

AS ESTRADAS PAULISTAS: 1835-1870

Bruna de Jesus Barbosa da Silva

RESUMO

O crescimento econômico da província de São Paulo no início do século XIX necessitava de um sistema de transportes eficiente. A precariedade das estradas causava dificuldades à expansão econômica da província. Entre 1835-1870, período contemplado por esse trabalho, diversas medidas foram tomadas para tentar melhorar as condições das vias de comunicação paulistas. Entre elas estavam a criação das barreiras que recolham taxas dos usuários das estradas, a formação do Gabinete Topográfico e da Diretoria de Obras Públicas, além do engajamento de trabalhadores europeus. Com a inauguração da ferrovia em 1867, a dinâmica das estradas de tropas e rodagem foi alterada, mas ainda contribuíam para o escoamento das produções paulistas.

INTRODUÇÃO

O início do século XIX é marcado por mudanças políticas tais como a vinda da Corte, a Independência do Brasil e o estabelecimento do Império. Em São Paulo esse momento era marcado por crescimento econômico, resultante primeiramente do açúcar e depois do avanço da cultura cafeeira. Esta expansão necessitava de uma eficiente rede de transportes para o escoamento de sua produção. A partir da maior descentralização política, instituída pelo Ato Adicional de 1834, diversas medidas foram tomadas com o intuito de melhorar as vias de comunicação da província.

A falta de recursos financeiros, a escassez de mão-de-obra e a ausência de conhecimentos técnicos resultavam em estradas precárias, que dificultavam o desenvolvimento paulista. As primeiras medidas relevantes para melhorar as condições das estradas provinciais foram instituídas em 1835, com a criação das barreiras cobradoras de taxas e do Gabinete Topográfico. Nos anos seguintes houve o engajamento de trabalhadores estrangeiros e a montagem de repartições públicas dedicadas ao melhoramento das estradas paulistas.

As vias que levavam ao litoral eram as mais importantes e as que recebiam os maiores investimentos. No planalto, a atenção das autoridades voltava-se principalmente para as estradas da zona de expansão cafeeira. Com a inauguração da

ferrovia Santos-Jundiaí em 1867, a dinâmica das estradas de tropas e rodagem se alterou, passando a exercer um papel de apoio à linha férrea.

Este trabalho tem como objetivo a análise das estradas de tropas e rodagem paulistas entre 1835 e 1870, período que corresponde ao seu auge como sistema de transporte e que apresenta as primeiras mudanças resultantes da instalação da ferrovia na província. Os discursos e relatórios de presidente de província apresentados à Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo, juntamente com as leis orçamentárias provinciais, constituem-se nas principais fontes consultadas para a elaboração deste trabalho.

O SISTEMA VIÁRIO DA PROVÍNCIA PAULISTA (1835-1870)

A partir da instituição do Ato Adicional de 1834, as Províncias passaram a ter autonomia financeira e poderiam definir e legislar, através das Assembléias Legislativas Provinciais, sobre suas políticas públicas, inclusive sobre estradas. (Costa, 1984, pp. 45-46)

Segundo o levantamento feito no governo de Oyenhausen, pouco antes da Independência, São Paulo contava com sete estradas principais:

- 1) Da capital passando por Itú e Porto Feliz, com destino a vila da Constituição (atual Piracicaba), com 180 km;
- 2) Da capital passando por Jundiaí, Campinas, Mogi-Mirim, Casa Branca, Batatais com destino a Franca, com 462 km.
- 3) Da capital para a divisa com Minas Gerais, que passa por Juqueri, Atibaia e Bragança, com 119 km.
- 4) Da capital para o Norte de São Paulo, que passa por Mogi das Cruzes, Jacareí, São José dos Campos, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena, Areias até Bananal, com 390 km.
- 5) Da capital a Ubatuba (trecho São Paulo – Santos);
- 6) De Santos a Iguape;
- 7) Da capital para o Paraná, passando por Sorocaba, Itapetininga e Faxina (atual Itapeva). (Pinto, 1977, p. 19)

Em geral as estradas, tanto as sete principais como as outras da província, encontravam-se em situações precárias, entregues aos desgastes do tempo, das chuvas e do uso. Careciam de obras auxiliares, como pontes e obras de conservação.

Nos Relatórios de Presidentes de Província consultados o assunto estradas aparece com frequência. A situação precária das vias de comunicação de São Paulo era consequência de problemas mais profundos, discutidos pelos próprios presidentes. O primeiro deles é a falta de recursos financeiros e o mal uso dos disponíveis. Muitas vezes as verbas não eram usadas da melhor forma por falta de planejamento das obras e pela ausência de conhecimentos técnicos. Outro empecilho era a falta de mão-de-obra, desde trabalhadores braçais até os mais qualificados, como engenheiros. Em geral, o governo detinha informações incompletas sobre as estradas, seus trajetos e suas ramificações. Além disso, quando novas estradas ou ramificações eram construídas, muitas vezes havia conflitos com particulares que não queriam que as vias passassem dentro de suas propriedades.

Os governantes geralmente tomavam medidas para resolver os problemas e por diversas vezes não obtinham resultado satisfatório. Outras vezes os conseguiam parcialmente. Entre as políticas que visavam melhorar o sistema viário da Província se destaca a criação das barreiras, que funcionavam como os pedágios atuais, recolhendo taxas daqueles que usavam as estradas; o engajamento de trabalhadores estrangeiros; a criação do Gabinete Topográfico, que era uma escola de formação de engenheiros de estradas e a constituição da Diretoria de Obras Públicas, que tinha como objetivo tornar a gestão e os investimentos em estradas mais eficientes.

As barreiras foram criadas pela Lei Provincial Nº 11 de 24 de março de 1835. Investimentos nas estradas eram necessários, mas não havia dinheiro. As barreiras deveriam resolver este problema: aqueles que utilizassem as estradas pagariam por seus melhoramentos. Assim, as barreiras consistiam-se em postos de arrecadação de taxas. Essas não incidiam sobre os produtos levados, mas sim sobre as pessoas e animais que passassem pela estrada. As taxas arrecadadas formariam fundos que deveriam ser aplicados na construção e melhoramentos da estrada pertencente à barreira arrecadadora, incluindo suas ramificações. Não era permitido que os recursos de uma barreira fossem investidos em outras estradas.

Com o surgimento das barreiras nas principais estradas da Província, os tropeiros passaram a utilizar caminhos secundários ou estradas que estavam em desuso para fugir do pagamento das taxas. O governo, que não queria perder receita, passou a multiplicar os postos de arrecadação. Muitas vezes as novas barreiras arrecadavam

valores inexpressivos, já que sua instalação levava os tropeiros a buscarem novos atalhos. E a resposta das autoridades era sempre a criação de novas barreiras, o que gerava um ciclo. (Costa, 2001, pp. 64-65)

Por diversas vezes a população acusou as barreiras de onerarem a produção e o comércio, não apenas de São Paulo, mas também das regiões mineiras que utilizavam as estradas paulistas para chegar aos portos. A situação tornava-se mais grave porque diversas estradas não melhoravam. (Costa, 2001, pp. 63-66) De fato, algumas barreiras arrecadavam valores tão baixos, que não poderiam se converter em melhoras nas estradas. Nesses locais, as taxas realmente prejudicavam a economia da região e não geravam benefícios para a população.

Por outro lado, havia barreiras que apresentavam valores importantes de arrecadação, que por sua vez se converteram em investimentos em suas respectivas estradas. Isso possibilitou a manutenção e uma melhora dessas vias.

Outro problema que contribuía para a situação precária das estradas era a falta de mão-de-obra. Os trabalhadores braçais eram em geral homens livres, denominados jornaleiros ou camaradas. Eles se dedicavam a agricultura e aproveitavam o intervalo entre as épocas de cultivo e colheita para trabalhar nas estradas. (Costa, 1984, pp. 92-97) A falta de braços era um problema constante e se tornava ainda mais grave quando os jornaleiros se voltavam ao trabalho agrícola, interrompendo as obras.

Uma possível solução seria a vinda de imigrantes europeus. De acordo com a lei nº 11 de 24 de março de 1835, que criava as barreiras, o Presidente de Província poderia dispor de uma parte do rendimento da barreira para trazer trabalhadores europeus.

Em 1839 chegaram alemães para trabalhar principalmente na estrada de Santos. (Petroni, 1968, p. 200) Ao contrário do previsto, esses imigrantes não resolveram os problemas de falta de mão-de-obra e geraram descontentamentos das autoridades paulistas. Do discurso do Presidente Manoel Machado Nunes, em 1840, seguem reclamações que se iniciam pelos altos gastos. Segundo Nunes, alguns alemães haviam sido enviados para a estrada de Curitiba:

Na mesma ocasião chagavão-me amargas queixas do Inspector da estrada do Coritiba de que não sabia avir-se com os poucos, que para lá forão, que erão todos revoltosos, que não entendião a língua do paiz á excepção d'um que por desgraça era o mais revolucionário, e que servindo d'interprete aos outros, tinha em sua mão o exasperal-os, transmitindo-lhes da parte dos nossos aquillo que lhe parecia. (Discurso de abertura da Assembléia Legislativa de São Paulo em 1840, p. 22)

Outra tentativa de engajamento de estrangeiros para o trabalho nas estradas teve início em 1854. A operação visava não apenas resolver o problema da falta de mão-de-obra para as estradas, mas também propiciar a colonização da Província. Os trabalhadores chegaram ao final de 1855, sendo 119 portugueses e 204 alemães. Eles foram alocados nas estradas de Santos, Ubatuba, na Serra da Cantareira, na estrada de Limeira a São João do Rio Claro e na cidade de São Paulo.

Após alguns anos, verificou-se que o resultado deste novo engajamento também foi insatisfatório, como admite o Presidente José Joaquim Fernandes Torres em seu discurso em 1858

Sinto dizer-vos que as vantagens que colhemos dessa providência, não corresponderão ás esperanças que se nutria, o que atribuo á má organização e direcção, que se deu á esse corpo de operários, e ao pouco cuidado que houve na sua escolha. (Discurso de abertura da Assembléia Legislativa de São Paulo em 1858, p. 26)

A província também utilizou o trabalho de africanos livres nas estradas. Poucas informações foram encontradas sobre esses trabalhadores nos relatórios e discursos analisados. Em 1863, o presidente Vicente Pires da Motta alegava indisciplina por parte desses trabalhadores e afirmava que

...quatro africanos livres não produzem o trabalho, que sem grande esforço, produz um só trabalhador á jornal. (Documentos que acompanham o relatório apresentado á Assembléia Legislativa Provincial em 1863, p. 45)

Motta reconhece que apesar das desvantagens, o trabalho dos africanos livres resultava em economia para a Província, já que a diária de um jornaleiro correspondia ao sustento de quatro africanos livres.

Comparando os resultados obtidos com o engajamento de trabalhadores europeus e com a utilização dos africanos livres, pode-se concluir que a melhor mão-de-obra para as estradas era a nacional remunerada a jornais.

As obras das estradas estavam sob a responsabilidade dos inspetores de estradas. Eles eram cidadãos a serviço do governo, geralmente fazendeiros nomeados pelo Presidente da Província. Cada inspetor era responsável por uma ou mais obras em um determinado município. O governo repassava os valores que deveriam ser investidos em determinada estrada para o inspetor e este tinha como obrigação dar andamento às obras e prestar contas à Província. Estradas longas poderiam ter mais de um inspetor. Neste

caso, a via era dividida em trechos e para cada segmento era designado um responsável. Esses cidadãos não recebiam salários ou outros tipos remuneração por seus serviços¹.

Motivados pelo patriotismo² ou pelo interesse particular nas obras, muitos inspetores desempenhavam suas funções satisfatoriamente. Por diversas vezes são observados elogios aos inspetores de estradas nos discursos dos Presidentes, que exaltam seu empenho na realização das obras. No entanto, o oposto também se verifica com frequência. A principal reclamação é negligência de alguns inspetores. O Presidente de São Paulo, Raphael Tobias de Aguiar, em discurso no ano de 1841, remete-se a questão dos inspetores e suas conseqüências para as estradas:

... não sendo possível especificar o estado de cada uma, porque tendo estas estradas Inspectores que não vencem salário, alguns deles fazem o que podem, e o governo vê-se privado de exigir tudo quanto é preciso para uma boa inspecção, sob pena de não ter quem empregue em semelhantes obras. (Discurso de abertura da Assembléia Legislativa de São Paulo em 1841, p. 18)

A fiscalização do dinheiro público era outro problema grave, como aponta o Presidente José Antonio Saraiva em seu discurso de Abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 1855

Em quanto não tivermos Administradores remunerados, com obrigações definidas, e sujeitos a uma inspecção severa, não é possível nem ter estradas, nem haver fiscalização dos dinheiros públicos. (Discurso de abertura da Assembléia Legislativa de São Paulo em 1855, p. 27)

Os gastos com estradas eram feitos sem planos, não havia fiscalização das obras e faltavam informações exatas sobre os trajetos e a respeito da importância das vias. Como resultado gastava-se dinheiro com obras de pouca relevância, que não repercutiam em melhoras para a produção e comercialização de bens. Além disso, muitas estradas eram construídas a esmo, sem estudos prévios e sem utilização de técnicas, o que também se repercutia em desperdício de dinheiro público, já que apenas se percebia a inadequação das vias quando as obras estavam avançadas ou finalizadas.

Para tentar solucionar o problema da falta de profissionais técnicos foi criado pela Lei Nº10 de 25 de março de 1835 o Gabinete Topográfico. Este se constituía em

¹ Em 1870 havia dois únicos inspetores remunerados. Cada um recebia 800\$000 réis anuais. Eles eram responsáveis pelas obras na estrada de rodagem de Santos, sendo que um se dedicava ao trecho de São Paulo ao alto da serra e o outro cuidava das obras na serra até a cidade de Santos. O Presidente Antonio Candido Rocha alegou que os pagamentos eram necessários porque havia dificuldades para achar cidadãos que se dedicassem gratuitamente ao serviço. (Relatório Apresentado à Assembléia Legislativa Provincial em 1870, p. 18 e p. A4-23)

² De acordo com as leituras dos discursos e relatórios dos Presidentes de Província, pode-se concluir que o termo *patriota* era uma qualidade importante na referida época e não está relacionada apenas ao amor à pátria, mas também à dedicação e ao trabalho dos cidadãos que buscavam o desenvolvimento da nação.

uma escola de engenharia de estradas. No entanto, sua criação foi suspensa pela lei de Nº29 de 31 de março de 1838, voltando a ser aprovada em 12 de março de 1840, sob a lei Nº12. (Pinto, 1977, p. 255) Devido à falta de funcionários, o Gabinete começou a funcionar somente em 1842 com uma turma de quinze alunos.

Com a criação da Diretoria de Obras Públicas em 1844, o Gabinete foi anexado a nova repartição, o que durou pouco tempo, já que a escola de engenheiros foi suprimida em 1849 pela lei Nº27 de 23 de abril. Os motivos que levaram ao fechamento do Gabinete ainda não estão claros e necessitam de estudos posteriores. No entanto, um possível motivo seria a falta de alunos. Em 1846, nove dos treze alunos que freqüentavam o Gabinete desistiram do curso alegando não verem futuro na profissão³ e em 1848 apenas três alunos cursavam o 2º ano.

A principal função da Diretoria de Obras Públicas era racionalizar e tornar eficiente o uso dos recursos públicos. O novo órgão era composto por um presidente e quatro membros devidamente habilitados para exercer as funções requeridas. A repartição deveria formular um sistema de estradas apropriado para a topografia de São Paulo. Todas as obras públicas seriam planejadas, orçadas, dirigidas e inspecionadas pela diretoria, que também era responsável pela posterior conservação das mesmas. O Presidente da Província seria informado sobre a situação das obras em andamento, quais estradas deveriam ser iniciadas e as quantias necessárias para os empreendimentos. (Pinto, 1977, pp. 257-258)

Aparentemente a nova repartição fazia um trabalho satisfatório, como informa o Presidente de São Paulo, Manoel da Fonseca Lima e Silva, em discurso no ano de 1846

...tem nas suas operações satisfeito em grande parte ao que d'ella se podia esperar, creando um systema de construcção d'estradas até então inexequível pelo ascendente de uma antiga e perniciosa rotina, e produzindo os melhoramentos de detalhe em outras obras de transcendente interesse. (Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo em 1846, p. 7-8)

³ Há controvérsia em relação à falta de expectativa profissional por parte dos estudantes do curso de engenharia de estradas, já que eram constantes as reclamações sobre a falta desses profissionais nos discursos e relatórios dos Presidentes de Província. Estudos posteriores são necessários para averiguar os verdadeiros motivos, no entanto, duas possibilidades são cogitadas. É possível que o Gabinete não preparasse seus alunos de modo apropriado. Outra possibilidade seria a remuneração. Aparentemente os engenheiros não recebiam salários condizentes com seu trabalho, que exigia constantes viagens pela Província. Em seu discurso em 1867 o Presidente José Tavares Bastos trata dos salários dos engenheiros

O que cumpre é estabelecer remuneração não parca, mas suficientes ordenados, e taes que convidem os homens mais habilitados para este penoso ramo do serviço público. (Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo em 1867, p.29)

No entanto, a Diretoria de Obras Públicas teve curta duração, sendo extinta em 1847. Não está claro o motivo da extinção, mas é provável que o órgão não conseguisse cumprir adequadamente suas funções com um número tão pequeno de funcionários.

Durante o período de vigência da Diretoria de Obras Públicas os inspetores de estradas continuaram prestando seus serviços e com a extinção da repartição a administração das estradas e das obras voltou a ser feita como antes da criação deste órgão.

Com o início da construção da ferrovia ligando Santos a Jundiaí outra preocupação tornou-se freqüente: era necessário construir estradas que pudessem ser aproveitadas futuramente para o estabelecimento de vias férreas. Para que isso fosse possível, as obras deveriam ser construídas ou melhoradas de acordo com técnicas de engenharia. O uso de conhecimentos específicos também resultaria em vias melhores com menores custos de manutenção. Assim, as estradas não poderiam mais ser abertas sem estudos preliminares. Outra vez fez-se necessário a criação de uma repartição para promover esses estudos, dirigir e fiscalizar as obras.

Foi criada pela Lei Nº 51 de 15 de abril de 1867 a Inspetoria Geral de Obras Públicas, subordinada diretamente ao Presidente da Província. As funções da nova repartição não se restringiam a parte técnica, incluindo também análises das despesas com obras. A Inspetoria era composta por um inspetor geral, que era responsável pela repartição, por funcionários administrativos e engenheiros. Como não havia engenheiros suficientes para dirigir todos os trabalhos da Província, essa tarefa continuou a cargo dos inspetores de estradas, que geralmente não detinham conhecimentos técnicos, como apresenta em seu discurso o Presidente Antonio Candido da Rocha, em 1870

Entregue a direção das estradas a pessoas, que não possuem as necessárias habilitações profissionaes, é quase certa a imperfeição dos respectivos trabalhos, ainda mesmo que os inspectores nutram os melhores desejos de bem servir o cargo, que lhes é confiado. (Relatório Apresentado à Assembléia Legislativa Provincial em 1870, p. 14.)

Dessa forma, desde o início do período estudado verificam-se nos relatórios dos Presidentes reclamações sobre a falta de engenheiros e suas conseqüências negativas para as estradas. Com a criação da Inspetoria Geral de Obras Públicas a ausência desses profissionais torna-se ainda mais evidente. De acordo com o regulamento da repartição, uma obra só poderia ser iniciada após ter seu plano e orçamento aprovados pela Assembléia. Portanto, eram necessários estudos e exames prévios feitos por

engenheiros. Como faltavam profissionais na repartição, diversas obras ficavam paradas a espera de avaliação. Eram priorizadas as de caráter urgente ou que impactassem no escoamento dos produtos agrícolas.

De fato, diversas medidas foram colocadas em prática para tentar melhorar as condições das estradas paulistas. Analisando as principais vias de comunicação de São Paulo, a principal preocupação das autoridades eram as estradas do litoral, dada sua importância para o escoamento da produção e as dificuldades requeridas para a construção e manutenção de vias na serra. No planalto, recebiam bastante atenção as estradas da zona de expansão cafeeira, em detrimento do Vale do Paraíba e das demais regiões da província.

Conforme a importância verificada nos Relatórios de Presidente de Província, as estradas foram divididas em três grupos. O primeiro engloba a estrada de Santos a São Paulo, de São Paulo a Franca passando por Jundiaí, Campinas e Mogi – Mirim e de São Paulo a Itu, além de outras vias da região. Esse grupo recebeu constante atenção das autoridades e, por isso, é denominada neste trabalho como eixo principal.

O segundo grupo é composto pelas estradas do Norte de São Paulo. Essas vias serviam ao Vale do Paraíba e propiciavam a comunicação com as províncias de Minas Gerais e Rio de Janeiro.

As estradas do Sul de São Paulo formam o terceiro grupo. A principal via ligava São Paulo ao Paraná passando por Sorocaba, Itapetininga e Itapeva. Essa estrada alimentava o comércio de mares. Durante o período estudado, as estradas da região receberam poucos investimentos para manutenção e construção de novas vias.

O EIXO PRINCIPAL

Desde o final do século XVIII, havia a intenção de construir uma estrada da serra até Santos que possibilitasse o uso de carros, o que facilitaria o escoamento da produção de açúcar, que era feita por mulas utilizando o Caminho do Mar. Na década de 1820 começam as pesquisas na serra com o intuito de achar um lugar propício para a construção de uma estrada carroçável. (Petroni, 1968, p. 201)

Algumas obras foram iniciadas, no entanto, em seu discurso em 1841, o Presidente Raphael Tobias de Aguiar informa que os investimentos foram perdidos, uma vez que a possível estrada que estava sendo construída era muito íngreme para comportar carros. No entanto, afirma que uma nova vereda estava em pesquisa e que

desta vez os exames necessários seriam feitos por profissionais, antes do início das obras, para que não houvesse desperdício de recursos. Essa vereda deu origem a estrada da Maioridade.

Muito dinheiro foi investido para a construção da Maioridade. Mesmo antes de sua total conclusão a estrada foi aberta para a passagem de carros e tropas. Tratava-se de uma via dispendiosa cujos investimentos não se repercutiam em melhoras significativas, como alega o chefe da 2ª secção das Obras Públicas, em seu relatório ao Presidente José Thomaz Nabuco de Araújo, em 1852

A Maioridade nada mais é que a demonstração em relevo, de que não se satisfizerão os fins, porque ahi se consumirão tantas e enormes quantias, regularmente votadas pelo corpo legislativo provincial; della se reconhece a impossibilidade de rodagem... (Discurso de abertura da Assembléa Legislativa Provincial em 1852, p. S3-20)

A estrada era suscetível a desmoronamentos e tinha declives inapropriados para uma estrada de rodagem. Isso a tornava perigosa para os viajantes e indesejável do ponto de vista econômico já que apesar dos investimentos, o escoamento da produção poderia ser prejudicado, resultando em perdas para os agricultores, comerciantes e para o próprio governo. Diante da situação, já se cogitava a possibilidade de construir outra estrada na serra, com condições mais adequadas a rodagem.

Benfeitorias continuaram a ser feitas na Maioridade e a estrada de fato melhorou. No entanto, no início de janeiro de 1862 as chuvas causaram enormes estragos à Maioridade. Foram 26 desmoronamentos de terra que deixaram a estrada intransitável, de modo que as tropas voltaram a usar a antiga Calçada do Lorena para chegar a Santos. Diante dos vultosos gastos que seriam necessários para a reconstrução da Maioridade optou-se por buscar uma nova via que fosse mais adequada à rodagem. A construção da nova estrada ficou a cargo de José Vergueiro e foi entregue em 1864, ainda com algumas pendências. A estrada propiciava trânsito cômodo às tropas, diligências e carros.

A nova estrada de rodagem foi pouco utilizada. Em 1867 inaugurou-se a via férrea Santos – Jundiáí, que passou a transportar as mercadorias e passageiros. No entanto, havia a necessidade de se manter a estrada de rodagem para eventuais acidentes que interrompessem o trânsito da estrada de ferro. Assim, investimentos para sua conservação foram mantidos e em 1869 a via São Paulo – Santos era considerada a melhor estrada da Província.

Uma ramificação importante da estrada de rodagem de Santos era a via que seguia da cidade de São Paulo por Jundiaí, Campinas, Mogi – Mirim até Franca. Sua importância estava relacionada primeiramente a exportação de açúcar e, com o desenvolvimento do café na região, continuou a ser uma das estradas mais relevantes da Província.

O trecho São Paulo – Jundiaí era o pior segmento da estrada. Alguns locais eram muito íngremes e via era muito estreita, o que dificultava a passagem. O trânsito de tropas era intenso. Reparos e obras de conservação foram feitas nessa via. No entanto, com a inauguração da ferrovia Santos – Jundiaí a estrada ficou em uma situação de abandono. De acordo com o Relatório do Inspetor Geral de Obras Públicas, Luiz Pereira Dias, em 1870, era necessário providenciar a manutenção do trecho São Paulo – Jundiaí para que pudesse ser usado em caso de problemas com a linha férrea. (Relatório Apresentado à Assembléia Legislativa Provincial em 1870, p. A4-5.)

Um segmento de muita importância era o de Jundiaí a Campinas. A estrada passava por regiões montanhosas e por isso não era adequada a carros. Em 1852 o Presidente Thomaz Nabuco d’Araújo falava em seu discurso da necessidade de abrir uma nova via mais curta que passasse por terrenos mais adequados ao trânsito. Uma estrada de rodagem foi projetada e em 1870 dava boas condições de trânsito tanto para tropas quanto para diligências e outros veículos. Na época já se tratava da extensão da linha férrea de Jundiaí até Campinas.

O trecho Campinas a Franca contava com um terreno mais plano, o que propiciava o uso de carros. Não eram necessárias grandes quantias para sua manutenção. Segundo o presidente Antonio Roberto d’Almeida em seu discurso, em 1856,

É de tão boa qualidade o terreno d’essa estrada, que dispensaria por muito tempo quaesquer reparos, a não serem os estragos causados pelos carros da Franca. (Discurso de abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 1856, p. 35)

Os carros da Franca eram veículos de eixo móvel. Neste caso verifica-se um paradoxo: o governo buscava constantemente transformar as estradas de tropas em estradas carroçáveis, no entanto, o comentário do referido Presidente mostra que nem sempre a Província estava disposta a arcar com seus custos, apesar de receber os benefícios gerados por uma boa via de comunicação.

Outra estrada importante da região era a via que ligava São Paulo a Itu, que era considerada uma das melhores da Província. Com a inauguração da via férrea Santos – Jundiaí foi construída uma estrada de rodagem entre Itu e Jundiaí para possibilitar o escoamento da importante produção da região pela ferrovia. O resultado foi a perda de importância da via São Paulo – Itu, que em 1870 já se achava em situação precária, enquanto a nova estrada Jundiaí – Itu propiciava boas condições de tráfego a tropas e carros.

O município de Limeira também queria aproveitar as vantagens da ferrovia. Para alcançá-la era necessário chegar a Campinas. A estrada de tropas que ligava as duas cidades estava em situação precária e não poderia se tornar uma via carroçável, portanto, deveria ser substituída. Os próprios fazendeiros locais iniciaram a empreitada que depois foi assumida pelo governo. No final do período estudado a nova via ainda estava em construção e o antigo caminho recebia reparos. Também se cogitava a construção de uma ferrovia ligando Campinas a Limeira.

Nessa região, além das estradas já citadas, durante o período estudado foram feitos melhoramentos em diversas vias e novas estradas estavam em construção.

ESTRADAS DO NORTE

A segunda estrada mais importante da Província era a de Ubatuba. A via escoava a produção dos municípios do Norte de São Paulo e do Sul de Minas. Apesar de seu estado precário, por volta de 1855 desciam por ela mais de 500 000 arrobas de café. Em 1865 o Presidente João Crispiniano Soares fala sobre as condições da antiga estrada

... não era mais que um trilho íngreme, tortuoso, rodeado de abysmos, e incapaz de ser melhorada, ainda mesmo recebendo todos aquelles serviços que a arte aconselha. (Relatório Apresentado à Assembléia Legislativa Provincial em 1865, p. 47.)

Vultosos investimentos eram necessários para melhorá-la e como a via não poderia oferecer trânsito a carros, passou-se a procurar uma nova vereda. Em 1858 uma nova via já estava aberta na serra e sua declividade possibilitava o uso de carros. Como a nova estrada da serra foi aberta ao tráfego sem os devidos serviços de estabilização, em pouco tempo o trânsito se tornou difícil e os gastos com sua manutenção infrutíferos. Em seu relatório em 1864 o Presidente Vicente Pires da Motta disse que havia resolvido terminar definitivamente os trabalhos na Serra. Para isso incumbiu o engenheiro Charles Bernard e autorizou gastos que excediam ao orçamento daquela

estrada. Fazendeiros de Taubaté e Pindamonhangaba, juntamente com negociantes de Ubatuba ofereceram meios pecuniários para o melhoramento da estrada, os quais foram aceitos pelo governo. No entanto, as chuvas e a falta de trabalhadores atrasavam o trabalho, que caminhava lentamente. Finalmente, após anos de trabalho, em 1870, o Inspetor Geral de Obras Públicas, Luiz Pereira Dias, avaliou o estado da estrada como satisfatório. Nessa época, a estrada de Ubatuba era a via que mais recebia investimentos. (Relatório Apresentado à Assembléia Legislativa Provincial em 1870, p. A4-30.)

O Norte da Província Paulista também poderia utilizar a estrada de Caraguatatuba para escoar sua produção. Caçapava, São José do Paraíba, Jacareí, Santa Branca, Paraibuna e até mesmo Taubaté, além de localidades do sul de Minas Gerais enviavam seus produtos aos portos de Caraguatatuba e de São Sebastião através dessa via. A estrada ganhou importância com o desenvolvimento da cultura do café no Vale do Paraíba Paulista.

Seu estado era precário e o trânsito difícil. No entanto, a localização da estrada era muito boa e de todas as estradas que desciam para o litoral a de Caraguatatuba era a menos extensa e tinha o menor declive. Acreditava-se, portanto, que com melhoras essa estrada poderia superar o movimento da Estrada de Ubatuba, que era a segunda via mais importante de São Paulo, perdendo apenas para Santos. Tratava-se, portanto, de fazer investimentos para melhorar as condições de trânsito. Em 1870 o estado da estrada ainda era muito ruim, mas as obras necessárias estavam sendo providenciadas.

Os municípios localizados no Norte da Província se comunicavam com o Sul de Minas e com o Rio de Janeiro. A estrada geral do Rio de Janeiro estava em estado deplorável. As estradas que ligavam o planalto à serra de Ubatuba, Caraguatatuba e Parati também não se encontravam em boas condições de trânsito. Analisando os discursos e relatórios dos Presidentes de Província poucas vezes as estradas do Norte são alvo da preocupação do governo, com exceção da estrada de Ubatuba. Entre 1835 e 1870 pode-se dizer que apenas a partir de 1868 as diversas vias da região passam a fazer parte dos relatórios presidenciais, o que está relacionado com a nova organização promovida pela Inspeção de Obras Públicas, criada em 1867.

ESTRADAS DO SUL

O sul da Província de São Paulo não era o principal foco dos melhoramentos viários, mas foram feitas obras de conservação. A estrada que ligava São Paulo ao sul

do país passando por Sorocaba, Itapetininga e Itapeva, era importante para o comércio de muares.

Havia a necessidade de ligar a região diretamente ao litoral. Em 1864 estava aberta uma picada que se constituía em uma parte da estrada de Itapetininga a Sete Barras, a qual se pretendia construir. Sucederam-se estudos e explorações. Os trabalhos eram abandonados e retomados. Finalmente em 1870 o Presidente afirma que mandou abrir uma estrada para tropas, já que uma via de rodagem custaria 784:842\$000, enquanto que o caminho de muares estava orçado em 59:000\$000. (Relatório Apresentado à Assembléia Legislativa Provincial em 1870, p. 21.)

OS INVESTIMENTOS EM ESTRADAS

A fim de verificar se as preocupações das autoridades paulistas em relação às estradas repercutiam-se em investimentos nas vias de comunicação, foram analisadas as leis orçamentárias provinciais de 1835 a 1870. Durante esse período as despesas e as receitas eram divididas em “comum” e de “aplicação especial”. A receita de aplicação especial era composta exclusivamente pelas taxas arrecadas nas barreiras e a despesa especial se constituía nos investimentos nas estradas pertencentes ao sistema de barreiras, incluindo suas ramificações. A receita comum era formada pelos demais tributos arrecadados pelo governo provincial e a despesa comum englobava diversos gastos. Entre eles estão as despesas com obras públicas, que até o ano financeiro de 1861-1862, também incluía estradas e pontes. Assim, o total de investimentos em estradas pode ser obtido somando os valores orçados na despesa especial com aqueles destinados às vias de comunicação que estavam orçados na despesa comum. No mesmo sentido, a despesa total do orçamento é a junção da despesa comum com a despesa de aplicação especial e a receita total orçada corresponde a soma entre a renda comum e a renda das barreiras.

Antes de prosseguir as análises fazem-se necessárias duas considerações. A primeira trata do ano financeiro, que no período estudado iniciava-se em 1º de julho de um ano e terminava em 30 de junho do ano seguinte. Outra consideração é a respeito da inflação. Segundo Caio Prado Júnior, no período Imperial, as emissões de moeda eram absorvidas pelo forte crescimento econômico, de modo que até mesmo a grande emissão para o financiamento da Guerra do Paraguai não se repercutiu em inflação, pois

foi incorporada pela expansão econômica. (Prado Júnior, 1956, p. 205) Confirmando a hipótese, Simonsen estimou a inflação média do Império em 1,5% ao ano e a classificou como extremamente branda. (Simonsen, 1964, p. 8) Acredita-se, portanto, que o período estudado apresentou baixos níveis inflacionários, de modo que optou-se por trabalhar com valores nominais que podem ser analisados sem que haja distorção dos resultados.

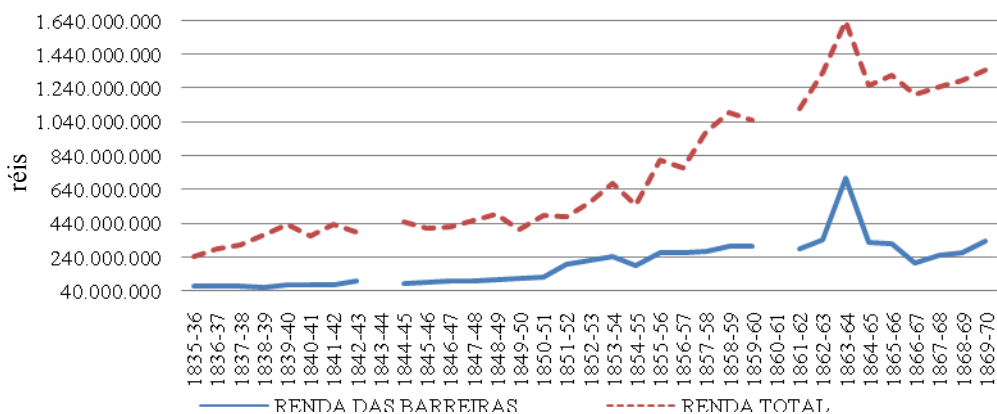
Voltando a análise, as leis orçamentárias do período analisado formam uma série histórica homogênea, pois há poucas lacunas. Apenas duas leis orçamentárias não foram localizadas. Elas correspondem aos anos financeiros de 1843-1844 e 1860-1861. Para complementar a análise utilizou-se balanços com as receitas e despesas de barreiras para os períodos de 1845-1850 e de 1863-1866.

As rendas e despesas orçadas para barreiras são consideradas como um todo e não seguem a divisão regional de estradas feita no capítulo anterior (eixo principal, estradas do Norte e estradas do Sul). Isso decorre da organização dos orçamentos, pois alguns anos apresentam valores separados por barreiras e outros os trazem conjuntamente. Dessa maneira, a fim de uniformizar os dados, apenas os totais são apresentados.

GRÁFICO 1

Renda Orçada com Barreiras X Renda Total Orçada

Rendas Orçadas



Fonte: Leis Orçamentárias Provinciais

O Gráfico 1 apresenta a tendência de crescimento da renda orçada das barreiras e da renda total orçada. No período, o orçamento da receita das barreiras representou, na média, 26,34% do total da renda orçada, com desvio padrão de 0,07. Houve picos, como no ano financeiro de 1851-1852, no qual a representação chegou a aproximadamente

40,9% e em 1863-64, no qual alcançou 43,18%. Conclui-se, portanto, que as barreiras arrecadavam quantias significativas, que se convertiam em investimentos nas estradas. Inclusive, dos oito anos financeiros para os quais foram obtidos balanços das rendas das barreiras, seis apresentaram resultados de arrecadação que superaram os valores orçados.

Conforme o Gráfico 2, as despesas orçadas das barreiras, as despesas totais orçadas para estradas e as despesas totais do orçamento apresentaram tendência de crescimento. Os gastos das barreiras representaram, na média, 29,77% das despesas totais do orçamento, com desvio padrão de 0,06. Os picos ocorreram nos anos de 1842-1843, com 37,57%, e de 1863-1864, no qual as despesas com barreiras significaram 40,87% dos gastos totais orçados.

Nos anos financeiros de 1858-1859 e 1859-1860 a renda e a despesa especial das barreiras foram incorporadas ao orçamento comum, de modo que não é possível identificar os gastos orçados das estradas com barreiras, uma vez que uma estrada do sistema de barreiras também poderia receber recursos da despesa comum. Para esses anos financeiros foi obtido apenas o total dos gastos orçados para estradas. A partir do orçamento de 1862-1863 não há mais despesas orçadas com estradas na parte comum do orçamento, de modo que a despesa total com estradas passa a ser composta unicamente pelos gastos orçados das barreiras.

GRÁFICO 2

Despesas Orçadas com Estradas X Despesas Totais do Orçamento

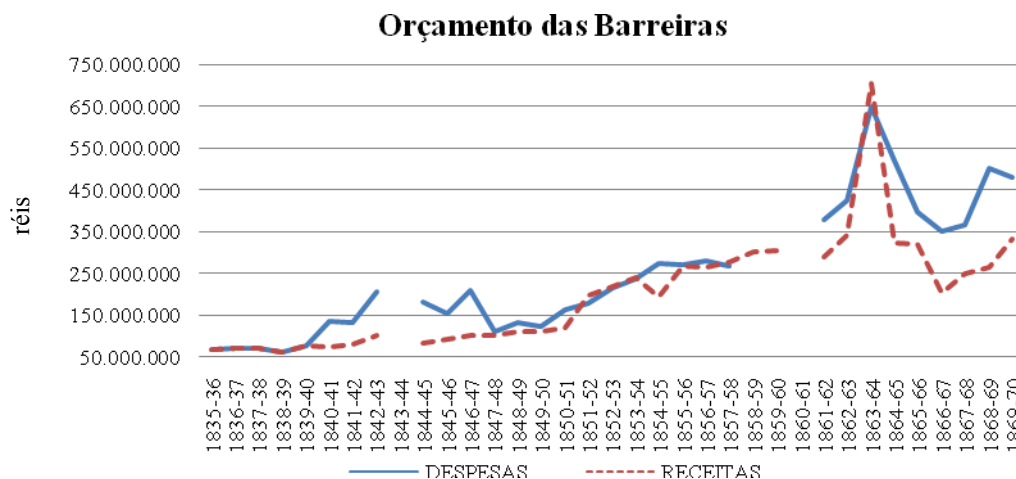


Fonte: Leis Orçamentárias Provinciais

Comparando a média da relação entre a receita orçada das barreiras e a renda total orçada, que corresponde a 26,34%, com a média correspondente aos gastos orçados com barreiras em relação à despesa total do orçamento, que é de 29,77%, percebe-se um desequilíbrio, que é confirmado pelo Gráfico 3.

GRÁFICO 3

Orçamento das Barreiras: Receita X Despesa



Fonte: Leis Orçamentárias Provinciais

De acordo com o Gráfico 3 as despesas orçadas das barreiras geralmente superavam suas receitas, o que gerava a necessidade de complementos do governo provincial para cobrir os déficits. Além disso, seis dos oito balanços analisados apresentam despesas de barreiras realizadas ainda maiores que as orçadas.

Entre o ano financeiro de 1862-1863 e o de 1864-1865 houve grande aumento das despesas devido à construção da nova estrada de rodagem de Santos. O pico no orçamento da receita em 1863-1864 foi resultado do excesso de 133:132\$127 réis oriundos da receita de 1860-1861, juntamente com 218:990\$170 réis em letras e guias dos saldos de anos anteriores, que foram incorporados ao orçamento para compensar os gastos com a construção da nova estrada.

Portanto, tanto a receita orçada com barreiras, como sua correspondente despesa apresentam-se como parte significativa do orçamento provincial. Verifica-se, de fato, a importância das estradas para a província, já que a soma investida era composta por valores designados a estradas na parte comum do orçamento, juntamente com as despesas das estradas de barreiras, que, por sua vez, incluía complementos

governamentais, já que a renda orçada das barreiras não supria todos os investimentos contemplados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em 1835 a província de São Paulo tinha um sistema viário que precisava ser melhorado para propiciar seu desenvolvimento econômico. De acordo com os relatórios de presidentes de província, a precariedade das estradas resultava em perdas de produtos e, para evitá-las, às vezes os fazendeiros optavam por estocar sua produção. As duas situações eram indesejáveis e, por isso, modificações nas vias de comunicação faziam-se necessárias.

Muitas vezes as medidas tomadas mostravam-se desastrosas. É o caso do engajamento de trabalhadores europeus que, por duas vezes, resultou em perdas de recursos provinciais e não melhorou o estado das estradas.

Tratava-se de um momento de formação do governo provincial, de modo que sua desorganização contribuía para a precariedade das vias. Um exemplo foi a curta duração da Diretoria de Obras Públicas e do Gabinete Topográfico. Além disso, a administração das estradas era confiada a inspetores não remunerados e sem conhecimentos técnicos, o que muitas vezes gerava resultados insatisfatórios.

Entre as providências para o melhoramento das estradas, o sistema de barreiras foi o mais bem sucedido. A renda das barreiras possibilitou o desenvolvimento de diversas vias paulistas. Durante a maior parte do período estudado a renda das barreiras foi totalmente aplicada nas estradas e o governo ainda arcou com déficits, o que mostra que as autoridades paulistas realmente consideravam as estradas como uma de suas prioridades.

Apesar de todos os empecilhos houve melhoramentos em diversas vias e novas estradas foram construídas. O principal objetivo das autoridades era propiciar o escoamento da produção pelos portos da província. Com a inauguração da ferrovia Santos-Jundiaí houve uma importante mudança na dinâmica das vias paulistas, que pôde ser percebida nos primeiros anos do funcionamento da estrada de ferro. Algumas estradas, antes fundamentais, foram praticamente abandonadas. Concomitantemente novas estradas de tropas e rodagem eram abertas, ligando as cidades produtoras à ferrovia. Essa era a nova função das estradas de tropas e rodagem: conectar determinado centro produtor até a via férrea. Portanto, a ferrovia tornou-se o eixo principal dos

transportes e o sistema de tropas e rodagem passou a complementá-lo. É importante ressaltar que essa nova função, ainda que secundária, era essencial para o bom andamento da economia paulista.

FONTES PRIMÁRIAS

ALESP. *Annaes da Assembléia Legislativa Provincial de S. Paulo, 1842-1843*. S. Paulo: Typ. Piratininga, sem ano.

ALESP. *Collecção das Leis Promulgadas pela Assembléia Legislativa da Provincia de São Paulo desde 1835 té 1849*. São Paulo: Typ. Imparcial de J. Roberto de Azevedo Marques, 1868.

ALESP. *Legislação Provincial de 1850-1862*. São Paulo: Typ. do Correio Paulistano, sem ano.

ALESP. *Legislação Provincial de 1863-1868*. São Paulo: Typ. do Ypiranga, sem ano.

ALESP. *Leis Provinciais de 1868-1871*. São Paulo: Typ. Americana, 1871.

Discurso recitado pelo ex.mo presidente, Manoel Machado Nunes no dia 7 de janeiro de 1840 por ocasião da abertura da Assembléia Legislativa Provincial. São Paulo: Typografia de Costa Silveira, 1840. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/975/index.html>>. Acesso em: 28 de novembro de 2008.

Discurso Recitado pelo Ex.mo Presidente Raphael Tobias de Aguiar no dia 7 de janeiro de 1841 por ocasião da abertura da Assembléia Legislativa da província de São Paulo. São Paulo: Typografia de Costa Silveira, 1841. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1083/000001.html>>. Acesso em: 28 de novembro de 2008.

Discurso com que o illustrissimo e excellentissimo senhor dr. José Thomaz Nabuco d'Araujo, presidente da província de São Paulo, abriu a Assembléia Legislativa Provincial no dia 1.º de maio de 1852. São Paulo, na Typografia do Governo arrendada por Antonio Louzada Antunes, 1852. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/986/index.html>>. Acesso em: 28 de novembro de 2008.

Discurso com que o illustrissimo e excellentissimo senhor dr. José Antonio Saraiva, presidente de S. Paulo, abriu a Assembléia Legislativa Provincial no dia 15 de fevereiro de 1855. São Paulo: Typografia 2 de Dezembro de Antonio Louzada Antunes, 1855. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/989/index.html>>. Acesso em: 28 de novembro de 2008.

Discurso com que o illustrissimo e excellentissimo senhor doutor Antonio Roberto d'Almeida, vice-presidente da provincia de S. Paulo, abriu a Assembléia Legislativa Provincial no dia 15 de fevereiro de 1856. São Paulo: Typografia Dous de Dezembro, 1856. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/991/index.html>>. Acesso em: 28 de novembro de 2008.

Discurso com que o illustrissimo e excellentissimo senhor senador José Joaquim Fernandes Torres, presidente da província de S. Paulo, abriu a Assembléia Legislativa provincial no anno de 1858. São Paulo: Typografia Dous de Dezembro de Antonio Louzada Antunes, 1858. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/994/index.html>>. Acesso em: 28 de novembro de 2008.

Documentos que acompanham o relatório que o ill.mo e ex.mo sr. conselheiro doutor Vicente Pires da Motta apresentou á Assembléia Legislativa Provincial no anno de 1863. São Paulo: Typografia Imparcial de Joaquim Roberto de Azevedo Marques, 1863. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/1001/index.html>>. Acesso em: 28 de novembro de 2008.

Relatório apresentado á Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo pelo exmo presidente da mesma província, Manuel da Fonseca Lima e Silva, no dia 7 de janeiro de 1846. São Paulo: Typografia de Silva Sobral, 1846. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/980/index.html>>. Acesso em: 28 de novembro de 2008.

Relatório que por ocasião da abertura da Assembléia Legislativa Provincial de S. Paulo no dia 3 de fevereiro de 1864 apresentou o ill.mo e ex.mo sr. conselheiro doutor Vicente Pires da Motta, presidente da mesma província. São Paulo: Typografia Imparcial de Joaquim Roberto de Azevedo Marques, 1864. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/1002/index.html>>. Acesso em: 28 de novembro de 2008.

Relatório apresentado a Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo na segunda sessão da décima quinta legislatura no dia 2 de fevereiro de 1865 pelo presidente da mesma província, o conselheiro João Crispiniano Soares. São Paulo: Typografia Imparcial de J. R. A. Marques, 1865. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/1004/index.html>>. Acesso em: 28 de novembro de 2008.

Relatório apresentado a Assembléia Provincial de S. Paulo pelo presidente, desembargador José Tavares Bastos, na sessão de 12 de maio de 1867. Rio de Janeiro, Typografia Perseverença, 1867. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/1007/index.html>>. Acesso em: 28 de novembro de 2008.

Relatório apresentado á Assembléia Legislativa Provincial de S. Paulo pelo presidente da província, o exm. sr. Antonio Candido da Rocha, no dia 2 de fevereiro de 1870. São Paulo: Typografia Americana, 1870. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/1011/index.html>>. Acesso em: 28 de novembro de 2008.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Costa, H. M. *As barreiras de São Paulo: estudo histórico das barreiras paulistas no século XIX.* São Paulo: Dissertação de Mestrado FFLCH- USP, 1984.
- Costa, H. M. *O triângulo das barreiras: as barreiras do Vale do Paraíba Paulista - 1835-1860.* São Paulo: Tese de Doutorado FFLCH- USP, 2001.
- Petrone, M. T. *A lavoura canavieira em São Paulo.* São Paulo: Difel, 1968.
- Pinto, A. A. *História da viação pública de São Paulo.* São Paulo: Governo do Estado, 1977.
- Prado Júnior, C. *História Econômica do Brasil.* São Paulo: Brasiliense, 1956.
- Simonsen, M. H. *A experiência inflacionária no Brasil.* Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisas e Estudos Sociais, 1964.