

# O TRANSPORTE DE MUAR NA ACUMULAÇÃO DE CAPITAL E DIVERSIFICAÇÃO ECONÔMICA DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO.

*Beatriz Tavares Alves e Silva*<sup>1</sup>

Mestranda em História Econômica (FFLCH-USP)

bea.tavares.alves@gmail.com

## Resumo

Este artigo propõe traçar o papel econômico do transporte feito por muares na província de São Paulo, na década de 1860. A partir de material coletado no *Diário de São Paulo* e no *Correio Paulistano*, entre 1862 e 1867, analisaremos o papel deste meio de transporte como peça-chave da reprodução ampliada de capital (D-M-D'). Para isso, nos focaremos nas dificuldades que os tropeiros encontravam para consumir a circulação e em como isso respaldava na economia da província. Os problemas da atividade tropeira ocorriam sobretudo devido à periculosidade das estradas, mas a partir de 1865, a guerra do Paraguai passa a interferir no trabalho dos viandantes. O conflito, atrelado às condições das rotas, contribuiu para a falta de oferta e o posterior declínio deste meio de transporte no fim do século.

**Palavras-chave:** tropeiros; transporte por muar; província de São Paulo; século XIX; acumulação de capital.

## Abstract

This paper proposes to outline the economic role of mule transport in the province of São Paulo in the 1860's. From data collected in *Diário de São Paulo* and *Correio Paulistano*, between 1862 and 1867, we intend to analyse the role of this means of transport as a key-part of the expanded reproduction of capital (M-C-M'). For this, we will on the difficulties that the drovers found to consummate the circulation and its consequences for the province's economy. The problem linked to mule transport occurred mainly due to the dangerous nature of the roads, but from 1865, the Paraguayan War interfered with the work of the drovers. The conflict, coupled with the condition of routes, contributed to the lack of supply and the subsequent decline of this means of transport at the end of the century.

**Key-words:** transport by mule, drovers, Province of São Paulo, 19th century, accumulation of capital.

---

<sup>1</sup> Mestranda em História Econômica pela Universidade de São Paulo.



## O Transporte De Mar Na Acumulação De Capital E Diversificação Econômica Da Província De São Paulo – Beatriz Tavares Alves e Silva

### Introdução

#### 1. Os tropeiros e a reprodução do capital na Província de São Paulo.

“Não ha quem não diga com emphase que as vias de comunicação constituem as artérias por onde circula a seiva que vivifica todos os paizes e sem os quaes não pódem existir.” Autor não identificado, Diário de São Paulo, edição 00153, 8 de fevereiro de 1866.

Até o último quartel do século XIX, as vias de comunicação que chegavam às zonas mais remotas do Brasil eram, em sua maioria, terrestres e percorridas por tropas de mar. Na província de São Paulo, às tropas era incumbida a responsabilidade do transporte dos correios, da ida e vinda dos gêneros ali produzidos, e de toda mercadoria importada chegada no Porto de Santos. Eram os tropeiros os principais agentes que garantiam a comunicabilidade intra, interprovincial e intercidades. Por essa razão, a existência desse sistema de transporte foi um dos fatores-chaves à (i) circulação de mercadorias no interior da província de São Paulo e à (ii) realização do valor das mercadorias, com base no esquema de reprodução ampliada  $D-M-D'$ , onde  $D$  representa o valor do capital inicial investido pelo capitalista,  $M$  a mercadoria produzida e  $D'$  o valor do capital expandido, quando da realização<sup>2</sup> da mercadoria. A expansão de valor desse ciclo se expressa por  $\Delta D$ , que consiste na diferença entre o valor inicial e o valor realizado ( $D'-D$ ), mas se quisermos delimitar o valor *quantitativo* da acumulação dos produtores de gêneros da província<sup>3</sup>, se faz necessário analisar o  $\Delta D$  em razão do capital inicial investido  $D$ . Sendo assim, tem-se a equação  $\Delta D/D$ , que corresponde, justamente, à fórmula da taxa de lucro, para Marx<sup>4</sup>.

A circulação era, então, o fator que tornava possível a reprodução ampliada, bem como o processo de acumulação dos produtores rurais e industriais locais<sup>5</sup>. Os tropeiros, incumbidos da atividade de circulação, faziam-se, desse modo, essenciais para a consumação da taxa de lucro ( $\Delta D/D$ ) pelas vias do transporte terrestre, ao garantir que as

<sup>2</sup> Por “realização”, entende-se transformação do valor da mercadoria no valor equivalente em dinheiro.

<sup>3</sup> No entanto, esse artigo não se propõe a analisar os ganhos quantitativos dos principais produtores rurais a partir da atividade tropeira e sim as eventuais dificuldades de eles ocorrerem.

<sup>4</sup> Marx, Karl. *O Capital. Crítica da Economia Política*. São Paulo: Abril Cultural. 1983.

<sup>5</sup> Há uma longa discussão sobre a imprescindibilidade da circulação de mercadorias para a reprodução ampliada de capitais, a partir do volume II de *O Capital*, de Karl Marx. Vide a obra de Paul Sweezy, Caio Prado Junior e Maurice Dobb.



## **O Transporte De Muar Na Acumulação De Capital E Diversificação Econômica Da Província De São Paulo – Beatriz Tavares Alves e Silva**

mercadorias fossem entregues em seu destino final em bom estado<sup>6</sup>, apesar de sabermos que nem sempre isso se fazia possível. Com efeito, há quem diga que a comunicabilidade territorial via tropas de muar era fator estrutural em tal grau para a economia da época, a ponto de a elas atribuir a viabilidade dos ciclos econômicos do ouro, do açúcar e do café, ou até mesmo de imputar a eles a responsabilidade por uma “vida nacional” durante o século XIX. Trata-se do historiador Ellis Junior, que considera ter havido um *Ciclo do Muar*, de meados do século XVIII a finais do século XIX<sup>7</sup>.

Em nossa concepção, o transporte por muar era de fato um dos fatores-chave no processo de acumulação neste período<sup>8</sup>, posto que eventuais falhas em seu trabalho resultavam em dificuldades de acumulação e realização do lucro, crise de abastecimentos de gêneros alimentícios e queda da arrecadação da União, dentre outros. Por essa razão, pretendemos, neste artigo, identificar as contribuições dos tropeiros à Província de São Paulo, a partir das consequências de suas passagens pelo interior da província de São Paulo e das dificuldades por eles enfrentadas para efetuar seu trabalho. Analisando jornais do período de 1862 a 1867 procuraremos identificar os principais empecilhos à execução da atividade tropeira e, a partir daí, estabelecer um cenário das consequências negativas que essas dificuldades ocasionavam ao abastecimento da província de São Paulo e à acumulação de capital por vias da realização das mercadorias. Além disso, traçamos um breve esboço com exemplos de cidades que desenvolveram seu comércio e diversificaram suas atividades mercantis em torno da atividade tropeira, a fim de demonstrar sua importância no desenvolvimento do mercado interno na Província de São Paulo. Pela escolha da delimitação temporal já pode-se supor que um dos nossos objetivos é tentar identificar as possíveis dificuldades que a Guerra da Tríplice Aliança acarretou à

---

<sup>6</sup> Também devemos lembrar que nem sempre os lucros eram dirigidos ao produtor da mercadoria, no caso de produtores rurais. Os pequenos produtores sob o sistema de parceria, por exemplo, não conseguiam consumir a taxa de lucro para acumulação própria, por conta da quitação das dívidas mediante os fazendeiros. Há um debate entre Warren Dean e Emília Viotti acerca da lucratividade deste sistema. Se por um lado Dean argumenta que as dívidas dos colonos podiam ser saldadas em um curto período de tempo, Emília Viotti desmente o autor ao apresentar as dificuldades da quitação de dívidas sob esse sistema.

<sup>7</sup> Ellis Jr, Alfredo. *A economia paulista no século XVIII. O ciclo do muar, o ciclo do açúcar*. São Paulo: Academia Paulista de Letras. 1979.

<sup>8</sup> É preciso dizer que Ellis Jr. nos apresenta uma proposta contrafactual audaciosa, da qual não tomaremos partido, uma vez que nosso trabalho não se propõe a estabelecer um contraponto com dados de escoamento de mercadorias via outros meios de transporte, a fim de provar a essencialidade imperativa do muar no desenvolvimento dos ciclos econômicos.



## O Transporte De Muar Na Acumulação De Capital E Diversificação Econômica Da Província De São Paulo – Beatriz Tavares Alves e Silva

atividade tropeira, além daquelas que já eram quotidianamente enfrentadas pelos viandantes, tema que será abordado na última parte de nosso trabalho.

### 2. O papel dos tropeiros no desenvolvimento econômico da província de São Paulo: formações urbanas e diversificação mercantil. Alguns breves exemplos.

“Quem sabe se pela mente de algum tropeiro desconhecido passou algum dia a ideia de que esse lugar remoto seria em pouco mais de meio século um verdadeiro empório de riqueza e civilização?” Zaluar, sobre a cidade de Campinas<sup>9</sup>.

Por conta das longas viagens que faziam transportando mercadorias, os tropeiros, ao longo do trajeto, movimentavam o comércio de vilas por onde passavam e modificavam a dinâmica dos locais onde faziam suas paradas. Ao redor dos ranchos de repouso, tão comuns por conta das condições precárias dos caminhos, começaram a surgir serviços antes inexistentes, voltados à atividade tropeira. Ofertas foram sendo criadas com base nas demandas dos homens que se alojavam nesses ranchos e, com isso, verdadeiros centros urbanos começaram a se formar nos arredores destas paradas.



**FIGURA 1:** Rancho no caminho entre São Paulo e Campinas. ZALUAR, Augusto Emilio. *Peregrinação pela Província de São Paulo (1860-1861)*.

O que é hoje a atual cidade de Campinas, por exemplo, não passava de um ponto de parada de tropeiros da rota comercial que se iniciava no Porto de Santos e seguia em direção a Cuiabá, Goiás ou Minas Gerais, durante século XVIII e início do século XIX. Devido às adversidades encontradas ao longo dos trajetos -por vezes pouco conhecidos e ardilosos - era necessário

<sup>9</sup> Zaluar, A.-E. *Peregrinação pela Província de São Paulo (1860-1861)*. São Paulo: Revista dos Tribunais Ltda. 1953. Pp.133.



## **O Transporte De Muar Na Acumulação De Capital E Diversificação Econômica Da Província De São Paulo – Beatriz Tavares Alves e Silva**

parar em locais já percorridos a fim de assegurar alimento aos animais, repor aqueles que haviam morrido no caminho e garantir repouso em local seguro<sup>10</sup>. A vila de São Carlos, como chamada na época, passou então a desenvolver um comércio local voltado aos tropeiros que ali paravam, tais quais fornecimento de alimento aos animais de carga - sobretudo a base de milho cultivado por agricultores da região - e oferta de muares. Segundo Semeghini<sup>11</sup>, além do comércio voltado à atividade viajante, o povoado passou a contar com uma agricultura rudimentar de subsistência, que foi se aprimorando e diversificando, sobretudo à medida em que mais pessoas chegavam ao local e que o cultivo da cana de açúcar se propagava pela região, em fins do século XVIII, até meados do século XIX.

Ainda, na década de 60 do século XIX, com o advento da Guerra do Brasil contra o Paraguai, agora Campinas se destaca não somente como entreposto comercial do café, como às tropas de muar que transportavam víveres, armamentos e uniformes aos soldados da guerra, com destino a Coxim. Este é um dos fatores adicionais que colaboram com a geração de uma onda de riqueza na cidade, pois se intensifica o comércio local de bens e de serviços, fazendo de Campinas uma cidade ainda mais importante comercialmente<sup>12</sup>. Assim como ela, outras cidades desenvolveram seu espaço urbano e suas atividades comerciais com atividades às necessidades advindas da passagem de tropas.<sup>13</sup>

Sorocaba é outro exemplo que tem parte significativa de seu comércio voltado ao muar. Impressionante ler os relatos de como as atividades comerciais na cidade se diversificavam, e como a demanda por produtos aumentava, devido ao grande número de forasteiros, quando das feiras de muar. Segue abaixo alguns dos mais instigantes:

---

<sup>10</sup> Tivemos acesso a dois exemplares de 1830 do jornal “O Farol Paulistano” (um de setembro, com data ilegível, e um de 20 de novembro), nos quais havia cartas de tropeiros reclamando ao redator, ainda naquela época, das dificuldades das rotas comerciais por eles atravessadas na região de Jundiahy e Campinas. As reclamações incluem a falta de iniciativa pública por parte dos administradores da província de São Paulo em melhorar os trajetos, os constantes alagamentos, morros muitos íngremes e, por isso, perda de animais, além de terrenos lamacentos, de difícil passagem. Falaremos sobre esse tema no tópico seguinte.

<sup>11</sup> Semeghini, U. C. *Campinas (1860 a 1980): agricultura, industrialização e urbanização*. Campinas: Dissertação de Mestrado. 1988.

<sup>12</sup> Granziera, Rui Guilherme. *A Guerra do Paraguai e o capitalismo no Brasil*. São Paulo: Hucitec, Unicamp. 1979.

<sup>13</sup> Nesta lista podem ser incluídas cidades como Jundiaí, Itú, Sorocaba, Porto Feliz, etc.



## O Transporte De Muar Na Acumulação De Capital E Diversificação Econômica Da Província De São Paulo – Beatriz Tavares Alves e Silva

“A cidade, como se póde fazer idéa, prasenteira e ruidosa, sobrepuja a muitas capitães de províncias. As ruas são cruzadas por uma multidão de cavalleiros, que interrompem o socego publico com o repinicar das ferraduras dos animaes, que batem fortemente sobre as calçadas. As casaficão apinhadas de gente de fora e por um aluguel fabuloso, ao ponto de excitar a cobiça de alguns indivíduos necessitados, que alugão também as suas propriedades, passando a residir por alguns dias em pequenos casebres mais baratos, ou com seus amigos e parentes. Os espectaculosabundão, os divertimentos redobrã-se, as despesas crescem, e o dinheiro gyra em grossas somas”. F. L. d’Abreu Medeiros.<sup>14</sup>

Ou ainda:

“Aquella animação – o fervet opus que ali reinava se vai amortecendo pouco a pouco até extinguir-se de uma vez – ficando substituído pelo trabalho e commercio dos habitantes que, naquelles primeiros dias – parecem ter sahido de um verdadeiro sonho – vendo tudo novamente em seu estado normal.” F. L. d’Abreu Medeiros.<sup>15</sup>

Através destes relatos<sup>16</sup> pode-se averiguar a dinâmica comercial com a qual a cidade era tomada durante as feiras. Nesta época, segundo a documentação analisada, “concorrem mascates, dentista, joalheiros, relojoeiros, pelotiqueiros, companhias dramáticas, cavalinhos, cantoras, tangedores de instrumentos, e os sócios ou caixeiros das casas commerciaes do Rio de Janeiro (...) que vão ao encontro de seus devedores para lhes darem um abraço e ajuda-los a vender as tropas.”<sup>17</sup> Ainda, vinham cambistas receber dinheiro das letras de câmbio vencidas e negociantes de todas as espécies, com o objetivo de comprar tropas.

Parte da produção da cidade servia a atender a atividade do muar ao longo de todo o ano, mas havia outras atividades já na década de 60 que faziam de Sorocaba um dos polos comerciais da província. Levantamos as seguintes, a partir de relatos de outubro de 1865: quatro fábricas de chapéus, duas de velas de cera, uma de tecer algodão – tocada a

---

<sup>14</sup>Diário de São Paulo, 13 de outubro de 1865.

<sup>15</sup>Diário de São Paulo, 15 de outubro de 1865.

<sup>16</sup>Mais sobre a atividade mercantil e industrial em Sorocaba nas edições de 6 e 8 de outubro de 1865.

<sup>17</sup> F. L. d’Abreu Medeiros. Diário de São Paulo, 8 de outubro de 1865



## **O Transporte De Muar Na Acumulação De Capital E Diversificação Econômica Da Província De São Paulo – Beatriz Tavares Alves e Silva**

vapor -, “várias casas de negócios”, lojas de ourives, manufaturas de arreios e obras de algodão, “estas duas últimas tendo muita extração no tempo da feira”<sup>18</sup>.

Campinas e Sorocaba são apenas exemplos de cidades que tiveram os ramos de sua indústria e um desenvolvimento urbano e populacional ligado à atividade tropeira. Porém, outras cidades, tais quais Jundiaí e Itu, famosos entrepostos comerciais, sofreram alterações em sua dinâmica comercial devido à passagem dos viandantes, ao longo do século XIX. Ainda, a cidade de São Paulo era um “centro distribuidor dos muares para a região das minas e outras capitânias”<sup>19</sup>. Nota-se, desse modo, a diversificação da atividade econômica na província de São Paulo, a partir da criação de demandas entorno da atividade tropeira. Foram eles um dos responsáveis diretos pelo desenvolvimento de cidades que passaram a ter significação econômica importante na província.

### **3. Estradas percorridas: desafios à reprodução de capital.**

Como afirmamos no item 1 (pp.1), o transporte por muar era essencial ao processo de reprodução ampliada de capital. Mais especificamente, era o transporte por mulas e bois (transportes de carreiro) que dava condições à transição *M-D'* por vias terrestres, uma vez que percorriam trajetos que outros meios de transporte não podiam percorrer. A mercadoria delegada aos tropeiros teria seu valor realizado em *D'*, tão somente quando chegasse ao seu destino final ou a entrepostos comerciais. Ou seja, dada a sua importância no quadro de transportes de mercadorias, recairia sobre os tropeiros, ou sobre a qualidade das rotas pelas quais transitavam, qualquer interrupção nesse processo que acarretasse contração econômica momentânea. Segundo Sweezy,

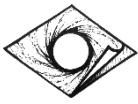
“Qualquer interrupção do processo de circulação, qualquer retenção longe do mercado de poder aquisitivo, pode iniciar uma contração no processo de circulação que dará origem ao fenômeno da superprodução e que logo refletirá na redução da produção mesma.”<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup>F. L. d'Abreu Medeiros. Diário de São Paulo, 8 de outubro de 1865.

<sup>19</sup> Mendes, D. São Paulo no Século XVIII e a Calçada do Lorena - Um Caminho de Tropeiros na Serra do Mar. Em M. Midori, L. Secco, M. Silva, & R. Glezer, *São Paulo. Espaço e História*. (pp. 11-20). São Paulo: LCTE Editora. 2008. Pp.13.

<sup>20</sup> Sweezy, Paul M. *Teoria do Desenvolvimento Capitalista - princípios de economia política marxista*. São Paulo: Abril Cultural. 1983. Pp.118.



## O Transporte De Muar Na Acumulação De Capital E Diversificação Econômica Da Província De São Paulo – Beatriz Tavares Alves e Silva

Desconhecemos se houve, durante o período, uma crise de superprodução local proveniente das condições de circulação tropeira, em meados do século XIX<sup>21</sup>. No entanto, sabemos que a precariedade das estradas podia trazer consequências econômicas à província e aos produtores, tais quais o encarecimento do custo dos, das mercadorias e crises de abastecimento. Ademais, se as mercadorias fossem perdidas no meio do caminho, os tropeiros eram obrigados a pagar uma multa aos produtores – segundo a chamada *cláusula da avaria* -, prática esta que prejudicava o faturamento dos viandantes e em nada contribuía ao enriquecimento da província de São Paulo, uma vez que não havia circulação efetiva das mercadorias.<sup>22</sup> Encontramos no Diário de São Paulo reclamações que ilustram algumas das consequências apresentadas:

“Ninguém desconhece, que muito concorre para o alto preço da condução, a falta de boas estradas: o pobre tropeiro vê-se a cada passo abarbadado (...) por causa da falta de conveniente largura nas estradas; soffre, e soffre muito com a falta de pontes e simples aterrados (...) e taes inconvenientes têm feito diminuir em excesso o numero de tropas arreadas, custo que muitos tropeiros por não tirarem interesse fallirão, e assim a consequência necessária foi a subida da condução a um ponto tal que não póde convir á lavoura.” Um Porto-felizense, em Diário de São Paulo, 26 de outubro de 1865.

Ou ainda:

“Ainda não chegarão [por conta da chuva e alagamento na estrada] as tropas que havião pousado na várzea, e é de suppôr que grave prejuízo soffressem, quer com a perda de animaes, quer com a de cafés, que devião ficar em mísero estado”. Correio Paulistano, 15 de Janeiro de 1862.

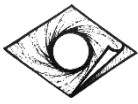
Pois então, a qualidade dos trajetos estava não só diretamente ligada à arrecadação de fazendeiros e colonos, mas também a comunicabilidade eficaz por vias terrestres

---

<sup>21</sup> A crise de superprodução cafeeira começará em finais do século XIX.

<sup>22</sup> Detalhes de multa sobre as mercadorias perdidas em *Diário de São Paulo*, 22 de maio de 1867.





## **O Transporte De Mar Na Acumulação De Capital E Diversificação Econômica Da Província De São Paulo – Beatriz Tavares Alves e Silva**

contribuía ao desenvolvimento do mercado interno. Nas rotas que ligavam o interior da província a entrepostos comerciais, transitavam entre os núcleos urbanos sobretudo gêneros alimentícios, tais quais toucinho, milho, farinha, charque, feijão, sal e aguardente. Era por essas vias que eram escoadas a produção de gêneros locais e por onde se faziam os abastecimentos locais.

Apesar da importância econômica das vias, não havia um trajeto sequer a ter calçamento em pedra, até finais do século XVIII. Isso nos sinaliza a falta de prioridade que o governo provincial dava ao investimento em comunicabilidade interna, o que expunha continuamente os tropeiros aos prejuízos de condições climáticas adversas durante as rotas, como vento e chuva, fatores que ocasionavam atolamento de mulas, queda de pontes e erosão de serras. Segue abaixo um relato da condição da estrada de Cubatão, que exemplifica as situações de perigo enfrentadas pelos viandantes durante suas viagens:

“Ao passar pelo aterrado de Cubatão lancei os olhos para esse mar de precipícios em que os nossos desgraçados tropeiros perdem diariamente os seus animaes, e com elle o seu único meio de vida, (...) lutando com os burros atolados, com as cargas cahidas e espalhadas, cobertos de suor e de lama (...)”Dr. J. A. Pinto Junior, em Diário de São Paulo, 5 de novembro de 1865.

A primeira estrada a receber empedramento foi a Calçada do Lorena, que ligava São Paulo a Santos, e fazia parte do projeto exportacionista da administração da província de São Paulo. Aos finais do século XVIII, o governador José Maria Bernardo de Lorena mandou deixar a estrada em melhor estado - fato que dura somente alguns anos - a fim de privilegiar o transporte de produtos para exportação, tais quais o açúcar, o algodão, o tabaco e, mais tarde, o café. Porém, o percurso não atingia o interior da província com a mesma qualidade de infraestrutura. Segundo Denise Mendes, a viagem entre o porto de Cubatão e São Paulo podia durar de 2 a 3 dias, a depender das condições climáticas e do tipo de carga transportada. Já o trajeto a partir do interior - região de Itú e Jundiaí – até Santos poderia demorar até 14 dias<sup>23</sup>. Na década de 60 do século XIX, a estrada de Lorena

---

<sup>23</sup> Mendes, D. São Paulo no Século XVIII e a Calçada do Lorena - Um Caminho de Tropeiros na Serra do Mar. Em M. Midori, L. Secco, M. Silva, & R. Glezer, *São Paulo. Espaço e História*. (pp. 11-20). São Paulo:



## **O Transporte De Muar Na Acumulação De Capital E Diversificação Econômica Da Província De São Paulo – Beatriz Tavares Alves e Silva**

já havia voltado a ter as mesmas dificuldades que outrora tivera, antes do calçamento. Porém, vejam que as políticas voltadas às estradas privilegiavam as demandas do mercado externo. Segundo Marx<sup>24</sup>, isso é comum, uma vez que o capital tende a fluir para onde a taxa de lucro é maior. Além disso, pelo fato de no Brasil ainda predominar o trabalho escravo, havia a dificuldade de o mercado de bens de consumo se desenvolver internamente e a produção em maior escala deveria sempre contar com o mercado externo para se realizar.<sup>25</sup>

Ora, a iniciativa exportacionista teria continuidade, em detrimento do mercado interno<sup>26</sup>, durante os anos seguintes, tendo como um de seus projetos a construção da estrada de ferro que ligava Jundiaí a Santos, inaugurada em 1867. A partir de seu advento, a função dos tropeiros, no que concerne o transporte de cargas para exportação, vai se perdendo gradativamente. A ideia era que seu trabalho passasse a se concentrar no transporte de mercadorias até às linhas de ferro, e delas ao interior<sup>27</sup>, o que ocorre, efetivamente, mas ainda em condições precárias.

A partir da documentação analisada, ficará mais claro o quadro que queremos traçar. Nela, são frequentes as reclamações acerca da má qualidade das estradas ou constatações de falta de investimento por parte da província. Abaixo encontra-se um levantamento do número de queixas, em edições do Diário de São Paulo e do Correio Paulistano, nos anos de 1862, 1865, 1866 e 1867. Em seguida, apresentamos um gráfico com as proporções dos resultados que encontramos.

---

LCTE Editora. 2008.

<sup>24</sup> Marx, Karl. *O Capital. Crítica da Economia Política*. (Vol. II). São Paulo: Abril Cultural. 1984

<sup>25</sup> A questão do mercado interno diante do trabalho escravo é complexa no marxismo. Para mais informações acerca do trabalho escravo na teoria marxista, vide artigo de Alfredo Saad Filho em *Salários e exploração na teoria marxista*. Para a dificuldade de formação de mercado interno diante da predominância do trabalho escravo, vide Caio Prado Junior em *História Econômica do Brasil*.

<sup>26</sup> Fishlow, por sua vez, defende a existência de um mercado interno consistente já em meados do século XIX. No entanto, queremos aqui ressaltar que o investimento feito em prol do escoamento dos produtos ao mercado externo era muito maior do que as vias que davam comunicabilidade interna.

<sup>27</sup> Francisco Pereira Passos, prefeito do Rio de Janeiro, escreve dia 26 de fevereiro de 1867 no Diário de São Paulo: “Tenho, todavia, esperança de que os carros e tropas que actualmente transitão na linha de Jundiahy a Santos cederão brevemente o passo ao cavallo de vapor, e irão melhor utilizar os seus valiosos serviços na conducção de gêneros para as estações da linha férrea, e destas para o interior.”



**O Transporte De Muar Na Acumulação De Capital E Diversificação Econômica Da Província De São Paulo – Beatriz Tavares Alves e Silva**

**Tabela 1: Condições das estradas na província de São Paulo<sup>28</sup>**

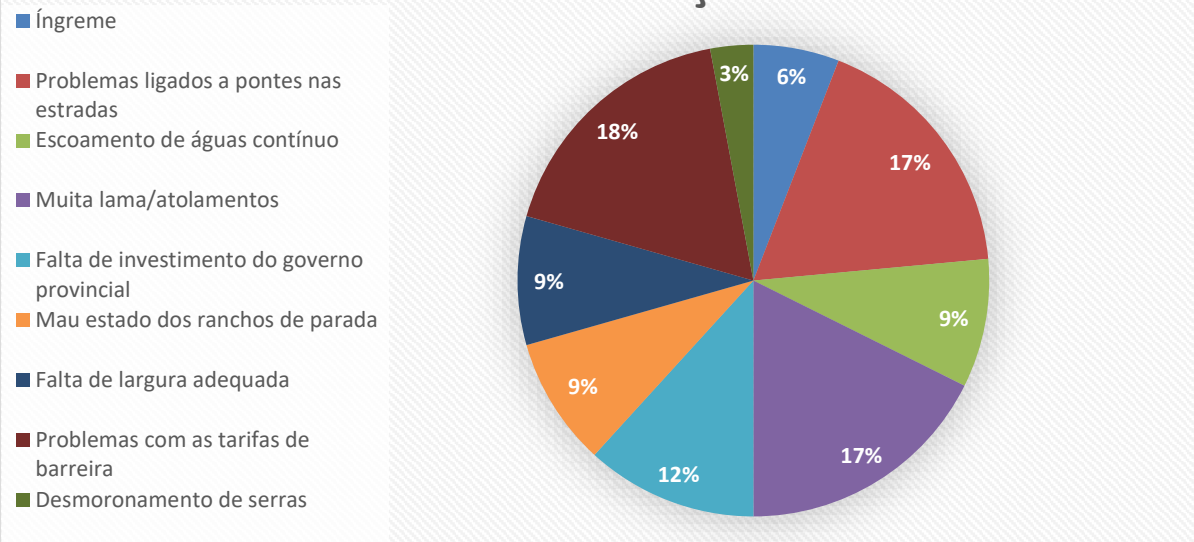
Tipo de reclamação	Nº de reclamações
Íngreme	2
Problemas ligados a pontes nas estradas	6
Escoamento de águas contínuo	3
Muita lama/atolamentos	6
Falta de investimento do governo provincial	4
Mau estado dos ranchos de parada	3
Falta de largura adequada	3
Problemas com as tarifas de barreira <sup>29</sup>	6
Desmoronamento de serras	1
Total de reclamações	34
Total de edições estudadas	70

<sup>28</sup> Analisamos edições do jornal *O Diário de São Paulo* - entre 1865 e 1867 - e do *Correio Paulistano* - de 1862 - onde houvesse menção a tropeiros. As datas foram escolhidas por conta do contexto de guerra, ao mesmo tempo em que a produção de café se expandia. Queríamos estudar com isso a relação entre mercado interno e externo em um contexto de necessidade de exploração interior e de exportação do café. O ano de fim corresponde ao advento da primeira linha férrea em São Paulo.

<sup>29</sup> Aqui inclui-se problemas na cobrança (por vezes tropeiros pagavam duas vezes o valor que devia ser cobrado só uma vez), reclamações a respeito dos preços, fator que encarecia as viagens e brigas por conta de cobranças indevidas, acarretando perda de mercadorias.



**Gráfico 1: proporcionalidade dos tipos de reclamação**



Nota-se que, de 70 edições estudadas, nas quais constava o termo “tropeiros”, há 34 menções a respeito da calamidade nas estradas da província, proporção que denota uma insistência por parte dos colaboradores do jornal em delatar o problema e denunciar o descaso do poder público aos leitores. Frequentes são os pedidos às figuras públicas para destinarem verbas à melhoria de estradas, uma vez que a intransitabilidade prejudicava a lavoura e maltratava os “pobres tropeiros<sup>30</sup>”. Ainda, pode-se perceber que o problema mais frequente enfrentado pelos viajantes eram os atolamentos, o que fazia com que tropeiros perdessem suas mulas e, por vezes, a mercadoria da qual eram encarregados. Ainda, o problema relativo à qualidade e falta de pontes tornava o ofício do tropeiro inviabilizado, quando não havia outro trajeto a percorrer para chegar ao local de destino. Isso acarretava problemas sérios de abastecimento no interior na província. Pindamonhangaba sofreu desse problema em 1862. Produtores que conseguiam chegar à cidade para vender seus produtos experienciavam um verdadeiro caos nas feiras de domingo. Ainda, em épocas de chuva, a produção era prejudicada, o que piorava a situação. Há também relatos de que Itapetininga ficara sem feijão em setembro de 1865, por conta da baixa produção do período e do abastecimento precário por vias terrestres. Desse modo, nos é evidente a dificuldade da circulação de mercadorias e, como

<sup>30</sup> É muito frequente a palavra “tropeiro” vir acompanhada de termos que denotam o sentimento de pena por parte de quem escreve. “Pobres” ou “desgraçados” são adjetivos comuns que os acompanham.



## **O Transporte De Muar Na Acumulação De Capital E Diversificação Econômica Da Província De São Paulo – Beatriz Tavares Alves e Silva**

consequência, a dificuldade da realização de seu valor no destino almejado. Esse quadro configurava um impedimento à formação de um mercado interno consistente, no que concerne a comunicabilidade entre cidades do interior e capital.

A fim de remediar esse problema, os próprios fazendeiros disponibilizavam seu capital em vista de fazer melhorias em estradas, pois o sucesso da circulação de mercadorias tinha impacto direto em suas receitas. O Senhor Vergueiro<sup>31</sup>, fazendeiro da fazenda Ibicaba, na região que hoje é Limeira, era responsável pela estrada de rodagem entre São Paulo e Santos, por exemplo. Ainda, fazendeiros de regiões próximas se uniam em projetos de reparação, como neste exemplo:

“Consta-nos que, à imitação dos fazendeiros do município de Limeira, os de Rio Claro promovem uma subscrição entre si para concertarem a estrada que liga essas cidades”. Diário de São Paulo, 20 de dezembro de 1866.

Neste quadro calamitoso para a circulação dos tropeiros é difícil acreditar que pudesse ter havido uma consequência positiva atrelada à dificuldade do transporte de mercadorias na província de São Paulo. Pois bem, uma delas consiste na transferência de recursos do Rio de Janeiro à capital paulista, em vista da maior facilidade na realização de mercadorias provenientes do interior de São Paulo. Devido à dificuldade que havia de se fazer chegar as mercadorias ao Rio de Janeiro, para que então passassem pelas casas de comércio a fim de serem encaminhadas ao exterior, tornou-se mais prático implantar esses estabelecimentos na própria capital da província, devido a escala da produção da lavoura paulista. Outro fator que colaborou para este movimento foi o constante incômodo que os paulistas tinham em se submeter aos mandos do Rio de Janeiro. Escritos nos jornais do período idealizam São Paulo se transformando em uma grande potência, a partir do momento em que casas de comércio e capitais estrangeiros se instalassem na cidade, junto com a estrada de ferro que por ali passaria, a partir de 1867. De fato, São

---

<sup>31</sup> A obra de Warren Dean, *Rio Claro. Um sistema de grande lavoura*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977, é impecável no que concerne a análise da organização da produção e dos conflitos entre fazendeiro e a força de trabalho empregada na fazenda. Quanto às informações específicas das melhorias empreendidas por Vergueiro na estrada até Santos, vide Diário de São Paulo, edição de 19 de setembro de 1865.



## **O Transporte De Muar Na Acumulação De Capital E Diversificação Econômica Da Província De São Paulo – Beatriz Tavares Alves e Silva**

Paulo começou a atrair infraestrutura ligada ao comércio nacional e internacional, pois tornara-se mais rentável para os investidores, agora que era considerada uma potência do café. Com efeito, houve no território nacional uma gradual transferência do polo de poder econômico nesse período, por conta da infraestrutura voltada ao comércio que São Paulo começara a atrair por conta do café. A capital paulista passa aos poucos a exercer uma hegemonia<sup>32</sup> econômica no território nacional, enquanto o Rio de Janeiro continua a exercer a hegemonia cultural e política.

Tem-se, então, um quadro do conjunto de dificuldades enfrentadas para atravessar as rotas comerciais e algumas melhorias que a precariedade do transporte, indiretamente, ocasionou na província. Observa-se que não havia movimentos que denotassem maior atenção às rotas que ligavam o interior da província e demonstrou-se a precariedade das condições de trabalho que se enfrentava no transporte de cargas. Sendo assim, a circulação ampliada do capital nem sempre era possível de ser levada à cabo, bem como a realização de mercadorias.

### **4. Guerra do Brasil contra o Paraguai: escassez de mão de obra e crise de abastecimento.**

Para coroar o problema que a circulação de mercadorias por tropas de muar nos anos 60, veio a guerra do Brasil contra o Paraguai. O governo brasileiro teve que recorrer a uma infraestrutura que o país não havia desenvolvido à época da eclosão do conflito, em fins de 1864. Segundo Figueira<sup>33</sup>, no decurso de 5 anos de guerra, foi preciso mobilizar cerca de 200 mil homens, tanto para combate, quanto para serviços. Parte deles era destinada ao trabalho de construção dessa nova infraestrutura – agora tão necessária -, pois o governo contaria com ela para os transportes de mantimentos às frentes de batalha. Ou seja, houve uma demanda por força de trabalho não prevista naquele momento.

O abastecimento terrestre ficava mais uma vez a cargo de tropeiros, que seguiam trajetos até Coxim, Cuiabá, e outras cidades menores no Mato Grosso. Muita das vezes, o abastecimento só podia ser feito por vias terrestres, em razão da ocupação paraguaia às

---

<sup>32</sup> No texto, trabalhamos com o conceito de hegemonia para Gramsci.

<sup>33</sup> Figueira, D. G.. *Soldados e negociantes na guerra do Paraguai*. São Paulo: Humanitas. FFLCH/USP. 2001.



## **O Transporte De Muar Na Acumulação De Capital E Diversificação Econômica Da Província De São Paulo – Beatriz Tavares Alves e Silva**

margens opostas dos rios que passavam pelos campos de batalha. Em consequência de tal dependência, ser tropeiro tornou-se uma atividade valorizada, e, portanto, mais cara. Ademais, os viandantes tinham que enfrentar caminhos até a frente de batalha mais arduos do que aqueles vistos em São Paulo, bem como lidar com fatores adversos de áreas não desbravadas, como doenças e ataques de povos locais. No Diário de São Paulo de 20 março 1866, fala-se de uma epidemia de varíola que assolou os viajantes que se destinavam a Coxim e impediu o abastecimento dos soldados. Ainda, segundo Figueira, “*Houve casos em que a remessa [para o exército] chegou depois de um ano*”<sup>34</sup>, tamanha a dificuldade de se atravessar as rotas.

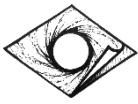
Não fosse somente esse o quadro, a província de São Paulo estabeleceu a prática de “recrutamento forçado” para a guerra<sup>35</sup>. Segundo relatos, a conduta consistia em prender homens que fossem fisicamente aptos a lutar na guerra, para depois leva-los à frente de batalha. Entretanto, havia instruções referentes às regras de recrutamento que eram sumariamente ignoradas, uma delas, datada de 10 de julho de 1822, advertia ser proibido o recrutamento de tropeiros para a guerra. Outras instruções ainda impediam o recrutamento de homens casados, viúvos com filhos, filhos únicos ou bacharéis. Ora, além de desprezada a lei, depois de presos, aqueles homens tinham que provar às autoridades locais a sua condição, por vezes mediante o pagamento de uma quantia para ser solto. Em caso de fracasso, seriam compelidos a ir à guerra.

Devido a tais condições, muitos tropeiros pararam de fazer seus trabalhos, ou de passar por entrepostos importantes, movidos pelo medo de serem presos e recrutados. Outros se punham no mato a abrir estradas, a fim de fugirem do recrutamento forçado e, por fim, outra parte deles havia ido ao Mato Grosso abastecer os soldados, deixando São Paulo em carência dessa mão-de-obra. Vejamos na tabela abaixo que, devido ao número de ocorrências - numa tiragem de 64 exemplares posteriores ao início da guerra, nos deparamos com reclamações sobre esses temas em mais de 1 a cada 3 edições analisadas, razão que não pode ser desprezada:

---

<sup>34</sup> *Idem.* Pp.110.

<sup>35</sup> Essa prática não ocorria por todo o Brasil. Em Sergipe, por exemplo, pedia-se que cada fazendeiro disponibilizasse dois escravos aptos a servir o exército.



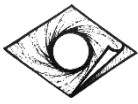
**TABELA 2: Queixas relacionadas à atividade tropeira.**

<b>Abordagem do tema</b>	<b>Número de ocorrências nos jornais<sup>1</sup></b>
Medo de recrutamento acarreta menos força de trabalho	10
Histórias de tropeiros que foram recrutados ilegalmente	11
Falta de tropeiros – foram ao MT	1
<b>Total de jornais consultados desde o início da guerra</b>	<b>64</b>
<b>Porcentagem de ocorrências sobre o total</b>	<b>34,37%</b>

Pode-se imaginar que os efeitos da redução de oferta de tropeiros para a lavoura sejam péssimos. Reclama-se nos diários de São Paulo dos preços do algodão que subiram, de cargas que ficavam pela estrada quando oficiais prendiam tropeiros, de cidades que ficaram sem produtos básicos e mesmo de mercadorias que não eram levadas ao porto de Santos para serem exportadas, uma vez que a mão-de-obra tropeira que restava na Província não se arriscava em frequentar os grandes centros urbanos, por medo de serem recrutados. Como havia muita dificuldade em se achar tropeiros, o preço da mão-de-obra aumentou significativamente, encarecendo o valor total a ser dispendido pelo comprador quando da realização da mercadoria. Abaixo, segue uma passagem que resume algumas das questões enfrentadas:

“Sorocaba, 15 de setembro de 1865. Depois de uma secca extraordinária, graças a Providência, o dia de hontem foi todo elle chuvoso, e o de hoje promete sel-o. Há portanto esperança de não morrermos á fome, presentemente, porém os gêneros alimentícios conservão um preço alto; porquanto os nossos patrícios com medo do recrutamento não vem á cidade. O feijão está a dez mil réis por alqueire, para quem compra dos muito poucos patrícios, que por velhos, ou casados com filhos se animão a vir a cidade.” Diário de São Paulo, 19 de setembro de 1865.





## **O Transporte De Muar Na Acumulação De Capital E Diversificação Econômica Da Província De São Paulo – Beatriz Tavares Alves e Silva**

No ano de 1867, pode-se dizer que as queixas com relação à qualidade das estradas diminuem imensamente, dando lugar às queixas referentes aos empecilhos na prática da atividade tropeira causados pela guerra e às consequências econômicas deles decorrentes. A partir das discussões na assembleia provincial, vê-se também as consequências políticas destes fatores econômicos. Tavares Bastos é constantemente pressionado quando há ocorrências de recrutamentos de tropeiros, de problemas de abastecimento e da inflação no valor dos alimentos. Tanto que o presidente da província é demitido em outubro de 1867.

Com isso, vê-se que a guerra do Paraguai, causou efeitos negativos à reprodução ampliada em São Paulo, não só porque a província era uma das principais fornecedoras de gêneros ao exército no Mato Grosso, deslocando mão de obra tropeira para aquele local, como por conta das políticas de recrutamento adotadas na província<sup>36</sup>.

### **Conclusão**

Com este artigo pretendeu-se demonstrar o papel das estradas e dos tropeiros para a acumulação de capital na província de São Paulo. Viu-se brevemente que os tropeiros desempenharam papel importante na formação de núcleos urbanos em torno de ranchos de repouso; núcleos estes que, mais tarde, tornariam-se importantes entrepostos comerciais. Atentamos às atividades comerciais que o ofício tropeiro ajudou a desenvolver nessas cidades, observando uma verdadeira diversificação da vida econômica a partir de suas demandas, como no caso de Sorocaba.

Ademais, tratou-se de desenhar as condições da reprodução ampliada de capital na província de São Paulo. Vimos que, por conta da atração que o mercado externo exercia sobre o capital paulista, por conta das maiores taxas de lucro, privilegiou-se o traçado de caminhos com destino ao porto de Santos, deixando as rotas de circulação entre o interior da província em estado de calamidade. Esse aspecto, por sua vez, colabora tanto para a dificuldade da consolidação do mercado interno, quanto para o fortalecimento da relação com o mercado externo, uma vez que foi deixado claro que havia uma

---

<sup>36</sup> As políticas de recrutamento eram de âmbito provincial, não federal.



## **O Transporte De Muar Na Acumulação De Capital E Diversificação Econômica Da Província De São Paulo – Beatriz Tavares Alves e Silva**

interligação entre os caminhos a serem percorridos pelas mercadorias destinadas a ambos os mercados. Deparamo-nos com trajetos precários e sem infraestrutura que dificultavam, ou impossibilitavam, a chegada de toda a mercadoria ao destino final e, com isso, a acumulação de capital na província,

Arelado a isso, verificou-se que, com a eclosão da guerra do Brasil contra o Paraguai, o cenário de circulação de mercadorias na província de São Paulo ficou ainda mais precário. Tropeiros, temendo serem recrutados, evitavam passar por grandes entrepostos, como Porto Feliz e Itú, ou deixavam de se arriscar em viagens. Quando o faziam, podiam ser recrutados, sob a ameaça de perder toda a mercadoria que levavam, pois eram deixadas no meio do caminho. Tem-se então um cenário de contração da circulação de mercadorias, o que diminui a receita dos fazendeiros e faz inflacionar os preços.

Ora, dentro deste cenário, pode-se dizer que o transporte por muar era essencial ao mercado interno e externo, na província de São Paulo da década de 1860. Contudo, vê-se a partir dos dados apresentados que o problema de circulação de mercadorias era estrutural, muitas vezes impedindo o ciclo de reprodução ampliada. Ainda, as condições apresentadas contribuíram para o declínio deste meio de transporte no fim do século, pois já não conseguia suprir efetivamente as condições de reprodução demandada pelos fazendeiros.

### **Bibliografia**

Dean, Warren. *Rio Claro. Um sistema brasileiro de grande lavoura*. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1977.

Ellis Jr, Alfredo. *A economia paulista no século XVIII. O ciclo do muar, o ciclo do açúcar*. São Paulo: Academia Paulista de Letras. 1979.

Figueira, D. G.. *Soldados e negociantes na guerra do Paraguai*. São Paulo: Humanitas FFLCH/USP. 2001.

Filho, Alfredo Saad. Salários e exploração na teoria marxista do valor. *Economia e Sociedade*, pp. 27-42. Junho de 2001.

Fishlow, Albert. Origens e conseqüências da substituição de importações no Brasil. *Estudos Econômicos*. 2 (6), dezembro de 1972. pp. 7-75.

Granziera, Rui Guilherme. *A Guerra do Paraguai e o capitalismo no Brasil*. . São Paulo: Hucitec, Unicamp. 1979.



**O Transporte De Mar Na Acumulação De Capital E Diversificação Econômica Da Província De  
São Paulo – Beatriz Tavares Alves e Silva**

Marx, Karl. *O Capital. Crítica da Economia Política*. São Paulo: Abril Cultural. 1983.

Marx, Karl. *O Capital. Crítica da Economia Política*. (Vol. II). São Paulo: Abril Cultural. 1984.

Mendes, D. São Paulo no Século XVIII e a Calçada do Lorena - Um Caminho de Tropeiros na Serra do Mar. Em M. Midori, L. Secco, M. Silva, & R. Glezer, *São Paulo. Espaço e História*. (pp. 11-20). São Paulo: LCTE Editora. 2008.

Semeghini, U. C. *Campinas (1860 a 1980): agricultura, industrialização e urbanização*. Campinas: Dissertação de Mestrado. 1988.

Sweezy, Paul M. *Teoria do Desenvolvimento Capitalista - princípios de economia política marxista*. São Paulo: Abril Cultural. 1983.

VIOTTI, Emilia. *Da monarquia à República. Momentos decisivos*. . São Paulo. 1994.

Zaluar, A.-E. *Peregrinação pela Província de São Paulo (1860-1861)*. São Paulo: Revista dos Tribunais Ltda. 1953.