sup>16</sup> Entre os anos de 1840-44 houve um predomínio nos regulamentos da área policial e militar pela intensificação dos movimentos que caracterizaram o período regencial. Sobre esse assunto, bem como sobre as regulamentações ligadas aos impostos ver Tessitore, Viviane. Op. cit. pág.73 e seguintes.

<sup>17</sup> Em 1835 com a instalação da Assembléia Legislativa se tomou como providência a criação em 9 de março pela lei n. 2, o primeiro órgão fazendário do governo paulista, a Contadoria Provincial como tentativa de aliviar as funções da tesouraria da província que respondia como órgão geral e mais a carga adicional do trabalho relativo as rendas provinciais. No entanto, a Contadoria começou a funcionar sem regulamentação em 1836. A regulamentação se deu apenas pela lei n.9 de 20 de fevereiro de 1838, mas manteve-se anexa a Tesouraria provincial. A separação definitiva entre as Tesourarias geral e provincial foi realizada pela Lei n.27 de 11 de maio de 1859. A Contadoria Provincial deixava, assim, de ser uma repartição anexa à Tesouraria da Província e passava a integrar um órgão propriamente provincial, independente da Repartição Geral, com estrutura e funcionários próprios. Ver a esse respeito Tessitore, Viviane. Op. cit. pág 85 e seguintes.

para si as rubricas sobre a importação e parte das rubricas sobre a exportação. Para o caso de São Paulo, o que se revela, é a grande importância dos impostos cobrados através do “trânsito”, fortemente identificados com a geografia da região, estreitamente relacionada com uma “economia de passagem” que caracterizava a plaga paulista.

Esta forte característica da Capitania e depois Província de São Paulo marcada pelo aspecto multifacetário de caminhos, sobretudo para São Paulo Restaurada, como uma região que toma o contorno de uma posição estratégica para aqueles que iam ter no interior do continente é retratada por Bellotto:

*“A vila de São Paulo de Piratininga, que vicejava em torno do colégio fundado pelos jesuítas em 1554, começou a criar importância em função de sua posição geográfica, aberta às rotas do sertão. Isolado geograficamente, o burgo paulista devia bastar-se a si mesmo. Era antes de tudo, zona de transição, entroncamento de caminhos. Galgada a serra, a penetração poderia ser feita, por São Paulo, para os campos de sul, para as serranias mineiras e para o oeste, sempre ao logo dos rios”.*<sup>18</sup>

A construção e as ramificações de caminhos iniciadas pela antiga trilha indígena traçará para o sertanista o incipiente sistema de viação, tão necessário e fundamental como fora para o índio. Mário Neme, ao referir-se a duas vias de penetração iniciadas como trilhas de índios e que posteriormente seriam aproveitadas como caminhos de sertanistas de São Paulo no final do século XVI, mostra a importância dessas vias de comunicação que passaram a exercer função essencial como rotas de penetração, ao ligarem diversos ramos e direções enquanto eixos principais na constituição de outros caminhos e veredas. Destaca então, o caminho que viria ser “a estrada velha do sertão dos Bilreiros” em 1650 e uma segunda via, o “caminho que foi do sertão” de 1707 e que por volta de 1726 assume a característica de “estrada geral dos goiases”.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> Bellotto, Heloísa Liberalli. Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775). São Paulo, Secretaria de Cultura, 1979, pág. 27.

<sup>19</sup> Neme, Mário. Dois antigos caminhos de sertanistas de São Paulo, Anais do Museu Paulista, tomo XXIII, São Paulo, 1969, págs. 9 a 100.

Por outro lado, as mencionadas “rotas do sertão” serão mais tarde, os caminhos utilizados pelos tropeiros, estabelecendo um circuito terrestre e fluvial com ramificações de vias de passagem e de penetrações para o interior.

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

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

Segundo Marcílio,

*“Todas estas passagens naturais formadas pelos rios ou relevos mais suaves marcaram a vocação da cidade de São Paulo como centro de uma rede convergente de caminhos, como núcleo de formação de cidades, como passagem muitas vezes única de uma região extensa que ia até o centro do Brasil – Goiás - passando pelas Gerais; a oeste, até Mato Grosso, e, mais além, atingindo o vale do Amazonas; ao sul, para o território gaúcho, chegando ao Rio de La Plata; para o nordeste, até o Rio de Janeiro, e no vale do Paraíba, subindo a Mantiqueira, atingindo as Minas Gerais”.*<sup>20</sup>

Todos esses caminhos de sentido ao interior e que partiam de São Paulo, estendiam-se, muitas vezes, até o litoral, pelo antigo caminho que atravessava a serra do mar até atingir o porto de Santos. Apesar dos problemas enormes que este caminho constituía pela difícil travessia, era ele uma das poucas alternativas para vencer a barreira montanhosa que separava o litoral do interior. Este caminho do mar integra-se e era utilizado não só pelas

---

<sup>20</sup> Marcílio, Maria Luíza. A cidade de São Paulo: Povoamento e População, 1750-1850. São Paulo, Pioneira, Ed. Da Universidade de São Paulo, 1973, p. 6.

vilas do interior da Capitania, mas também era requerido, mesmo que esporadicamente, a vilas de Capitánias distantes, como Goiás e Mato Grosso.

A marcada predominância do setor mercantil ligado às rotas inter-regionais elucida e importância da riqueza de algumas áreas favorecidas pela posição geográfica no eixo dessas grandes vias, como é o caso de São Paulo, que é por excelência o ponto de convergência; Sorocaba, nitidamente na via do mar; Itu, que além de participar do caminho do gado faz parte da rota para Cuiabá; Parnaíba e Mogi Guaçu presentes na estrada de Goiás e Santos, caracterizada pelo comércio de sal e como porto de comércio legal com a metrópole. Na realidade, os conjuntos dessas localidades indicam serem elas *“cabeças de estradas, pontos de pouso, centro de provisão com função de pequenos mercados locais ou regionais, e base de transações mercantis inter-regionais, de maior ou menor amplitude”*.<sup>21</sup>

Desta maneira, a formação de circuitos mercantis internos tão marcantes na plaga paulista, imprime uma teia de mecanismos fiscais e a criação de aparelhos tributários bem elaborados, compondo uma estrutura dotada da capacidade de extrair legitimamente recursos da sociedade e de fazer a sua partilha, fortemente ligadas aos impostos em “trânsito”.

Neste sentido, dois tributos ocuparam imediatamente a atenção dos legisladores provinciais e a eles se deu pronta regulamentação: os Direitos de Saída da Província, que eram os antigos dízimos e as Taxas de Barreiras. Segundo Tessitore, essa atenção especial foi dada a ambos os impostos por representarem quase 50% da receita provincial, considerados os “pilares da arrecadação em São Paulo”.<sup>22</sup> Eram impostos ligados diretamente a entrada e saída de mercadorias na província, sobretudo vinculados a uma rede de transporte e circulação delas. Não poderia ser diferente em uma economia baseada na agricultura e na exportação, atividade que só cresceram em importância ao longo do século XIX, e para as quais a questão dos caminhos que permitissem a rápida e segura circulação da produção (como a taxa de barreira), era fundamental. Os únicos impostos que rivalizaram com estes em renda produzida foram aqueles ligados ao trânsito de animais –

---

<sup>21</sup> Canabrava, Alice P. Decadência e Riqueza. Separata da Revista História, n. 100. 1974, pág.365.

<sup>22</sup> Tessitore, Viviane. Op. cit. pág. 70.

em primeiro lugar, os Direitos do Rio Negro, depois o Novo Imposto sobre os animais em Sorocaba.<sup>23</sup>

Em seguida, os impostos sobre o consumo de mercadorias, como a carne e a aguardente foram também destaques na arrecadação das rendas provinciais. Aliás, a facilidade de arrecadação dos impostos indiretos, incidentes sobre o consumo ou sobre atos e transações, fez com que fossem preferidos tanto pelo Governo Imperial, quanto pelo Governo Provincial. A razão dessa preferência mencionada pelo Tesouro Provincial estava na maior facilidade em se arrecadar esses impostos indiretos, uma vez que era cobrado por ocasião de um consumo ou de um serviço pelo qual o contribuinte optou voluntariamente e que no momento possuía recursos disponíveis e do qual ia aferir um benefício imediato, seja a compra de um bem, a posse de uma herança, etc. Vale lembrar que a mesma tesouraria fazia menção diferente aos impostos diretos. Pois, ao contrário dos impostos indiretos, os impostos lançados ou diretos podiam ser cobrados em um momento em que o contribuinte estava desprevenido de fundos, além de não perceber no seu pagamento senão benefícios difusos. Por isso mesmo os aumentos do rendimento ligado aos impostos diretos eram lentos e dependia de mecanismos rigorosos de cobrança e fiscalização que dificilmente se conseguia implantar.

A legislação produzida durante a Regência incidiu também sobre os antigos dízimos, transformados agora em impostos sobre a exportação. Ainda, pela lei geral n.58 de oito de outubro de 1833 através do artigo 31, parágrafos 10 e 11, onde se estabelecia pela primeira vez o que seria renda geral e o que pertenceria a renda provincial, definiu-se que continuariam a fazer parte da renda geral os direitos cobrados sobre o açúcar, café, algodão, tabaco e fumo quando exportados para fora do Império, bem como o gado bovino e os cavalos, os demais pertenceriam à renda provincial, sendo cobrado 5% sobre os gêneros manufaturados e 10% sobre os não manufaturados.

Mas foi através da lei de 31 de outubro de 1835, no artigo nove e especialmente no seu parágrafo 6, que se estabeleceu com maior precisão a maneira como se deveria proceder a partilha dos dízimos: *“Os 2% sobre a exportação da produção brasileira foram elevados a 7%, abatidos os 5% adicionais que pagavam os gêneros exportados para o*

---

<sup>23</sup> A respeito dos impostos ligados ao trânsito de animais na Província de São Paulo, verificar o capítulo anterior desta tese.

*exterior, cessando qualquer outra imposição sobre ela. O restante dos dízimos pertenceria à renda provincial”<sup>24</sup>.*

Sobre a importância dos lucros advindos dos Direitos de Saída da província comenta Tessitore que *“este tributo, apesar de sensível às flutuações na comercialização da produção agrícola, foi a maior renda da receita comum da Província. Por isso deu causa a uma série de conflitos entre Governos Provinciais e motivou uma preocupação constante com a implantação de mecanismos eficientes de controle para impedir o extravio dos gêneros”*.<sup>25</sup>

Além disso, permaneceu sempre uma grande ambigüidade quanto ao entendimento do que seria “exportação”, usando-se o termo para classificar tanto os produtos que se destinavam para fora do Império, como também a saída dos produtos para fora da Província.

Apesar desse imposto receber a denominação de Direitos de Saída da província através da lei n. 17 de 26 de março de 1840, desde a instalação da Assembléia Provincial na década de 30, esse tributo sempre teve regulamentos e aditamentos para esclarecer ou completar as próprias normas da lei, sobretudo a partir de 1836. O próprio marechal Pedro Muller em seu quadro estatístico ordenado pelas leis provinciais de 11 de Abril de 1836 e 10 de março de 1837 se refere ao Dízimos como sendo representado pelos

*“gêneros que se exportam para fora da Província, os quais pagam 10% do seu valor não sendo manufaturados, e 5% tendo mão de obra: contudo é renda geral o dízimo dos gêneros, açucares, café, algodão, tabaco e fumo, somente quando são exportados para fora do Império, por isso que fazem parte dos direitos de 7% da exportação conforme o Artigo nono, parágrafo sexto da Lei de 31 de Outubro de 1835. O gado vacum e cavalari, quando é exportado para fora do Império, também paga 5% à renda geral conforme o citado parágrafo sexto, pertencendo os outros à Renda Provincial, conforme o parágrafo*

---

<sup>24</sup>Tessitore, Viviane. Op. cit, p.150. Ainda, consultar Tessitore para as leis e decretos sobre os Direitos de Saída da Província.

<sup>25</sup> Tessitore, Viviane. Op. cit. pág. 151.

*primeiro do Artigo sexto da Lei Provincial de 18 de Março de 1836. São estes cobrados nas Alfândegas das Vilas de Santos e Paranaguá; os das mais partes pelos coletores”.*<sup>26</sup>

O órgão arrecadador seriam os Registros ou Portos Secos nos pontos onde os gêneros passassem por terra em direção às províncias limítrofes (Rio de Janeiro, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Rio Grande de São Pedro do Sul) e, segundo Pedro Muller, Santos e Paranaguá teriam sua arrecadação feita pelas Alfândegas. Ainda, o Inspetor da Tesouraria da Província poderia criar outros Registros além dos então existentes, nos locais em que julgasse conveniente, conforme regulamento de 25 de junho de 1836.

A forma de arrecadação do Dízimo também seria estipulada pelo regulamento de junho de 1836, na qual, o recolhimento do imposto seria de responsabilidade das Coletorias e Registros. Deste modo, ao administrador ou coletor cabia a responsabilidade de emendar a pauta de preços dos gêneros se a considerasse prejudicial à Fazenda Provincial. Para o dízimo arrecadado em dinheiro, cabia ao escrivão o registro no livro de receita logo após o pagamento. A receita arrecadada seria recolhida a cada três meses na tesouraria e sobre sua quitação, seria passada ao coletor ou administrador responsáveis por ela.

O escrivão acumulava a tarefa de escriturar, além do livro de receita, o livro de registro de gêneros/animais da Província a serem exportados e o livro de registro das notas e guias dos gêneros de outras Províncias. Posteriormente, pelo ato do governo provincial de fevereiro de 1840, o administrador ou coletor passa definitivamente a incumbência de fixar o preço dos gêneros no lugar da exportação, com recurso ao presidente, por intermédio do Inspetor da Tesouraria da província, a fim de evitar os inconvenientes como fraudes, descontentamentos por parte da população e violência física e verbal contra os coletores que vinham surgindo em prejuízo da Fazenda.<sup>27</sup>

Com relação aos mecanismos de controle e medidas contra a sonegação, segundo o regulamento de 25 de junho de 1836 seriam enviados mensalmente para a Tesouraria da

---

<sup>26</sup> Muller, Daniel Pedro. Ensaio d'um quadro estatístico da Província de São Paulo. São Paulo, 1838, reedição literal 1923, pág. 210. A partir de 1840 que a formulação da tabela, os casos de não incidência, bem como o aperfeiçoamento de medidas legais e administrativas tornaram mais claras a sua regulamentação. Também em 1840 se confirmam as Alfândegas de Santos e Paranaguá mencionadas por Muller, através da Portaria do Governo Provincial de 21 de fevereiro dando instruções ao Inspetor da Alfândega de Santos para cobrança de multas referentes ao dízimo.

<sup>27</sup> Sobre a forma de arrecadação do Dízimo, bem como os casos de isenção deste imposto para os anos de 1836, 1837, 1839, 1840, 1845, 1855, 1856, 1859, 1869, 1870, 1875 e 1878 ver Tessitore, Viviane. Op. cit. pág 155 a 157.

Província um mapa demonstrativo da receita arrecadada e um outro mapa demonstrativo dos gêneros de outras Províncias que passassem pela estação. Ao final do ano financeiro, o administrador/coletor deveria prestar contas à tesouraria, enviando-lhe todos os livros e documentos. Quando o transporte estava sendo feito pelos portos secos da província, o coletor verificaria suas guias e cargas, anotando neles, se estavam ou não corretos, sendo registradas pelo escrivão em livro próprio. Caso suspeitasse que existisse o transporte de gêneros sem guias de outras Províncias, o coletor, ao lado do escrivão e de uma autoridade competente (policial) se dirigia a ela e, se fosse constatada sua irregularidade, seria feita a apreensão dos gêneros, com termo lavrado pelo escrivão e encaminhado ao juiz o seu processo que procedesse na forma da lei. Da mesma forma procederiam com as embarcações nos portos da Província.

Para o caso de recebimento de denúncia ou conhecimento por qualquer outro meio que os gêneros ou os animais fossem apresentados fraudulentamente como de outras Províncias que não procedentes de São Paulo, caberia, pronta decisão do administrador ou coletor, mandar que o escrivão preparasse um auto circunstanciado da suspeita de extravio de gêneros ou de animais e o enviaria ao Governo Provincial.<sup>28</sup>

Em São Paulo, a rede viária (e sua expansão) serviu também para a criação de uma nova imposição, a Taxa de Barreira. Com relação à Taxa de Barreira também conhecida como Taxa de Trânsito, informa Maia Costa que a criação das Barreiras está ligada a um fundo de renda para aplicação nas estradas, que passaram a constituir o orçamento provincial a partir de 1835, sob o título “Da Receita Especial das Barreiras”, fazendo parte do aparelho fiscal da província até 1891.

As taxas de Barreiras, instituídas pela Lei Provincial n.11 de 24 de março de 1835, seriam empregadas nas obras de estradas e suas ramificações, não podendo, o rendimento de uma, ser aplicado em outra e, nem tão pouco, para objetivo diverso. Segundo Costa, sobre as disposições de 1835,

---

<sup>28</sup> Segundo a Lei n.2 de 19 de fevereiro de 1840, determinou que o Governo Provincial tomasse providências para que: os gêneros de outras Províncias não entrassem em São Paulo com guias falsas; guias verdadeiras não servissem para lesar a renda provincial, despachando por elas gêneros produzidos em São Paulo; não se julgasse legais guias não acompanhadas dos gêneros; fosse evitado o abuso de se trocar guias com o fim de se obter o desconto das conduções. Ainda, sobre os mecanismos de controle e medidas contra a sonegação do imposto do Dízimo e regulamentos para os anos de 1845 e 1868 ver Tessitore, Viviane. Op. cit. págs. 157 e 158.



*“estiveram em vigor sem inconvenientes e, até com muito proveito, pelo espaço de 23 anos. Em 1858, as taxas das barreiras foram incorporadas às demais rendas da província para o ano financeiro de 1858-59. Dois anos depois, confirmando a decisão da Comissão de Orçamento, a Assembléia Provincial votou a separação da receita e despesa das barreiras das demais rendas da província. Contudo, o saldo delas passou a ser incorporado à receita comum a partir de 1861”.*<sup>29</sup>

Com relação as taxas pagas por aqueles que passassem pelas Barreiras foi estipulado, de acordo com o regulamento de 1848 e como base a Lei de 1835, em 300 réis por animal vacum desocupado, 200 réis por animal puxando carro e mais 200 réis por muar, cavalari ou suíno e 100 réis por qualquer quadrúpede. Além das taxas pagas pelos animais, nenhuma pessoa era isenta do pagamento da taxa, até mesmo os transportes de serviço público e de coisas públicas eram obrigados ao pagamento. Entretanto, havia algumas exceções, como para as pessoas que passassem a pé, os empregados públicos no exercício de suas funções quando não recebiam gratificações, subsídios ou soldos e moradores das imediações das barreiras que se dirigiam até a paróquia, salvo os gêneros de comércio que transportassem ou trouxessem, tendo que pagar meia taxa.

A respeito do funcionamento das Barreiras, qualquer tropa que chegasse, o administrador juntamente com o escrivão e mais o comandante do destacamento faziam a contagem dos animais que deviam pagar a taxa. O escrivão apresentava a conta e lançava no livro diário e a taxa era cobrada a vista. Caso necessária fosse a passagem de alguma pessoa depois de fechada a barreira, caberia ao comandante da guarda avisar o administrador que arrecadaria a taxa, tomando o nome da pessoa e o número de animais que passavam para ser lançado no diário do dia seguinte.

Os funcionários que compunham e administravam as barreiras não podiam ausentar-se dela sem a prévia autorização do presidente de província, podendo, em certos casos, como para acertos de contas, a autorização vir da Tesouraria Provincial. Caso houvesse infração, poderia ser multado, perdendo a quarta parte do vencimento mensal. As atribuições do administrador da barreira estava ligada em cumprir e fazer cumprir a lei, recebendo as taxas, fazendo os pagamentos aos empregados, remetendo de 3 em 3 meses à Tesouraria

---

<sup>29</sup> Costa, Hernani Maia. Op. cit. págs. 36 e 37.

Provincial os saldos das quantias arrecadadas, manter a boa ordem nos serviços da barreira e a disciplina no destacamento.

O escrivão da barreira deveria se comprometer com a escrituração do Diário de arrecadação da taxa da barreira e do Livro de Contas Correntes, bem como das contas e balancetes que deveriam ser enviados ao Tesouro Provincial, o cuidado de toda a correspondência do administrador, rever as férias e os documentos relativos às despesas pagas pelo administrador e conferir as tropas que passassem pela barreira na presença do administrador. Por sua vez, ao comandante do destacamento competia fazer cumprir as ordens do administrador, mantendo a disciplina e o bom andamento dos trabalhos de seus comandados, assistir com o administrador a contagem das tropas que passassem pela barreira e manter limpa e conservada a passagem.<sup>30</sup>

O estudo de Hernani Maia Costa sobre as principais barreiras valeparaibanas nas fronteiras da província de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, vem demonstrar a existência de uma dinâmica economia mercantil de abastecimento na região e uma intensa circulação de mercadorias com destino a Corte do Rio de Janeiro. Através da análise dos dados sobre os Livros de Barreira, aborda questões ligadas ao sistema viário, sua organização e problemas enfrentados. Ainda, analisa com propriedade os agentes do serviço público e o Estado a que serviam, as reações populares ao grande número de Barreiras e do próprio cotidiano da circulação.<sup>31</sup>

Sob o olhar do sistema de construção, arrecadação, adaptação e conflitos das principais barreiras do Vale do Paraíba paulista entre os anos de 1835 e 1860, Maia Costa procurou resgatar a importância econômica da região, ligada por um lado ao apogeu e declínio da economia comercial de produção de alimentos e por outro, concomitante a ela, a instalação da grande lavoura de exportação, sobretudo a cafeicultura.

Chama a atenção pelo fato de que, entre o período da mineração com o ciclo do ouro e a arrancada da grande lavoura cafeeira, sempre foram utilizados como balizas para rotular o Vale do Paraíba paulista como área marcada pela estagnação e pela decadência, na espera entre o fim do ouro e o início do café. O estudo sobre as taxas de barreiras vem

---

<sup>30</sup> Todas as informações contidas a respeito das taxas estipuladas das barreiras, o funcionamento e o quadro de funcionários que dispunha foram extraídas da obra citada de Hernani Maia Costa, págs 46, 47 e 48.

<sup>31</sup> Costa, Hernani Maia. O triângulo das barreiras. Tese de doutorado. Departamento de História, FFLCH da USP, São Paulo, 2001.

demonstrar que a decadência da mineração na segunda metade do século XVIII, não arrastou consigo a economia do Vale do Paraíba que, inclusive, participava do seu abastecimento. E da mesma forma, a economia de Minas Gerais seria marcada por um grande florescimento, integrando-se ao circuito de uma economia mercantil de abastecimento, em franca expansão, mesmo com as primeiras lavouras de café despontando como lavoura mercantil de exportação. A criação de um grande número de barreiras na região vem confirmar a grande expansão da economia do Vale do Paraíba paulista, *“possibilitando ao Estado provincial a apropriação de um volume maior de rendas, via tributação e que, reversamente, possibilitaria a implementação de uma eficiente malha viária, tendo em vista o grande movimento das estradas que integravam as economias de Minas Gerais e de São Paulo aos grandes mercados do Rio de Janeiro”*.<sup>32</sup>

Percorrendo as informações de Maia Costa sobre a receita obtida com os direitos de saída e da cobrança de barreiras, bem como da participação das rendas obtidas pela cobrança de direitos de saída e pela cobrança de barreiras na receita total da província de São Paulo e analisando a economia paulista entre 1835 e 1850, o estudo de Vinícius Oliveira procura demonstrar que, se para a Província de São Paulo era imprescindível que as rendas obtidas com os três principais impostos (registros, direitos de saída e trânsito de animais) fossem cada vez maiores, seria necessário que a própria província elaborasse mecanismos que possibilitassem a reprodução e aumento dessas rendas. Deste modo, tenta estabelecer uma relação entre a arrecadação paulista, os investimentos nas estradas e o crescimento econômico através de dados numéricos relativos a tendência de aumento das receitas provenientes da política fiscal. Argumenta que foi possível não somente a província de São Paulo manter seus orçamentos equilibrados, como ainda garantir saldos que se transformaram em investimentos públicos.<sup>33</sup>

Esses investimentos públicos feitos em São Paulo foram, sobretudo as obras públicas voltadas para as estradas. Estabelece a seguinte relação: a abertura, conservação e melhoria das estradas paulistas seriam condição para o aumento da arrecadação, uma vez que a maior parte das finanças paulistas se originava na cobrança dos direitos de saída

---

<sup>32</sup> Maia Costa, Hernani. Op. cit. págs. 222 e 223.

<sup>33</sup> Oliveira, Vinícius De Bragança Muller e. Centralização e descentralização: mudanças institucionais e seus impactos na economia da província de São Paulo (1835-1850). Dissertação de mestrado, Unesp, Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara, julho de 2006, págs. 46 a 49.

(exportação) e sobre a circulação de mercadorias e animais (registros e barreiras). Deste modo, quanto maior fosse o número de estradas da província mais facilmente circulariam mercadorias e animais, mais impostos seriam arrecadados e um maior volume de produtos chegaria, com maior rapidez, ao porto de Santos.

### **As transformações da fiscalidade e os conflitos nas formas de arrecadação – um olhar sobre os Manuscritos do Tesouro Provincial de São Paulo em 1834**

São vários os estudos sobre o processo de arrematação e contratos durante os séculos dezoito e dezenove em São Paulo. Dentre os diversos trabalhos dedicados a economia e a sociedade do período, a questão da arrematação de contratos tem ganhado mais enfoque como um ramo que figura com certo destaque em meio a atividades econômicas cada vez mais diversificadas. Seja pelo olhar dos diferentes ritmos de racionalização do sistema fiscal no plano do poder central e nas províncias, principalmente no que se refere à substituição de contratação privada dos diferentes tipos de arrecadação ou sob outro olhar, no sentido de apontar os processos de arrecadação, das tensões entre os impulsos extrativos do estado e as múltiplas resistências dos agentes sociais, tem constituído temáticas novas e instigantes para o debate acerca do panorama da constituição das estruturas fiscais do estado brasileiro, sobretudo na primeira metade do século XIX.

A respeito dos mecanismos criados no processo de arrecadação entre a construção da ordem pública e da interiorização de poder, importante estudo, de Blaj, com relação a São Paulo colonial, elucida, a respeito dos contratos, como uma das formas, no início do século XVIII, das elites locais sedimentarem seu poder em âmbito regional, tornando-se parceiras menores da metrópole portuguesa.<sup>34</sup>

Importante referência é também a preciosa observação feita por Sérgio Buarque de Holanda a respeito da atuação de Antônio da Silva Prado, utilizada como origem, para o desenvolvimento do estudo de Petrone sobre o barão de Iguape, desenvolvendo a sua trajetória como arrematante de contratos de cobrança de impostos e sua teia de relacionamento e negócios que iam além da então Província de São Paulo.<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup> Blaj, Ilana. “Agricultores e comerciantes em São Paulo nos inícios do século XVIII: o processo de sedimentação da elite paulista”. *Revista Brasileira de História*, 18 (36), 1998, pág.289.

<sup>35</sup> Petrone, M. T. S. *O barão de Iguape: um empresário na época da independência*. São Paulo:Ed. Nacional/Brasília: MEC-INL, 1977.

Nas primeiras décadas do Império brasileiro, momentos de estruturação do Estado, se observa a continuidade das rotinas e procedimentos administrativos, o mesmo valendo para a prática de contratar. Mesmo porque, as arrematações de cobrança de impostos feitos nesse período, permitiram captar recursos enquanto não se estruturava o aparelho fiscal do Império e os contratos de obras públicas, especialmente os geridos pelas Câmaras, permitiram a manutenção dos caminhos e da precária infra-estrutura urbana então existente. Em uma perspectiva mais geral, tal continuidade no procedimento punha-se também a serviço das elites que, desde o Brasil-Reino, realizavam seu “*aprendizado do manejo do aparelho do Estado como instrumento de poder*”.<sup>36</sup>

Estudando a atividade econômica dos negociantes de grosso trato no mercado carioca durante as primeiras décadas do século XIX, Fragoso demonstrou como o desempenho daqueles enquanto representantes legais do Estado (que lhes outorgava um privilégio) resultavam não somente em uma atividade altamente lucrativa, como também em reforço de práticas monopolistas, intensificando a acumulação mercantil interna à economia colonial, uma vez que parte do excedente colonial não era mais transferido para a Metrópole, pois a cobrança dos impostos estava nas mãos de elementos coloniais.

De qualquer maneira, após a Independência, a arrematação de contratos para a arrecadação de tributos prosseguiu por alguns anos, embora tendendo a desaparecer com a organização da administração fazendária. Petrone afirma ter havido redução das rendas com o novo sistema administrado de arrecadação: “*os contratadores eram mais zelosos na cobrança dos impostos do que os administradores nomeados pela Junta da Fazenda [de São Paulo], já que tudo que excedesse a cifra estabelecida no contrato seria lucro, havendo ainda a vantagem de a Fazenda receber pontualmente as somas contratadas e contar com uma renda certa (...)*”.<sup>37</sup>

O sistema de arrematações se estendia a uma variada gama de serviços públicos, ficando nas mãos de particulares tarefas significativas. O estudo de Alcir Lenharo, quanto a política de abastecimento da Corte, em especial com relação ao abastecimento de carnes verdes, mostra que o sistema de arrematações só aos poucos pode ser abolido, pois

---

<sup>36</sup> Jancsó, István. A construção dos Estados Nacionais na América Latina. Apontamentos para o estudo Império como projeto. In Szmrecsányi, T. e Lapa, J. R. do Amaral (org.). História Econômica da Independência e do Império. São Paulo: Hucitec/Fapesp, 1996, págs. 3-26; ver sobretudo págs. 25 e 26.

<sup>37</sup> Petrone, M. T. S. O barão de Iguape: um empresário da época da Independência. São Paulo: Ed. Nacional/Brasília: MEC-INL, 1977, págs 125 e 126.

proporcionava melhor controle da Câmara sobre o arrematante, em razão de suas necessidades tributárias imediatas. Segundo ele, se referindo a etapa inicial de formação das bases institucionais do Estado nacional, a política de abastecimento tinha significado especial, uma vez que *“permitia ao Estado apropriar-se previamente do dinheiro que iria arrecadar. Isso em uma época em que as necessidades financeiras eram crescentes e os recursos escassos”*. Por outro lado, pondera o autor argumentando que o *“Estado se desincumbia das deficientes ofertas de gêneros já que somente o arrematante ficava na obrigação de manter regularizado o abastecimento do produto que havia contratado. Além do que se livrava dos gastos que necessariamente haveria de ter com a manutenção de um quadro de funcionários”*.<sup>38</sup>

A manutenção dos contratos e a posterior liberalização do mercado de abastecimento demandariam novos reajustes em um Estado que *“não sendo capaz de produzir o aparato político-burocrático necessário, viu-se na contingência de lançar mão das iniciativas de setores empresariais nativos de modo a conceder-lhes amplos favores em troca da prestação de serviços necessários à edificação de suas bases materiais”*.<sup>39</sup>

Do ponto de vista dos mecanismos de gestão administrativa nos primeiros anos do Estado independente, a separação entre o reino do Brasil e o de Portugal em 1822, não foi acompanhada de nenhuma alteração na prática. Isso significa dizer que, nesse momento político, mantinham-se em funcionamento, práticas que vinham tendo êxito no final do período colonial e durante o governo joanino, leia-se: o sistema de contratação não se alteraria de imediato. O que se observa é uma relação paradoxal de continuidade e ruptura com os mecanismos fiscais do passado colonial. A lenta extinção do sistema de contratos particulares de impostos e a diferença de seu ritmo no plano do estado central e no plano das províncias se processaram de maneira gradual e repleta de conflitos.

Sob o enfoque de um negócio lucrativo para negociante e famílias ricas da colônia e, após a vinda da família real, para membros da burguesia portuguesa emigrada, construindo uma outra dimensão no processo de arrematação é a contribuição do estudo de Cecília Helena Salles de Oliveira. Nele, analisa a dinamização do mercado interno fluminense e o aprofundamento do processo de mercantilização da produção nas duas

---

<sup>38</sup> Lenharo, Alcir. Págs 52 – 54.

<sup>39</sup> Lenharo, Alcir. Op. cit. pág. 68.

primeiras décadas do século XIX, identificando as bases materiais de um complexo jogo político, expressão da luta pela conquista de mercados, terras e capitais envolvendo negociantes abastados da cidade, negociantes ingleses, proprietários fluminenses e do sul de Minas e a burguesia portuguesa emigrada. Segundo Oliveira, em pleno Brasil-reino,

*“verificava-se a concentração de capitais e dos recursos do Estado nas mãos de negociantes e proprietários que haviam conseguido controlar largas fatias do mercado, exercendo práticas mercantilistas e que ocupavam, por intermédio de relações pessoais, cargos burocráticos decisórios, como os que compunham o Real Erário e o Banco do Brasil. Esse grupo que atuava na produção, na comercialização de mercadorias, no tráfico negreiro e que arrematava os impostos mais lucrativos era formado pelos donos de engenhos e fazendas tradicionalmente mais abastadas da Capitania, por negociantes atacadistas e por membros da burguesia portuguesa emigrada”.*<sup>40</sup>

A teia de arranjos e acomodações de poder construída por esse grupo relacionado as práticas mercantilistas contrariava os interesses de diversos outros grupos, ensejando *“articulações políticas entre negociantes atacadistas, donos de engenho e proprietários de lavouras mercantis que, além de não pretenderem perder a posição que ocupavam no mercado interno, sentiam-se aliados da esfera pública”*. Tais eram os principais interesses que estiveram na base do embate político que propôs o reajustamento das relações entre os dois reinos, e que terminaria por concretizar a separação dos mesmos.<sup>41</sup>

O complexo jogo político que se desencadeou na Corte do Rio de Janeiro, ora sobre a defesa de interesses imediatos, ora como a construção da própria hegemonia política, ficariam ainda mais densos na medida em que, a partir da regência, se intensificaram as mudanças nas formas de arrecadação no centro, incentivando o mesmo movimento nas províncias.

Neste sentido, em 1831, a Assembléia Geral e o Governo Imperial decidiram então, pela extinção do Tesouro Nacional (antigo Erário Régio), do Conselho de Fazenda e das Juntas das Províncias, criando o Tribunal do Tesouro Público Nacional e as Tesourarias

<sup>40</sup> Oliveira, Cecília Helena Salles. *A Astúcia Libera.: relações de mercado e projetos políticos no Rio de Janeiro (1820-1824)*. Bragança Paulista, EDUSF/Icone, 1999. Págs. 108 e 109. Sobre tudo o capítulo 2.

<sup>41</sup> Oliveira, Cecília Helena Salles. Op. Cit. pág. 109.

Provinciais. Com relação ao primeiro, ficou estabelecido, pela lei de quatro de Outubro daquele ano, que caberia ao Inspetor Geral do Tesouro a fiscalização e observância das condições dos contratos da Fazenda, bem como a vigilância sobre a conduta dos coletores das rendas públicas, fossem elas arrematadas ou administradas.

Com relação à Secretaria do Tribunal competiria a escrituração das condições dos contratos e a expedição dos respectivos alvarás de correr (artigos 27 e 28). Quanto as Tesourarias Provinciais, ficou estabelecido que a escrituração dos contratos da província era de responsabilidade do secretário da mesma tesouraria. Advertia-se aos inspetores de fazenda das províncias que nenhuma arrematação de contrato seria ultimada sem aprovação do presidente em Conselho, podendo mandar que se renovassem os leilões, quando presumissem que a arrematação fora feita contra leis ou instruções.

Entretanto, mais uma vez, a referida lei não alterou a forma do procedimento no tocante a realização dos contratos e a maneira como se deveria registrá-los e dar-lhes validade, bem como quanto ao prazo na entrada dos pagamentos no Tesouro. Claro está que, ao tornar obrigatório submeter às condições dos contratos, bem como a atuação dos coletores a supervisão do Inspetor Geral do Tesouro e, nas províncias, ao respectivo presidente, o governo tencionava controlar mais rigidamente o fluxo dos recursos desde a fonte – o contribuinte – até sua entrada nos cofres públicos, além de buscar evitar possíveis irregularidades nas contratações.

Uma decisão de 1832 (Fazenda, n.88 de 1 de março) sugere ainda que os abusos de poder por parte dos contratadores e os desvios de quantias arrecadadas, vindas desde o período colonial, continuavam a permear o sistema de arrecadação nos primeiros tempos da nação independente. O ministro Bernardo Pereira de Vasconcelos esclarece a um presidente de província as medidas tomadas recentemente:

*“Já na presença de V.Ex. devem estar os diversos regulamentos que tenho feito expedir para melhorar a arrecadação das rendas públicas, tão necessitada de uma reforma, que, quando a não aproxime da perfeição, em que se acha em outros países, ao menos a dispa de parte dos defeitos, que tem, e dos quais resultava, que algumas não eram exigidas, metade de outras ficavam na mão dos administradores ou arrematantes, e com todas sofria o povo consideravelmente(...).*



*Certo nos sentimentos patrióticos que animam a V. Ex., conto com a sua mais desvelada vigilância sobre os Coletores, não só para que se não descuidem no cumprimento de seus deveres, como para que se não recaia nas extorsões e vexames, que os arrematadores faziam aos povos, e evitem pleitos ruinosos.*

*Se é de minha intenção, e meu mais ardente desejo que os contribuintes paguem o que devem ao Estado, não é nem será da minha aprovação o excessivo rigorismo do antigo espírito fiscal, que deixado os cofres públicos vazios, reduzia a miséria os coletados”.*<sup>42</sup>

Neste sentido, o grande tema da década de 1830 e da seguinte, seria, sem dúvida, o das arrematações dos contratos de arrecadação de rendas públicas. Várias eram as dúvidas dos presidentes de província sobre o procedimento correto quanto a fianças e formas de pagamento e o grande estado de penúria e dificuldades financeiras em que se encontrava o órgão arrecadador.

O documento a seguir dá mostras dos conflitos e das limitações em se construir o aparelho fiscal de São Paulo, bem como as dificuldades em se traçar um perfil organizado do orçamento provincial. Apontando por um lado, o problema em se fiscalizar toda a região da província, não sabendo até qual extensão havia coletores ou ainda, lugares da província onde faltavam coletores e quando as tinha, a dificuldade em acompanhar a prestação de contas desses mesmos coletores. Por outro, indica também, a ineficiência do próprio órgão fazendário com um limitado quadro de funcionários, sobretudo com a ausência do contador interino, causando acúmulo ao poucos que existiam, bem como o estado precário da infraestrutura de cartório e almoxarifates que, em outras instâncias ofereciam sustentação para a Tesouraria. No ofício de Miguel Arcaño, chega a mencionar que as dívidas ativas e passivas da província “remontam a muitos anos de antiguidade”, traçando um quadro bastante conflituoso entre o sistema fazendário de “antigamente” e o que se queria modificar. No entanto, tanto um como outro, bastante deficitário.

Sob o olhar do ofício recebido do Tribunal do Tesouro Público Nacional de 12 de novembro de 1833, encaminhado para a Tesouraria da Província de São Paulo para que prestasse contas das nomeações dos empregados (segundo a tabela do próprio Tesouro Público), ficando sob a responsabilidade das Assembléias Provinciais em determinar sobre

---

<sup>42</sup> Citado por Silva, Cláudia Elisabete da. Op. cit. Pág. 32.

a organização das estações fiscais, bem como a prestação de contas das dívidas ativas e passivas da província, se vislumbra o depoimento de Miguel Arcanjo Ribeiro de Castro Camargo, relatando de forma pormenorizada, não apenas o estado em que se achava a repartição (Tesouraria de São Paulo), bem como, procura pedir providências a tal respeito.

Assim começa o seu relato ao então presidente da província, Rafael Tobias de Aguiar sobre o estado precário em que se encontrava a Tesouraria:

*“V. Ex. sabe, e creio que toda a província não ignora o estado de decadência e total abandono, em que há anos vive esta repartição. Parece que recentemente se procurou reduzir tudo ao mais confuso labirinto, e a um estado incalculável de atrasamento e, ao mesmo tempo que esta casa se lisonjeava de possuir gênios e talentos não vulgares com uma capacidade para seus mais altos empregos, eles parecem que deixaram não só continuar, como piorar tal estado.”*<sup>43</sup>

Mesmo elogiando o quadro de funcionários do órgão, julga que a situação de decadência tenha piorado. Aponta então, a mudança administrativa que abandonou o diário e livro mestre para os de contas correntes que não dava conta de registrar no então sistema empregado, todas as coletorias da província. Assim o justifica:

*Seus livros essenciais como diário e livro mestre se acham sem uma linha escrita, desde que se organizou o novo método de escrituração: o de contas correntes com os coletores tem lançada a conta de 4 ou 5 coletorias de anos atrasados somente, restando todas as outras, que andam por 50 e tantas e, desses anos para cá.*

Ainda salienta que o problema não estava apenas no método empregado para o controle das coletorias, mas na extensão da área de fiscalização da província, da falta de controle (por parte da Tesouraria) dos coletores empregados para tais funções e o modo como os coletores prestavam contas de seus serviços. Relata que:

*Não se sabia os lugares da província onde faltavam coletorias: não se sabia as rendas de que estavam encarregados de arrecadar. Não se sabia até quando os coletores prestavam contas, nem quando estavam devendo à Fazenda Pública para se promover as*

---

<sup>43</sup> AESP, coleção do Tesouro, co 1573, dezembro de 1834.

*execuções necessárias. Cada coletor trazia o dinheiro que queria, fazia-se-lhe carga no livro de cauções. Dava-se-lhe um documento de sua entrada; e eis todo o trabalho, que sobre tal objeto havia quase sempre. Alguns coletores, ou recebedores de rendas e dinheiros públicos existiram sem fiadores e, sem garantias, que segurassem os dinheiros da Fazenda.*

Menciona então, a questão exigida pela Fazenda em declarar a dívida ativa e passiva da província, cuja tarefa, Miguel Arcanjo julga impossível, uma vez que não se tinha um controle sistemático delas há muito tempo. Informa que:

*Não existia um livro, onde contasse quais os próprios nacionais, sem limites, seus valores na forma da lei de 4 de outubro de 1831, artigo 64, e instruções de 26 de abril de 1832, artigo 44, além do estado inexplicável do cartório (...). As dívidas ativas e passivas de tempo quase imemoriais estão sepultadas no esquecimento e, um passo não se tem dado para desembaraçar tantas dificuldades, que por esta causa se encontra a cada momento, ao mesmo tempo, que os dinheiros da Fazenda andam por esse mundo engordando as algibeiras de particulares. E é neste estado de coisas, que o Exmo. Ministro da Fazenda, em portaria de 27 de outubro do ano próximo passado exigiu saber a dívida ativa e passiva desta Tesouraria, como se, com efeito, ela estivesse ao fato de semelhante negócio e, como se estivessem em dia seus trabalhos.<sup>44</sup>*

A possibilidade em resgatar essas contas se fazia impossível não apenas pelo sistema deficitário de arrecadação, mas igualmente pelo pouco número de funcionários que, para o serviço da demanda cotidiana já eram escassos, sugerindo uma comissão especial para a realização dos serviços atrasados ligados diretamente ao levantamento das dívidas ativas e passivas da província. Responde diretamente ao presidente da província, Rafael Tobias de Aguiar, argumentando que:

*Exmo Sr. os empregados presentemente são poucos na tesouraria, com falta do Oficial Maior, (...) a ausência do contador interino, e com falta de mais empregados*

---

<sup>44</sup> AESP, coleção do Tesouro, co 1573, dezembro de 1834.

*apenas, ou dificultosamente dão conta do expediente do momento, e que não pode sofrer demora.*

*Os trabalhos todos os dias se acumulam, por isso mesmo que estou exigindo contas dos diferentes coletores e, de seus débitos atrasados.*

*Os oficiais não vadiam, e eu os vejo até o presente empenhados em preencherem seus deveres. Com tão pouca gente a Tesouraria de São Paulo não pode dar passo; inúteis todas as ordens superiores, porque viriam exigir impossíveis. Para por em alguma ordem os serviços atrasados da casa convém, que ao menos interinamente, enquanto a Assembléa Provincial não decide sobre isso, me autorize V.Exa. a chamar quem trabalha no que for mister. E para dar cumprimento a ordem do Tesouro Público sobre a dívida ativa e passiva, é necessária, além disso, que eu empregue uma Comissão ad hoc encarregada de liquidar tais contas, para o que é necessário tempo e, despesas não pequenas, por isso, que tais dívidas remontam a muitos anos de antiguidade.*

Termina o seu ofício lembrando da necessidade em se formar a Comissão Especial o mais rápido possível para a prestação de contas e acrescenta que, para melhorar o estado de coisas na Tesouraria seria necessário o apoio do governo, inclusive para coibir interesses particulares. Conclui dizendo que:

*Rogo, pois a V.Exa. queira quanto a esta parte levar ao conhecimento do Tribunal do Tesouro Público Nacional a necessidade em que vejo não poder já e já cumprir sua ordem, e a necessidade de se tomar a medida, que me lembro, como única para se obter algum resultado.*

*Ao zelo e patriotismo de V.Ex. que tanto se tem empregado a prol desta província, entrego estas considerações, esperando a bem da mesma as providências que lembro, ou outras de melhor acordo.*

*Resta-me ultimamente confessar a V.Ex. que meus esforços para (...) direção desta Tesouraria tornar-se-ão nulos, se não encontrarem forte apoio no governo, por isso que de todas as partes se procurem aluir o crédito de quem não condescende com a vontade de*

*especuladores ambiciosos, e inutilizar as medidas de quem promove os interesses da Fazenda, sem ter outro fim, do que cumprir com seu dever.”*<sup>45</sup>

Deste modo, nos documentos manuscritos do Tesouro Provincial pesquisados no Arquivo do Estado de São Paulo foram encontrados e selecionados, diversos ofícios da tesouraria ao presidente da província relatando sobre contratos, cobranças, irregularidades, esclarecimentos de normas e Leis, bem como, relatos de reclamações dos coletores e dificuldades diversas. O ano referente a grande parte desse material empírico é 1834, bastante significativo, pois trás a baila um momento em que foram conferidas as províncias uma “autonomia fiscal” com a separação das rendas públicas em receita geral e receita provincial por ocasião do Ato Adicional. No entanto, essa “autonomia” esbarrava nos limites da construção de um sistema tributário sem infra-estrutura adequada para efetivamente executar a separação das receitas em sua plenitude.

Ademais, tais limites percorriam também a questão dos contratos e arrematações, ora seja, o modo como as diferentes províncias lidaram com as rubricas fiscais a elas adstritas, vale dizer, dos ritmos de racionalização dos sistemas de arrecadação e das dimensões que lhes são correlatas. No plano das províncias, tanto as profundas resistências do poder privado em colaborar com a construção da esfera pública, como as diferentes estratégias de superação dessas resistências encontram-se presente de forma concomitante e conflituosa, apontando as dificuldades em se modificar uma estrutura fiscal enraizada desde o período colonial.

Uma das dimensões que se tem da documentação pesquisada é a de que, sem uma estrutura fazendária própria, o Tesouro da província era sobrecarregado com atribuições e decisões que fugiam a competência do próprio órgão. Ainda, é interessante mencionar que os acontecimentos que vão se delineando, sobretudo através do imposto dos Dízimos vem revelar que a autonomia dos órgãos fazendários provinciais em relação aos gerais ia se estruturando lentamente ao longo do dezenove, não se constituindo em nenhum momento de ruptura, pelo contrário, sempre carregando um legado tributário colonial que, com muitas dificuldades, procurava se “moldar” as “novas” Leis e Decretos.

---

<sup>45</sup> AESP, coleção do Tesouro, co 1573, dezembro de 1834.

Os documentos do Tesouro Provincial apontam também para uma questão bastante freqüente e referente durante o século dezenove relacionada ao modo como se apresentaram às dificuldades de arrecadação no momento de mudanças na estrutura fazendária que impôs novo ritmo as formas de arrecadação, ou seja, a passagem e a transformação longa, gradual e conflituosa que envolveu o poder central, o poder provincial, o contribuinte e todos os agentes sociais envolvidos direta ou indiretamente nesse processo, quando os impostos, principalmente os Dízimos, deixaram de ter sua forma de arrecadação por contratados e, portanto, cobrados no local de produção e passaram a ser cobrado pelos coletores e, então, arrecadados no “trânsito” da província, nesse “novo” processo.

Deste modo, a figura do coletor que prestava serviço diretamente ao Tesouro provincial em substituição do arrematador que operava com outra estrutura de suporte fazendário, revela o ponto de convergência de um antigo sistema fazendário aos moldes do Erário Régio e, por outro lado, representava também, um novo sistema que se queria moldar, através das mudanças instituídas com a construção do Tesouro Nacional e das Tesourarias Provinciais, mas que, ainda expressava os vícios dos modos de arrecadação do legado colonial.

O coletor representava vis-à-vis, o agente social que lidaria de um lado, com o contribuinte e desta maneira com as dificuldades do dia-a-dia no contato direto da cobrança dos impostos, pondo em prática as leis e decretos, de maneira que os pedidos feitos em ofício a Tesouraria provincial se referiam a forma como deveria proceder com relação a cobrança dos impostos e por outro, com as exigências do próprio órgão fazendário, obedecendo as orientações do presidente de província.

Deste modo, o coletor nomeado para o Registro da nova estrada da Ilha Grande do Mambucaba, Alexandre da Guerra Marzagão, em ofício de março de 1834, solicita o esclarecimento por parte da Tesouraria de São Paulo, de como deve proceder a cobrança do Dízimo, bem como deva agir sobre a cobrança do Dízimo dos gêneros que passaram antes da instalação daquele Registro.

Em resposta ao coletor do Registro, Luiz Antônio da Silva Freire, Inspetor interino da Fazenda na Província de São Paulo, em solução as dúvidas propostas, esclarece que *“quanto à maneira de cobrar o que se deve do tempo em que não havia coletor naquele registro, leva-se do conhecimento do Exmo. Governo da Província para deliberar o que*

*convier, e logo que ele tenha resolvido se lhe comunicará o resultado para observar*".<sup>46</sup> Desta maneira, a dúvida do coletor sobre como cobrar os impostos "atrasados" nesta região durante a ausência de um coletor, não foi resolvida pela Fazenda, ficando a cargo do Presidente da Província, na época, Rafael Tobias de Aguiar, participar e deliberar da decisão. Atitude esta que ficou sem resposta, pois na documentação investigada, para os meses seguintes, não foi expedido nenhum ofício por parte da Tesouraria dando instruções a esse respeito.

Com relação à outra dúvida do coletor do Registro da nova estrada da Ilha Grande do Mambucaba, sobre a cobrança do dízimo, foi atendido através da deliberação da "*pauta dos preços correntes de todos os gêneros sujeitos dos Dízimos, observado no artigo quarto das instruções na parte relativa a Vila de Cunha*".

No entanto, mesmo essa questão não havia sido resolvida com a pauta de preços. Informava o Coletor Alexandre da Guerra Marzagão que mesmo tendo recebido os três livros, exemplares e guias, instruções e títulos para arrecadação dos Dízimos do novo Registro, com ordenação do presidente da província para que se regulasse o dito Registro pela mesma maneira que na Vila do Bananal e que mesmo informando ainda que foi colocada em prática tal orientação e também ali se formando a pauta dos preços correntes de todos os gêneros sujeitos ao dízimo na exportação, questionava, no entanto, o artigo quarto das Instruções que orientava a criação do cargo de dois coletores, justificando a dificuldade de se praticar a pauta de preços e a fiscalização, por haver um só coletor. Assim narra:

*"Fui nomeado para coletor a quatro de Fevereiro próximo passado, porém hoje é que recebi os títulos acima ditos (três de março de 1834). Neste intervalo de tempo tem passado gêneros sujeitos ao pagamento dos Dízimos, assim como desde o mês de abril próximo passado, tempo em que foi considerado por alguns moradores como mais vantajoso pela diferença de léguas, e nenhum pagou; por cujo motivo requisito a V.S. que se digne inspecionar-me declarando o tempo desde quando devo promover a cobrança e quando ela seja admissível, como devo passar título aos que pagarem desde esse tempo, que serei pronto por em execução"*.

---

<sup>46</sup> AESP, coleção do Tesouro, co 1573, março de 1834.

O documento revela que, mesmo com a orientação da Tesouraria em utilizar a tabela de preços correntes do dízimo de outra vila, as dúvidas e a falta de uma orientação mais sistemática para conter a falta de pagamento ou a maneira de se proceder com os títulos aos que haviam pago o dízimo ou não, ficam sem uma solução, pois o coletor questiona não só a maneira de proceder com que burlava o fisco como a forma de controlar os que pagavam, ficando a critério do coletor lidar com a realidade e as dificuldades apresentadas na região.

Por sinal, a dificuldade na arrecadação dos Dízimos pelos coletores das Rendas Nacionais era uma constante. Na documentação pesquisada do Tesouro Nacional se encontra a reclamação de vários coletores expondo essas dificuldades e embaraços que então encontravam na arrecadação das rendas e em fazer valer o funcionamento e autoridade do próprio cargo de coletor. Principalmente com relação aos Dízimos em que Miguel Eufrazio de Azevedo Marques, tesoureiro da Fazenda de São Paulo em 2 de junho de 1834 relatava ao vice-presidente da província de São Paulo, Vicente Pires da Motta, os vários ofícios que havia recebido de distintos coletores na região, reclamando dos mais diversos constrangimentos na arrecadação das rendas nacionais e aproveita para acrescentar que, o próprio funcionamento da Tesouraria estava comprometido não só pelas dificuldades dos coletores, bem como da Tesouraria em fiscalizar e os empecilhos em arranjar coletores. Assim relata, *“vista a repugnância dos povos e sua pertinência em não pagar tributos, esquivando-se as declarações que devem dar na forma do que se acha estabelecido para servir de base ao cálculo do quantitativo com que cada um deve contribuir, do que resulta, não só não se poder fazer a arrecadação das Rendas Públicas, e menos fiscalizá-la, como incumbe as Tesourarias, ao que acresce a falta de pessoas que se queiram encarregar do emprego de Coletor (...)”*.<sup>47</sup>

O ofício de Vicente Pires da Motta ao vice-presidente da província vem acompanhado de cópias inclusas de vários coletores se queixando da falta de auxílio da parte das autoridades e em especial destaca o pedido do Coletor Antônio José da Silva Carrão da Vila de Curitiba que, reiteradas vezes, tem pedido demissão.

---

<sup>47</sup> AESP, coleção Tesouro, co 1573, junho de 1834.



No ofício do Coletor das Rendas Nacionais da Vila de Curitiba, Antônio José da Silva Carrão, datado de 23 de Fevereiro de 1834 ao coronel Luiz Antônio da Silva Freire, Inspetor do Tesouro Público das Rendas Nacionais da Província de São Paulo, relata que

*“(...) novamente levo ao conhecimento de V.S. que tenho vivido tanto mais aflito, como amargurado por causa de não ter podido prestar minhas contas ao Tesouro na forma determinada na Lei e sempre foi de meu costume, por causa da falta de auxílio que tenho encontrado (...) e pela insubordinação dos Povos, como tudo, por muitas vezes tenho levado ao conhecimento de V.S. (...) e, novamente (...) afirmo a V.S. que por causa da falta de auxílio até temo que os Povos cheios de gás me queiram fazer alguma violência e tirem-me a própria vida, que a tais circunstâncias tem chegado suas ousadias, por isso que me persuado, que só sendo Juiz das Execuções, para custeio dos negligentes e remissos, o Dr. Juiz de Direito desta comarca, então ficará o Tesouro bem servido, porque esta Coletoria será prontamente auxiliada. Por último torno a rogar a V.S. seja servido conferir minha demissão de Coletor, que por tantas vezes tenho requerido expondo minhas circunstâncias, que parece com razão serem atendíveis; cujas circunstâncias ainda existem e existirão, procedendo-se quanto antes a eleição e aprovação de outro novo coletor para tomar conta desta Administração, afim de não parecer as Rendas Nacionais, nem a Servidão Pública”.*<sup>48</sup>

O documento extrapola o caráter formal do ofício, iniciando a carta com um “desabafo” muito grande, utilizando as expressões, aflito e amargurado. Salienta várias vezes a ausência do apoio das autoridades competentes para fazer cumprir suas ordens de coletor, chegando à violência a tal ponto que teme pela própria vida. Reforça a idéia que seria imprescindível à presença de um juiz de direito para fazer valer a lei aos que burlam a fiscalização e aos que se recusam a pagar o tributo. Termina o ofício reforçando a sua vontade de deixar o cargo de coletor, justificando que suas razões são plausíveis e que as circunstâncias do exposto por ele ainda existem e existirão, deixando transparecer que estava cansado de pedir mudanças, apoio das autoridades competentes e que a situação dificilmente mudaria.

---

<sup>48</sup> AESP, coleção do Tesouro, co 1573, abril de 1834.

Para os meses posteriores, não foi encontrado nenhum parecer que nomeasse um novo coletor para tomar conta da administração da Vila de Curitiba, deixando a interrogação de qual teria sido o destino do então coletor Antônio José da Silva Carrão.

Ainda, o coletor da Vila de Curitiba chega a se queixar da insubordinação dos povos, sem esclarecer pontualmente as situações ocorridas. Neste sentido, dentro das infindáveis reclamações enviadas a Tesouraria a Miguel Eufrázio de Azevedo Marques, foi selecionado a cópia de um artigo do ofício do coletor de Lorena com data de 23 de março de 1834, ao também inspetor da Fazenda da Província, reclamando da dificuldade na cobrança dos Dízimos em que explicita a situação em que tem passado os coletores. Comunica em ofício a situação que passou para fazer valer a cobrança do Dízimo. Assim esclarece:

*“Que tendo eu mandado afixar editais na forma do costume para cobrança dos Dízimos, (...) não só fiz nesta Vila como nas Freguesias; e qual seria seu resultado? O desta não só foi arrancado, como sobre ele colocaram um insolente e ameaçador pasquim, tornando arrumarem no mesmo lugar em que estava, pelo qual se convida aos povos a não obedecerem o que nele se exigia; o da Freguesia do Silveira foi na próxima seguinte noite completamente rasgado, e a respeito da Freguesia do Imbaú, V.S. verá pelos documentos(...) que me enviou o Juiz de Paz daquele distrito em resposta a minha deprecada, e até o presente ninguém tem apresentado os manifestos, e pelo que tenho observado vejo uma indisposição e mesmo resistência invencível na massa inteira do povo sobre pagamento de Dízimos”.*<sup>49</sup>

Por esse documento ficavam salientes as situações em que os coletores eram obrigados a passar. O coletor de Lorena reforça as acusações já mencionadas pelo coletor de Curitiba. Mesmo não chegando ao ponto extremo da demissão, o coletor de Lorena aponta a Vila e as freguesias em seu entorno em não aceitar a cobrança dos Dízimos, bem como usar de insolência e escracho ao tributo. Importante lembrar que ele menciona o juiz de paz da freguesia de Imbaú, mas que, no entanto, não havia recebido resposta por parte das autoridades e o problema da resistência continuava. Ao usar a expressão “massa inteira

---

<sup>49</sup> AESP, Coleção do Tesouro, co 1753, abril de 1834.

do povo” deixa transparecer que a dificuldade do pagamento do Dízimo se estendia por todo território provincial.

A Tesouraria da Fazenda de São Paulo, através do Governo Imperial, publica algumas providências para melhorar a arrecadação das Rendas Públicas, através do aviso do Ministro da Fazenda e Portaria da Justiça, deliberadas na sessão de 14 de maio de 1834 e que todas as coletorias da província deveriam seguir.

Segundo o aviso e portaria publicados no dia dois de setembro, o Ministro da Justiça é orientado a mandar expedir circular a todos os juízes e magistrados para que ordene aos escrivães o fornecimento dos documentos necessários a todos os coletores gerais e parciais das rendas públicas, sem cobrança alguma. Ficava também, como obrigação do cartório, fornecer aos coletores os demais papéis solicitados por eles, no cumprimento do exame fiscal. O documento ainda informa que, na mesma conformidade se expediram outras cópias da portaria às Câmaras Municipais para fazer constar aos Juízes de Paz, Municipal e Órfãos de seus respectivos municípios.

Assim estava a portaria:

*“Exigindo o Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Fazenda, que para a boa arrecadação das rendas públicas de que se acham encarregados os coletores gerais e parciais delas, os Juízes e Magistrados ordenem aos respectivos escrivães que, não só forneçam aos mesmos coletores gratuitamente todos os documentos que a bem da arrecadação das referidas rendas requisitarem, mas haja também de lhes franquearem dentro de seus cartórios os autos e mais papéis, em que se faça necessário proceder a qualquer exame fiscal”.*<sup>50</sup>

Com um outro ramo da arrecadação dos Dízimos, ora seja, com relação aos Dízimos de Miunças, as dificuldades também não se alteravam significativamente. O coletor das rendas nacionais da vila de Iguape, Antônio Ildefonso da Cunha, mostra em seu ofício datado de dois de julho de 1834 à Tesouraria de São Paulo como a resistência ao pagamento do tributo partia não apenas da população, mas, sobretudo das autoridades locais e das Câmaras que também questionavam a cobrança do imposto, não pagavam e

---

<sup>50</sup> AESP, coleção tesouro, co 1753, setembro de 1834.

influenciava a população a não pagar. O coletor informa que recebeu uma portaria da própria Tesouraria de São Paulo em 5 de junho do mesmo ano, onde é orientado a cumprir os artigos 10, 11 e 12 das Instruções de 19 de Abril de 1833 como forma de se cumprir a Lei para a arrecadação dos Dízimos de Miunças. Destaca o artigo 12 onde é orientado também a chamar perante o Juiz de Paz aquelas pessoas que se negarem a entregar a declaração dos manifestos dos gêneros produzidos e sujeitos ao Dízimo.

No entanto, relata o coletor às autoridades provinciais que por ser geral a “*repugnância*” em pagar o imposto, “*não será possível chamar a todos os lavradores perante o Juiz de Paz*”. E justifica tal afirmativa dizendo que “*tendo eu, feito as necessárias diligencias não há um só lavrador que tenha comparecido*”. Acrescenta ainda que, as autoridades locais, muitas representadas como lavradores, também estavam inadimplentes com o Dízimo. Não poupa nem a Câmara da Vila de Iguape, declarando que não tem o seu apoio e que pelo contrário, muitos vereadores reforçam o não pagamento do Dízimo por parte da população e dificulta o seu trabalho com a não divulgação, via edital, de datas e orientações para o cumprimento do exame fiscal. Nas palavras do coletor:

*“(...) pois que todos se negam a apresentar o referido manifesto entrando nesse número as autoridades locais (que também são lavradores) e que deveriam ser os primeiros. E até com bastante razão presumo que estes desvanecem ao Povo, para que não apresentem manifesto algum, e o fundamento da minha presunção é que, oficiando eu a Câmara para que mandasse publicar um Edital, exortando ao Povo, e marcando o tempo de apresentarem os manifestos, e o modo de os fazer com explicação dos gêneros de que deveriam pagar os Dízimos; foi-me respondido que, a Câmara já tinha dado providências o ano passado, e eu mesmo ouvi a um vereador dizer, que isto era flagelar os povos, e em que eu unicamente me ocupava”.*<sup>51</sup>

Em outro trecho de seu ofício, volta a frisar que, mesmo com todas as dificuldades enfrentadas, tem procurado recolher o tributo, mas a falta de colaboração das autoridades locais tem atrapalhado, em muito, o seu trabalho não só com a arrecadação do Dízimo de miunças, como já há muito tem dificultado também a cobrança do Imposto do Banco, sendo

---

<sup>51</sup> AESP, coleção do tesouro, co 1573, julho de 1834.

impossibilitado de fazer avisos e demais orientações para execução de sua cobrança. Relata que tem

*“cumprido com os deveres, e por isso sofrido o maior desgosto possível, vendo que as autoridades que deviam cooperar para a boa administração, elas são as que influem ocultamente para se revoltar o Povo, como talvez V.S. esteja informado pela minha representação que fiz ao Exmo. Presidente da Província (...) no tempo em que pus em execução a cobrança do imposto do Banco, e desde essa época fiquei inabilitado de fazer avisos para não ser desfeito (como já fui), e recorrendo as autoridades para que os façam por mim, tem-me sido negado”.*<sup>52</sup>

O coletor, neste trecho do documento, deixa claro que, já havia passado por situações de recusa e violência quando cobrava o Imposto do Banco, arrisco dizer até ameaças de morte, uma vez que, a exemplo de outros coletores de Dízimos mencionados aqui, relatam o ocorrido, bem como a dificuldade em se fixar editais pela recusa da população. O que se mostra de extrema importância é ele ter mencionado a falta de contribuição por parte das autoridades, provavelmente local, em ajudá-lo. Mostrando a própria dificuldade do governo imperial e provincial em fazer cumprir a Lei por parte do poder local, apontando então, os inerentes conflitos em jogo das três instâncias administrativas do poder. Termina o ofício dizendo que continuará enfrentando todos os perigos e dificuldades para a boa arrecadação das rendas nacionais.

Outros coletores acabam optando por caminhos diferentes. É o caso do coletor das Rendas nacionais da Vila de Atibaia, Fernando Antônio Muniz, que manda ofício à Tesouraria de São Paulo insistindo na permissão de avençar-se com os lavradores sobre os Dízimos, apesar das instruções da Tesouraria não lhe darem poder para isso. Talvez essa tentativa de fazer ajustes, negócios ou acordo entre litigantes fosse uma maneira encontrada como uma espécie de “meio-termo” no sentido de amenizar a situação. Por outro lado, a recusa em aceitar esse “entendimento” entre a população e o coletor por parte da tesouraria

---

<sup>52</sup>AESP, coleção do tesouro, co 1573, julho de 1834. Sobre o Imposto do Banco mencionado pelo coletor, se refere a uma confusão que alguns Coletores fizeram entre o novo imposto provincial (novo imposto sobre armazéns, tabernas e botequins) com o imposto vulgarmente denominado “do Banco” que era geral (imposto sobre a aguardente). No regulamento de 26 de outubro de 1844 esses impostos passaram a ser arrecadados em conjunto. Ver a esse respeito Tessitore, Viviane. Op. cit. pág. 173.

pode ser indício de uma fraude ainda maior entre as partes ou o receio da própria Fazenda em arrecadar ainda menos o tributo. Deixando de lado as interrogativas, o coletor justifica a insistência em avençar-se com os lavradores relatando que *“querendo vários lavradores desta vila avençar-se comigo sobre os dízimos, e não me dando esse poder as instruções dessa Tesouraria datadas em 19 de abril do ano próximo passado; exijo saber de V.S. se isto é admissível e, do mesmo tempo lembrar que, por este meio se evitarão várias dificuldades que tenho encontrado nas arrecadações deste ramo”*.<sup>53</sup>

Como meio de contornar as dificuldades encontradas na arrecadação dos Dízimos, o coletor sugere a “negociação” como forma mais apropriada para entendimento, facilitando o seu trabalho e garantindo a arrecadação do tributo. No entanto, dado a insistência do coletor já mencionados em outros ofícios a tesouraria em favor das avenças e a recusa da mesma tesouraria, o despacho foi contra o pedido de Fernando Antônio Muniz, mostrado que apesar de todas as dificuldades, a tesouraria não faria acordos.

Outro ponto importante que dever ser mencionado é com relação às rendas ou contribuição monetária que o Imposto do Dízimo poderia trazer a Fazenda. A lucratividade na arrematação do Dízimo pode ser observada através do Imposto do Dízimo das Madeiras das Vilas de Paranaguá e Antonina arrematado em sessão na Tesouraria de São Paulo em 16 de julho de 1834 por Francisco Garcia Ferreira pela quantia de 450\$000 réis pelo ano financeiro que decorria de primeiro de julho de 1834 ao último de junho de 1835. No documento aparece a certidão do porteiro de leilões, as condições que foram presentes ao arrematante e o cálculo de rendimento do imposto. Com relação a certidão do porteiro de leilões, José Antônio Moreira, porteiro das arrematações, certifica que no *“mês de julho de 1834 em Praça da Tesouraria desta Província, o senhor Francisco Garcia Ferreira arrematou a dízima das madeiras de Paranaguá e Antonia pela quantia de 450 mil réis pelo ano financeiro que tem princípio a primeiro de julho de 1834 a 30 de junho de 1835”*.<sup>54</sup>

A respeito do cálculo de rendimento da Dízima das madeiras consta que:

Rendimento em um ano, antes do triênio – 403\$880;

Dito no triênio de 1828/30 com propinas – 1:317\$600;

<sup>53</sup> AESP, coleção do tesouro, co 1573, setembro de 1834.

<sup>54</sup> AESP, coleção do tesouro, co1753, setembro de 1834.

Sobre o cálculo do rendimento do imposto, comenta o tesoureiro de São Paulo, Manoel Eufrazio de Azevedo Marques: “(...) *por onde se vê a vantagem, que se conseguiu na presente arrematação, por quanto sendo calculado o rendimento da mencionada dízima em um ano, antes do triênio último, em 403\$880 réis, e sendo arrematado pelo dito triênio de 1828 a 1830 pela quantia de 1:317\$600 réis, comparado o preço de 439\$200 réis de cada ano isolado, como de 450\$000 réis, porque foi atualmente arrematado, é claro que houve vantagens a favor da fazenda de 108\$800 réis, não sendo possível subir a mais que isso que não apareceu licitante, que maior lance oferecesse nos muitos dias de praça que decorreram*”.<sup>55</sup>

Este documento fornece um breve histórico da arrecadação do dízimo das madeiras que, apesar da pouca ou única oferta de arrematação ter sido feita por Francisco Garcia Ferreira, deixa claro que foi estabelecido um valor consideravelmente maior para o ano de 1834-35 em comparação com o valor arrecadado no triênio de 1828-30. Porém, o documento menciona apenas a duração de um ano financeiro para a arrematação do dízimo, não estabelecendo na certidão do porteiro de leilões, nenhum triênio. Talvez fosse por isso o valor da arrecadação ser maior? Ou seria Francisco Garcia Ferreira o único madeireiro com negócios de maior fôlego em Paranaguá e Antonina? No entanto se percebe a concomitância de dois sistemas de arrematação para os Dízimos. Primeiro pelos coletores das rendas nacionais através das reclamações e problemas enfrentados, sempre atrelados a um órgão financeiro, o tesouro; e agora, em um sistema mais antigo que remonta o período colonial, através do arrematador ou contratador que é a arrematação por um particular, o que demonstra que, apesar da implantação das coletorias, o sistema de arrematações persiste e parece ser bastante eficaz.

Para essas perguntas ou para se ter uma dimensão maior do imposto acertado entre tesouraria e contratador tem-se o contrato com todas as condições presentes entre arrematante e governo, sendo submetida à aprovação e deliberação, cumprindo o artigo 56 da Lei de quatro de outubro de 1831, sendo aceita pelo Conselho do Governo.

O contrato consta de doze condições onde rezam principalmente na primeira condição a forma de pagamento estabelecida pela tesouraria, “(...) *cuja quantia se obriga*

---

<sup>55</sup> AESP, coleção do tesouro, co1753, setembro de 1834.

*ele contratador a satisfazer-se nos cofres da Tesouraria desta província em moeda corrente na mesma em quatro prestações iguais de três em três meses (...)*”.

Na segunda condição fica estabelecido que a cobrança da Dízima das madeiras de Paranaguá e Antonina devem ser pagas não apenas as madeiras destinadas ao comércio tanto dentro como fora da província, mas também, as *“madeiras destinadas para edifícios das mesmas vilas e seu termo, ainda que pios e religiosos sejam”*. Desta maneira, tanto as construções civis e religiosas que usassem madeira também seriam taxadas.

Na terceira clausula fica estabelecida a seguinte mudança praticada até então. Que o contratador não poderá cobrar a dízima das madeiras *“cortadas e aparelhadas”* para a construção de embarcações dentro dos portos.

No quarto item, ainda se referindo as madeiras *“aparelhadas”*, estabelece que sua cobrança só poderá ser feita depois de aparelhadas pelos madeireiros e em *“termos de serem vendidas ou para embarque ou para e edifícios (...)*”. Completa o quinto item esclarecendo que pela mesma razão de não ser paga esta dízima se não das madeiras aparelhadas, *não poderá ele contratador cobrá-la das madeiras em bruto (...), madeiras de menor valor, e menor duração que se empregam em pequenos edifícios e outros misteres de diminuto valor”*.

Com relação à sexta condição, trata dos lugares de cobrança do imposto especificando que os madeireiros serão obrigados a pagar a dízima não nos lugares e matos onde as madeiras foram aparelhadas, *“mas sim nos lugares do embarque para o comércio, e nos lugares dos edifícios somente daquelas que se destinam à construção dos mesmos”*. Ora seja, o imposto não incidia sobre a extração da madeiras e sim a que era comercializada para construção e comércio.

Na sétima orientação, deixa claro que pode se estabelecer um espaço de ajustes e acordos, ou ainda uma combinação entre litigantes, para um melhor entendimento entre ambas as partes. Assim é orientado que o contratador poderá *“avençar-se com os madeireiros conforme as forças destes, e serrarias, que tiverem fazendo as avenças em que convierem (...)*”.

O oitavo item trata das proibições de venda e exportação para fora das vilas de Paranaguá e Antonina e ainda taxa a madeira não apenas do declarante, mas das madeiras que foram destinadas à família, filhos, agregados, escravos e administradores. Assim



esclarece o documento: *“que nenhuma pessoa poderá vender e exportar para fora do termo daquelas vilas ou empregar em construção de edifícios, madeiras algumas, que estiverem aparelhadas, sem primeiro declarar a ele contratador a que tem pronta nos lugares indicados na condição sexta para ser ali dizimada, incluindo na conta, que derem, as madeiras pertencentes a seus filhos, famílias, a seus escravos, administrados ou agregados”*.

Na nona condição é garantido ao contratador, caso tenha sido enganado no recebimento da dízima da madeira, usar de meios judiciais, procedendo a um exame nas serrarias, lugares dos cortes ou nos edifícios. Também na décima condição é dada ao contratador a garantia de *“todos os privilégios concedidos pelas ordenações e leis do Império, regulamentos e instruções aos rendeiros das rendas nacionais (...) e os ministros de justiça e fazenda, lhes prestarão todo o auxílio em conformidade com as leis, regulamentos e instruções a respeito, para executivamente cobrarem as suas dívidas, como se cobriam pela fazenda nacional se a dita renda administrada fosse”*.

No entanto, mesmo o contratador tendo garantido por essa cláusula o uso da estrutura da Justiça e da Fazenda para o cumprimento e recolhimento da Dízima, na condição seguinte, a décima primeira, é dado ao contratador à liberdade de encarregar a arrecadação dessa renda para outra pessoa, desde que, obedeça ao contrato firmado com a Tesouraria da província de São Paulo. Deste modo, essa condição abre brechas para a entrada de outras pessoas na arrecadação da renda da Dízima da madeira, valendo avançar mais uma vez no questionamento a respeito desse contrato. Será que o senhor Francisco Garcia Ferreira, apesar de ter certidão passada pelo porteiro de leilões, arrecadava sozinho esse imposto? Que tipo de avenças pode ter feito ele com madeireiros e serralheiros? E ele, será que pertencia ao mesmo ramo? Qual seria então sua intenção e interesse nesse imposto?

O certo é que, na última condição, fica claro em contrato que, qualquer que seja a sua maneira de recolher a Dízima da madeira, ficava expressamente proibida argumentações por parte do contratador em alegar perdas no contrato, usar de encampação ou pedir quitação do contrato, *“para cujo efeito renunciar todos os casos fortuitos ordinários e extraordinários, (...) cogitados e não cogitados, que em todos, a cada um deles ficará sempre obrigado sem deles se poder valer, nem os poder alegar em tempo*

*algum, e para algum efeito qualquer que ele seja, não se interpretando coisa alguma contra o estipulado nesta condição, antes se observará inteiramente o que dispõe a este respeito a Lei de 22 de dezembro de 1761”.*<sup>56</sup>

Por outro lado, mesmo a grande parte dos ofícios dos coletores nas rendas gerais e parciais serem de reclamações no trato com os contribuintes, existem situações em que o coletor das rendas nacionais toma o partido da população. É o caso de Miguel Arcanjo Ribeiro de Castro Camargo, coletor da Vila de Iguape em que manda um ofício à tesouraria com representação dos lavradores da vila onde pede um novo regulamento a respeito do desconto de saque e condução do arroz de um modo adequado as circunstâncias atuais. O coletor relata que no ano de 1830 se organizou na Vila de Iguape a tabela dos descontos do saque e condução dos arrozes na ocasião do pagamento do Dízimo. Por essa tabela se estabelecia que o *“desconto do saque dos arrozes do distrito de Iguape seria de 320 réis por alqueire, e o dos distritos de Xiririca e Iporanga seria de 240 reis; e as conduções de Xiririca a 100 reis o alqueire e a 170 segundo as distâncias; e as de Iporanga a 280”*. Esses eram os valores seguidos e pagos pela tabela vigente do ano indicado e também para anos anteriores como afirma o coletor. Continua no ofício argumentando que o comércio da vila de Iguape tem sido prejudicado por várias circunstâncias ligadas ao próprio tempo de vigor da tabela e que tem subido ao mais altos preços os saque e conduções dos arrozes não só na vila de Iguape, mas também em Xiririca e Iporanga. Segundo relata no ofício *“(…) presentemente nos engenhos deste distrito pagam os negociantes 400 reis pelo benefício de cada alqueire, e em Xiririca e Iporanga a 320 reis quando na tabela estão regulados aqueles saques a 320 e estes a 240 reis: a condução dos arrozes de Xiririca está regulada a 100 reis por alqueire e hoje fica cada alqueire da Xiririca posto nesta a 160 reis”*.<sup>57</sup>

Deste modo, dada a discrepância da tabela do Dízimo do arroz e os preços realmente praticados, o coletor propõe que se reforme a tabela e sugere uma nova tabela de preços. A tabela sugerida por ele não acompanha o ofício e, portanto, fica-se sem saber o preço sugerido por ele para o pagamento do dízimo do arroz. No entanto, no mesmo ofício reclama das acusações que tem recebido por parte dos lavradores e assim se expressa: *“(…) O odioso de se estar fazendo o desconto por um preço menor àquele que verdadeiramente*

<sup>56</sup> AESP, coleção do tesouro, co1753, setembro de 1834.

<sup>57</sup> AESP, Coleção do tesouro, co 1573, outubro de 1834.

*pagam os negociantes nos engenhos, recai todo sobre mim, e de fato, eu me tenho visto aturdido com reclamações e queixas dos negociantes e exportadores; pois que entendem que eu devo e posso reformar a tabela: de balde me tenho cansado em mostrar que a tabela só pode ser reformada por V.S.”*<sup>58</sup>

Por este trecho do ofício o coletor deixa claro que também acha injusta a cobrança praticada e por isso pede urgência na reformulação da tabela, mesmo porquê os lavradores e negociantes pensam que é ele quem estipula a tabela, recaindo sobre ele o ônus de todo descontentamento. Assim pede para a tesouraria que delibere o mais rápido possível uma decisão a respeito da tabela de preços do dízimo do arroz em Iguape, Xiririca e Iporanga na qual é responsável, pois “*custando muito lidar com o povo e repelir imputações injustas, muito mais custa quando se reconhece que o povo tem por sua parte a razão e a justiça, como acontece no presente caso*”.

### **Imposto de Aguardente e Novo Imposto sobre Armazém, Taberna e Botequins**

O Imposto sobre o consumo da aguardente também conhecido como Imposto sobre o consumo da aguardente nacional e estrangeira ou Imposto sobre o consumo da aguardente de produção nacional e estrangeira ou ainda Imposição sobre a aguardente, tem sua origem através da Carta Régia de 21 de dezembro de 1692, com uma taxa de 16\$000 sobre cada pipa de aguardente da terra, sendo difundido em toda a colônia.

O Imposto da aguardente apesar de ser anterior ao imposto denominado Subsídio Literário criado em 1772 integrou o Subsídio durante o século dezoito. Os Subsídios Literários eram cobrados sobre produtos considerados de luxo ou supérfluos, tanto aqueles produzidos localmente como os importados. Incidiam, sobretudo, no comércio de vinhos, aguardente, azeite e tabaco. Era destinado ao pagamento de professores tanto no Reino como nas colônias. No Brasil, portanto, esse imposto era extraído da cobrança sobre a carne verde e aguardente produzida.<sup>59</sup>

<sup>58</sup> AESP, Coleção do tesouro, co 1573, outubro de 1834.

<sup>59</sup> Constam na relação dos rendimentos da Provedoria da Fazenda Real da Capitania de Pernambuco alguns contratos ligados ao Subsídio. É o caso do “Contrato das Garapas” que em 1744 foi arrematado por Calixto Rodrigues Torres pelo preço do triênio em 459\$000 ou o “Contrato do Subsídio dos vinhos e águas ardentes” que em 1743 foi arrematado por Domingos da Costa por três anos e três frotas pela quantia de 12:030\$000. Sobre esse assunto ver Madeira, Mauro de Albuquerque. Letrados, fidalgos e contratadores de tributos no

Para o século XIX, o alvará de 30 de maio de 1820, mandou cobrar, nas cidades, vilas e povoações do Brasil, mais 8\$000 por pipa de 180 medidas de aguardente de consumo, além dos direitos que já eram pagos. Entretanto, as províncias do Rio Grande de São Pedro do Sul, Santa Catarina, Mato Grosso e São Paulo foram excetuadas desse aumento.

O artigo 51 da lei geral de 15 de novembro de 1831 modificou este imposto, fixando-o em 2% sobre a aguardente brasileira exportada e 20% sobre a aguardente brasileira consumida, substituindo por ele todas as imposições sobre a aguardente então existentes. Em 28 de janeiro de 1832, a decisão do Ministério da Fazenda n.46 o regulamentou, mandando que fosse lançado não só sobre as tabernas e lojas onde se vendesse aguardente, mas também sobre os engenhos de açúcar, fábricas de aguardente e casas de alambique, que a vendessem a miúdo. O lançamento e a cobrança seriam feitos de seis em seis meses pelas Coletorias e os preços da aguardente fixados pelas Câmaras Municipais. Estas normas foram à base da regulamentação deste imposto na Província.<sup>60</sup>

O imposto sobre a aguardente transferiu-se, com outros tributos, para a receita provincial, quando da separação das rendas, pela lei orçamentária geral de 1832 e integrava já o primeiro orçamento da província de 1835.

Segundo Muller, a respeito dos 20% da aguardente de consumo, informa que por determinação da Lei de 11 de Março de 1835, este imposto “*se paga de todas as águas ardentes, qualquer que seja a denominação, tanto produção nacional como estrangeira; recaindo antes somente na produção Brasileira, conforme a Lei de 15 de Novembro de 1831. São cobrados por coletores*”.<sup>61</sup>

Até o ano de 1835 era cobrada, sobretudo, a aguardente de produção nacional, mas a partir da lei provincial n.40 de março de 1836, passou a incidir também sobre a estrangeira.

A idéia de arrecadar esse imposto por arrematação, presente nas leis de orçamento de 1835 e 1836 foi abandonada a partir de 1837, quando se passou a recomendar que o Governo desse uma regulamentação provincial, que previsse a tributação da aguardente

---

Brasil Colonial. Brasília:Coopermídia, Unafisco/Sindifisco, 1993, pág. 105. Ainda, a respeito dos significados de diferentes tipos de contratos e tributos, bem como um glossário completo sobre esse assunto ver Figueiredo, Luciano R. P. e Campos, Maria Verônica (coord.), Códice Costa Matoso. Fapesp, Biblioteca Mário de Andrade, São Paulo, Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais.

<sup>60</sup> A respeito do Imposto de Aguardente, seus regulamentos, leis e decretos ver Tessitore, Viviane. Op. cit. pág. 170 e seguintes.

<sup>61</sup> Muller, Daniel Pedro. Op. cit. pág. 211.

nacional nos próprios locais de produção, de modo a recair apenas naquela destinada ao consumo. Atendendo a tais determinações, foi expedido pelo Governo Provincial o regulamento de 16 de abril de 1839 que estipulou que os engenhos de açúcar e fábricas de aguardente deveriam ser matriculados na Contadoria Provincial, recebendo dos coletores os livros de guias de talões.<sup>62</sup>

O regulamento também determinou que fosse cobrado 20% sobre o preço da aguardente produzida na Província vendida a grosso ou a retalho. Esse preço seria estabelecido pelas Câmaras Municipais, no início de cada semestre, conforme o estado e as circunstâncias do mercado dentro dos seus distritos e o tornariam público através de editais; dele poderiam recorrer a Coletoria ou os contribuintes, ao Presidente da Província, através do Tesouro, com base no art. 73 da lei geral de um de outubro de 1828, que regulamentou o funcionamento das Câmaras. O regulamento de 26 de abril do mesmo ano complementou a cobrança determinando que o preço da aguardente fosse o fixado no lugar onde ela seria consumida, sem declaração de condução ou transporte.

Em 6 de março de 1840 pela lei número oito, foram revogados os regulamentos e os atos deles resultantes que não estivessem concluídos. Essa lei deslocou a incidência do imposto dos locais de produção para os tipicamente de venda, e voltou a mencionar as aguardentes estrangeiras, que não apareceu nos regulamentos de 1839. Ainda, a lei n.8 de 6 de março de 1840, estabelece nova tabela de cobrança, de acordo com o quadro 9:

---

<sup>62</sup> Quanto a forma de arrecadação, o mesmo regulamento de 16 de abril de 1839 determinou que os engenhos de açúcar e as fábricas de aguardente existentes ou que viessem a existir na Província deveriam ser matriculadas na Contadoria Provincial em um livro de matrícula. Os contribuintes receberiam dos Coletores, no início de junho e dezembro, livros de guias de talões, remetidos pela Contadoria Provincial, com base na matrícula, para que toda a aguardente que saísse do engenho ou fábrica fosse acompanhada de uma guia destacada do talão. Os livros de talões usados no semestre deveriam ser entregues aos Coletores, enviando os livros, os manifestos e as estimativas de preço da aguardente para o semestre seguinte ao inspetor da tesouraria da província. Com base na documentação, a Contadoria Provincial lançaria a aguardente fabricada, debitando aquela que fosse exportada. Do livro de contas produzido, seria extraído a conta do engenho a ser paga. Tais contas seriam entregues ao contribuinte pelos Coletores, assim que as recebessem da Contadoria. Os contribuintes pagariam a contadoria os impostos devidos em dinheiro (passando o coletor um recibo em talão), letra (passando o coletor um recibo na própria letra) ou ordem de pagamento, com prazo de 3 dias, a seu correspondente ou pessoa abonada da Capital. Ainda vieram outros regulamentos em substituição a esse. Sobre o assunto ver Tessitore, Viviane. Op. cit. pág 176.

<b>Quadro 9</b> <b>Nova tabela de cobrança do imposto da aguardente de acordo com a lei n. 8 de 6 de março de 1840</b>
10\$000 sobre casas comerciais que vendessem aguardente nacional, de qualquer denominação ou composição, em Cidades e até ¼ de léguas ao redor;
8\$000 sobre casas comerciais que vendessem aguardente nacional, de qualquer denominação ou composição, em vilas com 200 prédios urbanos ou mais e até ¼ de léguas ao redor;
6\$000 sobre casas comerciais que vendessem aguardente nacional, de qualquer denominação ou composição, em vilas menores, freguesias e capelas, e até ¼ de légua ao redor;
4\$000 sobre casas comerciais que vendessem aguardente nacional, de qualquer denominação ou composição, em estradas e outros lugares além dos acima;
4\$000 sobre engenhos de açúcar ou fábricas de aguardente que vendessem aguardente nacional, de qualquer denominação ou composição;
20% sobre o preço da aguardente estrangeira, de qualquer denominação ou composição, fixado o preço pelas Câmaras Municipais, como até então.
Fonte: Tessitore, Viviane. Op. cit. pág. 175.

No Relatório apresentado pelo Presidente Manuel Machado Nunes à Assembléia Provincial, em 7 de janeiro de 1840, havia indicações sobre a razão dessa mudança: O presidente expõe a situação argumentando que,

*“Farei com tudo aqui particular menção do Imposto de 20% no consumo da aguardente, tão sabiamente calculado para os fins da moral e da saúde pública, mas que precisando para o desempenho desses fins de ser combinado com algum favor na exportação, vem por isso mesmo a depender de Regulamentos muito complicados, e de grande número de providências para sua arrecadação. Quando tomei conta da Administração, já encontrei organizado o Regulamento para a cobrança nas próprias fábricas e alambiques, tantas vezes prescrito nas Leis anuais do orçamento; mas encontrei ao mesmo tempo reclamações dos proprietários das fábricas contra algumas de suas disposições, que reputaram muito onerosas, e dos Coletores do Imposto contra outras, que*

*lhes pareciam inexecutáveis. Não podendo cortar o mal pela raiz, (...) contentei-me com aplanar por um breve aditamento [o de 26 de abril de 1839] as dificuldades mais salientes, até que à vista do Regulamento e artigos aditivos, que vos serão presentes, possais resolver alguma alteração mais substancial na forma da cobrança”.*<sup>63</sup>

Ainda, segundo o Presidente Manuel Felizardo de Sousa e Melo, em seu Relatório, de 7 de janeiro de 1844, sugeria a reunião do Imposto sobre a aguardente ao Novo Imposto sobre armazéns, tabernas e botequins, marcando-se uma quantia pela licença anual, que compreendesse ambos. Desse modo, a arrecadação se tornaria mais fácil e se evitaria a confusão que alguns Coletores faziam entre o novo imposto – provincial – e o imposto “do Banco”, que era geral. No regulamento de 26 de outubro de 1844, eles passam a ser arrecadados em conjunto. O objetivo dessa mudança na sua tabela e forma de arrecadação não era o de compensar o serviço de emissão de licença para a venda de aguardente (como taxa, no sentido de compensação de serviços prestados pelo Estado), mas sim o de através da obrigatoriedade da licença, facilitar a sua cobrança.

No quadro estatístico da Província de São Paulo elaborado por Daniel Pedro Muller segundo as leis provinciais de 1836 e 1837 informam a respeito dos Novos Impostos que

*“foi posto este tributo antigamente por dez anos para a reedificação da Alfândega de Lisboa, em consequência do terremoto em 1755. Depois o Governador da Província, de acordo com as Câmaras, o aplicou para pagamento dos Oficiais pagos de tropas de segunda linha, e obras públicas, atualmente um dos ramos de Renda da Província. Provém de 6\$400 reis, que pagam os armazéns e tabernas da Cidade e Vilas de Serra Acima, dos gêneros miúdos que passam no Cubatão para a Vila de Santos; de 4\$000 reis das tabernas da mesma Vila; e finalmente de 320 reis por uma besta, 200 reis por um cavalo e 100 reis por uma cabeça de gado vacum que passam no registro de Sorocaba. Cobrados por Coletores”.*<sup>64</sup>

---

<sup>63</sup> Tessitore, Viviane. Op. cit. Pág. 172.

<sup>64</sup> Muller, Daniel Pedro. Op. cit. pág. 209 e 210.

Deste modo, o Novo Imposto sobre Armazéns, Tabernas e Botequins fazia parte dos Novos Impostos ou Subsídios Voluntários instituídos por 10 anos pela Câmara Municipal de São Paulo em 31 de julho de 1756 atendendo à solicitação do rei em 1755, para que se oferecesse um “donativo gracioso” destinado à reedificação de Lisboa destruída pelo terremoto em 1 de novembro de 1755. O prazo de 10 anos foi várias vezes renovado e esses tributos continuaram a ser cobrados sempre com o nome de Novos Impostos, sendo sua receita destinada para outros fins, principalmente para pagamento de oficiais e obras públicas. Incidiam sobre a carne de vaca, a aguardente do reino e da terra, fumo e outros gêneros, sobre os animais vindos do Rio Grande de São Pedro do Sul e de Curitiba que passavam por Sorocaba<sup>65</sup>, bem como sobre os estabelecimentos comerciais e as profissões (as tabernas, os varejistas e os mestres de ofícios).

Como informa Muller, entre os anos de 1835 e 1836, eram cobrados 6\$400 sobre cada armazém, taberna e botequim das Cidades e Vilas de Serra Acima, confirmado segundo o art.32 da lei n.17 de 26 de março de 1840 e art. 19 da lei n.40 de 23 de março de 1844, qualquer que fosse seu capital. Ainda, a quantia de 4\$000 sobre cada taberna na Vila de Santos, também mencionada por Müller. Esta última taxa foi abolida em 1837, juntamente com as demais imposições denominadas “Novo Imposto” cobradas no litoral.

A regulamentação conjunta do Imposto de Aguardente com o Novo Imposto sobre armazéns, tabernas e botequins vieram, então, em 26 de outubro de 1844. Confirmava a lei de 23 de março de 1844: os dois impostos seriam arrecadados conjuntamente em uma só época, na forma prevista por aquela lei.

Ainda, segundo Daniel Pedro Muller, os contribuintes responsáveis por esse imposto eram os donos dos armazéns e tabernas da Cidade e Vilas de Serra Acima e as tabernas da Vila de Santos. No entanto, o próprio regulamento de 26 de outubro de 1844, ampliou esse universo, quando determinou a arrecadação conjunta do Novo Imposto e do Imposto sobre a Aguardente. Passavam a ser contribuintes os donos de armazéns, tabernas e botequins, e as pessoas que vendessem aguardente em miúdo em todas as povoações e estradas litorâneas ou de Serra Acima, os donos dos engenhos de açúcar e das fábricas de aguardente.

---

<sup>65</sup> Em 1836 se separa o Novo Imposto sobre os animais em Sorocaba, restando apenas o Imposto sobre armazéns, tabernas e botequins, além do Novo Imposto sobre animais.



Para se ter um armazém, taberna ou botequim, ou para vender aguardente em miúdo (com exceção da que fosse vendida no local de fabricação), seria preciso obter uma licença por escrito dada pela Coletoria, pagando a respectiva taxa. Essa licença deveria ser renovada a cada ano financeiro, quando se efetuaria novamente o pagamento da taxa. Os donos de engenhos ou fábricas de aguardente que mandassem vendê-las a miúdo, ou que tivessem armazéns, tabernas ou botequins, pagariam todas as taxas correspondentes a essas diferentes situações.

O regulamento de 26 de outubro de 1844 também determinou a tabela de cobrança referente a esses dois impostos, como se observa no quadro 10.

<b>Quadro 10 – Regulamento de 26 de outubro de 1844 sobre cobrança de impostos de tabernas e botequins</b>
6\$400 sobre cada armazém, taberna e botequim, onde não fosse vendida aguardente;
16\$400 sobre cada armazém, taberna e botequim de serra acima, em cidades e até ¼ de léguas em redor, onde fosse vendida aguardente nacional;
14\$400 sobre cada armazém, taberna e botequim de serra acima em vilas de 200 prédios urbanos até cidades e ¼ de légua em redor, onde fosse vendida aguardente nacional;
12\$400 sobre cada armazém, taberna e botequim de serra acima em vilas menores, freguesias e capelas de até 200 prédios urbanos, onde fosse vendida aguardente nacional;
10\$400 sobre cada armazém, taberna e botequim de serra acima em estradas e lugares além dos acima, onde fosse vendida aguardente nacional;
4\$000 sobre cada engenho de açúcar e fábrica de aguardente;
6\$000 sobre cada armazém, taberna e botequim em povoações e estradas de beira-mar, onde fosse vendida aguardente nacional;
10\$000 sobre cada pessoa que vendesse aguardente a miúdo nas cidades;
8\$000 sobre cada pessoa que vendesse aguardente em miúdo nas vilas de 200 ou mais prédios;
6\$000 sobre cada pessoa que vendesse aguardente em miúdo nas vilas menores, freguesias e capelas;

Continua...

20% sobre o preço da aguardente estrangeira de qualquer denominação ou composição, remetida para armazéns, tabernas e botequins nos municípios litorâneos ou nas povoações de serra acima. Esse preço seria fixado pelas Câmaras Municipais do litoral nos meses de julho e janeiro de cada ano financeiro, conforme o estado e circunstâncias do mercado, e tornado público por edital, podendo os coletores ou contribuintes recorrerem deles ao governo provincial através do tesouro.

Fonte: Tessitore, Viviane. Op. cit. pág. 260.

Destarte, o regulamento de outubro de 1844 também traria as formas de controle e algumas medidas para evitar fraudes e sonegação. Dentre elas se destacam aquelas relativas ao pagamento de multas bastante altas referentes ao triplo do que deviam os donos de engenhos de açúcar ou fábricas de aguardente que não efetuassem o pagamento do imposto, ou pessoas que tivessem armazéns e vendessem a aguardente sem licença da coletoria; também multa por pipa de aguardente para capitães e mestres de embarcações que não declarassem o que transportavam; ou ainda pagariam o imposto com base no preço da aguardente mais cara aqueles a quem se destinasse a aguardente e não se manifestassem aos coletores; e por fim “*estariam sujeitos a seqüestro para pagamento do imposto, as bebidas desembarcadas sem exame dos coletores, nos portos em que não houvesse alfândega, mesmo que tivessem mudado de dono*”.<sup>66</sup>

Deste modo, mais uma vez, na documentação pesquisada no Arquivo do Estado de São Paulo referente ao Tesouro Provincial se encontram várias situações a respeito do Imposto de Aguardente e dos Novos Impostos sobre armazéns, tabernas e botequins, tanto de Serra Acima como do Litoral. São ofícios diversos relatando fraudes, reclamações e todo o tipo de violência, compondo um universo das dificuldades fiscais que extrapolavam Leis e decretos. Se revelam significativas as dificuldades desse ambiente tributário as informações do coletor das rendas nacionais de Santos quando manda extenso ofício à tesouraria de São Paulo em janeiro de 1834.

O coletor pede providências a respeito de dois casos ocorridos com o administrador da contribuição para o caminho de Santos encarregado interinamente da cobrança dos Novos Impostos de Serra Acima e dos vinte por cento das águas ardentes de consumo

<sup>66</sup> Tessitore, Viviane. Op. cit. pág. 262.

praticado no posto do Cubatão. O ofício relata a conduta do arreador neste posto, Thomé Francisco da Cruz, que usou de “má fé” causando danos às rendas públicas. Relata ainda, o caso do condutor Jorge da Silva por fraude dos 20% do Imposto de Aguardente. O coletor das rendas nacionais de Santos pede então, que os “delinquentes e extraviadores” sejam “severamente punidos”.

O posto da contribuição do Caminho no Cubatão tinha por finalidade fiscalizar as coletas do Novo Imposto de Serra Acima e “ultimamente” da nova taxa dos 20% das águas ardentes de consumo. Na qualidade de agente da administração de Cubatão, o coletor de Santos lembra que em ofícios de 28 de Agosto e 5 de Setembro do ano anterior, já anunciava e previa tais acontecimentos e *“novamente chama a atenção de V.S. sobre tais representações, pois, aliás, nem é possível evitar-se a fraude, nem constranger aos coletores a pagarem aquela imposição (...). Tornar-se-ia injusto, que alguns ou por pusilânimes ou por serem de melhor fé, obedientes às leis paguem alguma coisa, quando outros ou por mais altivos, insubordinados e de pior fé se evadem por muitos modos, sendo um deles o pretexto de dizerem que a água ardente que conduzem é para a exportação e não para o consumo”*.

Além de confirmar suas suspeitas e acusações em ofícios anteriores, o coletor de Santos relata o caso do administrador da Contribuição do Caminho do Cubatão, Vicente Ferreira Martins que faz a exposição do ocorrido em ofício ao sargento mor inspetor José Joaquim da Luz. Informa que Thomé Francisco da Cruz, arreador da tropa de Manoel Joaquim de Moraes, morador em São Carlos passou com 30 animais carregados e levando açúcar para a casa do senhor Barnabé Francisco Vás de Carvalhás. De lá trouxe seis barris com água ardente onde foi vendido em Santos. Quando verificado sobre o pagamento dos direitos da Contribuição, não quis satisfazer o novo direito da água ardente. Acrescenta o administrador na sua exposição dos fatos que, além disso, o dinheiro que trouxe para o pagamento da contribuição, tanto de entrada como de saída, vinha *“envolvido com dinheiro cham-cham e estando eu a apartá-lo, disse-me o dito Thomé que não escolhesse, que lhe não dava outro e chegando eu a porta a chamar o Cabo da Esquadra do destacamento deste lugar para não deixar seguir sem efetuar-se o pagamento dos respectivos direitos, sai o dito Thomé aceleradamente pela porta fora, chega-se a sua besta de montaria, puxa e*

*desembainha a espada e corre a ferir-me, que não efetuou por eu me retirar com ligeireza, e o mesmo praticou com a sentinela da entrada da ponte e montando se foi (...)*.<sup>67</sup>

Interessante notar que além da violência com que o arreador Thomé tratou o administrador da contribuição e o Cabo da Esquadra ali recrutado com arma em punho, furando a fiscalização da ponte, foi também, a ousadia na fala e na postura em tentar pagar o imposto com dinheiro falsificado. Situações que vem demonstrar que, mesmo em um posto de fundamental importância, como é o caso de Cubatão, de passagem freqüente e com muito fluxo de pessoas e mercadorias para Santos, sofria com uma falta de infraestrutura adequada que pudesse dar melhor segurança e efetivação da cobrança do imposto.

O ofício informa também que o sargento mor inspetor mandou uma escolta em seguimento do criminoso, a *“escolta alcançando não o pode prender por ele ter incorporado com outros tropeiros, que juntos não consentiram a prisão; e o mesmo juiz de paz de São Bernardo, a quem o cabo comandante se dirigiu não quis amolar a diligência e o homem se foi em paz”*.

Percebe-se que a questão extrapola a cobrança do Posto de Cubatão, pois mesmo recorrendo a um órgão de policiamento e segurança via juiz de paz, nem a milícia da região possuía homens e infra-estrutura suficiente para efetuar a prisão do tropeiro e o seu bando, deixando os infratores livres.

As contravenções praticadas pelo tropeiro Thomé não se limitavam à recusa e a violência do pagamento do novo direito da água ardente, segundo o coletor com *“sinistras intenções caso fosse exigido o pagamento dos novos direitos da água ardente”*, pois, pelo ofício, relata que teve a informação que o arreador Thomé mandou a tropa adiante e que ficassem de tocaia na entrada da serra, demonstrando que havia um plano elaborado para burlar o fisco e as autoridades locais. Outro ponto importante é a denúncia de dinheiro falsificado, pois fica claro, no relato do coletor, a audácia e a artimanha montada por Thomé em misturar notas falsas com notas verdadeiras. Além de enfrentar e tentar agredir fisicamente o coletor, ele também desafia o guarda de sentinela no posto e se junta com seu bando. A resistência é tamanha que, a própria milícia recua. Tal situação faz com que o coletor do posto de Cubatão desabafe argumentando que *“poucos satisfarão o novo imposto de água ardente, visto que os tropeiros ainda mesmo os de reconhecida boa*

---

<sup>67</sup> AESP, coleção do tesouro, col1573, janeiro de 1834.

*conduta tem-se tornado a esse respeito os mais petulantes e desarrazoados possível, não procurando apresentar-se nessa administração, e aqui procurando por todos os meios evadirem-se ao pagamento dos ditos direitos, a vista de semelhante procedimento, que a seus vai”. Assim, usa o exemplo do arreador de tropa para questionar: “Quem então se animará a exigir a cobrança do dito imposto, a não ser agora em princípios exemplificado o dito Thomé pelo procedimento aqui praticado”.<sup>68</sup>*

Ainda, reforça no ofício que a situação enfrentada não se limitava ao arreador Thomé e que o extravio era notável. Relata então, um segundo caso envolvendo o condutor Jorge da Silva.

O coletor do posto de Cubatão informa a tesouraria que Jorge da Silva tinha ido verificar o pagamento de dois barris vendidos e caracteriza que este homem “*depois de velho deu um pingueiro, estava disposto a fazer igual desordem (...)*”. Para evitar confusão, o próprio coletor de Cubatão informa que procurou contornar a situação dizendo para Jorge da Silva “*que ele não tinha aqui efetuado o pagamento dos ditos dois barris e que quando voltasse resolveria*”. No entanto, no mesmo ofício, em nota, esclarece o coletor da vila e praça de Santos que o mesmo condutor Jorge da Silva havia se apresentado por lá e declarado como por “*achincalhe*” que “*na viagem próxima passada vendeu dois barris de água ardente para consumo no porto do Cubatão (há um mês, mais ou menos) e que agora vendera mais quatro barris ditos no mesmo porto, e que não pagava os direitos, nem declarava a quem vendeu, pois que ninguém tinha autoridade para tomar conta do seu negócio*”.

Mesmo não chegando a violência física de fato, como foi o caso de Thomé, mais uma vez é relatado outro caso de desacato a autoridade e extravio da água ardente. Segundo o coletor em uma palavra, “*há mais Thomés e mais Jorges*”. Ainda lembra, para comentar esse caso, as palavras do tropeiro Thomé quando pronuncia em tom de ironia: “*O extravio, creio (segredo disse o dito Thomé criminoso) é mais anterior*”. E completa o coletor, pois a pensar e a questionar: “*(...) e os que agora trazem dito gênero, maliciosos pousam na porteira, de onde vêm a este lugar vender sorateiramente os barris de água ardente, pois*

---

<sup>68</sup> AESP, coleção do tesouro, co1573, janeiro de 1834

*havendo uma abundância em todas as vendas não aparece, quem a vendeu a eles; em uma palavra é necessário energia na fiscalização e patentes providenciais*".<sup>69</sup>

Deste modo, se percebe que o extravio da aguardente miúda era generalizado, uma vez que o próprio declarante contava com o apoio de quem a vendeu ao não declarar tal venda. A situação em que se encontrava o coletor demonstra também que a população não levava a sério e nem respeitava o órgão arrecadador, nem tão pouco o responsável pela contribuição. Isso se justifica, em parte, como adverte o próprio coletor pela fala de Thomé, pela prática antiga do não pagamento dos impostos, situação que, pela descrição dos fatos, nem a coletoria conseguia deter.

Em outro caso, o coletor das rendas nacionais da Vila de São Miguel das Areas, Francisco Jacinto Pereira Jorge, manda ofício a tesouraria de São Paulo informando que dos livros e documentos encerrados na data de 30 de junho de 1834 existia um saldo a favor da tesouraria de *"dois contos, trezentos e oitenta mil e novecentos e trinta e cinco reis"*. Informa ainda que não foi possível arrecadar o *"imposto denominado do Banco de duas lojas, e o novo imposto dos armazéns e tabernas e o competente vinte por cento das águas ardentes"*. A respeito do motivo do não recolhimento dos impostos mencionados, argumenta que os motivos são bem conhecidos e manifestos a própria tesouraria em ofício de 15 de abril quando foram enviados os requerimentos feitos ao juiz municipal para se fazer penhora ao taberneiro José Francisco Machado e os despachos que o juiz deu a tal respeito em favor do taberneiro. Em vista do exposto, o coletor menciona que *" (...) já prevenido o que devera acontecer para o futuro, pedi dessem providências, as quais até o presente não foram dadas, dando assim ocasião aos taberneiros não pagarem, e dizem que já se acabou esse tempo, e eu a tal respeito nada posso fazer, para não ser injuriado por tal gente, e se V.S. não der enérgicas providências sobre este abuso, será para o futuro mais sensível"*. Sobre a falta de providências das autoridades locais, o coletor de Areas afirma: *" (...) sendo necessário, apresentarei cópias dos ofícios, que tenho dirigido as autoridades do município a bem das cobranças, o que não tem tido bom resultado, segue a mesma marcha."* Em seu ofício deixa claro que existe um conflito bastante evidente entre a função do coletor e as decisões da Câmara em favor dos taberneiros pois comenta *" (...) a certidão do secretário da Câmara sobre as licenças, não combina pelos motivos acima*

---

<sup>69</sup> AESP, coleção do tesouro, co1573, janeiro de 1834.

*ponderados*”. Para agravar a situação, o coletor de Areas informa que passou pela vila Manoel Pereira de Amarante de Taubaté e publicou que “*da Vila de Guaratinguetá para cima, já não pagavam Banco, e mais impostos, sendo este mais um motivo para os taberneiros desta vila não quererem pagar*”.<sup>70</sup>

Em vista do exposto pelo coletor Francisco Jacinto Pereira Jorge, o então funcionário da tesouraria de São Paulo, Miguel Eufrazio de Azevedo Marques, em ofício ao vice-presidente da província, Vicente Pires da Mota, lembra que as dificuldades apontadas pelo coletor da vila de Areas, assim como de outros executores das rendas públicas, tem merecido atenção não só do presidente da província como do Conselho do governo e que as dificuldades da arrecadação não partem exclusivamente dos “povos”, mas também das “autoridades locais”, que segundo ele, “*(...) sem amor a Pátria, infiéis ao juramento que prestaram, se mostram indiferentes e surdas as requisições e queixas dos mesmos executores, apoiando desta maneira, e como que fomentando com seu pernicioso exemplo, ou antes criminosa conivência a repugnância dos povos a pagar impostos, quando deverão antes insinuar-lhes, que eles são vantajosos e necessários para manter a ordem social em benefício comum, empregando má influência para com brandura atrai-los a obediência das leis ou sua autoridade para coagir os refratários, mas muito pelo contrário cada vez impera o mal (...)*”.

Desta maneira, o próprio tesoureiro critica ferozmente as autoridades locais, através das Câmaras Municipais e juizes por não darem respaldo na lei para os coletores e por tomarem medidas brandas que beneficiam a população e as incentivam com tal atitude, ao não pagamento dos impostos. Termina o ofício mencionado que são muitos os pedidos de demissões que chegam pelo correio oficial pelos coletores, dada as criticas circunstâncias em que se encontram, como o caso do coletor das rendas nacionais da vila de Areas e outros tantos coletores das rendas nacionais, pede também medidas eficazes “*(...) afim de estancar o escoamento das rendas públicas, que pouco a pouco nos irá reduzindo a um estado deplorável, e refrear o espírito de insubordinação e anarquia que vai insensivelmente grassando, que desalenta, e faz com que já pare as pessoas se queiram encarregar de semelhantes empregos (...)*”.<sup>71</sup>

<sup>70</sup> AESP, coleção do tesouro, co1573, agosto de 1834.

<sup>71</sup> AESP, coleção do tesouro, co1573, agosto de 1834.

Exemplo bastante elucidativo de fraude e extravio diz respeito ao Novo Imposto sobre a arroba de fumo. Segundo o coletor da Vila de Santos, Antonio Muniz dos Santos leva ao conhecimento da tesouraria de São Paulo a fraude “(...) *há muito tempo introduzida na maior parte dos tropeiros que conduzem fumos, os quais para minorarem o pagamento dos 80 réis por arroba de novo imposto que pagar este gênero no Cubatão, costumam apresentar naquele registro, guias falsificadas com a diminuição de peso, trazendo-as já de propósito dos diferentes pontos desta Província, e da de Minas; ou, aliás, não apresentando nenhuma guia, dão conta naquela administração, de um peso sempre menor do que aquele que na realidade conduzem, e pelo qual depois verificam no regresso o pagamento daquela taxa, com lesão da Fazenda quase sempre de mais de 50% do que na realidade ali deveriam pagar!!*” <sup>72</sup>

O coletor então, denuncia a fraude generalizada que vem ocorrendo a muito com o novo imposto do fumo, relatando acerca desse extravio pela fraude empregada pelos condutores que, ao apresentarem no Registro de Cubatão guias falsificadas com diminuição de peso, ou dão conta de uns pesos sempre menores, pelo qual se regulam no pagamento da referida taxa ou ainda não apresentando qualquer tipo de guia. Calcula o prejuízo da Fazenda Pública exclamando para mais de 50%. Para amenizar tal situação, o coletor das rendas nacionais de Santos, propõe um meio que julga eficaz para “atalhar” o desfalque deste ramo de renda pública e deste modo comenta o que tem observado: “(...) *como praticamente, e com perfeito conhecimento de causa tenho observado, sem poder remediar este mal, que é devido a não possibilidade de serem ali pesados tais fumos, por isso que os condutores ou no ato de passarem as tropas pela ponte, ou muitas vezes depois que já tem passado, é que procuram guiar-se*”. Nesta maneira, o coletor aponta que as arrobas de fumo devam ser pesadas na própria estação fiscal de Cubatão, pois os tropeiros em curso vão se preocupar em pagar o novo imposto apenas depois da “ponte” do Cubatão, chegando em Santos, com guias falsificadas ou simplesmente sem elas. E opina o coletor dizendo: “(...) *e sendo uma verdade, que bastantemente vexatória seria ao comércio e aos tropeiros de tais gêneros em geral, se por ventura fossem todos estrangidos a parar e descarregar, para verificar-se o peso*”. <sup>73</sup>

---

<sup>72</sup> AESP, coleção do tesouro, co1573, setembro de 1834.

<sup>73</sup> AESP, coleção do tesouro, co1573, setembro de 1834.



Antonio Martins dos Santos, pertencente a coletoria de Santos ainda solicita em seu ofício a autorização para remediar a fraude sem grande vexame, através de uma autorização ao “*agente daquela ponte, que no ato de pagar a guia de tais tropeiros lhes intimasse também, que eles ficavam obrigados a avisar ao Coletor da Vila, para este mandar assistir ao peso em qualquer parte que eles vendam ou entreguem o fumo conduzido; sob pena de que não apresentando no retorno a verificação determinada a pagar aquele importe na mão de oito ou nove arrobas por cada uma besta, que ocupada com aquela carga ele tiver guiado, embora elas trouxessem mais ou trouxessem menos*”.

Desta maneira, o coletor sugere não apenas a presença de um agente na ponte para pagamento da guia, mas também a necessidade da arroba de fumo do novo imposto ser pesada na vila de Santos como obrigatoriedade em qualquer lugar de compra ou venda na vila, sob pena de multa em arrobas por besta na volta da tropa pela ponte.<sup>74</sup>

Em outro ofício, também datado de setembro de 1834, o mesmo coletor da Vila de Santos, Antonio Martins dos Santos que havia sugerido mudanças na fiscalização do novo imposto da arroba de fumo, envia um trabalho intitulado “*Projeto de instruções oferecido a tesouraria da Província de São Paulo para boa fiscalização dos direitos das águas-ardentes exportadas ou consumidas na vila de Santos*”.<sup>75</sup> Nesse projeto de instrução escrito por Santos, procura oferecer o que seria uma “*exata fiscalização dos direitos das águas ardentes exportadas ou consumidas na mesma vila a fim de serem aprovadas pelo Conselho do Governo ou alteradas e emendadas, como aprovar*”. Pois, como explica o próprio coletor, não existe a possibilidade de atender os interesses da fazenda de se armazenarem águas ardentes para a devida fiscalização dos respectivos direitos sem a construção de um armazém. Assim, enquanto aguarda a autorização do armazém, tomou a liberdade de oferecer um projeto na qual regulasse o funcionamento do armazém e do imposto de aguardente em Santos.

A respeito da necessidade do armazém, argumenta o coletor: “*(...) sem que V.S. organize primeiro as precisas instruções harmonizando a doutrina do artigo 44 do regulamento de 26 de março para as circunstâncias locais desta vila, providenciando igualmente o preciso armazéns, em conformidade da autorização do Exmo. Conselho de 11*

---

<sup>74</sup> AESP, coleção do tesouro, co1573, setembro de 1834.

<sup>75</sup> AESP, coleção do tesouro, co1573, outubro de 1834.

*de agosto próximo passado, que me foi transmitida em Portaria de 12 do mesmo, assim o participo a V.S. para dar as necessárias providências o bem da fazenda exige (...)*.<sup>76</sup> Pelo ofício se depreende que, o espaço destinado para o armazém tinha sido autorizado, mas ainda faltava uma regulamentação para o funcionamento dos armazéns em Santos. Neste sentido, o coletor oferece, segundo ele, imbuído de um “espírito fiscal” o projeto de instrução. Em tal projeto, dividido em dez artigos, é mencionada a forma de utilização do armazém.

No artigo primeiro estabelece que haverá um armazém sob os cuidados da Fazenda e que possa facilitar a chegada da aguardente por Santos e ainda, o embarque de toda a aguardente que venha por mar ou por terra para serem vendidas na vila de Santos. Assim escreve no projeto: *“haverá na vila de Santos um armazém por conta da Fazenda Pública em local apropriado, que facilite o mais possível as recepções e embarque de toda aguardente que por mar ou por terra vier aquela vila para serem vendidas, as quais serão recolhidas, sem exceção alguma das que vierem de Serra Acima, de barra fora ou fabricadas nos distritos da mesma vila e São Vicente”*. Por essas localidades citadas, vale destacar que nada, ora seja, que nenhuma aguardente ficaria sem fiscalização, nem de regiões um pouco mais afastadas, nem tão pouco as de localidades próximas. Todas elas passariam pelo armazém.

No segundo artigo, também se referindo ao armazém, estabelece que ficaria um agente escolhido pelo coletor, como responsável pelas chaves do armazém, bem como atendesse os requisitos de ser desembaraçado e zeloso *“tanto dos direitos da fazenda, como do melhor arranjo nos objetos de sua guarda”*. Exigia-se também responsabilidade como atributo ao cargo de agente, pois deveria estar sempre pronto para o expediente necessário todos os dias, inclusive domingo e dias santos, com a única diferença nesses dias que *“por haver despacho, só terá obrigação de receber quaisquer porções que chegarem e de providenciar o preciso reparo de quaisquer pipa ou barril que por ventura derem indício de vazar”*. Deste modo, o papel do agente aparece como figura essencial na organização e administração do armazém, peça chave para uma boa fiscalização, centralizando as funções no comando do agente.

---

<sup>76</sup> AESP, coleção do tesouro, co1573, outubro de 1834.

No terceiro artigo, trata da cobrança do direito, afirmando que nenhuma aguardente recolhida sairia para consumo ou exportação sem que primeiro fosse despachada e tivesse pagado os direitos, devendo ser despachado primeiro aquela para exportação. Acrescenta que no caso de dolo no despacho, introduzindo-se clandestinamente no consumo sem pagar os direitos, “*será ela tomada por perdida em qualquer parte que se achar a favor do agente que der por essa fraude e incorrerão o despachante e o comprador nas penas do código criminal, imposta aos extraviadores dos direitos nacionais, ficando porém o mesmo agente obrigado a satisfação dos direitos extraviados*”. Procura então, punir todos os envolvidos. Começa afirmando que a mercadoria não seria devolvida, sendo dada ao agente que denunciasse a fraude; no caso do despachante e comprador, seriam julgados por crime contra o fisco, mas tendo o agente que declarar o que faria com a aguardente extraviada, muito provavelmente para se evitar uma fraude ainda maior por parte do agente. Será que isso era possível?

O artigo de número quatro rezava especificamente para os condutores que transportavam aguardente de Serra Acima, quer sejam própria, quer por conta de terceiras pessoas, seriam obrigados a manifestá-las no registro do Cubatão e dali com guia irem descarregar e recolher no depósito por conta de quem pertencer, “*sob pena de que não o fazendo assim, pagarão a sua custa no mesmo registro, na razão de vinte medidas por barril conduzido, embora eles tivessem menos ou lhes não pertencesse*”.<sup>77</sup> Deste modo, estabelecia uma multa de vinte medidas por barril, independente da quantidade de aguardente, caso não atendessem a medida proposta.

No quinto artigo, os mestres dos barcos que trouxeram aguardente de fora seriam obrigados a dar entrada delas na coletoria e recolher para o depósito por conta de quem pertencesse, sob pena de pagarem os direitos de consumo, na razão do máximo em que poderiam conter as pipas, meias pipas, barris ou qualquer outra vasilha.

Com relação ao sexto artigo do projeto de instrução dos direitos das águas ardentes, ficava sugerido que, os donos ou administradores das fábricas localizadas na vila de Santos e São Vicente, ficariam obrigados a apresentarem ao coletor um manifesto, por escrito, da quantidade de pipas e aguardentes fabricadas em cada ano, até mesmo as porções fabricas por comissão e conta de terceiras pessoas, com a condição de darem parte de qualquer

---

<sup>77</sup> AESP, coleção do tesouro, co1573, outubro de 1834.

porção que venderem para embarque e fazer recolhimento para o depósito qualquer quantidade que enviarem para a vila para serem vendidas. Apenas nos meses de novembro e dezembro seriam chamados para prestar contas pelos coletores e então apresentar uma conta especificada das quantidades vendidas e a quem foram vendidas, incluindo nela as vendidas para embarque e as remetidas para o depósito. Com relação a porção que faltar para completo do manifesto e que deverá ser conferido com a conta da saída apresentada e *“feita a respectiva conta, nela se lhes descontarão 5 por cento para indenização de quebras que possa ter ocorrido (...) e no caso de extravio ou falta de fé no manifesto, ficam sujeitos as penas impostas pelo artigo terceiro, além de uma multa do dobro do valor daquela porção (...)”*.

O artigo sétimo se refere a aguardente manufatura na fábrica da Vila Nova, com a diferença, porém que seus proprietários ficassem sujeitos a prestarem contas mensalmente e a liquidarem a mesma conta no fim do mês seguinte, não sendo obrigados a recolher ao depósito aquelas porções que então existirem no mês anterior, a qual se adicionará a conta do mês seguinte e assim progressivamente, *“ficando entendido que aquelas porções que forem vendidas para o interior da Província, são consideradas vendidas para consumo”*. Interessante que faz uma clara distinção da aguardente manufaturada para exportação, ligada principalmente a Santos e São Vicente e aquela para consumo, manufaturada na fábrica de Vila Nova e destinada para o interior. A forma de arrecadação do fisco era distinta em ambos os casos.

O artigo oitavo trata da negligência por parte dos coletados, onde serão chamados a Juízo pelos coletores, quer seja para a prestação do manifesto, quer seja para liquidação das contas.

No artigo nono lembra que as despesas com os utensílios para as medições, bem como as despesas do armazém, seria feita pelo coletor a custa da fazenda, sendo que os depositantes não teriam despesas alguma a fazer.

No último artigo do seu projeto, o de número dez, sugere a produção de um livro intitulado, “Diário do Armazém”, numerado e rubricado pelo coletor a cargo do agente e nele *“lançará com toda a especificação possível todas as aguardentes que forem recolhidas e despachadas”*. Ainda sugere que na coletoria se faria uso de um outro livro, para nele ser registrado todas as fábricas contidas nos distritos das duas vilas e seus donos e

administradores, *“no qual igualmente se registrarão os manifestos pelos mesmos apresentados, nos quais se farão as notas das porções vendidas para exportação, das remetidas para o depósito e a liquidação última para a todo tempo constar”*.<sup>78</sup>

Pelas sugestões feitas por Antônio Martins dos Santos por ocasião da fiscalização do novo imposto da arroba de fumo, bem como a respeito do projeto de instruções para a fiscalização dos direitos das águas-ardentes exportadas ou consumidas na Vila de Santos, como também pelo ofício de outros coletores no sentido de denunciar fraudes, requerer orientação de como proceder com os preços ou na fiscalização depreende-se que havia uma participação efetiva dos coletores no sentido de contribuir para uma maior eficácia da arrecadação.

No entanto, tais tentativas esbarravam no arranjo institucional da própria tesouraria, com a falta de pessoal, dificuldades de uma orientação mais contundente do presidente da província, “vícios” do sistema de arrecadação anterior (por particulares), leis e decretos apenas adaptados e ainda, como muitos reclamavam, a falta de apoio institucional e administrativo do governo provincial principalmente da demora em se obter resposta efetivamente eficaz no sentido de solucionar ou pelo menos melhorar a situação de dúvidas e esclarecimentos bastante freqüentes. Em meio a tal situação delineava-se o perfil dos impostos provinciais em São Paulo, com a importância daqueles cobrados em “trânsito”, traçando a forte característica da plaga paulista identificada com a potencialidade de caminhos e dos conflitos ligados à passagem de um sistema de arrecadação por particulares para um sistema de administração por intermédio dos coletores.

---

<sup>78</sup> AESP, coleção do tesouro, co1573, outubro de 1834.



## Considerações Finais

Construídos ao longo dos primeiros séculos da colonização portuguesa na América, os caminhos de São Paulo desempenharam funções diversas em épocas distintas historicamente. Nos primórdios, conforme destacou S. Buarque de Holanda, como meras trilhas abertas nas antigas passagens indígenas, a lenta ocupação da capitania de São Paulo ensejou mudanças significativas nas primitivas rotas. Do ponto de vista desta tese, a consolidação das rotas da capitania paulista esteve ligada a dois problemas essenciais: primeiramente, a necessidade de defesa do território e sua efetiva ocupação durante o século XVIII, sobretudo nas décadas finais por meio das políticas pombalinas seguidas pelo Morgado de Mateus. Em segundo lugar, na passagem do século XVIII ao XIX, as estradas paulistas desempenharam papel relevante na economia local e ainda mais importante, na integração regional entre o sul com os centros político e econômico da colônia (especialmente Rio de Janeiro e Minas Gerais). A análise da cartografia, dos desenhos e rascunhos realizados por viajantes naquele período, revela com riqueza a construção de uma geografia humana em constante mudança e de uma economia dinâmica e diversificada, que se percebe pela importância que adquirem as vilas que nascem ao longo das principais rotas comerciais da região.

Partindo do planalto, integrando-se pelo comércio de exportação com o litoral, mas ligada ao trânsito de animais e ao abastecimento interno pelo sul, dirigindo-se a oeste pela rota das monções às distantes plagas de Cuiabá, dispersando-se ao norte para as Minas Gerais e Rio de Janeiro, as estradas paulistas demonstram durante os séculos XVIII e XIX sua especificidade histórica, ou seja, caracterizam-se basicamente por integrarem circuitos mercantis internos desde seus primórdios e somente nas décadas iniciais do século XIX desenvolvem com mais intensidade uma produção de gêneros de exportação. Mas mesmo no dezenove, a permanência da “vocação” paulista para lidar com o comércio de abastecimento é significativa e só perderá sua importância com a consolidação da cultura cafeeira em meados daquele século.

É exatamente por ser confluência de caminhos e entroncamento de rotas comerciais internas que desde o século XVIII, o governo português esforçou-se em constituir uma intensa tributação sobre o comércio da capitania. Sobretudo com o advento das tropas de

mulas e da expansão da economia paulista nas décadas posteriores à derrocada do ouro das Minas Gerais é que se percebe a preocupação do poder metropolitano em estabelecer uma malha tributária e um aparato fiscal que garanta os interesses da Coroa na região. A instalação de registros de passagem, barreiras que funcionavam como pontos de fiscalização e arrecadação do trânsito de mercadorias demonstra esse esforço. Após a Independência, contudo, percebe-se que o novo governo procura, de certa maneira, “organizar” a malha tributária, mas mesmo naquele momento histórico, se torna difícil definir com precisão quais esferas da administração pública são responsáveis por este ou aquele tributo específico.

O tropeiro que se movimenta na capitania/província de São Paulo participa dessa relação ao mesmo tempo convergente e conflituosa nesse espaço de poder. É um personagem de múltiplas características, ligado por um lado a uma diversidade profissional, uma vez que é roceiro de mantimentos, criador de animais para corte ou transporte, comerciante de sua produção agrícola e agente participativo do escoamento da produção de açúcar. Por outro, caracteriza o que é peculiar à própria região em que atua, ou seja, da atividade fluída que é o tropeirismo dos séculos XVIII e início do XIX. Neste sentido, além de elo fundamental para a compreensão do desenvolvimento e da consolidação do mercado de abastecimento interno, o tropeirismo é igualmente essencial no entendimento da construção da estrutura tributária presente em São Paulo no final da época colonial e nas primeiras décadas do império. É a partir dessa atividade heterogênea ligada a construção de caminhos e dinamização econômica que se buscou nesta tese, compreender e lançar alguma luz aos complexos problemas que envolvem a administração tributária entre os séculos XVIII e XIX.

Por sua vez, a profusão de impostos sobre mercadorias, trânsito de animais e serviços, além do intenso conflito na arrecadação e administração das rendas daí provenientes revelam um duplo movimento na história tributária paulista: de um lado, estão os interesses daquelas camadas da população que se beneficiam da estrutura implantada: contratadores de impostos, particulares que compartilham das rendas oriundas dos impostos cobrados e acumulam riqueza, cujo exemplo paradigmático encontra-se na figura de Antonio da Silva Prado. Na outra ponta, a cobrança dos tributos na capitania/província de São Paulo mostra sua vertente contraditória: os interesses particulares dos contratadores ou



das elites locais também participantes da vida política pública, muitas vezes entram em conflito com os esforços de arrecadação e fiscalização dos contratos por parte da administração pública. Mais grave, porém, revelam-se as constantes reclamações dos encarregados pela cobrança de impostos. Advertem sobre a falta de estrutura das tesourarias, a prática generalizada da sonegação, da corrupção e das dificuldades de disciplinar a arrecadação e evitar a evasão de divisas.

Nessa perspectiva, a Província de São Paulo está profundamente ligada a importância do “trânsito” (movimento, circulação, caminho, trajeto) na cobrança de impostos e na geração de renda pública e privada (contratadores). Faces de uma mesma moeda. A transição de um sistema de arrecadação por contratos para um sistema de administração por coletores foi lenta e conflituosa, não apenas no que se refere aos impostos sobre o comércio de animais, mas em todas as dimensões do sistema fiscal paulista.



## Fontes

### *Fontes Manuscritas*

- Maços de População, 1<sup>a</sup> Companhia, fogo 73, 1798.
- Maços de População, 1<sup>a</sup> Companhia, fogo n. 178, 1798.
- Maços de População 1<sup>a</sup> Companhia, fogo 118, 1816.
- Maços de População, 1<sup>a</sup> Companhia, fogo 82, 1818
- Maços de População, 1<sup>a</sup> Companhia, fogo 107, 1816.
- Maços de População, 2<sup>a</sup> Companhia, fogo 21, 1798.
- Maços de População, 2<sup>a</sup> Companhia, fogo 4, 1798.
- Maços de População, 2<sup>a</sup> Companhia, fogo 55, 1798.
- Maços de População, 2<sup>a</sup> Companhia, fogo 59, 1798.
- Maços de População, 2<sup>a</sup> Companhia, fogo 68, 1798.
- Maços de População, 2<sup>a</sup> Companhia fogo 67, 1799.
- Maços de População, 2<sup>a</sup> Companhia, fogo n. 14, 1814.
- Maços de População, 3<sup>a</sup> Companhia, 1822
- Maços de População, 3<sup>a</sup> Companhia, 1822.
- Maços de População, 3<sup>a</sup> Companhia, fogo 110, 1816.
- Maços de População, 3<sup>a</sup> Companhia, fogo 22, 1818.
- Maços de População, 3<sup>a</sup> Companhia, fogo 50, 1822.
- Maços de População, 3<sup>a</sup> Companhia, fogo n. 124, 1817 e 1818.
- Maços de População, 4<sup>a</sup> Companhia, 1822.
- Maços de População, 4<sup>a</sup> Companhia, fogo 39, 1822.
- Maços de População, 4<sup>a</sup> Companhia, fogo 120, 1815.
- Maços de População, 5<sup>a</sup> Companhia, s/no. fogo, 1829.
- Tribunal de Justiça de Campinas, 1<sup>o</sup> Ofício, Cx. 8, Processo, 249, 1812.
- Tribunal de Justiça de Campinas, 1<sup>o</sup> Ofício, Cx.24, Proc. 629, 1821.
- Tribunal de Justiça de Campinas, 1<sup>o</sup> Ofício, cx.26, proc. 716, 1822.
- Tribunal de Justiça de Campinas, 1<sup>o</sup> Ofício, Caixa 45, Processo 1163, 1828.
- Tribunal de Justiça de Campinas, 1<sup>o</sup> Ofício, Cx. 50, Proc. 1280, 1830.
- AESP, Coleção do Tesouro Provincial, lançado no balanço da Tesouraria Geral da Província de São Paulo, remetido ao tesouro Público em ofício de 31 de agosto de 1824.

AESP, coleção do tesouro provincial, D25, 1824.

AESP, Coleção Tesouro, CO 1570, São Paulo, 30 de Outubro de 1824.

AESP, Coleção do Tesouro Provincial, Pasta 2, São Paulo, 27 de Maio de 1825.

AESP, Coleção do Tesouro, C2, P2, D7, São Paulo, 31 de janeiro de 1831.

AESP, Coleção do Tesouro, CO 1573, São Paulo, 15 de Fevereiro de 1834.

AESP, coleção do Tesouro Provincial, CO 1570, Pasta 1, 1834.

### *Fontes Impressas*

BEYER, Gustavo. Viagem a São Paulo no verão de 1813. Tradução de Alberto Loeffgren. Segunda edição, com prefácio e notas de Odilon Nogueira de Matos. *Notícia Bibliográfica e Histórica*. Campinas, Instituto de Ciências Humanas; Pontifícia Universidade Católica de Campinas; ano XXIV, n. 145, janeiro/março de 1992.

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

*Collectanea de Mappas da Cartographia Paulista Antiga (1612 a 1837) com breves commentarios por Affonso D'Escragnolle Taunay*, São Paulo-Cayeiras-Rio, Companhia Melhoramentos de S. Paulo, 1922.

*Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*, 44, p.137, Memória de Mello Castro e Mendonça, de 28 de dezembro de 1802.

*Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo* n.67, p.76. Carta do Morgado de Mateus à Câmara de Iguape. São Paulo, 12 de fevereiro de 1767.

*Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol.44, p.139-143. Ofício do Governador Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça.

## Bibliografia

### Artigos

- ALMEIDA, Aluísio de. Abertura da estrada São Paulo-Curitiba. *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*, São Paulo, v.85, pág. 197-204, 1942.
- ALMEIDA, Aluísio de. Cristovão Pereira de Abreu. *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*, São Paulo, v.83, p.93-8, maio/jun. 1942.
- ALMEIDA, Aluísio de. Estradas e Impostos do Sul do Brasil. In *Revista do Arquivo Municipal*, São Paulo, 153: 73-83, nov. 1952.
- ASTUTI, G. O absolutismo esclarecido em Itália e o Estado de polícia. In: Hespanha, A. M *Poder e instituições na Europa do Antigo Regime*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1982.
- BLAJ, Ilana. “Agricultores e comerciantes em São Paulo nos inícios do século XVIII: o processo de sedimentação da elite paulista”. *Revista Brasileira de História*, 18 (36), 1998.
- CANABRAVA, Alice P. Decadência e Riqueza. Separata da *Revista História*, n.100, 1974.
- COSTA, Dora Isabel Paiva da. Formação de famílias proprietárias e redistribuição de riqueza em área de fronteira: Campinas, São Paulo, 1795-1850. *História Econômica e História de Empresas*; vol.II, n.2 (2004).
- COSTA, Wilma Peres. A economia mercantil escravista nacional e o processo de construção do Estado no Brasil (1808-1850). 155. In *História Econômica da Independência e do Império*. Organizadores Tamás Szmrecsányi e José Roberto do Amaral Lapa. São Paulo: Hucitec, Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/Editora da Universidade de São Paulo/Imprensa Oficial, 2002.
- COSTA, Wilma Peres. Do domínio à Nação: os impasses da fiscalidade no processo de Independência. In *Seminário Internacional Brasil: a formação do Estado e da Nação (1780-1850)*, São Paulo, set. 2001.
- COSTA, Wilma Peres. O Processo de construção do Estado no Brasil (1808-1850). In Szmrecsányi, Tamás e Lapa, José Roberto do Amaral (org.). *História Econômica da Independência e do Império*. São Paulo:Hucitec, 2002.
- COSTA, Wilma Peres. A fiscalidade e seu avesso: centro e províncias na constituição da estrutura fiscal brasileira na primeira metade do século XIX. Artigo apresentado na *XX Jornada de História Econômica*. Asociacion Argentina de História Econômica. Universidade Nacional de Mar Del Plata, out. 2006.
- DEVEZA, Guilherme. Política tributária no período imperial, in Holanda, Sérgio Buarque (org.). *História Geral da Civilização Brasileira*. São Paulo: Difel. 4.<sup>a</sup> ed., 1985, tomo II, vol. 4.
- JANCSÓ, István. A construção dos Estados Nacionais na América Latina. Apontamentos para o estudo Império como projeto. In Szmrecsányi, T. e Lapa, J. R. do Amaral (org.). *História Econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Hucitec/Fapesp, 1996.

- JANCSÓ, István e PIMENTA, João Paulo Garrido. “Peças de um mosaico: apontamentos para o estudo da unidade nacional brasileira” in Carlos Guilherme Mota, (org), *Viagem incompleta. A experiência brasileira (1500-2000)*. Formação: histórias, São Paulo, Ed. SENAC São Paulo, 2000.
- KLEIN, Herbert. A oferta de muares no Brasil central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880. *Estudos Econômicos*, v.19, n.2, p.347-372, maio-ago. 1989.
- LAVALE, Aída Mansani. O comércio de muares e a cobrança de tributos no Registro do Rio Negro. Trabalho apresentado no *Seminário Paulista de Estudos Tropeiros*, Sorocaba, 1999.
- LEONZO, Nanci. As companhias de ordenanças na Capitania de São Paulo-das origens ao governo do Morgado de Matheus. *Coleção Museu Paulista, série de História, v.6, edição do Fundo de Pesquisa do Museu Paulista da USP*, São Paulo, 1977.
- LUNA, Francisco Vidal. Características demográficas dos escravos de São Paulo (1777-1829). *Estudos Econômicos*, São Paulo, V.22, n.3, p.443-483, set.-dez. 1992.
- MARIUTTI, E., NOGUERÓL, L.P.F e DANIELI NETO, Mário. Mercado interno colonial e grau de autonomia: críticas às propostas de João Luís Fragoso e Manolo Florentino. *Estudos Econômicos*, São Paulo, v.31, n.2, p.369-393, abril-junho 2001.
- MATOS, O.N. Campinas no recenseamento do Marechal Müller. *Revista da Universidade Católica de Campinas*. Campinas, (20/30) dezembro, 1966.
- MESQUITA, Eni de. O papel do agregado na região de Itu – 1780. *Coleção Museu Paulista, série de História, v.6*. São Paulo, 1977.
- NEME, Mário. Dois antigos caminhos de sertanistas de São Paulo. *Anais do Museu Paulista*, tomo XXIII, São Paulo, 1969.
- PELLICCIOTTA, Mirza. Subsídios para o estudo da evolução urbana de Campinas, *Revista Humanitas*, v.1 n.1, ago. 1997.
- PETRONE, Maria Thereza S. Considerações sobre a Tributação do açúcar e da aguardente Paulista (1765-1851). *Revista do IEB- on line*.
- QUEIROZ, Suely Robles Reis de, Algumas notas sobre a lavoura do açúcar em São Paulo no período colonial. *Anais do Museu Paulista*, 21:109-278, 1967.
- SOUZA, L. M. Formas provisórias de existência: a vida cotidiana nos caminhos, nas fronteiras e nas fortificações. In *História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América Portuguesa*. São Paulo, Companhia das Letras, 1998.
- TREVISAN, Amélia F. Livros de Barreiras. In *Arquivo: boletim histórico e informativo*, São Paulo, 2(2): 61-66, maio-agosto de 1981.
- TULIK, Olga. Documento de interesse para a geografia histórica de São Paulo. *Anais do Museu Paulista*, Tomo XXXIII; São Paulo, 1984.

*Livros e Teses*

- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. Companhia das Letras, São Paulo, 2000.
- BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. *Os senhores de terras: família e sistema sucessório de engenho do oeste paulista – 1765-1855*. Campinas, área de publicações, CMU/UNICAMP, 1997. (coleção Campiniana).
- BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. *Família e sociedade em uma economia de abastecimento interno (Sorocaba, séculos XVIII e XIX)*. Tese (Doutoramento em História). Departamento de História, FFLCH, USP, 1994.
- BADDINI, Cássia Maria. *Sorocaba no império: comércio de animais e desenvolvimento urbano*. São Paulo: Annablume: Fapesp, 2002.
- BELLOTTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil Colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. São Paulo, Secretaria de Cultura, 1979.
- BEZERRA, Agostinho Fernandes. *As tarifas internas na Primeira República*. Brasília, ESAF, 1986.
- CALOGERAS, João Pandiá. *Transportes arcaicos. Res Nostra*. São Paulo, 1930.
- CANDIDO, A. *Os parceiros do rio bonito. Estudo sobre o caipira paulista e a transformação dos seus meios de vida*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1964.
- CARREIRA, Liberato C. *História Financeira e Orçamentária do Império do Brasil*. Brasília: Senado Federal, Casa Rui Barbosa, 1980.
- CASTRO, Jeanne Berrance de– *A milícia cidadã: a Guarda Nacional de 1831 a 1850*.
- CESAR, Guilhermino. *Primeiros cronistas do Rio Grande do Sul – 1605-1801*, Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1969.
- CLETO, Marcelino Pereira. *Dissertação a respeito da Capitania de S. Paulo, sua decadência e modo de restabelecê-la. 25 de outubro de 1782*. In.: Roteiros e notícias de São Paulo Colonial (1751-1804). Introdução e notas de Ernani da Silva BRUNO. São Paulo, Governo do Estado, 1977.
- COSTA, Hernani Maia. *As Barreiras de São Paulo: estudo histórico das barreiras paulistanas no século XIX*. São Paulo, 1984, dissertação de mestrado. FFLCH, USP.
- COSTA, Hernani Maia. *O Triângulo das Barreiras: as barreiras do Vale do Paraíba Paulista, 1835-1860*. São Paulo, 2001, tese de doutorado. FFLCH, USP.
- DEAN, W. *Rio Claro: um sistema de grande lavoura, 1820-1920*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977.
- Dicionário do Brasil Colonial (1500-1808)*. Ronaldo Vainfas (direção). Editora Objetiva, Rio de Janeiro, 2000.
- DOLHNIKOFF, Miriam. *Caminhos da conciliação – o poder provincial em São Paulo (1835-1850)*. Dissertação de mestrado. Departamento de História, FFLCH, USP, 1993.

- EGAS, Eugênio. *Impostos e taxas de São Paulo: síntese histórica de sua evolução*. São Paulo, Casa Vanorden, 1926.
- EISENBERG, Peter L. *Homens esquecidos: escravos e trabalhadores livres no Brasil – séculos XVIII e XIX*. Campinas, Editora da UNICAMP, 1989.
- ELLIS, Myriam. *O monopólio de sal no Estado do Brasil (1631-1801)*. Usp, São Paulo, 1955, Boletim n.197, *História da Civilização Brasileira*, n.14.
- FERREIRA, Gabriela Nunes. *Centralização e descentralização no Império: o debate entre Tavares Bastos e visconde de Uruguai*. São Paulo: Departamento de Ciência Política da Universidade de São Paulo, Ed. 34, 1999
- FIGUEIREDO, Luciano R. P. e Campos, Maria Verônica (cord.), Códice Costa Matoso. Fapesp, Biblioteca Mário de Andrade, São Paulo, Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais.
- FLORY, Thomas. *El Juez de Paz y el Jurado en el Brasil Imperial*. México: Fondo de Cultura Económica, 1986.
- FRAGOSO, J.L. *Homens de Grossa Aventura. Dominação e hierarquia da praça mercantil do Rio de Janeiro 1790-1830*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1998.
- FRAGOSO, J.L.R. e FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como projeto-mercado Atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro. c1790-c.1840*, Rio de Janeiro, Diadorim Ed. Ltda, 1993.
- FULLER, Cláudia Maria. *Pequenos agricultores numa economia açucareira e exportadora – Campinas 1820-1840*. Dissertação de Mestrado, Campinas, UNICAMP, 1995.
- GODOY, Silvana Alves de. *Itu e Araritaguba na rota das monções (1718-1838)*. Campinas: Instituto de Economia - Unicamp, Dissertação de Mestrado, 2002.
- GONÇALVES, Fúlvia e PUPO, Benedito B. *Testemunhas do passado campineiro*, Campinas, Editora da UNICAMP, 1986.
- GORDINHO, M.C. *A casa do Pinhal*, São Paulo, s.ed, 1985.
- GOULART, Edmo. *Campinas, ruas da época imperial*. Campinas, Maranata, 1983.
- GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Portadas de Israel Cysneiros; ilustrações de Renato Silva. Rio de Janeiro, Coleção Temas Brasileiros, 1961.
- HESPANHA, A. M. *Às vésperas do Leviathan: instituições e poder político em Portugal – séc. XVII*. Coimbra: Almedina, 1994.
- HESPANHA, A. M. e Santos, M. C. Os poderes num império oceânico. In Mattoso, J. (dir). *História de Portugal, v.4: O Antigo Regime (1620-1807)*, coord. A.M. Hespanha. Lisboa: Estampa, 1993.
- HESPANHA, A. M. *Poder e instituições na Europa do Antigo Regime*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1982.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de (organização geral). *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo I: A época colonial; 2º. Volume: Administração, Economia, Sociedade. Bertand Brasil, Rio de Janeiro, 1997.



- HOLANDA, Sérgio Buarque de “Do Império à República”. In: *História Geral da Civilização Brasileira*, tomo II, vol.5. São Paulo: Difel, 1985.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. A colônia do Sacramento e a expansão no extremo sul. *História Geral da Civilização Brasileira, Tomo I, A época Colonial, v.1.* Bertand Brasil, Rio de Janeiro, 1997.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e Fronteiras*. 3ª. edição, São Paulo, Companhia das Letras, 1994.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. Rio de Janeiro, Ed. Casa do Estudante do Brasil, 1945.
- IANNI, Octavio. *Uma cidade antiga*. Campinas, CMU-Unicamp, 1996.
- KUSNEZOF, E. *Househol economy and urban development. São Paulo, 1765 to 1836*. Boulder/Westview Press, 1986.
- LEAL, Victor Nunes. *Coronelismo, enxada e voto*. São Paulo: Alfa-Omega, 1975.
- LENHARO, Alcir, *As Tropas da Moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. São Paulo, Símbolo, 1979.
- LINHARES, Maria Yedda Leite. *O problema do abastecimento numa perspectiva histórica: 1530-1918*. Brasília, Edições Binagri, 1979.
- LUNA, Francisco Vidal and KLEIN, Herbert. *Slavery and the Economy of São Paulo (1750-1850)*. Stanford University Press, Stanford, California, 2003.
- LYRA, Maria de Lourdes Vianna. *Centralização, sistema fiscal e autonomia provincial no Império brasileiro (1808 a 1835)*. Paris, 1985. Tese de doutoramento, Universidade de Paris.
- LYRA, Maria de Lourdes Vianna. *Os dízimos reais na Capitania de São Paulo: contribuição à história tributária do Brasil colonial (1640-1750)*. São Paulo, dissertação de mestrado, Universidade de São Paulo, FFLCH, 1971.
- MADEIRA, Mauro de Albuquerque. *Letrados, fidalgos e contratadores de tributos no Brasil Colonial*. Brasília:Coopermídia, Unafisco/Sindifisco, 1993.
- MARCÍLIO, Maria Luíza. *A cidade de São Paulo: Povoamento e População, 1750-1850*. São Paulo, Pioneira, Ed. Da Universidade de São Paulo, 1973.
- MARCONDES, Renato Leite. *O abastecimento de gado do Rio de Janeiro (1801-1811)*.
- MARTINS, Valter. *Nem senhores, nem escravos (os pequenos agricultores em Campinas: 1800-1850)*. Campinas, CMU/UNICAMP, Área de Publicações, 1996.
- MATOS, Odilon Nogueira de e RICCI, Maria Lúcia de Souza Rangel. *Um pouco da história de Campinas*. Campinas, Departamento de história da PUCCAMP, 1985.
- MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 4ª edição, Campinas, SP, Pontes, 1990.
- MATTOS, Ilmar R. de. *O Tempo Saquarema: a formação do Estado Imperial*. Rio de Janeiro, ACCESS, 1994.

- MATTOSO, Kátia. *Bahia: a cidade de Salvador e seu mercado no século XIX*. São Paulo, Hucitec, 1978.
- MAXWELL, Kenneth. *A devassa da devasa: a inconfidência mineira: Brasil e Portugal (1750-1808)*. 5ª edição, trad. João Maia. São Paulo, Paz e Terra, 2001.
- MELO, Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império: 1871-1889*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Brasília: INL, 1984.
- MENDES, José de Castro. *Efemérides Campineiras (1739-1960)*. Editora Gráfica Palmeiras, Campinas, 1963.
- METCALF, Alida. *Families of planters. Peasants and slaves; strategies of survival in Santana do Paraníba, Brazil, 1720-1820*. PhD Univ. of Texas, 1983.
- MÜLLER, Daniel Pedro. *Ensaio d'um quadro estatístico da Província de São Paulo. Ordenado pelas leis provinciais de 11 de Abril de 1836 e 10 de Março de 1837*. São Paulo, Governo do Estado, 1978.
- NOZOE, Nelson H. Breve história da estrutura tributária de São Paulo, de 1835 até ao término da Primeira República. In *História Econômica: ensaios*. São Paulo, FIPE, 1983.
- OLIVEIRA, Cecília H. S. *A astúcia liberal: relações de mercado e projetos políticos no Rio de Janeiro (1820-1824)*. Bragança Paulista, EDUSF/Icone, 1999.
- OLIVEIRA, Vinícius De Bragança Muller e. *Centralização e descentralização: mudanças institucionais e seus impactos na economia da província de São Paulo (1835-1850)*. Dissertação de mestrado, Unesp, Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara, julho de 2006.
- OSÓRIO, Helen. *Estancieiros, lavradores e comerciantes na constituição da estremadura portuguesa na América: Rio Grande de São Pedro, 1737-1822*. Tese de doutorado, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1999.
- PETRONE, M. T.S. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (165-1851)*. Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1968.
- PETRONE, Maria T.S. *O barão de Iguape*. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1976.
- PINTO, Adolpho Augusto. *História da Viação Pública de São Paulo (Brasil)*. São Paulo, Typographia e Papelaria de Vanorden & Cia; 1903.
- PRADO Jr., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo: Colônia*. São Paulo, Brasiliense, Publifolha, 2000.
- PUPPO, Celso Maria de Mello. *Campinas, seu berço e juventude*. Campinas, Academia Campinense de Letras, 1969.
- REIS, Nestor Goulart (curadoria e pesquisa) *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*. Fupam (Fundação para a Pesquisa Ambiental); direção Ana Maria Xavier (coordenação executiva); Via das Artes (assessoria de Marketing); Mônica Silveira Brito (coordenação do acervo iconográfico); Ana Lúcia Cardoso e Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno (pesquisadoras); Cândida Maria Vuolo, Ivon Lubarino Piccolli dos Santos, Maria Helena Saburido Villar, Paulo Henrique Camargo Batista e Roberto Bogo (fotografia);tendo

- como colaboradores Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno e Paulo Júlio Valentino Bruna; Signorini Produção Gráfica (projeto e produção gráfica).
- REIS, Paulo Pereira dos. *O caminho novo da Piedade no Nordeste da Capitania de São Paulo. Apontamentos para o estudo do “caminho novo da freguesia de N.Sa. da Piedade à Fazenda Santa Cruz dos Padres Jesuítas” – 1725-1822*. Conselho Estadual de Cultura, São Paulo, 1971.
- SAINT-HILAIRE, Augusto de. *Viagem a Província de São Paulo, 1851*. Belo Horizonte, São Paulo, Itatiaia, EDUSP, 1976.
- SEMEGHINI, Ulysses Cidade. *Campinas 1860 a 1980: agricultura, indústria e urbanização*. Campinas, 1988.
- SILVA, Cláudia Elisabete. *Contratos entre poder público e particulares na São Paulo Imperial: (1820-1889)*. Universidade de São Paulo, FFLCH, Departamento de História, Dissertação de mestrado em História Social, São Paulo, 2002.
- TAUNAY, A. *História do café no Brasil Imperial, 1822-1872*. Tomo I, Rio de Janeiro, Departamento Nacional do café, 1939.
- TAUNAY, Afonso de E. *A Guerra dos Emboabas*. Separata do Tomo IX da *História das Bandeiras Paulistas*. Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, São Paulo 1948.
- TESSITORE, Viviane. *As Fontes da Riqueza Pública. Tributos e Administração Tributária na Província de São Paulo (1832-1892)*. Universidade de São Paulo, FFLCH, Departamento de História, Dissertação de mestrado em História Social, São Paulo, 1995.
- TILLY, Charles *The formation of national states in Western Europe*. Princeton, Princeton Univ. Press, 1975.
- VILHENA, Luís dos Santos. *Recopilação de notícias da Capitania de São Paulo, Lisboa, 1802*. In.: *Roteiros e notícias de São Paulo Colonial (1751-1804)*. Introdução e notas de Ernani da Silva BRUNO. São Paulo, Governo do Estado, 1977.