

Universidade Estadual Paulista – Unesp
Programa de Pós-Graduação em Economia

**Comércio de animais de carga no Brasil imperial: uma
análise quantitativa das tropas negociadas nas províncias
do Paraná e São Paulo**

Dissertação apresentada ao Programa de
Pós-Graduação em Economia da Unesp para
obtenção do título de Mestre em Economia

Candidato: Carlos Eduardo Suprinyak

Orientador: Prof. Dr. Renato Leite Marcondes

Araraquara
Fevereiro de 2006

Para Luísa e Jasmin

AGRADECIMENTOS

Aproveito este espaço para lembrar de algumas pessoas importantes para a realização do presente trabalho. Primeiramente, gostaria de agradecer aos meus pais pelo constante e incondicional apoio, tanto moral quanto material. Agradeço as valiosas críticas e sugestões fornecidas em diversos momentos pelos professores Maria Lúcia Lamounier, Flávio Azevedo Marques de Saes, Maria Alice Rosa Ribeiro e Carlos Alberto Medeiros Lima. Registro também minha gratidão para com meu paciente e prestativo orientador, professor Renato Leite Marcondes, sem o qual a condução a bom termo da pesquisa não teria sido possível.

Também sou grato a Ramón García Fernández, Vinícius Muller e Paschoal Paione, que gentilmente ofereceram suporte logístico durante as etapas de pesquisa primária, no Arquivo do Estado de São Paulo. A Cristiano Corte Restitutti, pela fluida troca de informações durante as noites insones do interior paulista. A Douglas Spadotto, pela mais uma vez infalível presença. E ainda, pelo companheirismo dispensado ao longo destes dois anos, agradeço aos amigos Gustavo Pereira, Guilherme Ziliotto, Eduardo Becker, Sueila Rocha, João Rafael Dorizotto e Júlia Mendonça.

Falhas e omissões, naturalmente, são de inteira responsabilidade do autor.

SUMÁRIO

LISTA DE TABELAS.....	v
LISTA DE FIGURAS.....	vii
RESUMO.....	viii
1 INTRODUÇÃO.....	01
2 OS ANIMAIS DE CARGA NO SÉCULO XIX: CONTEXTO HISTÓRICO.....	04
2.1 OS CAMINHOS DO BRASIL MERIDIONAL.....	04
2.2 PECULIARIDADES SULISTAS DE UM INCIPIENTE SISTEMA TRIBUTÁRIO.....	10
2.3 INSERÇÃO ECONÔMICA DOS MUARES NO CENTRO-SUL DO BRASIL.....	17
3 PASSAGEM DE TROPAS, 1830-1869.....	24
3.1 O COMÉRCIO DE ANIMAIS EM NÚMEROS.....	24
3.2 TROPAS CONDUZIDAS POR ITAPETININGA, 1854-1869.....	29
3.2.1 Herança documental.....	29
3.2.2 Apresentação da série.....	32
3.3 O COMÉRCIO DE ANIMAIS DE CARGA DE 1830 A 1869.....	37
3.3.1 A série de Itapetininga em perspectiva.....	37
3.3.2 Tendências e flutuações.....	42
4 COMPOSIÇÃO DAS TROPAS E DISTRIBUIÇÃO DA PROPRIEDADE.....	49
4.1 FONTES PRIMÁRIAS.....	49
4.2 COMPOSIÇÃO DAS TROPAS.....	50
4.3 TAMANHO DAS TROPAS.....	55
4.4 DISTRIBUIÇÃO DA PROPRIEDADE.....	63
5 DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA DAS ATIVIDADES.....	69
5.1 ORIGEM DOS CONDUTORES.....	70
5.2 ORIGEM DOS FIADORES.....	76
5.3 LOCAIS DE INVERNADA.....	80
5.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	84
6 PADRÕES DE INSERÇÃO NO NEGÓCIO DE ANIMAIS DE CARGA.....	87
6.1 DIVISÃO DO TRABALHO.....	87
6.2 QUEM SÃO OS PARTICIPES?.....	95
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	109
APÊNDICE.....	111
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	112

LISTA DE TABELAS

3.1 VOLUME DE ANIMAIS CONDUZIDOS ANUALMENTE PELA BARREIRA DE ITAPETININGA, 1854/55 – 1868/69.....	33
4.1 COMPOSIÇÃO DAS TROPAS CONDUZIDAS PELO REGISTRO DE RIO NEGRO E PELA BARREIRA DE ITAPETININGA, 1830-1869.....	51
4.2 DISTRIBUIÇÃO DAS TROPAS CONDUZIDAS POR RIO NEGRO E ITAPETININGA SEGUNDO FAIXAS DE TAMANHO, 1830-1869.....	56
4.3 ÍNDICES DE GINI AGREGADOS SOBRE DISTRIBUIÇÃO DA PROPRIEDADE DAS TROPAS E ANIMAIS, 1831/32 – 1868/69.....	64
4.4 ÍNDICES DE GINI TRIENAIIS SOBRE DISTRIBUIÇÃO DA PROPRIEDADE DAS TROPAS E ANIMAIS, TRIÊNIO SELECIONADOS.....	66
5.1 DISTRIBUIÇÃO DE FREQUÊNCIA DA ORIGEM DOS CONDUTORES DE TROPAS PASSADOS PELO REGISTRO DO RIO NEGRO.....	71
5.2 DISTRIBUIÇÃO DE FREQUÊNCIA DA ORIGEM DOS CONDUTORES DE TROPAS PASSADOS PELA BARREIRA DE ITAPETININGA.....	73
5.3 DISTRIBUIÇÃO DE FREQUÊNCIA DA ORIGEM DOS FIADORES DE TROPAS PASSADOS PELO REGISTRO DO RIO NEGRO.....	76
5.4 DISTRIBUIÇÃO DE FREQUÊNCIA DA ORIGEM DOS FIADORES DE TROPAS PASSADOS PELA BARREIRA DE ITAPETININGA.....	78
5.5 DISTRIBUIÇÃO DE FREQUÊNCIA DOS LOCAIS DE INVERNADA DAS TROPAS PASSADOS PELO REGISTRO DO RIO NEGRO.....	81
5.6 DISTRIBUIÇÃO DE FREQUÊNCIA DOS LOCAIS DE INVERNADA DAS TROPAS PASSADOS PELA BARREIRA DE ITAPETININGA.....	83
6.1 FREQUÊNCIA DE PARTICIPAÇÃO DOS ENVOLVIDOS NO NEGÓCIO DE ANIMAIS DE CARGA.....	88
6.2 ÍNDICES DE GINI AGREGADOS SOBRE DISTRIBUIÇÃO DAS TROPAS E ANIMAIS POR CONDUTORES, 1831/32 – 1868/69.....	92
6.3 ÍNDICES DE GINI AGREGADOS SOBRE DISTRIBUIÇÃO DAS TROPAS E ANIMAIS POR FIADORES, 1831/32 – 1868/69.....	94
6.4 PRINCIPAIS PROPRIETÁRIOS DE TROPAS REGISTRADOS NA DOCUMENTAÇÃO DO REGISTRO DO RIO NEGRO.....	97
6.5 PRINCIPAIS CONDUTORES DE TROPAS REGISTRADOS NA DOCUMENTAÇÃO DO REGISTRO DO RIO NEGRO.....	100
6.6 PRINCIPAIS FIADORES DE TROPAS REGISTRADOS NA DOCUMENTAÇÃO DO REGISTRO DO RIO NEGRO.....	102

6.7 PRINCIPAIS PROPRIETÁRIOS DE TROPAS REGISTRADOS NA DOCUMENTAÇÃO DA BARREIRA DE ITAPETININGA.....	104
6.8 PRINCIPAIS CONDUTORES DE TROPAS REGISTRADOS NA DOCUMENTAÇÃO DA BARREIRA DE ITAPETININGA.....	105
6.9 PRINCIPAIS FIADORES DE TROPAS REGISTRADOS NA DOCUMENTAÇÃO DA BARREIRA DE ITAPETININGA.....	106

LISTA DE FIGURAS

2.1 MAPA ILUSTRATIVO DO CAMINHO DAS TROPAS.....	07
3.1 VOLUME APROXIMADO DE MUARES NEGOCIADOS ANUALMENTE EM SOROCABA, SEGUNDO ALUÍSIO DE ALMEIDA, 1730-1900.....	25
3.2 VOLUME DE ANIMAIS CONDUZIDOS ANUALMENTE PELO REGISTRO DE RIO NEGRO, SEGUNDO LAVALLE, 1830/31 – 1853/54.....	27
3.3 VOLUME DE MUARES CONDUZIDOS ANUALMENTE POR SOROCABA, SEGUNDO PETRONE E KLEIN, 1820/21 – 1880/81.....	29
3.4 VOLUME DE ANIMAIS CONDUZIDOS ANUALMENTE PELA BARREIRA DE ITAPETININGA, 1854/55 – 1868/69.....	34
3.5 MÉDIA DE ANIMAIS CONDUZIDOS PELA BARREIRA DE ITAPETININGA, SEGUNDO MESES DO ANO, 1854/55 – 1868/69.....	36
3.6 VOLUME DE MUARES CONDUZIDOS PELAS ESTAÇÕES DE ITAPETININGA E SOROCABA, 1854/55 – 1868/69.....	38
3.7 VOLUME DE ANIMAIS CONDUZIDOS PELAS ESTAÇÕES DO RIO NEGRO E ITAPETININGA, 1830/31 – 1868/69.....	44
3.8 VOLUME DE MUARES CONDUZIDOS PELAS ESTAÇÕES DE RIO NEGRO, ITAPETININGA E SOROCABA, 1830/31 – 1868/69.....	47
4.1 TAMANHO MÉDIO DAS TROPAS CONDUZIDAS POR ANO FINANCEIRO, 1831/32 – 1868/69.....	58
4.2 PARTICIPAÇÃO RELATIVA NO NÚMERO DE TROPAS CONDUZIDAS, SEGUNDO FAIXAS DE TAMANHO, 1831/32-1868/69.....	60
4.3 PARTICIPAÇÃO RELATIVA NO NÚMERO DE ANIMAIS CONDUZIDOS, SEGUNDO FAIXAS DE TAMANHO, 1831/32-1868/69.....	61

RESUMO

Utilizando a herança documental de duas unidades fiscais da província de São Paulo, o registro de Rio Negro e a barreira de Itapetininga, o trabalho procura desvendar a estrutura do sistema de comercialização de animais de carga – muares e cavalares – estabelecido entre as regiões sul e centro-sul do Brasil. A análise cobre o período 1830-1869 e abrange diversos aspectos. Após uma breve contextualização histórica da discussão, passamos a apresentar as séries compiladas com os volumes negociados, comparando-as entre si e com as demais evidências estatísticas disponíveis. No caso de Itapetininga, trata-se de uma série inédita, ao passo que a série de Rio Negro retifica outra da mesma natureza elaborada por Aida Mansani Lavalle. Passamos então a nos ocupar da estrutura das tropas negociadas, atentando para a participação relativa de cada tipo de rebanho e também para as variações de tamanho entre as tropas. Agregando informações sobre a identidade dos proprietários, apresentamos em seguida um esforço de mensuração dos níveis de concentração do negócio e sua evolução ao longo do tempo. Posteriormente, voltamos nossa atenção para os locais de origem dos indivíduos envolvidos no negócio, traçando um mapa da distribuição espacial das atividades correlatas. Por fim, apresentamos informações sobre a identidade dos partícipes e suas inter-relações, esboçando em traços gerais a divisão do trabalho e as diferentes formas de inserção neste complexo sistema de abastecimento.

ABSTRACT

Using the documental inheritance from two of São Paulo's province tax outposts, Rio Negro's registro and Itapetininga's barreira, the work seeks to uncover the structure of the cargo animals' – mules and horses – commercializing system established between Brazil's southern and south-central regions. The analysis covers the period from 1830 to 1869 and captures several aspects. After a brief comment on the theme's historical background, we present the statistical series compiled with respect to negotiated volumes, comparing them against each other and against other available statistical evidences. As to Itapetininga, it is an inedit series, while in the case of Rio Negro we have rectified another similar effort presented by Aida Mansani Lavalle. We proceed by studying the negotiated herds' structure, carefully examining the share of both animal species in the whole market and also the size variations among herds. Adding information about the herd owners' identities, we employ our efforts in an attempt to estimate the market's concentration levels and their evolution over time. Afterwards, we examine involved people's geographic origins, drawing a map of the correlated activities' spatial distribution. Finally, some information is brought up regarding the participants' identities and their interrelations, achieving general notions as to this complex system's division of labor and different ways of integration.

1 INTRODUÇÃO

José Alípio Goulart, na introdução de seu clássico *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*, recorreu às palavras de João Dornas Filho visando fortalecer a *raison d'être* de seus esforços. Dizia este último, em tom de pesar: “Está fazendo muita falta um livro acerca da tropa e do tropeiro”. Transcorridas quatro décadas desde então, as pesquisas na área certamente avançaram muito. O próprio Goulart deu um grande passo à frente na compreensão do importante papel desempenhado pelo comércio de animais de carga na viabilização econômica do Brasil durante os períodos colonial e imperial. Seguindo sua trilha, diversos outros historiadores, em trabalhos de maior ou menos escopo, também trouxeram suas contribuições.

Apesar destes importantes avanços, em diversos aspectos nosso entendimento sobre o tema ainda não é satisfatório. Em especial, no que se refere às tentativas de mensuração do volume do comércio, bem como demais abordagens de orientação quantitativa relacionadas, os resultados obtidos até agora, embora de relevância inquestionável, apresentam-se fragmentários e, freqüentemente, contraditórios. Um esforço de síntese, que coloque lado a lado as diversas evidências disponíveis, procurando reconciliá-las de forma a desvendar o panorama mais geral da evolução do negócio de animais de carga do sul do Brasil em todas as suas peculiaridades, ainda está fazendo falta.

O trabalho a seguir é uma tentativa de sanar, ao menos parcialmente, esta deficiência. Fazendo uso dos avanços alcançados até o momento pelas pesquisas na área, e recorrendo a um grande volume de documentação histórica ainda inexplorada, procuramos estabelecer bases mais sólidas para a compreensão do fenômeno em questão ao longo do período imperial, a partir das quais seja possível contextualizá-lo de forma satisfatória frente ao pano de fundo mais geral do desenvolvimento econômico brasileiro e seus mecanismos internos. Se bem sucedidos, estaremos lapidando ainda mais o conhecimento

disponível acerca de um tema que atraiu a atenção de várias gerações de historiadores brasileiros.

Além desta introdução e das considerações finais, o trabalho está estruturado em torno de cinco capítulos, que procuram cobrir uma ampla gama de questões relacionadas a este sistema de comercialização de animais. No capítulo 2, traçamos o panorama geral que envolveu seu surgimento e sua consolidação no sul do Brasil, descrevendo inicialmente o contexto da ocupação política e econômica das regiões meridionais da colônia, para então explicitar a estrutura fiscal criada em torno ao comércio de animais, finalizando com uma breve digressão sobre o papel desempenhado pelos animais de carga sulinos – em especial os muares – no desenvolvimento econômico brasileiro.

O capítulo 3 inicia o trabalho com séries quantitativas, revisando inicialmente os avanços alcançados pela historiografia especializada até o momento. Apresentamos então a série estatística compilada a partir da herança documental – até o momento inexplorada – da barreira de Itapetininga e também uma revisão da série elaborada por Aida Mansani Lavallo utilizando a documentação do registro de Rio Negro. Confrontamos estas duas séries entre si e com as demais evidências quantitativas disponíveis, na tentativa de estabelecer os traços fundamentais da evolução deste negócio durante um período de quarenta anos do Império Brasileiro. O capítulo 4 prossegue utilizando informações sobre o volume de animais conduzidos pela barreira de Itapetininga e pelo registro de Rio Negro, desvendando alguns padrões estruturais do mercado de animais tais como a participação dos diversos tipos de rebanhos nas tropas conduzidas e as variações de tamanho entre estas, procurando sempre introduzir um componente dinâmico na análise. Ao final do capítulo, introduzimos pela primeira vez na análise os nomes dos proprietários de tropas, na tentativa de estimar os níveis de concentração existentes no negócio.

Os dois últimos capítulos deixam um pouco de lado as questões diretamente ligadas ao volume negociado e à estrutura das tropas para analisar informações relacionadas à identificação pessoal e dispersão espacial dos envolvidos no negócio. Neste sentido, o capítulo 5 apresenta uma síntese da forma e do grau de participação das diversas regiões envolvidas no negócio. Mais especificamente, verificamos como se distribuía geograficamente condutores e fiadores de tropas, bem como onde os proprietários buscavam invernar suas tropas, sempre atentando para a evolução desta distribuição ao longo do tempo. Concluindo o trabalho, o capítulo 6 apresenta um inventário bastante sumário acerca das diversas possibilidades de inserção no negócio de animais. Iniciamos analisando as inter-relações entre as diferentes classes de partícipes e também as distribuições de frequência de suas atuações, passando então, finalmente, a discorrer sobre os mais importantes nomes envolvidos com o comércio de animais de carga no centro-sul do Brasil.

2 OS ANIMAIS DE CARGA NO SÉCULO XIX: CONTEXTO HISTÓRICO

2.1 OS CAMINHOS DO BRASIL MERIDIONAL

A ocupação e o povoamento do extremo sul do território brasileiro foram questões que preocuparam de forma constante as autoridades coloniais e metropolitanas ao longo dos séculos XVII e XVIII. As contendas freqüentemente pouco diplomáticas em torno da definição das fronteiras entre os domínios portugueses e espanhóis na região do Rio da Prata ofereceram estímulo suficiente para que parte do esforço administrativo do período colonial estivesse dedicada a divisar maneiras pelas quais os interesses estratégicos – militares e políticos – de Portugal na conquista e manutenção da posse sobre aqueles domínios pudessem ser atendidos. Todavia, os espanhóis não foram os únicos adversários das empreitadas luso-brasileiras assim organizadas. Matas virgens, relevo acidentado, habitantes nativos nem sempre dispostos ao intercâmbio étnico, todos estes fatores, associados à grande distância entre as planícies do extremo sul e os centros dinâmicos da economia colonial, contribuíram para avultar os esforços necessários ao bom desempenho desta tarefa.

Dentro deste contexto adverso, tornou-se claro que a simples ocupação estratégica de espaços fronteiriços, como no caso da colônia de Sacramento, não seria suficiente para garantir a posse portuguesa sobre o tão cobiçado quinhão sulino face à ameaça espanhola: um esforço sistemático de colonização dos territórios meridionais fazia-se necessário. Mas esta constatação traz consigo outro problema: para colonizar, é preciso colonos. O território brasileiro, porém, era vasto, e a população livre escassa. Como convencer aqueles em condições de levar a cabo a colonização de que migrar para os territórios do extremo sul (aqueles, das matas virgens e habitantes hostis) seria uma boa idéia? Além disso, o que fazer no sul, dada a

possibilidade de desenvolver outras atividades comprovadamente lucrativas no seio da colônia? Embora a colonização do sul fosse uma questão de grande relevância política, pecava em um aspecto essencial: faltava-lhe apelo econômico.

A seqüência dos acontecimentos encontra-se fartamente descrita e documentada em nossa historiografia, e descrevê-la em detalhes aqui seria um desvio demasiado grande para os propósitos desta breve contextualização. As primeiras expedições paulistas para captura do gado introduzido pelos jesuítas; fundação do povoamento do Rio Grande de São Pedro, por obra de José da Silva Pais; concessão de generosos benefícios por parte da Coroa a alguns colonizadores privilegiados. Todos estes desenvolvimentos conduziram à ocupação efetiva do continente do Rio Grande de São Pedro e à sua integração com o restante da colônia – embora, como observa Martha Hameister (2002), o início da exploração econômica dos territórios do extremo sul remonte aos anos finais do século XVII. O importante, para nossos propósitos, é lembrar as bases sobre as quais esta integração econômica ocorreu: exploração econômica dos rebanhos xucros encontrados nas planícies sulinas e posterior desenvolvimento da atividade pecuária, com vistas ao fornecimento de animais em pé e derivados beneficiados para os centros dinâmicos da região central.

O que traz à tona outro problema. No caso do comércio de derivados – charque e couros, fundamentalmente – a produção podia ser escoada via navegação de cabotagem. O mesmo não ocorria com os animais negociados vivos, tanto para corte como para carga. Seu elevado volume e o fato de conduzirem a si próprios tornavam mais atraente a opção de condução por via terrestre. Entretanto, nesta incipiente etapa da colonização do sul do Brasil, o acesso ao continente do Rio Grande de São Pedro era realizado por via fluvial, via Colônia do Sacramento, ou então acompanhando a orla marítima por terra,

a partir de Laguna – trajeto demasiado tortuoso e extenso¹. Não havia estradas adequadas ligando esta parte da colônia à região central. Sua abertura seria, portanto, fundamental para o sucesso do negócio de condução de animais rumo ao norte.

O primeiro passo para a solução desta crucial dificuldade foi dado com a expedição oficial comandada por Francisco de Souza e Faria, realizada entre 1727 e 1730, cujo objetivo explícito era a abertura do “caminho das tropas”². No entanto, esta expedição deparou-se com a oposição de alguns interesses consolidados em torno do velho caminho que passava pelo litoral, o que resultou em dificuldades para conclusão das obras e, mais importante, na adoção de um trajeto excessivamente acidentado e inadequado para a condução das tropas, conforme observa Hameister (2002, pp. 106-107).

Em grande medida, estas adversidades foram solucionadas por meio da ação de Cristóvão Pereira de Abreu, figura chave deste período inicial da colonização dos territórios meridionais³. Seus interesses enquanto condutor de tropas e também a perspectiva de obtenção de uma mercê real impeliram-no a acorrer em auxílio da expedição real incumbida da abertura do caminho das tropas. Ciente dos obstáculos impostos ao sucesso desta pelas autoridades políticas das vilas litorâneas⁴, Cristóvão Pereira partiu ao encontro de Francisco de Souza e Faria, o qual alcançou em Laguna. Lá, auxiliou-o na remoção de empecilhos administrativos e no recrutamento de braços para a seqüência das obras. Retornando então ao continente do Rio Grande,

¹ Cf. José Alípio Goulart (1961, pp. 41-42).

² Inicialmente, a expedição seria comandada por Bartolomeu Pais de Abreu, de quem havia partido originalmente a idéia. Entretanto, quando o projeto foi aprovado pela Coroa, Bartolomeu não foi localizado pelo governador da capitania de São Paulo. Devido à pressão por parte das autoridades reinóis, a empreitada terminou por ser confiada a Francisco de Souza e Faria. Cf. Goulart (1961, pp. 44-45).

³ Uma excelente exposição do papel desempenhado por Cristóvão Pereira de Abreu na vida econômica e política do continente do Rio Grande de São Pedro encontra-se em Hameister (2002, pp. 109-133).

⁴ A clara percepção de Cristóvão Pereira de Abreu acerca do *imbroglio* político envolvido na abertura do caminho das tropas transparece claramente no informe apresentado por ele ao padre-mestre Diogo Soares, por ocasião da retificação do caminho, conforme transcrito por Goulart (1961, pp. 222-226).

organizou expedição que seria responsável pela condução das primeiras tropas pelo caminho recém-aberto. Contando com aproximadamente 3000 cavalgaduras (sendo 800 de propriedade de Cristóvão Pereira), além de 500 reses para alimentação da comitiva, a expedição não apenas trilhou o caminho aberto por Faria e Souza, como também o retificou em alguns trechos importantes, tornando o percurso mais facilmente trafegável.



Figura 2.1: Mapa ilustrativo do caminho das tropas

Com a chegada de Cristóvão Pereira a São Paulo, em 1731, teve início a condução regular de animais pelo caminho das tropas. Esta estrada, também conhecida como “caminho do Viamão”, ligava a localidade homônima – localizada em território gaúcho – à capital paulista, atravessando o continente do Rio Grande, as densas florestas catarinenses e as planícies dos Campos Gerais. A figura 2.1 apresenta um mapa ilustrativo do percurso descrito pela estrada a princípios do século XIX, que Caio Prado Jr. assim descreve, de

forma sucinta:

Compõe-se de um único tronco que corre pelo planalto, paralelo ao litoral, e que partindo de São Paulo, propriamente de Sorocaba, se interna pelos Campos Gerais do sul da capitania, hoje território paranaense, onde passa por Castro, Curitiba, Vila do Príncipe (Lapa); cruza o Rio Negro onde depois se formou a atual cidade deste nome; alcança, em Santa Catarina, Curitibaanos, então ainda um simples pouso, a vila de Lajes, e penetra no Rio Grande cruzando o rio Pelotas no registro de Santa Vitória, estendendo-se até a capital da capitania. (PRADO JR., 2001, p. 252).

Embora a abertura do caminho das tropas tenha viabilizado o estabelecimento e a consolidação da atividade de fornecimento de animais em pé dos territórios do sul para as capitanias de São Paulo e Minas Gerais, as condições precárias das estradas seguiram obstruindo o bom desenvolvimento do negócio ao longo de toda a sua trajetória. Em especial, o trecho que ligava Lajes a Rio Negro, na região norte do atual estado de Santa Catarina, representava um ponto crítico na viagem devido à vegetação densa e relevo acidentado da região. Até a abertura da “estrada da mata” por obra de João da Silva Machado⁵, a travessia foi responsável por grandes desfalques nas tropas, na forma de extravio e desgaste físico dos animais⁶. Conquanto as condições da estrada tenham sido bastante aprimoradas durante o período imperial, ainda em meados do século XIX – em pleno apogeu do negócio dos muares – encontra-se constantemente, nos relatórios oficiais, declarações acerca da necessidade premente de reparos no caminho das tropas. Em passagem transcrita no primeiro relatório do presidente da província do Paraná, em 1854, o tenente Francisco Xavier de Assis, inspetor da estrada da mata, assim descreve as condições desta:

⁵ João da Silva Machado, o Barão de Antonina, foi um dos grandes negociantes de tropas da primeira metade do século XIX. Sócio do Barão de Iguape durante algum tempo, o vulto de seus negócios e sua importância no desenvolvimento do sul da capitania (e depois província) de São Paulo lhe renderam considerável ascendência política. Foi o responsável pela abertura da estrada da mata, entre 1826 e 1829, e também pela fundação do povoado do Rio Negro, onde mais tarde seria instituído o registro para cobrança dos direitos sobre animais. Também foi responsável por várias outras obras de abertura e conserto de estradas. Veja-se, a esse respeito: Moreira (1975, 723-733); Almeida (1947, passim); Macedo (1875, passim).

⁶ Cf. Moreira (1975, pp. 717-718) e Petrone (1976, p. 79)

Esta estrada não está transitável, e passam os viajantes com sacrifício, e risco de serem assaltados pelos selvagens. Foram reparados alguns passos no inverno de 1850, mas estes mesmos estão iguaes em ruínas, porque alem do crescimento de brota dos lados, tem cahido, em diversos pontos, grandes pinheiros e outras madeiras sobre o leito da estrada. A maior parte dos aterrados estão arruinados, embaraçando consideravelmente o transito, pois que alguns há, que não offerecem outro meio de passagem. A ponte do rio S. João cahio parte della, pelo facto de ter apodrecido a coberta, e informo a v. ex. que não tem alli morador, e nem canôas, que possão ministrar aos viajantes a passagem franca quando por ventura fique o rio de nado, o que acontece repetidas vezes. (Relatório do presidente da província do Paraná, 15 de julho de 1854, p. 94).

Embora o caminho do Viamão tenha sido o principal palco da condução das tropas do sul rumo à região central, outras rotas também foram utilizadas com o mesmo propósito. Motivados tanto pelo desejo de encurtar as distâncias quanto pela perspectiva de evitar o controle fiscal, os tropeiros com freqüência trilhavam caminhos alternativos, que visavam uma comunicação mais direta entre os Campos Gerais e a região do Prata. Infelizmente, há pouca informação detalhada acerca destas passagens, restando apenas os fragmentos existentes em documentos oficiais e na documentação de particulares. A mais significativa destas rotas parece ter sido instituída oficialmente em 1846, ligando a vila de Palmas diretamente à região das Missões⁷. Lavallo (1974, pp. 78-79) afirma que durante este período alguns tropeiros dos Campos Gerais chegaram a adquirir propriedades em território argentino e uruguaio, destinadas à criação de animais. Nos relatórios dos presidentes da província do Paraná também é possível encontrar várias menções à condução de tropas por rotas alternativas, como esta relativa à estrada que liga Ponta Grossa ao passo de Goyo-En, no Uruguai: "... por ella transitam, vindas do Rio Grande do Sul com destino à feira annual de Sorocaba, milhares de bestas..." (Relatório do presidente da província do Paraná, 24 de dezembro de 1870, p. 37). No que tange ao volume de animais conduzidos, entretanto, estas rotas parecem nunca ter rivalizado em importância com o caminho do Viamão.

⁷ Cf. Brasil Pinheiro Machado, *História do Paraná*, apud Lavallo (1974, pp. 62-63).

2.2 PECULIARIDADES SULISTAS DE UM INCIPIENTE SISTEMA TRIBUTÁRIO

Ao longo de todo o seu longo período de vigência, a cobrança dos direitos sobre os animais vindos do sul sempre constituiu uma forma particular e específica de tributação. Responsáveis pelo aporte de vultosas quantias aos cofres públicos, os direitos destacaram-se frente às demais fontes de receita devido à sua relevância econômica e, nesta condição, gozaram freqüentemente de atenção e cuidado especiais por parte das autoridades políticas. Nesta seção, procuraremos traçar um conciso panorama da evolução do aparato fiscal responsável por sua arrecadação, do qual deriva grande parte da herança documental disponível acerca do negócio de animais.

A data da instituição da cobrança de um tributo sobre a passagem de animais vindos do sul com destino à capitania de São Paulo é um ponto sobre o qual ainda não há consenso, embora reste pouca dúvida de que tal evento tenha ocorrido na primeira metade do século XVIII. Daniel Pedro Müller (1978) afirma que os direitos foram criados em 1747, porém as evidências disponíveis desautorizam seu parecer. Cristóvão Pereira de Abreu já pagara tributos sobre a condução da primeira tropa pelo caminho do Viamão, em 1731, o que parece sugerir que a cobrança dos direitos já era então prática corrente. Um parecer técnico presente em relatório do presidente da província do Paraná de 1866 menciona uma provisão do Conselho Ultramarino datada de 8 de agosto de 1733 como a “disposição mais antiga” encontrada a fazer referência ao imposto⁸. Entretanto, Júlio Moreira (1975, pp. 949-950) encontrou evidências da cobrança de direitos sobre gado exportado da comarca de Curitiba já em 1709.

Dada a dificuldade em estabelecer com precisão o momento em que a cobrança dos direitos sobre animais teve início, poderíamos recorrer à data de criação do registro de Curitiba – primeira estação arrecadadora dos direitos –

⁸ Relatório do presidente da província do Paraná, 15 de fevereiro de 1866.

como indício da estruturação de tal cobrança em bases mais sólidas, não fosse este outro ponto bastante controverso. Cecília Westphalen (1995, p. 14) afirma que o registro foi instituído em 1748, provavelmente com base na data de publicação do regimento desta unidade fiscal⁹. Entretanto, parece mais provável que este regimento tenha apenas oferecido um marco regulatório mais preciso para o funcionamento de um registro já em atividade há muitos anos. Maria Tereza Petrone (1976, p. 162) situa a criação do registro em 1732, logo após a abertura do caminho do Viamão, portanto. Por outro lado, Júlio Moreira (1975, p. 781) recorre a um mapa dos Campos Gerais elaborado em 1728, no qual se encontra indicado o local do registro de Curitiba, para argumentar que este já existia quando da abertura do caminho das tropas, tendo sido criado para fiscalizar o intermitente fluxo de animais conduzidos pelas rotas litorâneas.

Seja como for, o complexo sistema de cobrança dos direitos, que viria a ser utilizado até fins do século XIX, parece ter sido instituído desde muito cedo. Por meio das instruções fornecidas em 1731 pelo então governador da capitania de São Paulo, Antônio da Silva Caldeira Pimentel, ficou estabelecida a cobrança dos direitos em duas etapas: primeiramente, ao passar uma tropa pelo registro de Curitiba, emitia-se uma guia onde constavam informações sobre a tropa, tais como tamanho, composição, nome do condutor e valor do imposto devido; de posse desta guia, os condutores estavam livres para seguir viagem até Sorocaba, onde deviam se reportar a uma autoridade competente para realizar o pagamento dos direitos. Ao que tudo indica, tal arranjo foi motivado pelas dificuldades no manuseio do meio circulante, composto à época por moedas cunhadas de metais preciosos. A escassez de moedas de ouro e prata, associada à dificuldade no transporte de grandes quantidades de moedas de cobre em viagens de longa distância, impunham severas

⁹ Tal regimento encontra-se transcrito em Goulart (1961, pp. 200-204).

dificuldades ao pagamento dos direitos em Curitiba, conforme bem observa Moreira (1975, p. 818). Por sua vez, a adoção deste método conduziu a outra inovação duradoura no sistema de arrecadação. Por ordem do Conde de Sarzedas, a 9 de dezembro de 1734, todo condutor deveria dali em diante apresentar um fiador para sua tropa, na pessoa de um morador da região, caso contrário não poderia prosseguir viagem¹⁰. O fiador seria responsabilizado pelo pagamento dos direitos em caso de descaminho da tropa. Embora em grande parte dos casos a apresentação de fiadores pareça ter constituído meramente uma formalidade, esta imposição legal contribuiu para deslindar, e mesmo reforçar, uma rede de relacionamentos existente entre condutores de tropas e algumas figuras de relevo da região dos Campos Gerais. Completando a estrutura, em 1750 foi instituído o registro de Sorocaba, que passaria a ser a unidade responsável pela fiscalização das guias emitidas em Curitiba¹¹.

Durante os primeiros anos após a abertura do caminho das tropas, a arrecadação dos direitos esteve a cargo de representantes da Coroa, militares e civis. Entretanto, a falta de zelo e rigor no desempenho desta tarefa conduziu a uma alteração no sistema a partir de 1743, passando o direito de arrecadação a ser arrematado por particulares em uma base trienal, mediante pagamento de um valor fixo aos cofres reais¹². A meados de 1747, outra modificação importante foi introduzida, com a criação da mercê dos meios direitos do registro de Curitiba. Como retribuição pelos serviços prestados à Coroa, entre eles a retificação do caminho das tropas, Cristóvão Pereira de Abreu foi agraciado com a concessão de metade das rendas arrecadadas com a passagem de animais pelo registro, pelo período de doze anos¹³. A partir de então, conseqüentemente, passou-se a ceder o direito de arrecadação de

¹⁰ A ordem encontra-se transcrita em Goulart (1961, pp. 198-199). Para mais informações a respeito, veja-se Moreira (1975, pp. 817-818).

¹¹ Veja-se a respeito o trabalho de Cássia Baddini (2000, pp. 29-50).

¹² Provisão do Conselho Ultramarino de 4 de abril de 1743, cf. transcrito em Goulart (1961, pp. 199-200).

¹³ Veja-se a respeito, entre outros, Goulart (1961, p. 46) e Hameister (2002, pp. 164-165).

apenas metade dos direitos. Após o vencimento do período de concessão da mercê a Cristóvão Pereira¹⁴, esta passou por várias outras mãos, sempre por graça da Coroa, até a incorporação dos direitos à renda da província de São Paulo com a reforma orçamentária de 1832.

Surpreendentemente, o valor dos direitos parece ter permanecido inalterado durante todo o período de um século e meio em que vigorou. Viviane Tessitore (1995, p. 143) estipula os valores cobrados durante o século XVIII em 2\$500 por muar, 2\$000 por cavalo e \$480 por vacuum. Segundo Hameister (2002, pp. 167-168), os registros de passagem por Curitiba em 1751 indicam a cobrança destes mesmos valores, embora a autora postule a ocorrência de variações nos valores cobrados em cada caso¹⁵. Westphalen (1995, p. 14) invoca uma disposição do registro de Curitiba, datada de 17 de dezembro de 1768, onde tais valores são oficialmente confirmados, com uma pequena diferença: estabeleceu-se então o valor de \$960 para cada égua conduzida. Esta tabela seguirá em vigor, a partir de então, até princípios da década de 1870¹⁶.

Note-se que o valor dos direitos, especialmente no caso de muares e cavalos, é bastante elevado. A guisa de comparação, o valor de uma taxa de barreira normal, cobrada sobre passagem de animais carregados, girava em torno de \$300. Os altos valores envolvidos no pagamento dos direitos sobre uma tropa tiveram conseqüências sobre a forma de arrecadação: além de conduzir ao sistema de quitação das guias em Sorocaba, conforme já mencionado, acabaram induzindo a concessão de prazos bastante dilatados para pagamento do imposto. Já no regimento do registro de Curitiba de 1748

¹⁴ A morte de Cristóvão Pereira de Abreu em 1755, antes do vencimento da mercê a ele concedida, deu origem a uma intensa celeuma entre alguns órgãos oficiais que reivindicavam o direito sobre a arrecadação da casa doada. Esta contenda encontra-se descrita em Hameister (2002, pp. 169-171).

¹⁵ Hameister atribui esta flexibilidade a dois fatores: compensação de dívidas passadas entre os condutores e o administrador do registro e concessão de favores pessoais.

¹⁶ A exceção é um curto período na passagem da década de 1850 para 1860, onde se promoveu diminuição no valor dos direitos na tentativa de diminuir o prazo para pagamento destes.

faz-se menção ao prazo de dois meses após a passagem pelo registro para prestação de contas, prazo este que poderia ser estendido por mais oito meses em caso de apresentação de fiança “a satisfação do Almoхарife”. Eventualmente, estas condições foram ainda mais relaxadas, com a emissão de letras sobre as guias, com vencimento no prazo de dois anos. Foi este o padrão que vigorou durante a maior parte do período imperial, exceção feita às tropas cujo valor devido em tributos não ultrapassasse 50\$000, caso em que o pagamento deveria ser efetuado à vista, no próprio local do registro¹⁷.

As altas somas arrecadadas na forma dos direitos também garantiram a atenção e o cuidado constantes dos beneficiários do tributo. Presente já no período colonial, na figura dos donatários dos meios direitos e dos arrematantes dos direitos de cobrança, este zelo intensificou-se com a transferência dos direitos ao orçamento da província de São Paulo, após a independência¹⁸. A essa época, havia algumas rotas que permitiam alcançar os Campos Gerais desviando o registro de Curitiba, evitando assim o pagamento dos direitos. Visando coibir esta forma de sonegação, foi criado o registro do Rio Negro, localizado no povoado recém criado por João da Silva Machado, na saída da estrada da mata. A emissão das guias sobre as tropas passou a ser realizada no novo registro¹⁹, cuja localização privilegiada virtualmente

¹⁷ As tropas de reduzido tamanho que se enquadravam nesta categoria estavam freqüentemente vinculadas a um comércio local, de menores proporções, conhecido como “a formiga”. Não obstante, Lavallo (1974, p. 29) afirma que os direitos eram pagos à vista também em casos de tropas de maior porte que não se destinavam à comercialização em Sorocaba.

¹⁸ Há também alguma controvérsia envolvendo o momento da incorporação dos direitos à renda provincial. Embora Tessitore (1995, p. 144) afirme que a transferência se deu por meio da reforma orçamentária de 1832, efetivando-se a incorporação em 1835 com o primeiro orçamento da província, Lavallo (1974, p. 20) defende que os direitos já constituem renda provincial desde 1826, ocasionando assim a iniciativa de transferência no local do registro.

¹⁹ Lavallo (1974, p. 26) afirma que as atividades do registro tiveram início a 12 de agosto de 1829. Aqui, novamente, há alguma controvérsia. Moreira (1975, p. 857) diz que a transferência da cobrança dos direitos de Curitiba para o Rio Negro deu-se apenas com a lei provincial nº 11, de 24 de março de 1835. A existência de registros de passagem de tropas pelo registro do Rio Negro desde 1829 parece corroborar a posição de Lavallo.

impossibilitava qualquer forma de contrabando das tropas que subiam pelo caminho do Viamão. O zelo das autoridades provinciais provou-se válido, pois a cobrança dos direitos representou a segunda maior fonte de arrecadação da província de São Paulo durante a primeira metade do século XIX, conforme observa Tessitore (1995, pp. 144-145).

O sistema de arrecadação do tributo prosseguiu nestas bases até princípios da década de 1850, quando a iminência da emancipação da província do Paraná conduziu a algumas modificações importantes. Receosos da perda de parte substancial de sua renda em favor da nova província, as autoridades políticas paulistas promulgaram a lei nº 10, de 7 de maio de 1851, que de um só golpe extinguiu os direitos do Rio Negro e facultava ao Presidente da Província a capacidade de instituir em seu lugar uma taxa de barreira, que seria arrecadada nos exatos mesmos moldes dos direitos²⁰. Em 1852, decidiu-se pela sua cobrança na barreira de Itararé, onde permaneceu durante dois anos. Em princípios de 1854, a cobrança da taxa foi novamente transferida, desta vez para a barreira de Itapetininga, onde permaneceu até 1869. Durante a década de 1870, com a crescente desestruturação do mercado de muares, a cobrança da taxa foi realizada durante um curto período em Pirituba, retornando então para a barreira de Itararé, onde permaneceu até ser finalmente fundida com o novo imposto sobre animais em Sorocaba, em 1881²¹.

Embora Westphalen (1995, p. 14) afirme que estas modificações ocorridas a meados do século no sistema de cobrança dos direitos tenham se dado em detrimento dos interesses paranaenses, verifica-se, através dos relatórios dos presidentes da província do Paraná, que a cobrança dos direitos do Rio Negro prosseguiu durante o restante do período imperial. Por meio do

²⁰ Uma diferença prática resultante da transformação dos direitos em taxa de barreira foi o caráter de receita vinculada à conservação de estradas que passaram a ter, como era característico de todas as taxas de barreira.

²¹ Cf. Tessitore (1995, p. 145).

regulamento de 10 de agosto de 1854 foi restabelecida a cobrança dos direitos, agora não apenas no registro do Rio Negro, mas também no de Xapecó, provavelmente devido à existência de novas rotas pelas quais o gado vinha sendo introduzido nos Campos Gerais. Novo regulamento, em 1860, reduziu os valores cobrados, juntamente com o prazo de vencimento das letras, numa tentativa de sanear as finanças da província. Entretanto, já no ano seguinte retornou-se aos valores originais, embora os prazos de vencimento seguissem reduzidos. Mesmo com estas freqüentes modificações no sistema de arrecadação, a cobrança dos direitos foi responsável pela maior parcela da renda da província do Paraná até o início da década de 1870.

Além dos direitos, os animais soltos vindos do sul estiveram sujeitos a outras formas específicas de tributação. Após a destruição de Lisboa pelo grande terremoto de 1755, a Coroa solicitou à colônia a concessão de um donativo, destinado a colaborar com a reedificação da cidade²². Um dos subsídios voluntários criados com este propósito foi o novo imposto sobre animais em Sorocaba, promulgado a 31 de julho de 1756, inicialmente pelo período de dez anos²³. O valor cobrado sobre os animais soltos era de \$300 por muar, \$200 por cavalar e \$100 por vacum. Após o vencimento do prazo inicial de dez anos, a cobrança foi constantemente renovada, sob diversos pretextos, e o valor cobrado por cabeça de gado muar foi elevado a \$320. Durante o período 1817-1826, sua cobrança foi arrematada a terceiros, sendo incorporada em seguida ao orçamento da província de São Paulo com a reforma orçamentária de 1832²⁴. Em 1881 houve a fusão do novo imposto com os direitos em uma mesma rubrica, forma em que foi arrecadado até sua extinção em 1891.

²² Por intermédio da Carta Régia de 16 de dezembro de 1755.

²³ Cf. Tessitore (1995, p. 250).

²⁴ Cf. Tessitore (1995, p. 251). Um dos arrematantes da cobrança deste tributo foi Antônio da Silva Prado, o Barão de Iguape. A cobrança esteve sob sua responsabilidade de 1820 a 1822, e a documentação daí resultante serviu como base para o estudo de Petrone (1976).

Igualmente incidente sobre os animais soltos conduzidos pelo registro de Sorocaba, a contribuição para Guarapuava foi criada em 1809, com o objetivo expresso de financiar a colonização da fronteira oeste do território paranaense, na região de Guarapuava²⁵. Conforme observa Tessitore (1995, pp. 109-111), houve variações freqüentes nas bases de arrecadação do tributo nos primeiros anos após sua instituição, até que em 1819 os valores foram fixados da seguinte forma: para animais criados na região dos Campos Gerais, \$875 por muar, \$750 por cavalar e \$240 por vacuum; para animais vindos do extremo sul, \$160 por muar e \$220 por cavalar. Estes foram os valores cobrados até a extinção da contribuição, por meio da lei nº 10, de 7 de maio de 1851 – a mesma que decretou o fim da cobrança dos direitos do Rio Negro.

É importante ressaltar que, além de todos os tributos mencionados acima, os animais soltos ainda estavam sujeitos ao pagamento de uma quantia adicional de 1\$000, referente à parcela dos direitos que cabia à capitania, e depois província, do Rio Grande de São Pedro²⁶, além de diversas taxas itinerárias em barreiras ao longo do caminho que percorriam, desde o sul até a chegada aos centros de distribuição em São Paulo. Percebe-se, assim, a dimensão da carga tributária que onerava o comércio destes animais.

2.3 INSERÇÃO ECONÔMICA DOS MUARES NO CENTRO-SUL DO BRASIL

Nas duas seções precedentes, procurou-se estabelecer, em traços gerais, os arranjos institucionais envolvidos no desenvolvimento do comércio de animais entre o sul do Brasil e as regiões centrais ao longo dos séculos XVIII e XIX – em outras palavras, a estrutura criada em suporte a esta atividade. A partir de agora, passamos a discorrer brevemente sobre as formas por meio das quais se deu a integração plena dos produtos negociados neste

²⁵ A arrecadação deste tributo também esteve a cargo de Antônio da Silva Prado no período 1820-1822.

²⁶ Esta parcela dos direitos era arrecadada no registro de Santa Vitória, conforme observam Moreira (1975, p. 836) e Hameister (2002, p. 156).

mercado – os animais – no conjunto da economia brasileira.

É precisamente neste ponto que os muares assumem seu papel de destaque. Embora as evidências disponíveis apontem uniformemente para uma predominância dos rebanhos cavalariço e vacum no comércio de animais do extremo sul ao longo do século XVIII²⁷, com o alvorecer do novo século os muares assumiriam a dianteira do negócio, ocupando lugar que seria seu ao longo de todo o período imperial – durante o qual apenas incrementaram progressivamente sua ascendência sobre os demais rebanhos comercializados. A este período de notável florescimento o negócio dos muares deve a posição de destaque que ocupa na história – e também na historiografia – econômica brasileira.

Seria um tanto redundante insistir sobre a importância das bestas do sul como meio de transporte de carga para o complexo produtor da região central do Brasil durante o século XIX. Sobre este ponto parece haver um consenso longamente estabelecido em nossa historiografia, corroborado por nomes como Caio Prado Jr., Celso Furtado e Aluísio de Almeida, tendo-se dispensado bastante ênfase ao papel desempenhado pelo sistema de abastecimento destes animais seja na viabilização das atividades produtivas de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, seja no desenvolvimento das regiões meridionais do Brasil – em especial Rio Grande do Sul e Paraná.

A demanda por muares no Brasil ganhou importância durante o século XVIII, em função das necessidades da atividade mineradora. Conforme ressalta Celso Furtado (2001, pp. 76-77), a economia da mineração, ao contrário das culturas litorâneas, caracterizava-se por uma dependência funcional extrema em relação aos sistemas de transporte e comercialização. O bom funcionamento da economia mineira, portanto, dependia de um fluxo constante e regular de fornecimento de tropas de mulas, seu principal meio de transporte

²⁷ Veja-se a este respeito, entre outros, Hameister (2002, pp. 175-185).

de cargas.

A preferência pelas mulas em detrimento de outros animais no escoamento das produções da região central em direção aos portos de exportação explica-se, em grande medida, pela maior adaptabilidade deste animal às características acidentadas do relevo da região²⁸. Tal aspecto, ao impedir a construção de estradas satisfatoriamente trafegáveis, inviabilizava a utilização dos carros de bois. As espécies cavалares existentes no Brasil, embora velozes, não suportavam transpor as árduas rotas transportando cargas. As mulas, mais lentas, porém igualmente mais resistentes, eram capazes de vencer os obstáculos geográficos dos percursos mesmo quando carregadas com gêneros.

Se a demanda pelos muares assim se explica, o surgimento do extremo sul do Brasil como principal pólo ofertante destes animais também pode ser compreendido em termos geográficos. A região do Rio da Prata é composta por um conjunto de planícies altamente favoráveis à atividade pecuária. No caso especial das mulas, Alfredo Ellis Jr. (1979, p. 85) afirma ser esta a região mais propícia de toda a América do Sul para sua criação. Acrescente-se a isto o fato de que, desde o século XVII, a criação de mulas já era desenvolvida na região visando o abastecimento da demanda originária das minas de prata de Potosí, na América espanhola²⁹. Com o declínio desta atividade mineradora, ocorreu o deslocamento de um complexo produtor já estabelecido em direção a novos centros consumidores – no caso, as áreas brasileiras empenhadas na mineração do ouro – com as evidentes vantagens decorrentes deste pioneirismo.

A existência, a meio caminho entre os pólos ofertante e demandante, de uma extensa área geográfica composta majoritariamente por planícies ideais para a pastagem de rebanhos – os Campos Gerais hoje pertencentes ao

²⁸ Ver, a esse respeito, Caio Prado Jr. (2001, p. 208) e Calógeras (1945, p. 1672).

²⁹ Veja-se a respeito Ellis Jr. (1950, p. 86.)

estado do Paraná – também contribuiu para estabelecer em bases bastante sólidas o sistema de abastecimento de muares vindos do sul com destino a São Paulo e demais regiões consumidoras. Após a desgastante viagem pelo caminho do Viamão, as tropas podiam ser recuperadas e engordadas nas inúmeras estações de invernagem estabelecidas nos Campos Gerais. A importância desta atividade para a economia da província do Paraná, após a emancipação, é atestada pelo testemunho do Barão de Tibagi, que afirma: “Uma parte de nossos campos é destinada a invernar as tropas de bestas soltas, que formam o principal negócio da província”.³⁰

Tal arranjo estrutural acabou por ensejar o envolvimento dos habitantes dos Campos Gerais na aquisição e condução das tropas, atividades pelas quais parecem ter se tornado os principais responsáveis³¹. Por outro lado, a atividade criatória desenvolvida na região, embora tenha tido início já ao alvorecer do século XVIII³², era dominada pelos rebanhos de gado bovino, sendo o volume de muares ali produzidos insignificante. Em 1859, o presidente da província do Paraná menciona um estoque de 2.190 cabeças de gado muar nos campos de criação da província³³, número bastante modesto se comparado com o total de 48.555 animais negociados em Sorocaba no ano, conforme estimado por Herbert Klein (1989, p. 371). Mais adiante, em meados da década de 1860, ouvimos novamente o juízo do presidente da província do Paraná, lamentando o fato de que os animais enviados anualmente à feira de Sorocaba “não constituem um producto proprio do Paraná, sendo esta província apenas lugar abrigado de passagem, e os commerciantes desse gênero no rigor litteral intermediarios”.³⁴

Após o descanso e a recuperação, os animais eram então remetidos

³⁰ Cf. transcrito no relatório do presidente da província do Paraná, 1º de março de 1860, p. 72.

³¹ Cf. Westphalen (1995, p. 14).

³² Cf. observam Westphalen (1995, p. 10), Moreira (1975, p. 832) e Lavallo (1974, p. 1).

³³ Relatório do presidente da província do Paraná, 7 de janeiro de 1859, p. 32.

³⁴ Relatório do presidente da província do Paraná, 18 de novembro de 186, p. 20.

para comercialização em São Paulo, onde foram organizadas feiras para sua distribuição aos centros consumidores. Dentre estas, a mais importante era realizada na cidade de Sorocaba, que viria a se tornar o *locus* por excelência do comércio de tropas ao longo do século XIX³⁵.

Se os Campos Gerais se especializaram na invernagem das tropas, a prosperidade do mercado de muares exerceu seus estímulos também na região de Minas Gerais, onde os animais eram amplamente utilizados. Por obra do padre João Faria Filho, já em fins do século XVII principiaram as tentativas de criação de híbridos em território mineiro³⁶. A importância que esta atividade alcançou ao longo do século XVIII pode ser bem ilustrada a partir de uma controvérsia política ocorrida na segunda metade do século³⁷. Ao longo das décadas de 1760 e 1770, Dom Luiz Antonio de Souza, então governador da Capitania de São Paulo, enviou diversos protestos formais tanto ao Vice-Rei do Brasil, Marquês de Lavradio, quanto ao governador da Capitania de Minas, o Conde de Valadares, nos quais reivindica a proibição da criação de muares nesta capitania. Argumentava que a criação de muares em Minas era extremamente prejudicial ao desenvolvimento dos domínios meridionais da colônia, por vários motivos: impacto negativo exercido sobre a criação de animais no continente do Rio Grande de São Pedro; diminuição da arrecadação, decorrente do não pagamento dos direitos de passagem por parte dos animais criados nos territórios centrais; extinção das rendas que o comércio proporcionava a São Paulo. Não obstante, as reivindicações de Dom Luiz Antonio de Souza nunca foram atendidas, e a criação de muares em Minas Gerais seguiu crescendo em importância daí em diante.

Convém ressaltar que um outro setor da economia brasileira oitocentista foi atingido duramente pela introdução dos muares na colônia.

³⁵ Veja-se a respeito os trabalhos de Pierre Deffontaines (1945), Aluísio de Almeida (1945), Herbert Klein (1989) e Maria Tereza Petrone (1976).

³⁶ Cf. Goulart (1961, pp. 53-54).

³⁷ Esta controvérsia encontra-se descrita e documentada em Goulart (1961, pp. 55-60; 232-239).

Trata-se da criação de gado cavalari desenvolvida nas regiões norte e nordeste, cujo produto foi deslocado pelos muares como meio de transporte de carga nas regiões centrais. Os protestos do grupo organizado em torno desta atividade, contendo até mesmo argumentos de sabor mercantilista contra a exportação de ouro para a Espanha, conduziram a uma curiosa medida real, consubstanciada na Carta Régia de 19 de junho de 1761, que proibiu a utilização de muares em todo o território colonial, ordenando inclusive que fossem mortos os animais desta espécie encontrados após a sua publicação. Contudo, a utilização dos muares já estava profundamente arraigada na economia colonial. Os veementes protestos dos envolvidos no negócio, assim como a persistência do comércio de muares sob a forma de contrabando, terminaram por ensejar a revogação da ordem real decorridos três anos de sua aplicação, por intermédio da Carta Régia de 22 de dezembro de 1764³⁸.

Embora inicialmente impulsionada pelo desenvolvimento da atividade mineradora, a rede de abastecimento de animais de carga formada sobreviveu ao declínio deste estímulo inicial. Enquanto a produção aurífera veria sua relevância econômica drasticamente reduzida ainda antes do fim do século, o comércio de animais prosseguiu em bases bastante semelhantes, inserindo-se de forma orgânica no processo de diversificação produtiva e desenvolvimento das culturas canavieira e cafeeira então em curso no Brasil. Em resposta a estes novos estímulos de demanda, o negócio dos muares prosperou ainda mais durante o século XIX, atingindo proporções magníficas durante o seu apogeu, nas décadas de 1850 e 1860, a indicar quão notável teria sido sua relevância econômica³⁹. Enquanto funcionou propriamente, pode-se seguramente atribuir-lhe a responsabilidade pela geração de grandes volumes

³⁸ Veja-se, a respeito, Goulart (1961, pp. 52-54).

³⁹ Para que se tenha idéia da relevância fiscal dos direitos sobre os animais, considere-se o valor da receita provincial no ano financeiro 1860-61 como sendo igual a 1.299:110\$116, conforme apresentado por Hernani Maia Costa (1984, p. 194). Neste mesmo ano financeiro, o valor total dos direitos sobre os animais passados por Itapetininga foi 156:833\$820 – ou seja, mais de 12% do total da receita provincial.

de renda e riqueza, apropriados por parcelas das populações gaúcha, paranaense e paulista.

Com a expansão da rede ferroviária brasileira ocorrida a partir de meados do século, o desenvolvimento do negócio dos muares foi finalmente cerceado. Muito mais rápido e econômico do que aquele realizado no lombo das bestas, o transporte ferroviário deslocou o mercado de muares, impondo-lhe severo declínio com a proximidade do fim do período imperial. Não mais utilizados para transporte de cargas a longa distância, o comércio destes animais perdeu espaço a partir de 1870, restabelecendo-se em níveis bastante reduzidos ainda antes do final do século. As bestas continuaram sendo utilizadas em pontos mais afastados da fronteira agrícola, assim como no transporte de cargas por pequenos trajetos, em locais isolados – funções para as quais ainda hoje encontram mercado. Entretanto, sua comercialização não estava mais estruturada nos moldes do grande negócio de animais organizado em torno do caminho do Viamão, ao longo dos dois séculos precedentes.

3 PASSAGEM DE TROPAS, 1830-1869

3.1 O COMÉRCIO DE ANIMAIS EM NÚMEROS

Deixando de lado as estimativas impressionistas e/ou hiperbólicas freqüentemente encontradas em trabalhos de escopo mais amplo⁴⁰, raros são os estudos disponíveis – e confiáveis – acerca do volume de tropas negociadas dentro deste sistema sulista de fornecimento de animais. Uma abordagem pioneira ao problema foi proposta por Aluísio de Almeida, que elaborou uma série aproximada para o volume de muares negociados em Sorocaba desde a quarta década do século XVIII até o final do século XIX⁴¹. Esta série apresenta valores médios de muares conduzidos durante períodos longos, sendo que o autor sempre faz referência a um número mínimo de animais conduzidos anualmente⁴². Partindo de um volume reduzido (dois mil muares/ano) na primeira metade do século XVIII, o volume cresce de forma suave, porém constante, até o fim do século. Durante a primeira metade do XIX, acelera-se este crescimento, até que o ápice do negócio é atingido nas décadas de 1850 e 1860, sendo negociados mais de cem mil muares/ano. Sobrevém então um brusco declínio, caindo o volume negociado para apenas cinco mil muares/ano com a proximidade do fim do século. Estabeleceu-se, assim, a forma clássica do ciclo do mercado de muares. O gráfico 3.1 procura representar a evolução apontada na série de Almeida, com os valores mínimos transformados em valores pontuais para fins de ilustração.

As projeções de Aluísio de Almeida serviram como ponto de referência para vários trabalhos subseqüentes. Em especial, Alfredo Ellis Jr. (1950) utilizou os dados de Almeida como base para elaboração de seu agora

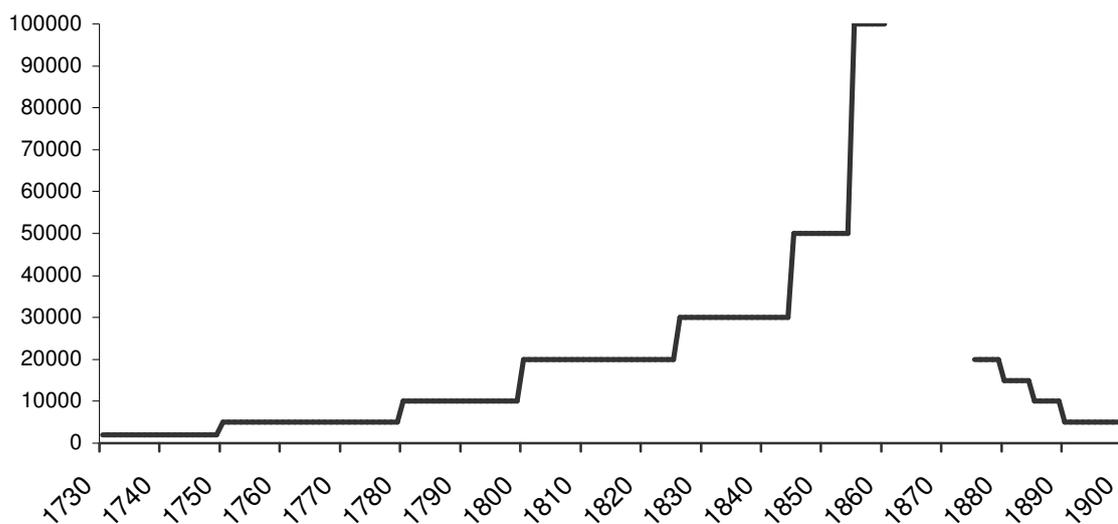
⁴⁰ Um exemplo típico é a afirmação de Furtado (2001, p. 77): “Cada ano subiam do Rio Grande do Sul dezenas de milhares de mulas...”.

⁴¹ Esta série é apresentada em Almeida (1945, pp. 168-169) e em Ellis Jr. (1950, p. 73).

⁴² Para ilustrar, tomemos o caso do período 1800 a 1826, para o qual o autor afirma que “provavelmente passaram mais de 20.000 muares por ano”.

clássico artigo. Entretanto, a verossimilhança destes dados é bastante questionável. O próprio Aluísio de Almeida, em trabalho posterior, propõe números bastante diversos, chegando até a desdenhar aqueles outros “que se costumam mencionar, com exagero evidente” (ALMEIDA, 1982, p. 49). Não se sabe ao certo qual foi a base documental utilizada pelo autor na elaboração destes dados referenciados por Ellis Jr. De qualquer forma, eles estão em clara divergência com todas as evidências documentais encontradas desde então, que, sem exceção, revisaram para baixo os números propostos inicialmente por Almeida.

GRÁFICO 3.1
VOLUME APROXIMADO DE MUARES NEGOCIADOS ANUALMENTE EM SOROCABA, SEGUNDO ALUÍSIO DE ALMEIDA, 1730-1900



No que se refere à condução de animais durante o século XVIII, praticamente inexitem estimativas alternativas. Exceções são os números apresentados por José Alípio Goulart (1961, pp. 197-198) e Martha Hameister (2002, pp. 179-180) acerca da passagem de animais pelo registro de Curitiba nos anos de 1751 e 1769-1771, respectivamente. Nos dados de Goulart verifica-se uma predominância de cavalares, com 6.755 animais, seguidos pelos muares (2.380 animais) e vacuns (520 animais). No triênio apresentado por Hameister, para um período vinte anos posterior, os cavalares ainda

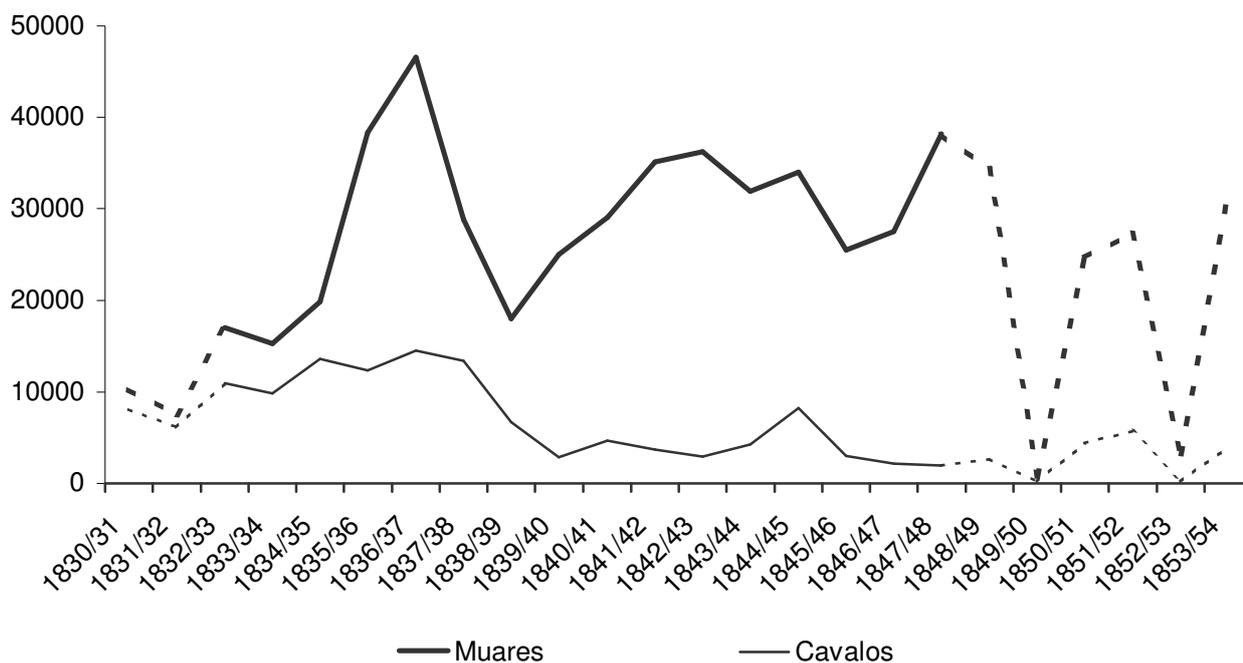
predominam, com um volume relativamente estável oscilando entre 5.100 e 5.600 animais anualmente. O volume de muares conduzidos apresenta uma tendência de elevação, passando de 1.909 animais em 1769 para 3.074 em 1771. O número de reses, por sua vez, é bastante superior àquele verificado em 1751, oscilando de forma discreta entre 2.100 e 2.500 animais por ano.

Quando adentramos o século XIX, torna-se possível encontrar estudos quantitativos mais abrangentes e confiáveis acerca das dimensões do negócio de animais na região sul. Exemplo disto é o trabalho de Aida Mansani Lavalle (1974), surpreendentemente pouco conhecido até o momento. A base documental utilizada pela autora é composta pelos livros do registro do Rio Negro, unidade fiscal onde as guias para pagamento dos direitos sobre os animais vindos do sul foram emitidas de 1829 a 1853. As informações, de natureza bastante homogênea, encontram-se disponíveis para a quase totalidade do período, à exceção do ano financeiro de 1831/2 e de alguns anos ao fim da década de 1840 e princípio da década de 1850. O volume de animais conduzidos a Sorocaba, de acordo com sua estimativa, oscilou entre 10 e 17 mil bestas nos primeiros anos da década de 1830, chegando a 20 mil em meados da década e ultrapassando 40 mil animais já na segunda metade desta. Manter-se-ia entre 25 e 40 mil animais até o final do período, apresentando grande oscilação ano a ano (LAVALLE, 1974, pp. 125-149). Sua série encontra-se ilustrada no gráfico 3.2.

É importante ressaltar que, ao elaborar sua série estatística, Lavalle compilou apenas as informações relativas às “tropas guiadas” – isto é, aquelas tropas que recolhiam os tributos em Sorocaba. Isto significa que os números por ela estimados não contabilizam os animais vindos do sul que foram comercializados na região dos Campos Gerais, ao sul de Sorocaba. Segundo ela, o volume deste comércio “a formiga”, como era chamado, não chegaria a 5% do total das tropas transacionadas em um ano financeiro dado (LAVALLE, 1974, p. 10). A série de Lavalle pode ser vista como um complemento da série

de Itapetininga a ser apresentada na seção seguinte, uma vez que a autora utiliza documentos da mesma natureza daqueles por nós utilizados, adotando também os mesmos cortes metodológicos. Esta familiaridade entre as duas séries será mais bem explorada ainda neste capítulo.

GRÁFICO 3.2
VOLUME DE ANIMAIS CONDUZIDOS ANUALMENTE PELO REGISTRO DE RIO NEGRO, SEGUNDO LAVALLE, 1830/31-1853/54⁴³



Ainda na década de 70, Maria Tereza Petrone (1976) também empreendeu uma tentativa de mensuração do volume de animais negociados na região de Sorocaba, baseando-se para tanto na documentação pessoal de Antônio da Silva Prado, o Barão de Iguape. Conseguiu, desta forma, estimar com bastante precisão o número de muales negociados na feira de Sorocaba em princípios da década de 1820. Seu levantamento baseia-se nos livros de cobrança do Novo Imposto e do Imposto de Guarapuava⁴⁴, ambos cobrados sobre a passagem de tropas de animais soltos. Estes tributos foram

⁴³ Os segmentos pontilhados indicam períodos para os quais a autora não conseguiu localizar os registros da totalidade das tropas conduzidas pela estação fiscal.

⁴⁴ A respeito destas modalidades tributárias, veja-se o capítulo 2, seção 2.2.

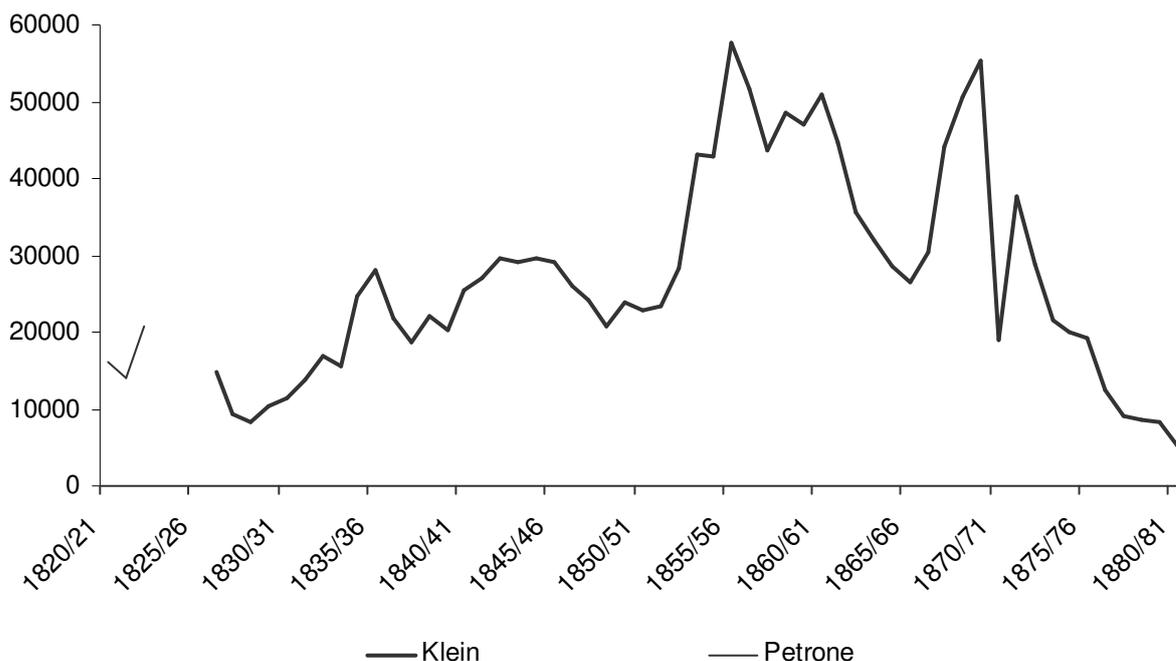
arrematados por Prado durante o triênio 1820-22, período bastante reduzido, porém de valioso auxílio ao fornecer indicações mais precisas sobre o estado dos negócios às vésperas do início do período imperial. Suas estimativas para o período oscilam entre 14 e 21 mil animais por ano, aproximadamente.

A própria Petrone empenha-se em obter um quadro mais completo, utilizando os livros do registro de Sorocaba para estimar o volume de animais por ali passados no período 1826-29 – quando a arrecadação do Novo Imposto já era de responsabilidade da Junta da Fazenda de São Paulo. Os números são ainda menores, variando entre 8 e 14 mil muares por ano, aproximadamente. Chama atenção uma mudança na relação entre os muares e demais rebanhos cuja passagem foi registrada nos livros. Enquanto que na documentação de Prado as tropas de mulas constituem a imensa maioria dos animais registrados, nos livros do registro há um equilíbrio muito maior entre os diferentes rebanhos – mulas, cavalos e reses –, apontando para uma possível diferenciação nas formas de registro das tropas. Seja como for, em todos os casos verifica-se a predominância do rebanho muar no total das passagens, inversamente ao que indicam as evidências disponíveis para o século XVIII. O rebanho vacum encontra-se estabelecido em um novo patamar, com volume anual oscilando entre 6 e 7 mil animais, enquanto que o rebanho cavalari apresenta marcante instabilidade, passando de 1.919 animais em 1821 a 7.400 animais em 1829.

Em trabalho mais recente, Herbert Klein (1989) construiu uma série do volume de muares negociados com base nos livros do registro do Novo Imposto sobre Animais em Sorocaba – o mesmo utilizado por Petrone. Sua série, mais abrangente, cobre o período 1825-1880. As estimativas de Klein tendem a confirmar a linha de evolução tradicionalmente estabelecida, com ascensão contínua no volume negociado até a década de 1860 e queda abrupta a partir da década de 1870 – a média anual caindo de 40 para 17 mil animais de um decênio para o outro (KLEIN, 1989, pp. 370-372). O gráfico 3.3

apresenta a série estimada por Klein, juntamente com os números apresentados por Petrone para os três primeiros anos da década de 1820.

GRÁFICO 3.3
VOLUME DE MUARES CONDUZIDOS ANUALMENTE POR SOROCABA,
SEGUNDO PETRONE E KLEIN, 1820/21-1880/81



É importante ressaltar que Klein não compilou as informações disponíveis nos livros do Novo Imposto ano a ano. Ao invés disto, valeu-se de alguns anos selecionados para estimar as proporções entre os diversos tipos de animais e sua mudança ao longo do tempo, compondo a série através da combinação destas proporções com os valores totais arrecadados (1989, p. 354). Vale ainda lembrar que os registros utilizados por Klein (relativos ao Novo Imposto) são de natureza diversa daqueles que compõem a base documental do trabalho de Lavallo e da série de Itapetininga, apresentada a seguir.

3.2 TROPAS CONDUZIDAS POR ITAPETININGA, 1854-1869

3.2.1 Herança documental

Conforme se observou no capítulo 2, com a iminência da

emancipação política do Paraná, a província de São Paulo promulgou lei que extinguiu a cobrança dos direitos do Rio Negro, ao mesmo tempo em que facultava ao presidente da província o direito de instituir uma taxa de barreira em seu lugar, com as mesmas características e peculiaridades dos antigos direitos. Esta taxa foi instituída em 1852, e sua cobrança alocada à barreira de Itararé, onde permaneceu apenas durante dois anos. Já no início de 1854 outra mudança foi instituída no sistema de arrecadação dos tributos sobre animais, passando a barreira de Itapetininga a ser a responsável pela emissão das guias sobre as tropas conduzidas com destino a Sorocaba. As guias seriam ali emitidas pelos próximos quinze anos – vale dizer, durante o período áureo do negócio dos muares – retornando na década de 1870 à barreira de Itararé, no momento em que o mercado de animais de carga já começava a se desestruturar. A herança documental legada pela barreira de Itapetininga servirá de base para a análise quantitativa a ser desenvolvida neste capítulo.

O corpo documental de Itapetininga é bastante extenso, completo e rico em informações⁴⁵. Além de correspondências e escriturações contábeis, ele é composto por seis tipos básicos de documentos: livros da barreira de Itapetininga e suas agências, onde são registradas as passagens de animais carregados com gêneros, que pagam apenas a correspondente taxa de barreira; livros de direitos pagos à vista, que registram os direitos sobre animais não destinados à feira de Sorocaba, ou então aquelas tropas cujo valor dos tributos devidos não excedia 50\$000, casos em que os direitos eram recolhidos no próprio local da barreira; livros de termos de fiança das tropas guiadas, que reproduzem os documentos de fiança das tropas conduzidas a Sorocaba; segundas vias das guias emitidas para pagamento dos direitos em Sorocaba; mapas dos direitos pagos à vista e das tropas guiadas, que representam de forma reduzida e sistemática a movimentação das tropas nestas duas

⁴⁵ Estes documentos encontram-se no Arquivo Público do Estado de São Paulo, sob o título “Livros de Barreiras – Itapetininga”.

modalidades de recolhimento dos direitos. Os diversos documentos estão disponíveis, com falhas ocasionais, para todo o período 1854-1869, à exceção dos mapas de direitos à vista, cujos exemplares mais antigos encontrados referem-se ao ano de 1861.

Para os propósitos de mensuração do comércio de animais, os livros de barreira são dispensáveis, pois registram tão somente o movimento de animais carregados. Os demais documentos podem ser divididos em dois grupos, de acordo com a modalidade de recolhimento dos direitos a que se referem: tropas guiadas ou direitos pagos à vista. Os pertencentes ao primeiro grupo dizem respeito aos animais cujo destino é Sorocaba, onde serão recolhidos os direitos. Já aqueles integrantes do segundo grupo se referem, muito provavelmente, às tropas a serem comercializadas na região dos Campos Gerais, ao sul de Sorocaba⁴⁶. O volume de animais conduzidos nesta segunda modalidade é bastante inferior ao verificado relativamente às tropas guiadas, oscilando entre 2% e 5% do volume total destas.

No presente trabalho, optou-se por utilizar apenas as informações relativas às tropas guiadas, isto é, aos animais com destino a Sorocaba. Entretanto, a simples constatação de que as tropas conduzidas “a formiga” representavam uma reduzida parcela do total do comércio de animais de carga não constitui motivo suficiente para sua não inclusão na análise. Nossa escolha está fundamentada, basicamente, em dois outros aspectos. Em primeiro lugar, os registros de direitos pagos à vista apontam para um padrão de comportamento sazonal bastante diverso daquele apresentado pelas tropas guiadas, com uma distribuição mais uniforme do fluxo ao longo do ano. Isto

⁴⁶ Oficialmente, a diferenciação entre direitos pagos à vista ou por meio de guias estava relacionada ao valor devido: até 50\$000, pagava-se à vista; acima disto, emitia-se a guia. Entretanto, conforme observado na nota 17, há indícios de que tropas maiores, cujos direitos excediam 50\$000, ainda assim pagavam o tributo à vista quando não tinham como destino a feira de Sorocaba. Além disto, a existência de um padrão de sazonalidade nas passagens bastante diverso entre as duas modalidades parece corroborar a idéia de que há uma diferença mais essencial entre suas naturezas.

posto, e tendo-se em mente que estes animais estavam, na hipótese mais provável, relacionados a um comércio local de menores proporções, sua inclusão na série acabaria por distorcer os resultados, afastando-a de uma aferição mais pura do fluxo de animais vindos do sul com destino aos mercados de São Paulo e regiões mais ao norte. Em nossa opinião, os registros de direitos pagos à vista merecem ser analisados separadamente com a devida atenção – trabalho que demandará razoável esforço – antes de serem integrados às tropas guiadas numa análise mais abrangente do mercado de muares.

Em segundo lugar, a exclusão dos direitos pagos à vista na construção da série permitirá uma confrontação mais direta entre esta e as demais estimativas disponíveis. Na construção de sua série, Lavallo (1974, pp. 7-10) excluiu explicitamente os registros de direitos pagos à vista, atendo-se unicamente aos livros de tropas guiadas. Partindo de um conjunto documental análogo, sua abordagem assemelha-se muito à nossa. Por outro lado, por trabalhar com a documentação do próprio registro de Sorocaba, Klein (1989) também não está apto a captar este fluxo marginal de animais. Uma série baseada exclusivamente nos registros de tropas guiadas pela barreira de Itapetininga, além de funcionar como uma extensão daquela elaborada por Lavallo para a primeira metade do século, também viabilizará um diálogo mais confiável com os resultados de Klein.

3.2.2 Apresentação da série

A série aqui apresentada foi elaborada tendo como base principal os mapas de tropas guiadas pela barreira de Itapetininga, disponíveis para o período 1854/55-1857/58 e 1861/62-1868/69. Com relação ao período 1858/59-1860/61, durante o qual falham os mapas, utilizou-se os livros de termos de fiança para complementar, sem prejuízos, as informações. Tais livros também foram utilizados para cobrir falhas eventuais nos demais anos, onde elas se

fizeram presentes, viabilizando a compilação completa da série, sem necessidade de recorrer a técnicas estatísticas de interpolação. Respeitou-se a periodização apresentada nos documentos originais, baseada em anos financeiros, que se iniciam em 1º de julho de um determinado ano e terminam em 30 de junho do ano seguinte.

TABELA 3.1
VOLUME DE ANIMAIS CONDUZIDOS ANUALMENTE PELA BARREIRA DE
ITAPETININGA, 1854/55 – 1868/69

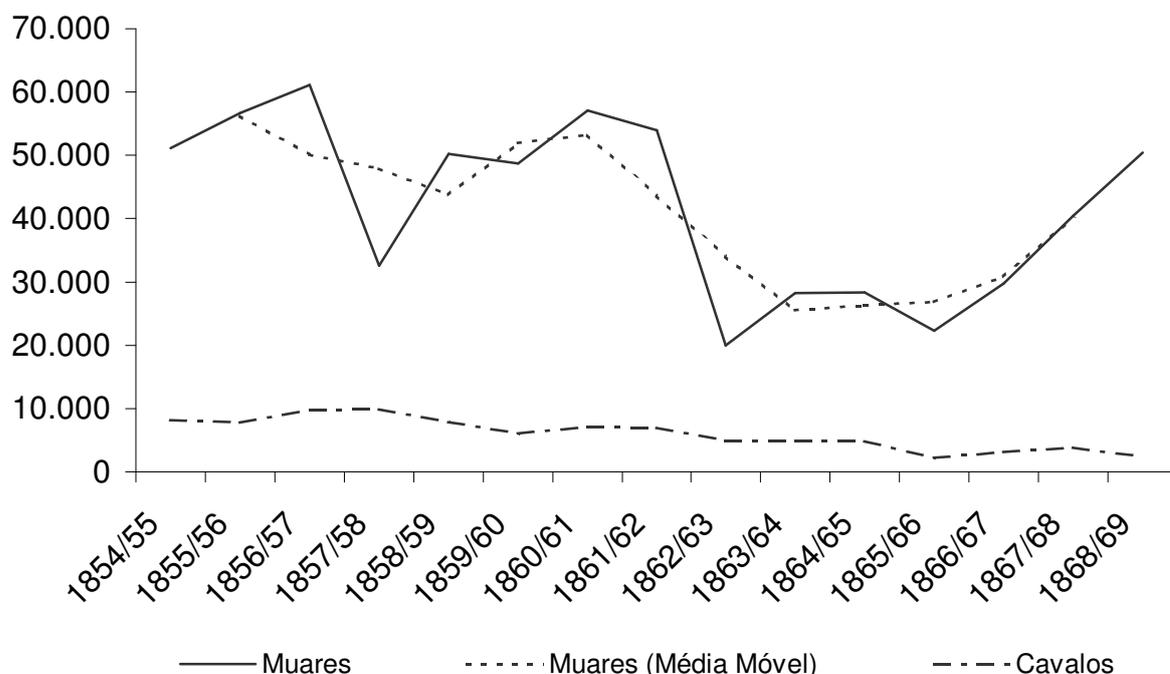
Ano Financeiro	Muares	Cavalos	Éguas	Total
1854/55	51.102	8.213	251	59.566
1855/56	56.645	7.808	122	64.575
1856/57	61.097	9.753	147	70.997
1857/58	32.549	9.835	278	42.662
1858/59	50.184	7.865	516	58.565
1859/60	48.720	6.006	245	54.971
1860/61	57.043	7.021	192	64.256
1861/62	54.001	6.980	343	61.324
1862/63	19.986	4.939	330	25.255
1863/64	28.285	4.943	128	33.356
1864/65	28.380	4.845	270	33.495
1865/66	22.254	2.201	54	24.509
1866/67	29.790	3.162	64	33.016
1867/68	40.464	3.807	98	44.369
1868/69	50.402	2.446	75	52.923

Os dados da tabela 3.1 evidenciam a magnitude do negócio dos muares durante as décadas de 1850 e 1860. O ápice no volume de muares conduzidos ocorreu no ano de 1856/57, quando mais de 60 mil bestas passaram pelo registro. Seguiu-se então uma queda abrupta no ano seguinte, que parece estar relacionada a uma grande crise econômica de âmbito nacional⁴⁷. Contudo, o comércio retorna posteriormente a altos patamares,

⁴⁷ Encontram-se freqüentes menções a uma suposta crise nacional generalizada ocorrida em fins da década de 1850 nos relatórios dos presidentes da província do Paraná, como no relatório de 15 de fevereiro de 1866, no qual o então presidente André Augusto de Pádua Fleury se refere às “crises porque tem passado o paiz desde 1857”. (p. 53)

seguindo assim até princípios da década de 60. A partir de 1862/63, uma crise de grandes proporções atinge o mercado, reduzindo o volume conduzido anualmente a menos da metade. As razões desta nova crise permanecem bastante obscuras – apresentaremos hipóteses parciais de explicação mais adiante neste capítulo. Por ora, basta observar que a diminuição abrupta dos negócios em Sorocaba não passou despercebida pelas autoridades da província do Paraná, preocupadas como estavam com a renda proporcionada pela arrecadação dos direitos sobre animais. Neste sentido, encontramos o presidente da província justificando a queda ocorrida na receita provincial no ano financeiro 1862/63 por meio da “crise havida o anno passado na feira de Sorocaba, que desanimou os negociantes de animaes...⁴⁸”. A recuperação plena apenas viria no final da década, quando o mercado retoma os níveis do início do decênio.

GRÁFICO 3.4
VOLUME DE ANIMAIS CONDUZIDOS ANUALMENTE PELA BARREIRA DE ITAPETININGA, 1854/55 – 1868/69



⁴⁸ Relatório do Presidente da Província do Paraná, 15 de fevereiro de 1863, p. 29.

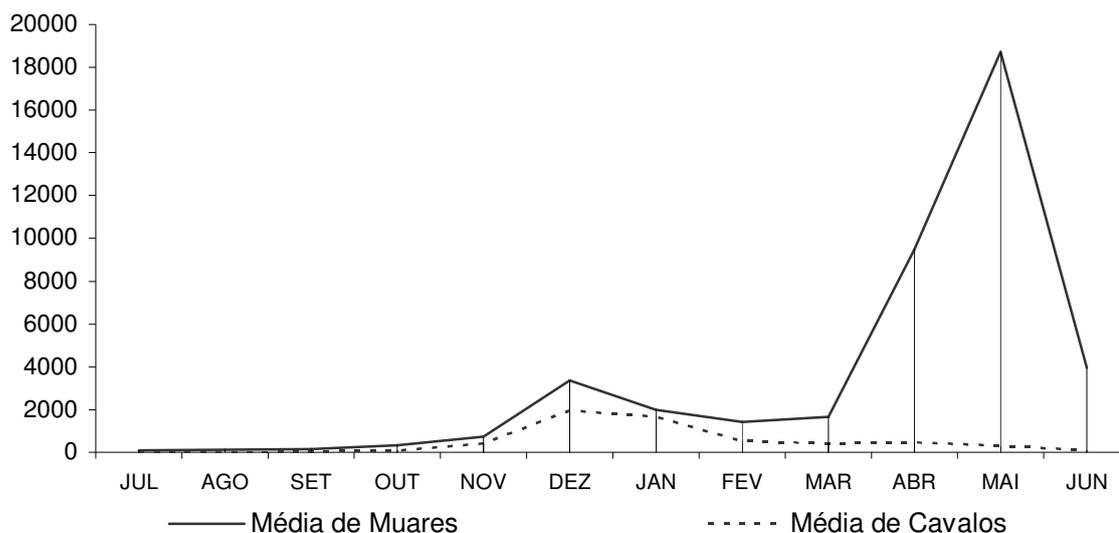
O volume de cavalos conduzidos pelo registro apresenta padrão ligeiramente diferente. Após atingir seu pico no final da década de 1850 – justamente no momento da primeira crise no mercado de muares –, o mercado de cavaleiros declina de forma suave, porém constante, até o fim do período. Tais tendências podem ser mais bem captadas através do gráfico 3.4, que exhibe a evolução do volume de animais conduzidos. Em particular, a suavização da série dos muares através de um processo de médias móveis de três anos evidencia claramente as três etapas acima indicadas: apogeu, crise e recuperação.

A sazonalidade na passagem das tropas pelo registro de Itapetininga apresenta um padrão bastante semelhante ao encontrado por Klein (1989, pp. 358-361). O período de maior movimentação no mercado de muares encontra-se, sem dúvida, nos meses de abril e maio, com um pico de menor relevância ocorrendo também nos meses de dezembro e janeiro. Tal fenômeno se explica por uma conjunção de fatores favoráveis: em primeiro lugar, a época do ano mais propícia para a condução das tropas pelo caminho do Viamão era a estação chuvosa (iniciada em setembro, aproximadamente), dado que, neste período, a fertilidade dos pastos estava em seu ponto máximo, facilitando a alimentação e engorda dos animais. Além disto, após o fim da estação chuvosa iniciava-se o período de colheita do açúcar e do café, para cujo transporte eram necessários os muares. Em estreita correlação com estes dois fatores, a feira de Sorocaba era realizada precisamente neste período, durante o segundo trimestre de cada ano.

Quando analisada em relação ao conjunto de todos os rebanhos, a sazonalidade na passagem de animais se mostra um pouco mais suave, embora apresentando os mesmos traços gerais. A razão fica clara quando se leva em conta o padrão apresentado pelas passagens de cavalos, cujo pico ocorre nos meses de dezembro e janeiro – abril e maio aparecem como meses

apenas medianos. Esta diferença nos padrões de sazonalidade pode apontar para a existência de estruturas de comercialização diversas entre os mercados de muares e cavalos.

GRÁFICO 3.5
MÉDIA DE ANIMAIS CONDUZIDOS PELA BARREIRA DE ITAPETININGA,
SEGUNDO MESES DO ANO, 1854/55 – 1868/69



É interessante notar que Lavalley (1974, pp. 114-115; 155-156), ao estudar o padrão de sazonalidade nas passagens de tropas pelo registro do Rio Negro na primeira metade do século, verificou que o pico da movimentação se dava nos meses de outubro e novembro de cada ano. A contradição é apenas aparente. Estando o registro do Rio Negro situado na fronteira meridional da 5ª comarca da província de São Paulo – posteriormente província do Paraná –, passavam por ali as tropas recém saídas da estrada da mata. Antes de completar sua viagem, atravessando a 5ª comarca em direção à feira de Sorocaba, estas tropas necessitavam de um período de repouso e engorda em uma estação de invernagem dos Campos Gerais. Por outro lado, os registros de passagem em Itapetininga refletem a movimentação das tropas que já estão prontas para comercialização, rumo a Sorocaba. É natural, portanto, que se verifique uma defasagem de alguns meses entre as

movimentações nas duas estações fiscais.

3.3 O COMÉRCIO DE ANIMAIS DE CARGA DE 1830 A 1869

Após esta breve exposição das informações compiladas acerca do volume de animais negociados a partir dos registros da barreira de Itapetininga, passamos agora a uma análise mais abrangente da evolução do mercado de animais ao longo do período imperial.

3.3.1 A série de Itapetininga em perspectiva

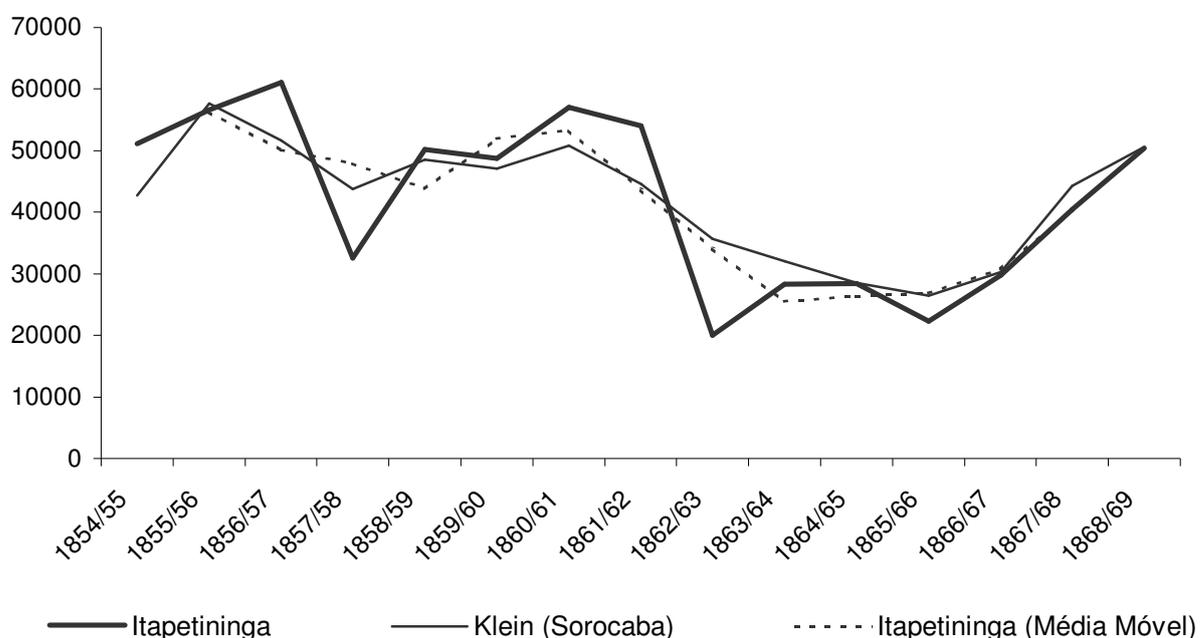
Na presente seção, o objetivo será confrontar a série que elaboramos para o período 1854-1869, com base nos documentos da barreira de Itapetininga, com as estimativas elaboradas por Herbert Klein para este mesmo período, forjadas a partir da herança do registro de Sorocaba. Apesar das dificuldades metodológicas inerentes a esta comparação – notadamente, a natureza diversa dos documentos utilizados na elaboração das duas séries –, acreditamos que a identificação de semelhanças e discrepâncias entre estas duas evidências estatísticas será útil para uma melhor compreensão das condições do mercado de muares durante o terceiro quartel do século XIX.

Embora as séries tenham sido elaboradas com base nos registros de duas modalidades tributárias diversas – o Novo Imposto sobre Animais em Sorocaba, no caso da série de Klein, e os direitos sobre os animais soltos, no nosso caso –, acreditamos que um estudo conjunto das duas não deve trazer grandes dificuldades na forma de distorções dos resultados, pois, ao menos formalmente, ambos os tributos incidiam sobre uma mesma base: os animais soltos vindos do sul com destino à feira de Sorocaba. Por outro lado, porquanto Klein não tenha compilado os dados individualmente para cada tipo de rebanho, apenas o volume de muares conduzidos poderá ser objeto de análise.

Confrontando-se as estimativas aventadas pelas duas séries para o mesmo período, verifica-se uma evolução semelhante, em linhas gerais,

conforme pode ser observado no gráfico 3.6. Entretanto, embora a tendência seja semelhante, as flutuações na série de Itapetininga são muito mais bruscas do que aquelas presentes na série de Klein, baseada nos registros de Sorocaba. Assim, embora a série de Klein também aponte uma queda no ano 1857/58, ela é muito menos pronunciada do que aquela verificada em nossa série. Da mesma forma, a crise da década de 1860 é precipitada de forma muito mais marcante em nossa série do que na série de Sorocaba. A comparação entre a série de Itapetininga ajustada com médias móveis de três anos e a série de Sorocaba parece fornecer ainda mais evidências de que o fluxo de Sorocaba reflete a movimentação em Itapetininga, porém de forma suavizada. Conforme se pode observar, a semelhança entre estas duas séries é notável.

GRÁFICO 3.6
VOLUME DE MUARES CONDUZIDOS PELAS ESTAÇÕES DE ITAPETININGA E SOROCABA, 1854/55 – 1868/69



O que poderia explicar tal diferença entre as flutuações nas duas séries? Ao longo dos séculos XVIII e XIX, o crescimento do negócio dos

muares parece ter sido acompanhado pela consolidação de um avançado sistema de comercialização⁴⁹. Ao menos no que tange aos negócios de grande porte, sua consumação envolvia diversas etapas e exigia os esforços de vários indivíduos. Para que se tenha idéia da dimensão de uma operação de grande porte com tropas, suponhamos que o valor de venda médio de uma besta na feira de Sorocaba, a meados do século XIX, fosse de 50 mil réis⁵⁰. Desta forma, o valor de mercado de uma tropa de 700 bestas, nada incomum, alcançaria 35 contos de réis – uma soma bastante elevada, caso lembremos que o valor médio de um escravo adulto, nesta região e neste período, é de aproximadamente um conto e meio⁵¹. Em operações de semelhante vulto, é de se esperar que haja um cuidado especial para que a operação se realize nas melhores condições possíveis.

Após passar pelo registro de Itapetininga, situado próximo à fronteira com a província do Paraná, as tropas não eram necessariamente conduzidas de imediato à feira. Poderiam ser colocadas em estações de invernagem da região, onde seriam adequadamente tratadas e ficariam à espera de condições de mercado mais favoráveis. A comparação entre as séries de Itapetininga e Sorocaba parece indicar a ampla difusão desta prática durante o período em estudo. Neste sentido, as flutuações menos intensas registradas no fluxo por Sorocaba estariam relacionadas a um controle da oferta nos mercados da cidade por parte dos negociantes de mulas, através da retenção de suas tropas nos pastos de invernagem da região meridional da província. Tal constatação,

⁴⁹ Já durante a década de 1820 Petrone (1976) pôde desvendar uma complexa estrutura de comercialização de tropas – envolvendo inclusive separação entre as atividades de condução e comercialização dos animais – através de sua análise da documentação pessoal de Antônio da Silva Prado, o Barão de Iguape, comerciante que desempenhou importante papel nesta atividade a princípios do século XIX. Westphalen (1995) também fornece indícios da magnitude das estruturas econômicas montadas em torno dos grandes negócios com tropas a meados do século.

⁵⁰ Petrone (1976, pp. 29) estima que, já na década de 1830, o preço de uma besta em Sorocaba oscilava entre 40 e 60 mil-réis.

⁵¹ Estes são os valores encontrados por Westphalen (1995, pp. 75-76) no balanço contábil de David dos Santos Pacheco para o ano de 1861.

se confirmada, ofereceria evidências bastante claras acerca da complexidade do sistema de comercialização dos muares.

Ao tentar explicar a crise verificada durante a década de 1860, Klein (1989, p. 356) argumenta estar ela relacionada a distúrbios de oferta (“dificuldades climáticas e de produção”) – embora não ofereça evidências em suporte a esta idéia. Entretanto, a dinâmica de passagem de tropas por Itapetininga parece apontar para uma outra possibilidade totalmente diversa. Considerando-se que o mercado consumidor – a demanda – está mais bem representado pelas movimentações de Sorocaba do que de Itapetininga, dado que Sorocaba é o *locus* por excelência da comercialização dos animais, e aceitando-se ainda a evidência de que o fluxo de Sorocaba corresponde às bruscas movimentações de Itapetininga, porém de forma diluída no tempo, seria de se esperar que uma crise de oferta, surgindo primeiramente em Itapetininga, seria gradualmente absorvida nas movimentações de Sorocaba.

Como pode ser visto no gráfico 3.6, não foi isto o que ocorreu com a crise iniciada em 1861/62. Quando ocorre o brusco declínio na movimentação em Itapetininga, durante o ano financeiro 1862/63, o volume de muares conduzidos por Sorocaba já se encontra em declínio, suavizando sua queda já no ano seguinte, quando o fluxo em Itapetininga volta a tomar trajetória ascendente, até alcançar um patamar compatível com a movimentação de Sorocaba no ano financeiro 1864/65. Da mesma forma, a recuperação do mercado nos dois últimos anos do decênio é liderada por Sorocaba – provavelmente através da negociação do que restava dos estoques de animais acumulados no período 1858/59-1861/62 –, com o fluxo de Itapetininga ajustando-se gradualmente.

Ao contrário do proposto por Klein, estas evidências parecem indicar que a crise da década de 1860 foi desencadeada primordialmente por fatores de demanda. Também oferecendo suporte a esta idéia, temos o testemunho de alguns personagens diretamente envolvidos com a questão. Nas

correspondências pessoais de David dos Santos Pacheco, encontradas por Westphalen (1995, pp. 69-70), há freqüentes reclamações quanto ao estado dos negócios na feira de Sorocaba durante o período 1858-1861, como no seguinte trecho, escrito em 31 de julho de 1861:

Há grande falta de dinheiro e todos os negócios se conservam paralizados e amortecidos. Se Vossa Mercê tiver tropa, faça muito conter por aí, pois este negócio está ruim e sem esperança de melhorar, atendendo ao grande número de bestas e as circunstâncias dos compradores (WESTPHALEN, 1995, p. 70)

Adicionalmente, podemos lembrar a já citada queixa do presidente da província do Paraná em seu relatório de 1863 (vide seção 3.2.2), em que alude a uma crise ocorrida na feira de Sorocaba no ano anterior – precisamente quando o fluxo em Sorocaba principia seu declínio, com a movimentação em Itapetininga ainda se mantendo em níveis elevados.

Por outro lado, podemos alcançar uma explicação alternativa para a crise por meio de uma espécie de inversão da análise. A argumentação precedente procurou estabelecer, com argumentos diversos, uma predominância de fatores de demanda na eclosão da crise. Durante toda a exposição, esteve subjacente a idéia de que tal ruptura na demanda estaria relacionada a algum distúrbio de escopo mais abrangente – alguma crise nacional ou internacional de grandes proporções. Este distúrbio, apesar de sua longa duração, seria ainda assim temporário, conforme demonstrado pela recuperação do mercado em fins da década de 1860. A própria Cecília Westphalen (1995, p. 69), ao tratar da percepção de David dos Santos Pacheco sobre o assunto, afirma que “o comércio de tropas de muares servindo, no século XIX, sobretudo ao transporte do café, sem dúvida, refletiria muito pronto as flutuações da economia internacional”.

Esta *rationale* parece adequada para a compreensão da quebra de 1857/58, quando há vários indícios de uma grave crise a assolar a economia do Brasil. O próprio Pacheco faz referência a “essa crise diabólica na América Inglesa” em carta de janeiro de 1858, à qual Westphalen agrega a constatação de sérias dificuldades para o escoamento da produção de café. Entretanto, no

caso da crise do início da década de 1860, as razões por trás do distúrbio de demanda são bastante menos claras. Talvez seja o caso de que elas não estivessem relacionadas a nenhuma flutuação conjuntural, e sim já ao declínio do mercado de muares com o advento das ferrovias. Embora nesta época a malha ferroviária em operação no interior da província de São Paulo ainda fosse bastante reduzida, seu desenvolvimento era constante e já parecia irreversível. Com a chegada destas notícias, pode ter ocorrido uma mudança de expectativas por parte dos compradores de muares, que decidem então reduzir seus estoques de animais, prevendo sua obsolescência em um futuro próximo. Nesta explicação alternativa, a recuperação de fins da década de 1860 não teria caráter cíclico, porém estaria, ela sim, relacionada a algum distúrbio conjuntural. Três hipóteses aparecem como as mais prováveis: notícias desfavoráveis relacionadas às obras nas ferrovias; a pressão de demanda exercida pelos gastos militares com a Guerra do Paraguai; e um possível redirecionamento de parte dos capitais escravistas para a comercialização de animais, com o fim do tráfico negreiro, uma vez que estes capitais já possuíam conexões estreitas com os setores mercantis ligados ao abastecimento interno.

Em defesa desta explicação, podemos novamente invocar o testemunho de David dos Santos Pacheco, que em carta de julho de 1870 demonstra sua surpresa com a recuperação dos negócios na feira de Sorocaba, “este resultado que ninguém esperava” (WESTPHALEN, 1995, p. 70). Entretanto, as evidências disponíveis estão longe de serem conclusivas.

3.2.3 Tendências e flutuações

Concluindo este capítulo, passamos agora a uma análise mais geral do comportamento do mercado de animais ao longo do período imperial. Para tanto, utilizaremos a série compilada com dados de Itapetininga, assim como as séries de Lavallo e Klein, procurando identificar as principais tendências e

pontos de quebra verificados na evolução do volume de animais negociados.

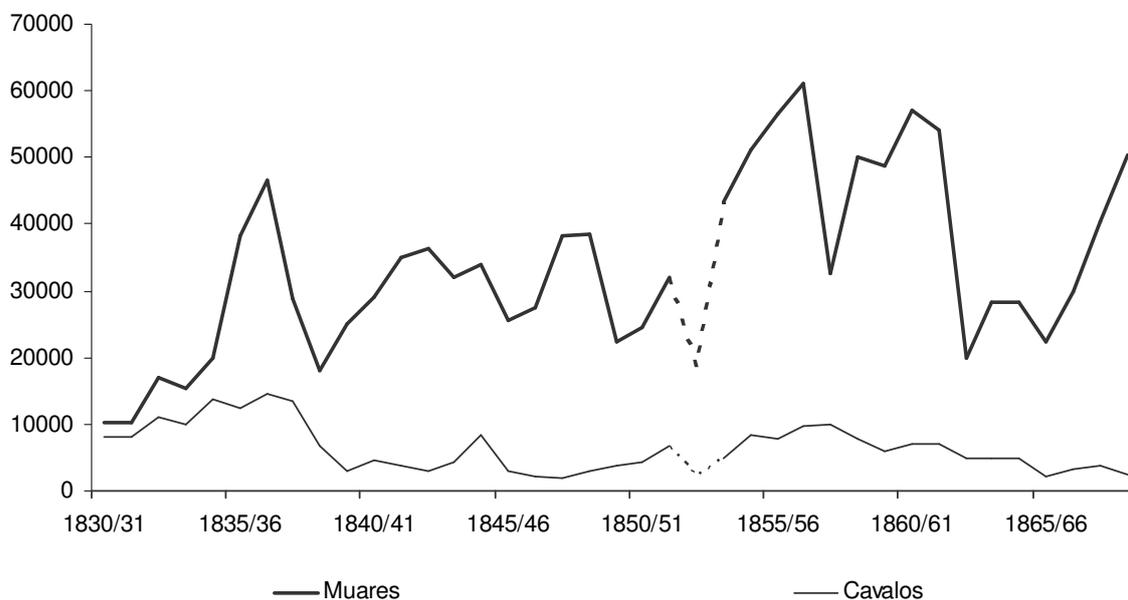
Embora o registro do Rio Negro e a barreira de Itapetininga estivessem localizados em pontos razoavelmente distantes no espaço – grosso modo, tendo a província do Paraná entre eles –, ambos dedicaram-se ao registro das tropas sujeitas ao pagamento dos direitos sobre animais, em Sorocaba. Conquanto seja de se esperar uma certa diferença no fluxo de animais conduzido por cada uma das estações⁵², parece razoável supor que ambas estivessem empenhadas na mensuração de um mesmo fenômeno. Desta forma, a série de Itapetininga, quando agregada à série proposta por Lavalle com base nos livros do registro do Rio Negro, forneceria um panorama satisfatoriamente homogêneo acerca da movimentação de tropas na entrada da província de São Paulo durante um extenso período – mais especificamente, de 1830 a 1869.

Conforme foi dito na seção 3.1, a série compilada por Lavalle possui algumas falhas – a autora não conseguiu encontrar todos os registros de passagem para os anos financeiros de 1831/32, 1848/49-49/50 e 1851/52-1853/54. Felizmente, conseguimos recuperar estas informações quase em sua totalidade, completando as lacunas presentes na série de Lavalle à exceção dos dois últimos trimestres do ano financeiro 1852/53. As séries de Itapetininga e Rio Negro, esta última devidamente retificada, são apresentadas de forma agregada no gráfico 3.7.

Primeiramente, verifica-se que a década de 1850 trouxe um deslocamento marcante no nível de comercialização de muares, que perdurou até os anos que antecedem a grande crise do início da década de 1860. Neste sentido, o ponto máximo da série do Rio Negro corresponde aos níveis mais baixos de passagem de tropas durante os oito primeiros anos de operação da barreira de Itapetininga – exceção feita ao ano financeiro de 1857/58.

⁵² A principal razão para discrepância entre o fluxo nos dois pontos parece advir da entrada de tropas em território paranaense por rotas alternativas ao caminho das tropas.

GRÁFICO 3.7
VOLUME DE ANIMAIS CONDUZIDOS PELAS ESTAÇÕES DO RIO NEGRO E
ITAPETININGA, 1830/31 – 1868/69⁵³



Infelizmente, não possuímos informações completas sobre o ano financeiro de 1852/53, importante por ter sido o último ano completo antes da entrada em funcionamento da barreira de Itapetininga. Marcando a transição entre as unidades fiscais, o ano 1853/54 é composto por registros tanto de Rio Negro quanto de Itapetininga, no primeiro e segundo semestres respectivamente. Desta forma, a elevação marcante no volume de animais conduzidos neste ano muito provavelmente está relacionada à transferência no local do registro. Tudo isto posto, parece razoável supor que uma parcela da elevação permanente na entrada de muares em São Paulo, ocorrida na década de 1850, esteja relacionada ao ingresso de bestas na província do Paraná por estradas que ligavam a região das Missões diretamente a Palmas – desviando, portanto, o registro do Rio Negro⁵⁴.

⁵³ O segmento pontilhado indica o ano financeiro de 1852/53, cujos registros de passagem relativos aos dois últimos trimestres não foram localizados. A série completa em números absolutos encontra-se no apêndice deste trabalho.

⁵⁴ Para maiores informações a este respeito, vide seção 2.1.

O gráfico 3.7 também torna mais clara a magnitude da crise deflagrada na primeira metade da década de 1860. Após o período de marcante prosperidade descrito acima, a partir de 1862/63 o mercado de muares retorna a níveis inferiores àqueles verificados, em média, no registro do Rio Negro. Permanecerá assim durante cinco anos, apenas retornando a um patamar compatível com os primeiros anos de Itapetininga já na iminência da chegada da década de 1870.

Também no período 1830-1854 o mercado de muares conheceu uma grande depressão, de proporções semelhantes às da crise de 1862, embora sua duração tenha sido mais curta. Lavallo (1974, p. 118) associa esta crise, iniciada no ano de 1836/37, a um período de dificuldades no cenário internacional que refletiu sobre o setor agrário-exportador brasileiro, principal responsável pela demanda por muares. Portanto, à semelhança da crise de 1862, esta também teria sido uma crise de demanda. Por outro lado, Lavallo afirma que as duas quebras verificadas no comércio de bestas ao longo da década de 1840 estariam relacionadas aos distúrbios ocasionados pela Revolução Farroupilha e suas conseqüências ulteriores sobre a economia da província do Rio Grande de São Pedro – configurando-se, desta forma, como crises de oferta.

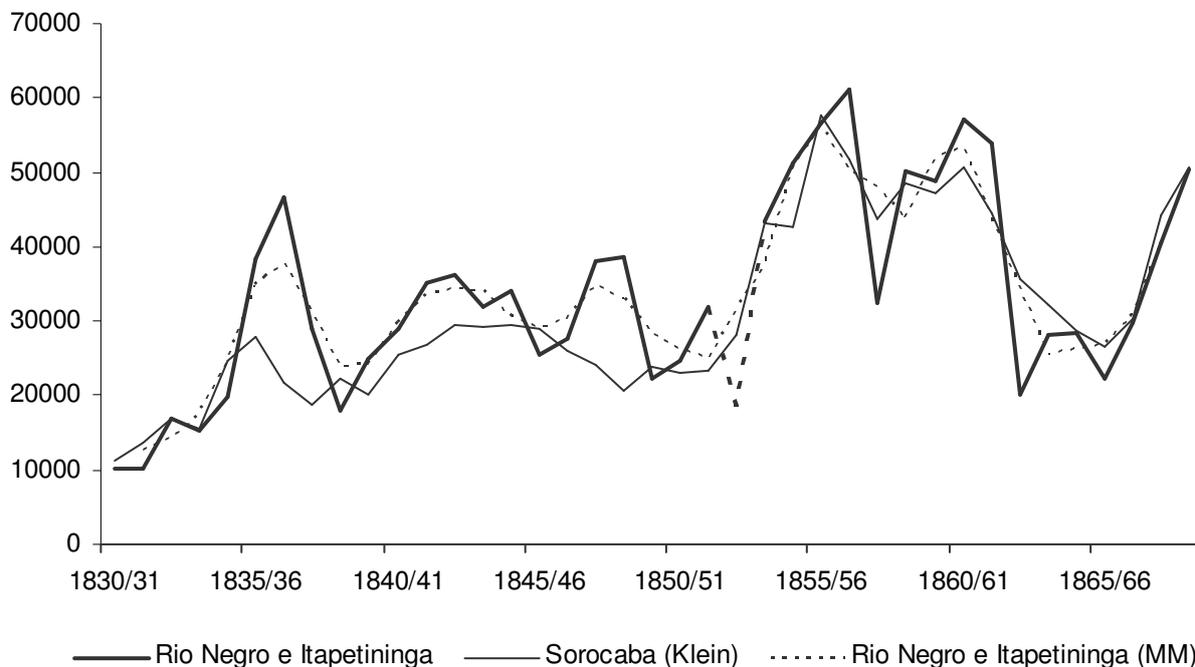
Embora as crises que afetaram o mercado de cavalos aparentemente tenham sido as mesmas a atingir o mercado de muares, uma diferença marcante entre a evolução do comércio dos dois rebanhos aparece de forma clara no gráfico 3.7. Enquanto no caso dos muares os picos da primeira metade do século constituem apenas uma prévia dos altos níveis que seriam alcançados nas décadas de 1850 e 1860, no caso dos cavalos o apogeu do negócio ocorre precisamente durante a década de 1830, ainda no início do período em análise – note-se, de passagem, que no início da série os volumes de cavalos e muares negociados encontram-se muito próximos. Após a crise desencadeada em 1836/37, o mercado de cavalos não se recupera

plenamente até meados da década de 1850, quando finalmente se verifica uma intensificação no comércio deste rebanho, acompanhando a ascensão do mercado de muares. Entretanto, o volume então negociado não chega sequer a igualar os níveis atingidos durante a década de 1830. A partir de então, o mercado de cavalos entrou em declínio suave, porém constante, até o fim do período.

A série elaborada por Klein, ao cobrir sem falhas todo o período em análise, pode oferecer um importante contraponto às conjecturas e explicações até aqui aventadas, ao retratar a evolução do mercado de muares conforme suas manifestações em Sorocaba. Em especial, seria interessante verificar como se configura na série de Klein o período de transição entre as décadas de 1840 e 1850. O gráfico 3.8 ilustra, lado a lado, o comportamento do mercado de muares conforme registrado nas duas séries. Observando-o, percebe-se que o mesmo padrão já verificado na comparação dos dados de Klein com a série de Itapetininga também ocorre durante o período 1830-1850. As oscilações verificadas na série de Klein são de natureza semelhante às presentes na série de Lavallo, porém menos intensas. Tal evidência parece corroborar ainda mais a idéia exposta anteriormente, acerca da existência de uma complexa estrutura de comercialização a coordenar a oferta de animais em função de sua demanda.

De forma semelhante ao já verificado no caso da crise de 1862/63, o ciclo da crise de 1836/37 também ocorre primeiramente na série de Klein, para depois aparecer, com alguma defasagem, na série de Lavallo – confirmando assim a idéia de que esta teria sido uma crise deflagrada por fatores de demanda. Por outro lado, enquanto a primeira quebra ocorrida na década de 1840 nem sequer aparece na série de Klein, a segunda quebra ali se faz presente também com alguma defasagem, corroborando, portanto, a associação de ambas as rupturas na oferta ocasionadas pelo advento da Revolução Farroupilha, proposta por Lavallo.

GRÁFICO 3.8
VOLUME DE MUARES CONDUZIDOS PELAS ESTAÇÕES DE RIO NEGRO,
ITAPETININGA E SOROCABA, 1830/31 – 1868/69



O período 1848-1854 acompanha, na série de Klein, o mesmo padrão apresentado durante a primeira metade do século, subsistindo a evidência de um salto quantitativo ocorrido no mercado de muares a partir de 1854/55, quando o volume negociado anualmente teria pulado de menos de 30 mil para mais de 40 mil animais, e ali permanecido até a grande quebra do início da década de 1860. Torna-se então mais difícil associar este salto ao ingresso de animais no Paraná por rotas alternativas, conforme proposto acima, posto que a série de Klein compila os registros de uma estação de arrecadação que esteve sempre situada no mesmo local. Na realidade, o gráfico 3.8 fornece evidência em contrário, ao demonstrar que o volume de passagens por Rio Negro supera sistematicamente as passagens por Sorocaba. Durante o período de Itapetininga, as discrepâncias entre as duas séries não apresentam viés definido em nenhuma direção. Neste caso, parece mais provável a ocorrência de descaminhos no sentido contrário – uma dispersão pela região

dos Campos Gerais de parcela significativa das tropas conduzidas por Rio Negro, que assim nunca chegariam a Sorocaba.

Assim, o salto quantitativo de meados da década de 1850 permanece sem explicação definitiva. É possível imaginar que, com a emancipação da província do Paraná, tenha ocorrido uma intensificação na fiscalização do trânsito nas fronteiras da província de São Paulo, mais bem definidas que as do Paraná. A barreira de Itapetininga, mais próxima dos limites meridionais da província, poderia ter exercido um controle mais rígido sobre a movimentação de tropas na entrada dos territórios paulistas, forçando-as a se dirigirem a Sorocaba. Por outro lado, a série Rio Negro - Itapetininga aqui apresentada retrata este salto de forma muito menos pronunciada do que ocorre no caso da série de Klein, tornando mais plausível a idéia que ele represente nada mais do que o próprio crescimento do mercado de muares. Todavia, estas são apenas hipóteses preliminares que ainda requerem um exame mais cuidadoso.

4 COMPOSIÇÃO DAS TROPAS E DISTRIBUIÇÃO DA PROPRIEDADE

4.1 FONTES PRIMÁRIAS

As análises apresentadas ao longo dos próximos três capítulos estão baseadas fundamentalmente na herança documental do registro de Rio Negro e da barreira de Itapetininga, com alguns complementos tópicos que serão indicados oportunamente ao longo da exposição. A documentação utilizada para o estudo do período durante o qual esteve em funcionamento a barreira de Itapetininga é a mesma descrita na seção 3.2.1, ao passo que a documentação que cobre o período de atuação do registro de Rio Negro é análoga àquela em sua estrutura.

Entretanto, diferentemente do ocorrido no capítulo 3, a exposição a ser desenvolvida nos capítulos subseqüentes utilizar-se-á de um conjunto mais abrangente de dados também presentes neste mesmo corpo documental. Adicionalmente às informações acerca da data de passagem das tropas e da quantidade de animais que as compunham, também passaremos a nos utilizar de informações de ordem mais qualitativa apresentadas nos mapas de passagem e guias de recolhimento, quais sejam: os nomes dos condutores, proprietários e fiadores das tropas; os locais de origem de seus proprietários e fiadores; e o local onde as tropas seriam invernadas, nos casos em que a venda não fosse imediata.

Não nos foi possível localizar documentos que dessem conta de todo o longo período durante o qual a escrituração da cobrança dos direitos esteve a cargo do registro de Rio Negro⁵⁵. Desta forma, ao tratarmos deste período nas análises subseqüentes, estaremos nos referindo apenas aos anos financeiros para os quais encontramos os dados relevantes, sendo eles: 1831/32 a

⁵⁵ Os dados numéricos referentes ao período de atuação do registro do Rio Negro apresentados no capítulo anterior, à exceção daqueles com indicação contrária, foram extraídos do trabalho de LAVALLE (1974).

1835/36; 1840/41 a 1841/42; 1843/44 a 1851/52; e 1853/54. Além destes, também encontramos dados para os dois primeiros semestres dos anos financeiros 1842/43 e 1852/53, os quais não serão incluídos na análise para tornar a exposição mais clara e evitar viesá-la.

Os anos financeiros completos mencionados acima serão utilizados juntamente com aqueles relativos ao período de funcionamento da barreira de Itapetininga numa tentativa de análise da estrutura do mercado de animais de carga ao longo do período 1830-1869. Embora em alguns momentos estes dois conjuntos de dados serão analisados conjuntamente, durante a maior parte do tempo nos ocuparemos em apresentar suas características separadamente e então confrontar os resultados, de forma a respeitar eventuais diferenças nas formas de arrecadação e registro entre as duas unidades fiscais, assim como a própria distância geográfica existente entre elas.

4.2 COMPOSIÇÃO DAS TROPAS

Iniciaremos analisando a estrutura das tropas conduzidas pelas duas unidades fiscais ao longo destas quatro décadas, suas características e evolução ao longo do tempo. No tocante à quantidade de tropas conduzidas, o tamanho de ambas as amostras coletadas é bastante semelhante, com ligeira predominância das passagens por Rio Negro, que totalizam 2.929 registros, contra 2.752 tropas conduzidas por Itapetininga. Curiosamente, ao considerarmos o total de animais conduzidos, esta relação se inverte, passando o predomínio a ser das passagens por Itapetininga, responsáveis pela condução de 725.503 animais, ao passo que por Rio Negro passaram apenas 668.422 animais. Esta constatação aponta claramente para um tamanho médio maior das tropas conduzidas por Itapetininga em relação a Rio Negro – 263,6 animais por tropa no caso da primeira contra 228,2 no caso da segunda.

Embora não passe de uma evidência preliminar, as estatísticas acima

permitem vislumbrar uma tendência ao aumento da concentração no negócio de animais de carga à medida que este se desenvolvia, ao longo do período imperial. Ademais, além de um aumento na concentração dos negócios, parece ter se verificado também um incremento na especialização dos negociantes, o que é evidenciado pelas diferenças na composição das tropas conduzidas pelas duas unidades.

TABELA 4.1
COMPOSIÇÃO DAS TROPAS CONDUZIDAS PELO REGISTRO DE RIO NEGRO
E PELA BARREIRA DE ITAPETININGA, 1830-1869

Tipo de Tropa	Nº Tropas	%	Nº Animais	%	Média p/ tropa
Rio Negro					
Apenas Muares	152	5,19	34.877	5,22	229,45
Muares e Cavalares	2724	93,00	627.284	93,85	230,28
Apenas Cavalares	53	1,81	6.261	0,94	118,13
Total	2929	100,00	668.422	100,00	228,21
Itapetininga					
Apenas Muares	546	19,84	142.934	19,70	261,78
Muares e Cavalares	1933	70,24	554.107	76,38	286,66
Apenas Cavalares	273	9,92	28.462	3,92	104,26
Total	2752	100,00	725.503	100,00	263,63

A tabela 4.1 apresenta dados agregados sobre a composição das tropas conduzidas por Rio Negro e Itapetininga. Conforme se pode verificar, o número de tropas contendo animais de apenas um rebanho (muar ou cavalari) aumentou sensivelmente durante o período de atuação da barreira de Itapetininga, na comparação com os dados de Rio Negro. Do total de tropas conduzidas por Rio Negro, apenas 7,0% eram de composição não-mista (i.e., continham animais de apenas um rebanho), ao passo que nas passagens de Itapetininga esta proporção aumenta para quase 30,0% das tropas conduzidas. Embora de forma menos intensa, esta tendência se mantém quando analisamos a questão sob a perspectiva dos animais conduzidos, cujo total

registrado em tropas não-mistas aumenta de pouco mais de 6,0% durante o período de Rio Negro para aproximadamente 24,5% em Itapetininga.

Entretanto, permanece o fato de que a predominância marcante nas passagens por ambas as unidades cabe ao que chamaremos de tropas mistas, ou seja, aquelas tropas compostas por animais de ambos os rebanhos. Esta constatação constitui um indício bastante valioso acerca da estrutura do comércio de animais de carga neste período. Embora haja uma tendência de crescimento na especialização dos mercados, conforme verificamos acima, o negócio de animais de carga durante o período imperial é caracterizado por uma marcante interpenetração entre os mercados dos dois rebanhos, muar e cavalariço, no que tange ao seu abastecimento.

Entretanto, não podemos descartar a hipótese de que as tropas mistas sejam formadas predominantemente por apenas animais de um rebanho, cabendo aos animais do outro rebanho um papel meramente incidental. Este seria o caso, por exemplo, de uma grande tropa de muares que conta com alguns cavalos apenas para servir de montaria aos condutores. Obviamente, uma ocorrência como esta não pode ser considerada evidência de interpenetração entre os mercados.

Para verificar a relevância de casos assim, podemos contabilizar dentre as tropas mistas aquelas que apresentam um número reduzido de animais de um rebanho e um número mais significativo de animais do outro. De forma um tanto arbitrária, podemos definir 20 como o número máximo de um dos rebanhos e 100 como o número mínimo do outro, tentando isolar precisamente as tropas em que um deles desempenha papel notadamente secundário. Com estes limites, verificamos que 698 das tropas conduzidas por Rio Negro continham mais de 100 muares e menos de 20 cavalares, representando 25,6% do total das tropas mistas. No caso contrário, e reduzindo o limite superior, constata-se a ocorrência de 213 tropas com mais de 50 cavalares e menos de 20 muares, totalizando 7,8% do total de tropas mistas.

A presença de tropas desta natureza é mais marcante entre as passagens por Itapetininga. Do total de 1933 tropas mistas verificadas, 1016 eram compostas por mais de 100 muares e menos de 20 cavalares, ou seja, aproximadamente 52,5%. Por outro lado, as tropas com mais de 50 cavalares e menos de 20 muares totalizaram 225 ocorrências, 11,6% do total de tropas mistas. Somando-se as duas possibilidades, temos que aproximadamente 63,0% do total das tropas mistas conduzidas por Itapetininga encaixam-se nesta categoria.

Estes são números bastante expressivos, que qualificam os indícios de organização compartilhada dos mercados de animais de carga no século XIX. Ademais, a redução na parcela de tropas com uma composição mais equilibrada entre os dois rebanhos, que passa de 66,5% do total das tropas mistas conduzidas por Rio Negro para 37,0% do mesmo total nas passagens de Itapetininga, constitui evidência adicional da tendência de aumento na especialização entre os dois mercados.

Quando observada sob a perspectiva do total de animais conduzidos, a relevância destas tropas mistas com um flagrante desequilíbrio entre os rebanhos torna-se ainda mais notável. Com relação a Rio Negro, elas respondem por 38,4% do total de animais, contra 33,5% do total de tropas. Porém é em Itapetininga que a diferença sobressai. Apesar de corresponder a aproximadamente 63,0% do total de tropas mistas, elas respondem por nada menos que 81,0% do total de animais conduzidos. Obviamente, esta desproporção decorre da presença de tropas de maior porte dentre aquelas com desequilíbrio entre os rebanhos. Em Rio Negro, a média de animais nestas tropas foi de 264,9, enquanto em Itapetininga esta média foi igual a 362,1. Números significativamente superiores às médias gerais das tropas mistas, que foram de 230,3 e 286,7 animais por tropa, respectivamente.

Por outro lado, as médias de animais em tropas não-mistas são inferiores às médias em tropas mistas em todos os casos, embora em Rio

Negro haja uma diferença não mais do que mínima entre a média das tropas mistas e a média das tropas compostas exclusivamente por muares. Isto não permite que se estabeleça alguma relação direta inequívoca entre o grau de especialização do comércio e o tamanho das tropas conduzidas. Conforme mostram os números, há tropas grandes e pequenas tanto entre as mistas quanto entre as não-mistas. Entre as tropas mistas, todavia, pode-se postular com razoável convicção a predominância de tropas de maior porte entre aquelas com maior desequilíbrio entre os rebanhos.

Conforme pode ser observado na tabela 4.1, as tropas compostas exclusivamente por muares apresentaram tamanho médio bastante superior às tropas compostas exclusivamente por cavalos, em ambos os períodos. Esta constatação já era esperada, dada a ampla predominância dos muares sobre cavalos e éguas no total das passagens, em termos absolutos. Esta predominância também cresceu na comparação entre os dois momentos, passando de 78,5% para 87,2% a participação dos muares no total de animais conduzidos. Dentro das tropas mistas, também predominam os muares. Em Rio Negro, o número médio de muares por tropa mista foi de 179,8, contra 50,5 cavaleiros. Já em Itapetininga, esta relação foi ainda mais desigual, com 253,3 muares e 33,4 cavaleiros em média por tropa mista. Mais uma vez, os dados parecem corroborar a hipótese de aumento tendencial na especialização do negócio.

Em suma, a análise da composição das tropas conduzidas por Rio Negro e Itapetininga aponta para algumas características básicas do negócio de animais de carga. Este foi marcado, durante o período imperial, pela forte interpenetração entre os mercados de abastecimento de muares e cavaleiros, com forte predominância de tropas mistas no total das passagens. Entretanto, verificou-se uma tendência de aumento na especialização entre os mercados, com diminuição na participação relativa das tropas mistas e aumento do desequilíbrio entre os rebanhos na composição interna destas tropas.

4.3 TAMANHO DAS TROPAS

Conforme dissemos anteriormente, o maior tamanho médio das tropas conduzidas por Itapetininga, na comparação com Rio Negro, pode constituir uma primeira evidência de crescimento do nível de concentração verificado no mercado de animais de carga. Entretanto, esta não pode ser considerada uma evidência conclusiva, pois o maior tamanho médio das tropas pode refletir nada mais do que o próprio crescimento do mercado de animais de carga no terceiro quartel do século. Se quisermos obter uma compreensão mais precisa e segura acerca da evolução dos níveis de concentração, é necessário aprofundar-nos mais em alguns aspectos de nossa análise. Uma primeira aproximação pode ser obtida por meio de análise mais detalhada das tropas conduzidas por Rio Negro e Itapetininga sob a ótica de seu tamanho.

Visando desenvolver a bom termo esta análise, dividimos a totalidade das tropas conduzidas, de maneira não isenta de arbitrariedade, em quatro faixas de tamanho. Na primeira faixa foram incluídas as tropas com menos de 100 animais, que ficam caracterizadas para nossos propósitos como tropas pequenas. Em seguida, temos duas faixas intermediárias, caracterizadas como de médio porte, uma delas incluindo as tropas que contém entre 100 e 250 animais e a outra contendo as tropas com o mínimo de 250 animais, porém não alcançando a marca de 500 animais. Por fim, as tropas grandes são aquelas compostas por 500 ou mais animais. A distribuição das tropas segundo esta classificação pode ser vista na tabela 4.2.

Os dados apresentados na tabela apontam de forma inequívoca a presença de níveis significativos de concentração no comércio de animais de carga durante todo o período em estudo. O mesmo padrão pode ser observado nas passagens de ambas as unidades, quando confrontamos a participação relativa de cada faixa no total das tropas e de animais. A classe de tropas pequenas participa de forma significativa no total das tropas, com mais de um quarto delas em ambos os casos. Entretanto, sua participação no total de

animais é muito menos do que proporcional, atingindo 8,0% em Rio Negro e 6,0% em Itapetininga, aproximadamente. A mesma relação pode ser observada na segunda faixa, embora de forma menos marcante. Já nas duas faixas superiores, a relação se inverte. A participação da terceira faixa no total de animais supera sua participação no total de tropas em ambos os casos, o mesmo ocorrendo, com muito maior intensidade, no caso das tropas grandes.

TABELA 4.2
DISTRIBUIÇÃO DAS TROPAS CONDUZIDAS POR RIO NEGRO E
ITAPETININGA SEGUNDO FAIXAS DE TAMANHO, 1830-1869

Faixa (total de animais)	Nº Tropas	%	Nº Animais	%	Média p/ tropa
Rio Negro					
1-99	810	27,65	53.591	8,02	66,16
100-249	1143	39,02	184.611	27,62	161,51
250-499	700	23,90	242.617	36,30	346,60
500 ou +	276	9,42	187.603	28,07	679,72
Total	2.929	100,00	668.422	100,00	228,21
Itapetininga					
1-99	742	26,96	44.683	6,16	60,22
100-249	955	34,70	154.239	21,26	161,51
250-499	607	22,06	221.364	30,51	364,69
500 ou +	448	16,28	305.217	42,07	681,29
Total	2.752	100,00	725.503	100,00	263,63

Estas observações, apesar de um tanto tautológicas, ajudam a estabelecer de forma mais clara a desproporção entre a participação entre tropas pequenas e grandes no total das passagens, fornecendo ainda mais um indício da existência de concentração no mercado de animais. Lembremos que, ao falar de concentração, estamos nos referindo a esta modalidade preliminar de análise, que analisa a distribuição dos animais entre as tropas. Uma análise de concentração mais robusta, incorporando a identificação pessoal dos negociantes, será apresentada ao final do capítulo.

Embora ilustre adequadamente a participação desproporcional das

tropas de portes diversos no total das passagens, os dados da tabela 4.2 encobrem o espectro de variação do tamanho destas tropas. No caso de Rio Negro, temos desde uma tropa com apenas 21 animais até casos, na outra ponta da distribuição, de tropas com 1.562, 1.741 e até mesmo 2.541 animais. Em Itapetininga, a amplitude da distribuição é menor, porém ainda assim expressiva: as menores tropas continham, assim com em Rio Negro, 21 animais, enquanto que as maiores registravam pouco mais de 1.500 animais.

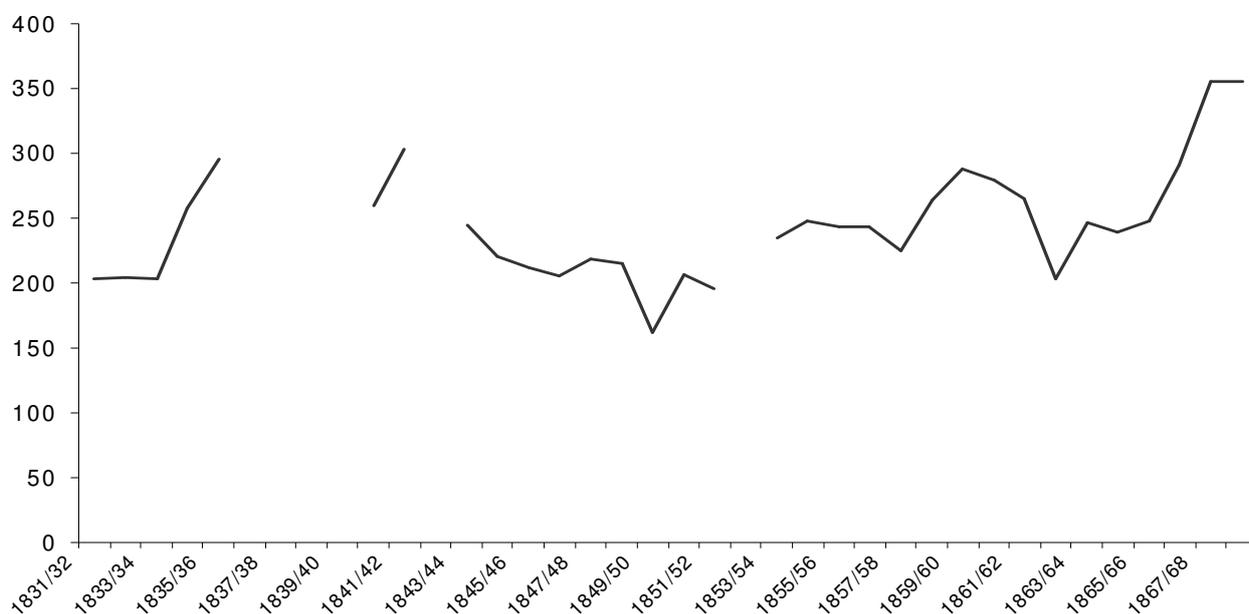
Avançando um pouco mais na observação dos padrões de distribuição das tropas de acordo com seu tamanho, buscaremos agora identificar a evolução desta distribuição ao longo do tempo. Confrontando os dois momentos (Rio Negro e Itapetininga), identificamos um aumento na participação relativa da classe de tropas grandes segundo ambos os critérios, com redução nas participações de todas as outras três classes – mais um indício a corroborar a idéia de crescimento na concentração entre os dois momentos. Por outro lado, as relações entre a participação de cada faixa no total de tropas e animais são muito parecidas em ambos os casos, enfraquecendo a hipótese de aumento da concentração. Ademais, verifica-se aumento no tamanho médio das tropas em todas as faixas à exceção da segunda, que permaneceu estável. Esta constatação pode apontar a ocorrência de um simples incremento no volume dos negócios no período de Itapetininga, conforme mencionado anteriormente, sem necessário aumento de concentração.

Apesar de evidenciarem a existência de algum grau de concentração durante todo o período em análise, os dados da tabela 4.2 não permitem alcançar qualquer conclusão relativa ao aumento desta concentração no período de funcionamento da barreira de Itapetininga quando comparado ao período de Rio Negro, avanço este que vínhamos postulando até o momento. Esta hipótese será testada de forma cabal quando incluirmos os nomes dos proprietários em nossa análise, o que será feito na próxima seção. Por ora,

interessa-nos avançar ainda um último passo em nossa análise do tamanho das tropas.

No gráfico 4.1 apresentamos a evolução ano a ano do tamanho médio das tropas conduzidas por Rio Negro e Itapetininga. Conforme o esperado, o tamanho médio anual das tropas no período de Itapetininga é em geral superior aos números verificados no período de Rio Negro, salvo algumas poucas combinações. Mais instrutivo é comparar a evolução ano a ano deste índice com o comportamento dos números agregados do mercado de animais, conforme apresentados no capítulo 3. Percebemos então que, em grande parte dos casos, existe uma relação direta entre o tamanho médio das tropas e o volume total de animais negociados, embora esta relação não seja necessariamente proporcional. Vejamos isto mais detalhadamente.

GRÁFICO 4.1
TAMANHO MÉDIO DAS TROPAS CONDUZIDAS POR ANO FINANCEIRO,
1831/32 – 1868/69⁵⁶



No caso de Rio Negro, os anos de 1834/35 e 1835/36, onde há elevação marcante no tamanho médio das tropas, correspondem a um pico na

⁵⁶ No período correspondente ao registro de Rio Negro, foram incluídos apenas os anos financeiros cobertos pela documentação coletada.

série de volumes negociados que culmina no ano seguinte, para o qual infelizmente não possuímos informações sobre o tamanho médio das tropas. Da mesma forma, o ano financeiro 1841/42 também é parte de um ciclo ascendente que se inicia em 1838/39, e que é quebrado justamente em 1843/44. A partir de então tem início um período de oscilação sem tendência, pontuado por um aumento brusco nos anos 1847/48 e 1848/49, seguido por uma forte queda em 1849/50. Finalmente, o período se encerra em 1853/54 em meio a um momento de franca ascensão no ciclo.

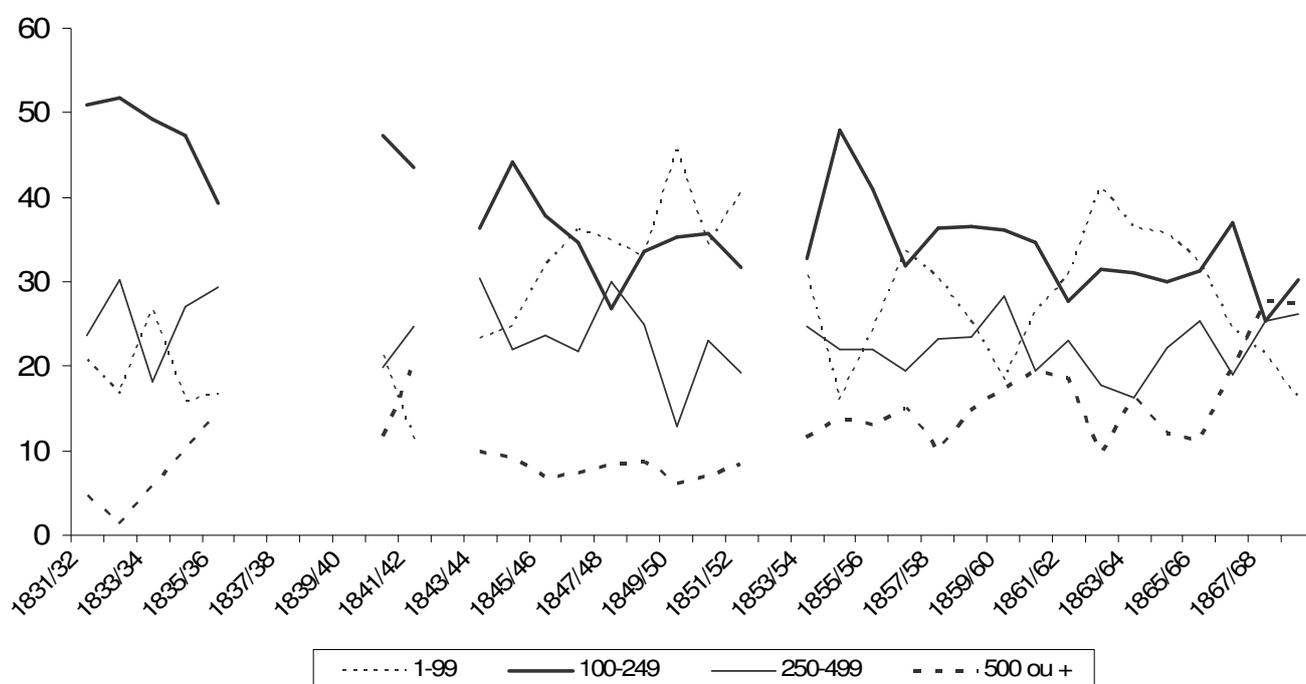
O período de atuação da barreira de Itapetininga inicia-se em uma fase A do ciclo, que culmina em 1856/57. O ano financeiro de 1857/58 apresenta severa queda, refletida no tamanho médio das tropas conduzidas. A partir de então tem início nova fase ascendente, que se estende até a grande crise do início dos anos 60, deflagrada em 1862/63. Novamente, a evolução do tamanho médio das tropas segue o mesmo padrão. O período de baixa prossegue até 1866/67, quando tem lugar a derradeira recuperação do mercado de animais de carga. Não por coincidência, este é o período em que o tamanho médio das tropas conduzidas por Itapetininga atinge seus mais altos patamares.

O padrão de evolução do tamanho médio das tropas verificado acima permite levantar uma hipótese importante em relação à estrutura do mercado de animais de carga durante o período imperial. Se existe uma relação direta entre o tamanho médio das tropas e o volume de animais negociados em um dado ano financeiro, podemos afirmar com razoável convicção que uma parcela significativa das oscilações conjunturais do mercado são absorvidas pelos negociantes nele atuantes por meio de ajustes internos em suas atividades, ao invés de se realizarem estes ajustes por meio da entrada e saída de novos negociantes. Em outras palavras, o mercado de animais possui uma estrutura suficientemente concentrada para garantir aos negociantes nele inseridos um poder de mercado tal sobre suas atividades que lhes permita

adaptar-se à instável conjuntura.

Veamos esta mesma questão sob outra perspectiva. Os gráficos 4.2 e 4.3 apresentam a evolução ano a ano da participação relativa de cada classe de tropas no total das tropas conduzidas e dos animais conduzidos, respectivamente. Os intervalos na série correspondem a períodos falhos na documentação coletada do registro de Rio Negro. A evolução destes números é bastante ilustrativa.

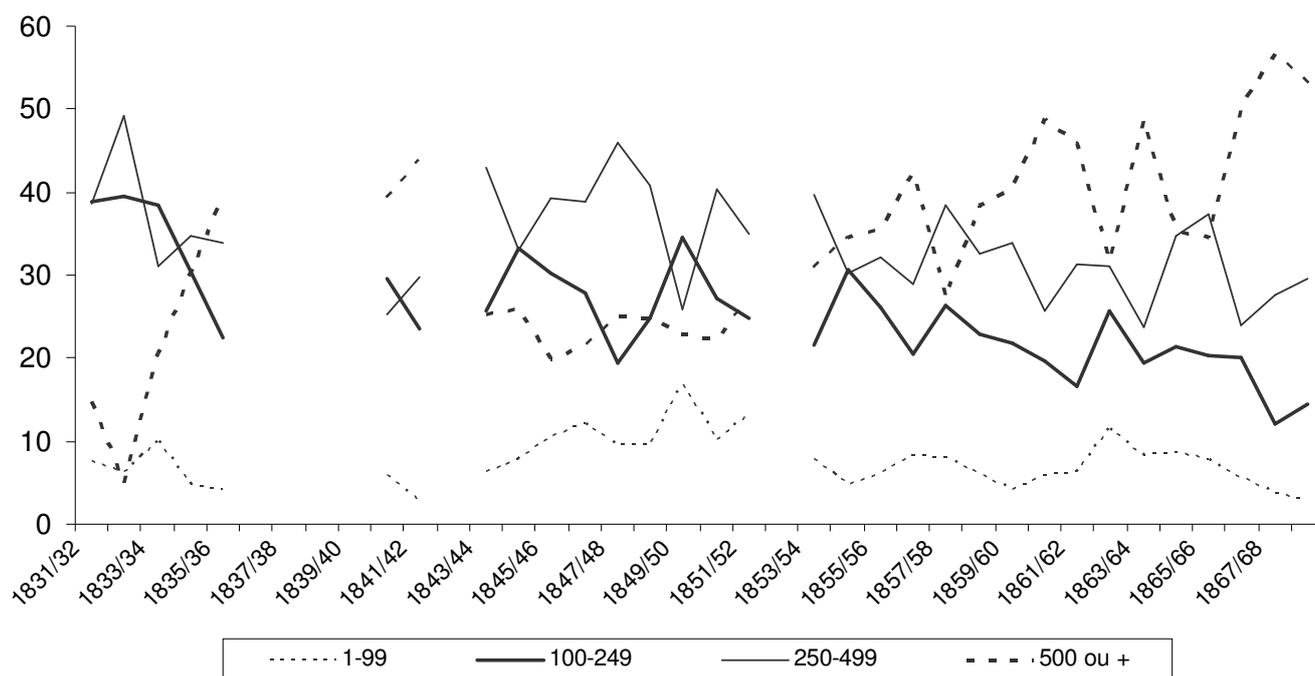
GRÁFICO 4.2
PARTICIPAÇÃO RELATIVA NO NÚMERO DE TROPAS CONDUZIDAS,
SEGUNDO FAIXAS DE TAMANHO, 1831/32-1868/69



A tendência mais clara no gráfico 4.2 é a de aumento na participação relativa das tropas grandes no total de tropas conduzidas. Por outro lado, a segunda classe perde importância relativa ao longo do tempo, enquanto as duas outras classes mantêm sua participação estável. Entretanto, todas as classes oscilam muito neste quesito ao longo do tempo, evidenciando uma certa volatilidade da estrutura de mercado. Durante o pico de 1834/35 e 1835/36, percebe-se claramente que as duas classes superiores estão

crecendo em participação relativa, o oposto ocorrendo com as duas classes inferiores. O mesmo parece estar ocorrendo no pico de 1847/48 e 1848/49, embora de forma mais suave. Este padrão é menos claro nos dois picos do final da década de 1850 e início da década de 1860, que não exibem tendências claras. Durante a grande crise da primeira metade da década de 1860, as duas faixas inferiores ganham importância relativamente às faixas superiores, com esta tendência finalmente invertendo-se com a recuperação do final da década, quando as duas faixas superiores – especialmente as tropas grandes – aumentam muito sua participação relativa no total das tropas, em detrimento das faixas inferiores – especialmente as tropas pequenas.

GRÁFICO 4.3
PARTICIPAÇÃO RELATIVA NO NÚMERO DE ANIMAIS CONDUZIDOS,
SEGUNDO FAIXAS DE TAMANHO, 1831/32-1868/69



Este quadro evolutivo parece indicar que as oscilações conjunturais do mercado de animais de carga – tanto positivas quanto negativas – são absorvidas em sua maior parte pelos negociantes de tropas de maior porte, ao menos no que se refere ao número total de tropas conduzidas. Esta suspeita é

confirmada pela análise do gráfico 4.3. Nele, podemos observar que apesar da reduzida importância das tropas pequenas no total de animais conduzidos durante todo o período, esta classe ganha importância relativa entre 1843/44 e 1849/50, para depois perdê-la gradual e constantemente, chegando a 1868/69 com em seu menor índice. As duas faixas intermediárias também apresentam tendência decrescente, embora esta seja mais acentuada no caso da segunda classe. Em contrapartida, as tropas grandes apresentam clara tendência ascendente, iniciando com uma participação próxima a 15,0% e sendo responsável por mais da metade do total de animais ao final do período.

Na comparação com o ciclo do mercado de animais, o padrão aparece aqui de forma ainda mais clara. Novamente, em momentos de ascensão, como nos biênios 1834/35-1835/36 e 1847/48-1848/49, assim como nos picos do final da década de 1850 e do começo da década de 1860, as duas faixas superiores ganham espaço no total de animais conduzidos em detrimento das faixas inferiores. Por outro lado, os primeiros anos da crise da década de 1860 são aqueles em que há um aumento pronunciado da participação relativa das classes inferiores, com perda substancial de espaço das classes superiores. Por fim, a recuperação do final da década representa o momento extremo desta tendência, com as duas classes superiores respondendo por mais de 80,0% do total de animais conduzidos.

A análise acima reforça dois aspectos estruturais ressaltados ao longo da exposição. Primeiramente, o mercado de animais de carga durante o período imperial é marcado por níveis significativos de concentração, conforme demonstrado pela desproporção na participação relativa das classes de tropas no total de animais conduzidos. Mais ainda, esta concentração parece ter se aprofundado ao longo do tempo. Em segundo lugar, a existência de concentração conferiu aos negociantes certo poder de mercado em suas atividades, especialmente para aqueles negociantes engajados em negócios de maior porte, permitindo que estes absorvessem as flutuações conjunturais

do mercado por meio de ajustes internos, desta forma adaptando-se melhor às condições vigentes e, muito provavelmente, ganhando espaço em períodos de prosperidade. Estes aspectos serão tratados de forma mais rigorosa na próxima seção.

4.4 DISTRIBUIÇÃO DA PROPRIEDADE

Nesta seção daremos seqüência ao estudo da questão da concentração no mercado de animais de carga, porém a partir de agora adicionando informações sobre os nomes dos proprietários de tropas, também presentes na documentação do registro do Rio Negro e da barreira de Itapetininga. A inclusão destas informações na análise nos permitirá alcançar resultados mais conclusivos do que aqueles estabelecidos até o momento, baseados exclusivamente no tamanho das tropas conduzidas⁵⁷.

Antes de iniciar a apresentação, é importante ressaltar que, nesta seção, estaremos tratando as informações relativas à identificação pessoal dos proprietários de um ponto de vista estritamente quantitativo, sem atentar para as especificidades dos negociantes envolvidos no mercado. Nosso objetivo, nesta seção, será detectar de forma mais rigorosa a presença de concentração por meio da utilização de um indicador adequado, qual seja, o índice de Gini. Um estudo de caráter mais qualitativo acerca dos principais envolvidos no negócio de animais será apresentado no último capítulo.

Durante o período de funcionamento do registro de Rio Negro, 1.693 proprietários foram responsáveis pela passagem de 2.929 tropas e 668.422 animais, resultando em uma média de 1,73 tropas e 394,8 animais por proprietário. Já os dados de Itapetininga indicam a presença de 1.494 proprietários para 2.751 tropas e 725.503 animais, em média 1,84 tropas e

⁵⁷ Como não pudemos dispor de dados qualitativos complementares na identificação dos proprietários (tais como nome da esposa, idade ou naturalidade), há sempre a possibilidade de que homônimos tenham sido contabilizados como uma única pessoa.

485,6 animais por proprietário. Desta forma, este primeiro indicador de concentração a incluir os nomes dos proprietários das tropas confirma as evidências apresentadas na última seção, apontando um aumento nos níveis de concentração no período de Itapetininga, comparativamente a Rio Negro.

Mais ainda, embora este aumento tenha se verificado tanto em relação ao número de tropas quanto de animais conduzidos, ele é proporcionalmente maior no tocante aos animais, indicando que parcela significativa do aumento na concentração traduziu-se em aumento no tamanho das tropas, ao invés de aumento na frequência de tropas conduzidas. Neste sentido, verificamos que a amplitude da distribuição das tropas por proprietário é inferior, em termos proporcionais, ao espectro de variação do tamanho das tropas, apresentado na seção anterior. No período de Rio Negro, o número máximo de tropas conduzidas por um único proprietário foi igual a vinte, enquanto que em Itapetininga houve o caso extremo de um proprietário responsável por vinte e uma tropas. Obviamente, os valores mínimos corresponderam a apenas uma tropa em ambos os casos, variando apenas o número de proprietários nesta faixa: 1.135 em Rio Negro e 975 em Itapetininga.

TABELA 4.3
ÍNDICES DE GINI AGREGADOS SOBRE DISTRIBUIÇÃO DA PROPRIEDADE
DAS TROPAS E ANIMAIS, 1831/32 – 1868/69⁵⁸

Unidade Fiscal	Gini (Tropas)	No. de Tropas	Gini (Animais)	No. de Animais
Rio Negro	0,338	2.929	0,585	668.422
Itapetininga	0,347	2.751	0,604	725.503

Na tabela 4.3 apresentamos o resultado dos cálculos do índice de Gini sobre os registros das duas unidades, novamente utilizando as duas perspectivas: tropas conduzidas e animais conduzidos. Lembramos que nesta

⁵⁸ Novamente, no caso de Rio Negro incluímos apenas os períodos cobertos pela documentação coletada.

análise de concentração estamos considerando conjuntamente animais de ambos os rebanhos (muares e cavalares), isto devido ao alto grau de interpenetração entre seus mercados de abastecimento, conforme identificado na seção 4.2. Em um mercado com estas características, o cálculo de índices de concentração para cada rebanho separadamente pode implicar em distorções indesejáveis sobre os resultados.

Os números apresentados na tabela 4.3 são relevantes por três razões. Primeiramente, eles confirmam de forma definitiva a presença de níveis significativos de concentração no mercado de animais de carga. No caso da distribuição dos animais conduzidos – a mais relevante para estes propósitos –, os índices de Gini calculados atingem valores não desprezíveis. Mesmo no caso da distribuição por tropas, os números são talvez maiores do que se poderia esperar, dados o elevado custo e tempo de maturação de uma transação com animais de carga.

Em segundo lugar, ambos os índices apontam para o aumento da concentração na passagem do período de Rio Negro para o de Itapetininga, coincidindo este aumento com o próprio florescimento do mercado de animais durante o terceiro quartel do século XIX. Também estes aumentos não são desprezíveis, fortalecendo algumas das hipóteses levantadas ao longo deste capítulo.

Por fim, podemos verificar que a concentração é maior no caso do volume de animais conduzidos do que com relação ao total de tropas, como já era esperado. O que talvez surpreenda é a grande diferença existente entre os índices – o Gini sobre animais atingindo quase o dobro daquele sobre tropas. Também aqui temos a corroboração de evidências apresentadas anteriormente. De fato, os grandes negociantes caracterizam-se mais pela grande dimensão de suas tropas do que por um grande número de passagens. Além disto, estes números parecem confirmar a idéia de que os ajustes de inserção no mercado ocorrem muito mais no tamanho das tropas do que na

frequência de passagens das mesmas.

Finalizando este estudo de concentração, apresentamos agora um quadro de sua evolução ao longo do período em questão, utilizando indicadores de Gini parciais. Optamos por apresentá-los em uma periodicidade trienal, em parte devido à adequação desta opção com os dados disponíveis – especialmente aqueles relativos a Rio Negro –, em parte por este ser um período longo o suficiente para abranger a condução de mais de uma tropa pelos negociantes mais ativos. Os índices calculados são apresentados na tabela 4.4, e podem ser confrontados com a evolução do mercado de animais visando corroborar e/ou qualificar a argumentação desenvolvida na seção 4.3.

TABELA 4.4
ÍNDICES DE GINI TRIENAIIS SOBRE DISTRIBUIÇÃO DA PROPRIEDADE DAS TROPAS E ANIMAIS, TRIÊNIO SELECIONADOS

Período	Gini (Tropas)	No. de Tropas	Gini (Animais)	No. de Animais
1833/34-35/36	0,137	481	0,471	123.614
1843/44-45/46	0,164	481	0,484	108.563
1846/47-48/49	0,169	531	0,514	113.668
1849/50-51/52	0,144	509	0,509	95.698
1854/55-56/57	0,218	797	0,532	195.138
1857/58-59/60	0,184	603	0,519	156.193
1860/61-62/63	0,157	591	0,517	152.504
1863/64-65/66	0,146	374	0,556	91.360
1866/67-68/69	0,205	387	0,543	130.308

O índice de Gini calculado sobre a distribuição das tropas apresenta aqui valores bastante inferiores aos calculados de forma agregada, em alguns casos não chegando sequer à metade daqueles valores. Os índices calculados sobre a distribuição dos animais também são sistematicamente inferiores aos índices agregados, porém estão proporcionalmente muito mais próximos deles. Desta forma, constata-se que a diluição das passagens de um mesmo negociante ao longo do tempo é ainda maior do que o esperado,

frequentemente não sendo captada em um intervalo trienal como o aqui estabelecido.

A evolução de ambos os índices ao longo do tempo é bastante semelhante, se não em intensidade, ao menos em seu sentido. A exceção fica por conta dos dois últimos triênios, em que se verifica primeiramente diminuição na concentração das tropas e aumento na concentração dos animais, e posteriormente a evolução inversa. Ambas as séries atingem seu ponto mínimo já no primeiro triênio, enquanto alcançam seu ponto máximo nos dois últimos triênios, indicando de forma clara a tendência de crescimento da concentração no período em estudo.

O triênio 1846/47-48/49 representa uma fase ascendente em relação ao triênio anterior. Comparando-se os índices de Gini, verifica-se aumento da concentração entre os dois triênios. Por outro lado, o triênio que segue (1849/50-51/52) apresenta uma queda brusca nos volumes conduzidos. Neste caso, os índices de Gini reduzem-se. O triênio 1854/55-56/57, um período de franca ascensão no mercado de animais, também apresenta um salto nos índices de concentração, salto este parcialmente revertido nos dois triênios subseqüentes, que mesclam momentos de prosperidade e crise.

Durante o triênio 1863/64-65/66, que captura o período de estagnação que se segue à quebra do início da década, verifica-se um fenômeno interessante. Enquanto a concentração das tropas diminui, como vinha acontecendo em todas as crises até então, a concentração da distribuição de animais aumenta bruscamente. A explicação de tal fenômeno talvez resida na ocorrência de alguma reestruturação interna ao mercado, com a eliminação de comerciantes de menor porte – negociantes que poderiam realizar passagens com maior freqüência – e fortalecimento da posição daqueles de maior porte, que passam negociar com tropas maiores. É também possível que alguns comerciantes de menor porte, na tentativa de sobreviver à crise, tenham modificado sua estratégia procurando negociar com tropas de

maior volume, convertendo-se assim em comerciantes de maior porte. Esta hipótese está de acordo com a evidência dos gráficos 4.2 e 4.3, que apontam a perda de importância relativa das classes inferiores durante este período.

A evolução dos índices no último triênio, por outro lado, poderia refletir uma reversão parcial deste processo na esteira da recuperação do mercado, que abriria maiores oportunidades de participação para os pequenos negociantes. Entretanto, não devemos superestimar esta reversão, pois ambos os indicadores permanecem em níveis bastante elevados, sugerindo que a ascensão do mercado resultou mais uma vez em concentração.

Em linhas gerais, pode-se esboçar da seguinte maneira uma hipótese de funcionamento do mercado de animais de carga, em sua resposta a choques conjunturais. Estes choques são absorvidos, em sua maior parte, pelos negociantes de maior porte, ocasionando mudanças no mesmo sentido nos índices de concentração. Assim, períodos de prosperidade andam de mãos dadas com aumentos no nível de concentração, na medida em que os grandes negociantes ajustam suas atividades para tirar proveito da expansão do mercado. Também períodos de crise são enfrentados com redução das atividades por parte dos grandes negociantes, resultando em redução na concentração do mercado. Mais ainda, estes ajustes se dão fundamentalmente por meio de aumento no tamanho das tropas negociadas, e não com maior frequência nas passagens. Neste sentido, o período de crise do início da década de 1860 constituiria uma exceção, talvez devido à longa duração desta crise, bastante superior às demais. Isto teria forçado uma reestruturação de maiores dimensões no mercado, estimulando mudanças estratégicas por parte dos negociantes que pretendessem sobreviver.

5 DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA DAS ATIVIDADES

Passaremos agora a tratar de forma mais aprofundada algumas informações de natureza diversa também presentes na documentação do registro do Rio Negro e da barreira de Itapetininga. Estas informações referem-se, grosso modo, a dois aspectos: a geografia do mercado de animais e a identificação pessoal dos envolvidos no negócio. O presente capítulo contemplará o primeiro destes aspectos, deixando o segundo como matéria privilegiada para o último capítulo deste trabalho.

Os registros de passagem de tropas pelas unidades fiscais de Rio Negro e Itapetininga contêm três dados sobre localidades envolvidas de alguma forma no negócio de animais. Primeiramente, eles informam o local de origem do condutor da tropa, ou seja, daquele responsável pela passagem da tropa pelo registro. É importante ressaltar que o condutor pode ou não ser ele mesmo o proprietário da tropa – aspecto que será abordado na seção seguinte. Os registros também informam o local onde reside o fiador da tropa. Conforme exposto no capítulo 2, os fiadores de tropas são em geral personalidades de destaque residentes nas proximidades do registro, que se responsabilizam pelo pagamento dos direitos em caso de descaminho da tropa. Por fim, também é informado o local onde o proprietário pretende invernar a tropa, caso não pretenda vendê-la imediatamente.

A documentação da barreira de Itapetininga registra estas informações durante todo o seu período de atuação, de 1854 a 1869. As únicas falhas correspondem a períodos cujos respectivos documentos estão ilegíveis, não tendo sido possível recuperar as informações por quaisquer fontes. Estes casos totalizam pouco mais de cem registros. Já na documentação do registro de Rio Negro, as informações sobre localidade começam a ser transcritas apenas a partir do ano financeiro 1847/48. Considerando as falhas na documentação do registro descritas no capítulo anterior, trabalharemos com os

seguintes períodos: outubro de 1847 a dezembro de 1852 e setembro de 1853 a maio de 1854.

Adotaremos a mesma estratégia empregada na exposição dos dados do capítulo 4, apresentando a participação das principais localidades tanto no total de tropas quanto no total de animais conduzidos e contrapondo os perfis de distribuição das duas unidades fiscais. Além disto, visando uma maior clareza de exposição, também apresentaremos uma distribuição regionalizada das passagens. Esta regionalização dividirá as localidades em 11 grandes grupos, seguindo a geografia dos atuais estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná (onde serão incluídas também as tropas conduzidas antes da emancipação), Rio de Janeiro e Minas Gerais. Devido ao grande número de localidades em domínios paulistas, dividiremos esta região em cinco sub-regiões: sul (vizinhanças do caminho do Viamão, na região de Sorocaba e Itapetininga), centro (região da capital), oeste, litoral e vale do Paraíba. Esta divisão segue, em linhas gerais, aquela proposta por Francisco Vidal Luna e Herbert Klein (2003). Por fim, classificaremos como “outras localidades” aqueles locais que não se enquadrem nesta classificação geral.

No total, identificamos 163 localidades diversas nos registros de passagem das unidades, cobrindo um vasto espectro geográfico que inclui desde as regiões mais diretamente envolvidas no negócio dos animais – as províncias de São Paulo, Paraná e São Pedro do Rio Grande – até locais bastante inusitados, como Cuiabá, Montevidéu e algumas regiões de Goiás e da Bahia. A seguir, passamos a apresentar detalhadamente os padrões de distribuição de cada um destes conjuntos de informação.

5.1 ORIGEM DOS CONDUTORES

Começaremos analisando a distribuição dos condutores de tropas segundo seu local de origem. Conforme mencionamos anteriormente, os condutores podem ser eles mesmos os proprietários das tropas que conduzem,

mas este não é necessariamente o caso. Infelizmente, os documentos não informam a origem dos proprietários especificamente, o que permitiria uma interessante comparação entre os dois padrões de distribuição. Não obstante, a simples análise da distribuição geográfica dos condutores de tropas já é por si própria bastante instrutiva.

TABELA 5.1
DISTRIBUIÇÃO DE FREQUÊNCIA DA ORIGEM DOS CONDUTORES DE
TROPAS PASSADOS PELO REGISTRO DO RIO NEGRO

Localidade	Nº Tropas	%	Localidade	Nº Animais	%
Castro	244	21,54	Castro	46.054	19,34
Lapa	167	14,74	Lapa	38.411	16,13
Ponta Grossa	91	8,03	Ponta Grossa	20.742	8,71
Sorocaba	88	7,77	Sorocaba	19.991	8,40
Faxina	72	6,35	Faxina	16.062	6,75
Itapetininga	69	6,09	Curitiba	14.989	6,29
Curitiba	67	5,91	Itapetininga	12.687	5,33
Lages	58	5,12	Palmeira	11.183	4,70
Palmeira	43	3,80	Lages	10.325	4,34
Missões	30	2,65	Missões	7.747	3,25
Vacaria	20	1,77	Vacaria	4.397	1,85
Rio Negro	17	1,50	Campo Largo	3.258	1,37
Outras	167	14,74	Outras	32.279	13,56
Total	1133	100,00	Total	238.125	100,00

Região	Nº Tropas	%	Nº Animais	%	Média p/ tropa
Rio Grande do Sul	69	6,09	17.340	7,28	251,30
Santa Catarina	71	6,27	12.768	5,36	179,83
Paraná	682	60,19	141.798	59,55	207,91
São Paulo	304	26,83	63.727	26,76	209,63
Centro	22	1,94	4.435	1,86	201,59
Oeste	27	2,38	4.461	1,87	165,22
Sul	246	21,71	50.881	21,37	206,83
Vale	9	0,79	3.950	1,66	438,89
Minas Gerais	1	0,09	1.135	0,48	1.135,00
Rio de Janeiro	4	0,35	925	0,39	231,25
Outras Localidades	2	0,18	432	0,18	216,00
Total	1133	100,00	238.125	100,00	210,17

A tabela 5.1 apresenta as principais localidades citadas como seu local de origem pelos condutores de tropas que passaram pelo registro do Rio Negro. No total, foram registradas 70 localidades diferentes. A posição de

destaque certamente pertence a Castro, origem dos condutores de 21,5% das tropas e 19,3% dos animais. Chama atenção o fato de que as quatro localidades que vêm a seguir – Lapa, Ponta Grossa, Sorocaba e Faxina – têm uma participação relativa maior no número de animais do que no número de tropas, ao contrário do que ocorre com Castro. Isto aponta para um tamanho médio maior das tropas conduzidas por habitantes destas localidades em relação ao tamanho das tropas conduzidas por moradores de Castro. De fato, o tamanho médio das tropas no caso das quatro localidades é superior a 220 animais – no caso de Lapa chega a 230 –, enquanto que para Castro este número não chega a 190 animais por tropa. Também é digna de nota a presença de territórios do extremo sul dentre os locais com mais condutores, como é o caso da região das Missões e de Vacaria.

Ainda na tabela 5.1 podemos observar a distribuição dos condutores segundo a regionalização proposta. Verifica-se um amplo predomínio dos condutores do Paraná tanto no total de tropas quanto de animais, com participações relativas bastante próximas nos dois casos. Em segundo lugar aparecem os condutores paulistas, sendo que a sub-região com maior participação é de longe o sul. Merecem ainda destaque os condutores da região do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, com participações bastante semelhantes, embora chame a atenção o tamanho médio bastante superior das tropas dos condutores gaúchos em relação aos catarinenses – e também em relação aos outros condutores em geral. Por fim, vale notar que a única tropa passada por um condutor de Minas Gerais se destaca por seu grande tamanho, mais de 1.100 animais.

Na tabela 5.2 apresentamos uma compilação estatística análoga, mas agora tendo como objeto a origem dos condutores de tropas que passaram pela barreira de Itapetininga. Foram citadas 124 localidades, número bastante superior ao de Rio Negro. Vejamos o que os números nos dizem.

TABELA 5.2
DISTRIBUIÇÃO DE FREQUÊNCIA DA ORIGEM DOS CONDUTORES DE
TROPAS PASSADOS PELA BARREIRA DE ITAPETININGA

Localidade	Nº Tropas	%	Localidade	Nº Animais	%
Sorocaba	347	13,21	Castro	95.979	14,23
Castro	294	11,20	Sorocaba	77.789	11,53
Itapetininga	246	9,37	Lapa	59.915	8,88
Faxina	206	7,84	Ponta Grossa	52.061	7,72
Ponta Grossa	148	5,64	Itapetininga	39.827	5,90
Lapa	141	5,37	Faxina	36.675	5,44
Tatuhy	75	2,86	Palmeira	32.340	4,79
Palmeira	73	2,78	Guarapuava	21.867	3,24
Guarapuava	70	2,67	São Martinho	15.825	2,35
Campinas	66	2,51	Tibagi	15.332	2,27
Piracicaba	61	2,32	Passo Fundo	12.709	1,88
Mogi-Mirim	58	2,21	São Paulo	12.230	1,81
Outras	841	32,03	Outras	201.972	29,94
Total	2626	100,00	Total	674.521	100,00

Região	Nº Tropas	%	Nº Animais	%	Média p/ tropa
Rio Grande do Sul	172	7,76	69.386	12,43	403,41
Santa Catarina	42	1,90	10.420	1,87	248,10
Paraná	867	39,12	305.957	54,83	352,89
São Paulo	1496	67,51	273.335	48,98	182,71
Centro	178	8,03	32.733	5,87	183,89
Oeste	389	17,55	62.742	11,24	161,29
Sul	867	39,12	163.065	29,22	188,08
Vale	62	2,80	14.795	2,65	238,63
Minas Gerais	13	0,59	5.862	1,05	450,92
Rio de Janeiro	18	0,81	3.964	0,71	220,22
Outras Localidades	11	0,50	3.134	0,56	284,91
Não Identificados	7	2,80	2.463	2,65	351,86
Total	2216	100,00	558.018	100,00	251,81

Podemos detectar algumas modificações entre as localidades com mais condutores registrados. Em relação ao volume de tropas conduzidas, Sorocaba aparece agora em primeiro lugar, seguida um pouco à distância por Castro, que aparecia em primeiro lugar nas estatísticas de Rio Negro. Entretanto, quando consideramos o volume de animais conduzidos, é Castro quem assume a primeira posição, e com uma certa folga em relação a Sorocaba, que agora aparece em segundo lugar. Esta constatação torna-se ainda mais curiosa quando lembramos que, no caso das estatísticas de Rio

Negro, Castro apresentava um tamanho médio de tropas menos do que o das localidades que vinham logo a seguir. Aqui ocorre precisamente o contrário: o tamanho médio das tropas de condutores de Castro, quase 330 animais, é bastante superior à média dos condutores de Sorocaba, que não chega a 225 animais por tropa.

Também notamos que na lista de Itapetininga aparecem proporcionalmente mais localidades paulistas, em detrimento das paranaenses e gaúchas. Em relação a estas últimas, Missões e Vacaria não mais aparecem, sendo Passo Fundo a única representante do Rio Grande do Sul entre as maiores, e mesmo assim aparecendo apenas na lista por volume de animais. A estatística organizada por número de tropas tem duas vilas paulistas na terceira e na quarta posições e duas vilas paranaenses a seguir. Entretanto, repete-se aqui a mesma inversão verificada entre Sorocaba e Castro: as vilas paranaenses assumem a terceira e quarta posições por volume de animais, enquanto as paulistas ficam com a quinta e a sexta. Este padrão repetido parece apontar para um maior tamanho médio das tropas de condutores paranaenses – e gaúchos também, a julgar pelo caso de Passo Fundo – em relação aos paulistas.

Esta impressão é corroborada quando observamos a distribuição regionalizada. Embora São Paulo predomine com ampla folga no total de tropas conduzidas, os condutores paranaenses foram responsáveis pelo maior volume de animais conduzidos – mais de 50% do total. Isto se reflete no tamanho médio bastante superior das tropas de condutores paranaenses na comparação com os paulistas. Entretanto, maiores ainda foram as tropas dos gaúchos, que também contribuíram com parcela significativa do total de tropas e animais. Sua participação relativa foi maior nas passagens de Itapetininga do que em Rio Negro, ao contrário dos condutores da região de Santa Catarina, que perdem muito em importância relativa nas passagens de Itapetininga.

Na distribuição interna entre a região de São Paulo, verifica-se um

equilíbrio maior entre as sub-regiões do que o verificado em Rio Negro, embora a sub-região sul ainda predomine por larga margem. Destaque para a sub-região oeste, que contribuiu com quase 18% do total das passagens de tropas, embora o tamanho médio destas – e conseqüentemente sua participação no volume de animais – tenha sido bastante inferior às demais regiões. Condutores de Minas Gerais e do Rio de Janeiro aumentaram suas participações relativas, porém de forma modesta. As tropas de condutores mineiros, mais uma vez, foram as maiores em tamanho médio.

Embora seja difícil interpretar estas informações sem o auxílio de evidências mais precisas, o maior tamanho médio das tropas de condutores paranaenses e gaúchos em relação aos paulistas, no caso de Itapetininga, pode indicar a existência de um mercado de menores proporções na própria região dos Campos Gerais. Dada a localização da barreira de Itapetininga, ao norte dos Campos Gerais, a comparação entre os dados das duas unidades pode ser instrutiva sobre este ponto. As passagens de Rio Negro – registro situado ao sul dos Campos Gerais – denotavam equilíbrio no tamanho médio das tropas de condutores paulistas e paranaenses. Neste caso, poderíamos supor que os condutores de ambas as regiões estariam de fato buscando suas tropas diretamente no extremo sul. Em contrapartida, o desequilíbrio nos tamanhos médios encontrado posteriormente em Itapetininga pode indicar que uma parcela das tropas trazidas do sul não é conduzida diretamente à província de São Paulo. Algumas destas tropas estariam trocando de mãos na região dos Campos Gerais, e ainda se fragmentando neste processo. Neste quadro, os condutores paulistas que passam com tropas menores não as trariam diretamente do extremo sul, mas sim da província do Paraná, onde poderiam adquiri-las em condições mais favoráveis – em especial, tornando economicamente viável a condução de tropas de menor porte.

5.2 ORIGEM DOS FIADORES

No que tange aos fiadores das tropas, a expectativa gerada pelo próprio sistema de fianças é de que predominem habitantes das proximidades das unidades fiscais. Neste sentido, deveremos observar um padrão de distribuição diverso entre Rio Negro e Itapetininga, devido à própria mudança na localização dos registros. Vejamos se esta expectativa é confirmada, começando com as passagens de Rio Negro apresentadas na tabela 5.3.

TABELA 5.3
DISTRIBUIÇÃO DE FREQUÊNCIA DA ORIGEM DOS FIADORES DAS TROPAS
CONDUZIDAS PELO REGISTRO DE RIO NEGRO

Localidade	Nº Tropas	%	Localidade	Nº Animais	%
Rio Negro	251	22,15	Lapa	61.086	25,68
Lapa	245	21,62	Rio Negro	49.691	20,89
Castro	185	16,33	Castro	34.938	14,69
Itapetininga	84	7,41	Itapetininga	14.477	6,09
Faxina	64	5,65	Faxina	14.432	6,07
Curitiba	58	5,12	Ponta Grossa	12.307	5,17
Sorocaba	57	5,03	Curitiba	11.530	4,85
Ponta Grossa	53	4,68	Sorocaba	11.115	4,67
Palmeira	34	3,00	Palmeira	9.029	3,80
Lages	16	1,41	Lages	4.034	1,70
São José dos Pinhais	11	0,97	Santa Izabel	2.046	0,86
Campo Largo	7	0,62	São José dos Pinhais	1.973	0,83
Outras	68	6,00	Outras	11.220	4,72
Total	1.133	100,00	Total	237.878	100,00

Região	Nº Tropas	%	Nº Animais	%	Média p/ tropa
Rio Grande do Sul	5	0,44	1.684	0,71	336,80
Santa Catarina	22	1,94	5.407	2,27	245,77
Paraná	856	75,55	181.092	76,13	211,56
São Paulo	247	21,80	49.225	20,69	199,29
Centro	15	1,32	2.994	1,26	199,60
Oeste	13	1,15	3.122	1,31	240,15
Sul	212	18,71	40.982	17,23	193,31
Vale	7	0,62	2.127	0,89	303,86
Outras Localidades	3	0,26	470	0,20	156,67
Total	1.133	100,00	558.018	100,00	209,95

Foram registradas 45 localidades diferentes na origem dos fiadores de Rio Negro, número substancialmente inferior ao registrado no caso dos condutores. As expectativas mencionadas acima se confirmam, porém apenas parcialmente. De fato, a localidade com maior número de tropas afiançadas foi Rio Negro, o local do registro. Entretanto, considerando o volume de animais conduzidos, o primeiro lugar pertence a Lapa. Por outro lado, tanto Lapa quanto Castro, que completa a lista das três primeiras em ambos os quesitos, estão localizadas nas imediações do registro, na região dos Campos Gerais. De resto, a lista das principais localidades é composta exclusivamente por localidades paranaenses e do sul de São Paulo.

Esta predominância transparece de forma clara na distribuição regionalizada. Juntos, os fiadores de São Paulo e Paraná respondem por mais de 95% das tropas e dos animais conduzidos, sendo que dentro das sub-regiões paulistas o sul predomina de forma absoluta. A maior parcela cabe aos fiadores paranaenses, com mais de 75% do total nos dois quesitos. Rio Grande do Sul e Santa Catarina também aparecem nas estatísticas, porém com participação reduzida. Chama a atenção o alto tamanho médio das tropas avalizadas por gaúchos. Além disso, o tamanho médio das tropas de fiadores paranaenses é superior ao das tropas com fiadores paulistas.

O tamanho médio das tropas avalizadas por fiadores da Lapa é bastante superior aos números de Rio Negro – 249,3 contra 198,0 animais por tropa –, indicando a possibilidade de que os fiadores de Rio Negro tenham se especializado em tropas de menor porte. Isto certamente estaria relacionado ao menor desenvolvimento relativo da vila de Rio Negro à época, fundada há menos tempo e também mais afastada dos centros dinâmicos da quinta comarca do que, por exemplo, a Vila do Príncipe, posterior Lapa.

Vejamos agora quais as mudanças ocasionadas neste perfil de distribuição com a mudança no local do registro, a meados do século. A tabela 5.4 nos mostra que a entrada em funcionamento da barreira de Itapetininga

acarretou uma maior participação dos fiadores paulistas nas passagens de tropas. Foram registradas 99 localidades diferentes, sendo que entre as maiores há uma divisão equilibrada entre vilas paulistas e paranaenses. A maior participação, sob os dois critérios, pertence a Itapetininga, e com uma folga muito superior à alcançada por Rio Negro. Esta última, aliás, sequer aparece na lista das maiores em qualquer dos critérios, atestando a vinculação entre a predominância exercida anteriormente e a localização do registro.

TABELA 5.4
DISTRIBUIÇÃO DE FREQUÊNCIA DA ORIGEM DOS FIADORES DAS TROPAS
CONDUZIDAS PELA BARREIRA DE ITAPETININGA

Localidade	Nº Tropas	%	Localidade	Nº Animais	%
Itapetininga	793	30,29	Itapetininga	138.130	20,54
Castro	282	10,77	Castro	102.970	15,31
Sorocaba	248	9,47	Lapa	61.588	9,16
Faxina	207	7,91	Ponta Grossa	56.684	8,43
Ponta Grossa	154	5,88	Sorocaba	55.574	8,26
Lapa	148	5,65	Faxina	41.417	6,16
Palmeira	67	2,56	Palmeira	30.116	4,48
Mogi-Mirim	55	2,10	Tibagi	17.210	2,56
Tatuhy	50	1,91	Guarapuava	12.201	1,81
Campinas	49	1,87	São Martinho	11.075	1,65
Piracicaba	47	1,80	Mogi-Mirim	9.567	1,42
Guarapuava	37	1,41	Piracicaba	9.161	1,36
Outras	481	18,37	Outras	126.909	18,87
Total	2.618	100,00	Total	672.602	100,00

Região	Nº Tropas	%	Nº Animais	%	Média p/ tropa
Rio Grande do Sul	104	3,97	45509	6,77	437,59
Santa Catarina	13	0,50	4228	0,63	325,23
Paraná	795	30,37	303211	45,08	381,40
São Paulo	1690	64,55	314952	46,83	186,36
Centro	103	3,93	18176	2,70	176,47
Litoral	1	0,04	136	0,02	136,00
Oeste	274	10,47	50027	7,44	182,58
Sul	1282	48,97	239610	35,62	186,90
Vale	30	1,15	7003	1,04	233,43
Minas Gerais	3	0,11	589	0,09	196,33
Rio de Janeiro	7	0,27	2245	0,33	320,71
Outras Localidades	5	0,19	1312	0,20	262,40
Não Identificado	1	0,04	556	0,08	556,00
Total	2618	100,00	672602	100,00	256,91

Por outro lado, localidades como Castro e Lapa continuam ocupando posições de destaque, indicando ligações mais profundas com o negócio de animais. Novamente, chama atenção a desproporção entre a participação de Lapa no total de tropas e de animais conduzidos, refletindo em um tamanho médio alto de suas tropas – 416,1 animais por tropa. Neste quesito, Itapetininga apresenta características similares a Rio Negro: o tamanho médio das tropas avaliadas por moradores da região da barreira não chega a 175 animais por tropa, número bastante reduzido quando comparado a outras localidades de destaque como Lapa e Castro, esta última com uma média de 365,1 animais por tropa.

A distribuição regionalizada evidencia uma dispersão geográfica maior dos fiadores em Itapetininga, como já era esperado devido ao maior número de localidades registradas. São Paulo e Paraná juntos ainda respondem por mais de 90% das passagens nos dois quesitos, porém a participação dos fiadores da região do Rio Grande do Sul cresce moderadamente – o que não deixa de ser surpreendente, posto que a barreira de Itapetininga está geograficamente mais afastada do extremo sul do que o registro do Rio Negro. Destaca-se mais uma vez o elevado tamanho médio das tropas afiançadas por gaúchos. Além disto, temos agora moradores da região de Minas Gerais e do Rio de Janeiro contribuindo com algumas fianças.

A região com maior participação nas passagens, tanto de tropas quanto de animais, passa a ser São Paulo. Entretanto, este predomínio é exercido de forma muito mais intensa no caso das tropas do que dos animais, o que se reflete no tamanho médio muito superior das tropas afiançadas por paranaenses – mais do que o dobro do tamanho médio das tropas dos paulistas. Dentro de São Paulo, a sub-região sul segue sendo a mais importante, porém com a sub-região oeste aumentando muito a sua participação relativa.

A comparação entre as distribuições nas duas unidades parece

apontar para algumas características estruturais do sistema de fianças. Por um lado, as vizinhanças dos registros contribuem com o maior número de fianças dentre todas as localidades. Todavia, estas regiões parecem se especializar em tropas de menos porte, que poderiam ser afiançadas por indivíduos igualmente de menores posses. Seguindo este raciocínio, poderíamos imaginar que negociantes de animais de menor porte, não tendo uma estrutura sólida para utilizar em suporte a suas atividades, eram obrigados a recorrer a figuras locais quando da necessidade de apresentação de fiança. Por outro lado, os grandes negociantes dispunham de redes de relacionamento mais bem estabelecidas, recorrendo a figuras de destaque econômico e político em regiões mais afastadas da unidade fiscal. Este seria o caso de localidades como Castro, Lapa e Ponta Grossa, que aparecem em posição de destaque em ambas as documentações, e talvez até mesmo da região paranaense em geral, cujos moradores avalizaram tropas de tamanho médio maior.

5.3 LOCAIS DE INVERNADA

Por fim, vamos analisar o padrão de distribuição dos locais onde as tropas conduzidas por Rio Negro e Itapetininga seriam invernadas, nos casos em que não estava prevista a venda imediata. É importante ressaltar que as informações presentes na documentação das unidades fiscais não constituem evidências concretas de que as tropas tenham de fato invernado nas localidades indicadas. Dado que os registros são elaborados antes da invernagem, estas informações devem ser interpretadas antes como uma declaração de intenções por parte dos proprietários de tropas. Se as hipóteses levantadas no capítulo 3 acerca da regulação da oferta de animais por parte dos negociantes são verossímeis, é possível imaginar que uma tropa inicialmente destinada à venda imediata seria retida em alguma estação de invernagem em caso de condições de mercado desfavoráveis, assim como uma tropa que se pretendia invernar pode ser remetida para venda se as

condições forem favoráveis. Tudo isto posto, o mais correto parece ser interpretar as informações sobre locais de invernada como uma configuração a ser atingida se dadas condições de mercado que compõem a expectativa dos negociantes se comprovarem verdadeiras na prática. Com esta perspectiva em mente, vamos aos números.

TABELA 5.5
DISTRIBUIÇÃO DE FREQUÊNCIA DOS LOCAIS DE INVERNADA DAS
TROPAS CONDUZIDAS PELO REGISTRO DO RIO NEGRO

Localidade	Nº Tropas	%	Localidade	Nº Animais	%
Castro	246	22,59	Castro	48.262	21,63
Lapa	140	12,86	Campos Gerais	29.038	13,01
Ponta Grossa	114	10,47	Ponta Grossa	26.214	11,75
Campos Gerais	109	10,01	Lapa	24.568	11,01
Sorocaba	79	7,25	Faxina	17.264	7,74
Itapetininga	74	6,80	Itapetininga	14.844	6,65
Faxina	74	6,80	Sorocaba	14.564	6,53
Palmeira	50	4,59	Palmeira	13.354	5,98
Curitiba	43	3,95	Feira	6.458	2,89
Feira	26	2,39	Curitiba	5.879	2,63
São José dos Pinhais	12	1,10	Tatuhy	2.004	0,90
Tatuhy	11	1,01	Guarahy	1.861	0,83
Outras	111	10,19	Outras	18.826	8,44
Total	1.089	100,00	Total	223.136	100,00

Região	Nº Tropas	%	Nº Animais	%	Média p/ tropa
Rio Grande do Sul	1	0,09	508	0,23	508,00
Santa Catarina	3	0,28	384	0,17	128,00
Paraná	753	69,15	155480	69,68	206,48
São Paulo	303	27,82	59888	26,84	197,65
Centro	25	2,30	4367	1,96	174,68
Litoral	1	0,09	99	0,04	99,00
Oeste	27	2,48	4156	1,86	153,93
Sul	249	22,87	51014	22,86	204,88
Vale	1	0,09	252	0,11	252,00
Minas Gerais	1	0,09	84	0,04	84,00
Outras Localidades	2	0,18	334	0,15	167,00
Feira	26	2,39	6458	2,89	248,38
Total	1089	100,00	223136	100,00	204,90

No total, foram registrados 57 locais de invernada na documentação de Rio Negro. Assim como já havia ocorrido com condutores e fiadores, Castro,

Lapa e Ponta Grossa – três localidades da região dos Campos Gerais – ocupam posições de destaque, sendo que a primeira é o principal destino das tropas por larga margem. Além disto, uma parcela relevante das tropas apresentou apenas a indicação genérica “Campos Gerais” como local de internada, o que reforça a predominância desta região como principal foco das estações de internagem de tropas.

Algumas localidades paulistas também aparecem na lista dos principais locais de internada, como Sorocaba, Itapetininga e Faxina. Elas dividem com as paranaenses os primeiros postos, embora em posição de menor destaque. Outro ponto que merece destaque é que a parcela de animais destinada à venda imediata – que aparecem nos registros com a indicação “vai à feira” – também aparece na lista dos principais destinos. Esta constatação é um tanto surpreendente dada a grande distância entre o registro de Rio Negro e a feira de Sorocaba, e também se considerarmos que a passagem por Rio Negro se dá logo após a travessia da estrada da mata, trecho bastante desgastante para as tropas. Em grande medida, não internar as tropas após a passagem pelo registro significa conduzi-las diretamente do extremo sul para a venda na feira de Sorocaba, uma tarefa nada trivial.

A distribuição regionalizada confirma a predominância da região do Paraná na internada das tropas, atingindo quase 70% do total sob os dois aspectos. Juntas, as regiões do Paraná e de São Paulo são responsáveis pela internagem de mais de 97% das tropas e dos animais. A parcela destinada diretamente à venda completa a distribuição, que conta com participações negligenciáveis de Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Minas Gerais. Em São Paulo, a sub-região sul predomina, porém o centro e o oeste também apresentam contribuições não-negligenciáveis. Por fim, vale destacar o maior tamanho médio das tropas internadas no Paraná – embora a diferença em relação às tropas internadas em São Paulo seja substancialmente menor quando consideramos apenas a sub-região sul.

A invernagem das tropas conduzidas pela barreira de Itapetininga apresenta um padrão bastante diverso, conforme podemos constatar por meio da tabela 5.6. Sem dúvida, isto se deve em grande parte à mudança na localização da unidade fiscal. Dentre as 71 localidades registradas, aquelas pertencentes à província do Paraná não mais ocupam posição de destaque, o que é compreensível posto que a barreira de Itapetininga localiza-se já em território paulista.

TABELA 5.6
DISTRIBUIÇÃO DE FREQUÊNCIA DOS LOCAIS DE INVERNADA DAS
TROPAS CONDUZIDAS PELA BARREIRA DE ITAPETININGA

Localidade	Nº Tropas	%	Localidade	Nº Animais	%
Feira	1.672	63,53	Feira	522.005	77,12
Sorocaba	213	8,09	Sorocaba	40.195	5,94
Itapetininga	150	5,70	Itapetininga	25.465	3,76
Tatuhy	75	2,85	Tatuhy	10.718	1,58
Piracicaba	57	2,17	Piracicaba	9.102	1,34
Campinas	51	1,94	Mogi-Mirim	8.364	1,24
Mogi-Mirim	50	1,90	Campinas	7.408	1,09
Porto Feliz	30	1,14	Botucatu	3.948	0,58
Campo Largo	25	0,95	Porto Feliz	3.729	0,55
Una	23	0,87	Atibaia	3.721	0,55
Atibaia	21	0,80	Itu	2.958	0,44
Itu	20	0,76	Una	2.672	0,39
Outras	245	9,31	Outras	36.609	5,41
Total	2.632	100,00	Total	676.894	100,00

Região	Nº Tropas	%	Nº Animais	%	Média p/ tropa
Rio Grande do Sul	9	0,34	1.293	0,19	143,67
Santa Catarina	1	0,04	168	0,02	168,00
Paraná	30	1,14	4.050	0,60	135,00
São Paulo	905	34,38	146.459	21,64	161,83
Centro	136	5,17	19.039	2,81	139,99
Oeste	317	12,04	49.369	7,29	155,74
Sul	412	15,65	70.614	10,43	171,39
Vale	40	1,52	7.437	1,10	185,93
Minas Gerais	7	0,27	1.963	0,29	280,43
Rio de Janeiro	5	0,19	664	0,10	132,80
Outras Localidades	3	0,11	292	0,04	97,33
Feira	1.672	63,53	522.005	77,12	312,20
Total	2.632	100,00	676.894	100,00	257,18

Entretanto, este vácuo não é preenchido majoritariamente pelas localidades paulistas, e sim pelas tropas destinadas diretamente à venda, que contribuem com mais de 60% do total das tropas e quase 80% do total de animais. Em seguida, aparecem várias localidades paulistas, porém com participação bastante inferior em termos relativos, destaque para Sorocaba e Itapetininga. O tamanho médio das tropas conduzidas à feira também é bastante superior ao das demais localidades – 312,2 animais por tropa.

A distribuição regionalizada confirma as observações anteriores, acentuando ainda mais a polarização entre as tropas com destino à feira e aquelas que serão invernadas em São Paulo. As tropas invernadas em terras paulistas correspondem a quase 35% do total, o que pode corroborar a existência de uma zona de invernagem localizada entre a barreira de Itapetininga e a feira de Sorocaba, que funcionaria como um mecanismo regulador da oferta no mercado de animais. Este é o caso especialmente de localidades de destaque como Itapetininga, Sorocaba e Tatuí. Por outro lado, a participação de São Paulo no total de animais conduzidos é menos do que proporcional à sua participação no total das tropas, refletindo no reduzido tamanho médio das tropas invernadas em São Paulo.

Por fim, cabe destacar que a distribuição da participação entre as sub-regiões de São Paulo é muito mais equilibrada em Itapetininga do que era o caso em Rio Negro. A principal parcela ainda cabe à sub-região sul, porém agora seguida de perto pela sub-região oeste. A participação relativa da sub-região central também cresce, embora as tropas invernadas no centro e no oeste da província sejam menores em média do que as tropas do sul. O crescimento da participação da sub-região oeste, em especial, é interessante por apontar para a possível existência de um sistema secundário de distribuição dos animais.

5.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise espacial apresentada neste capítulo é mais um indicativo da complexidade do negócio de animais de carga no Brasil imperial. Nele estão envolvidas inúmeras pessoas das mais diversas regiões, cada uma delas participando das atividades a seu modo particular. Em especial, constatamos a existência de uma espécie de divisão entre os condutores das proximidades dos registros, que conduzem tropas em média menores, e aqueles de regiões mais distantes, que privilegiam negócios de maior porte. Na hipótese mais provável, esta divisão deve estar relacionada à viabilidade econômica das atividades. Trajetos curtos permitem a participação de negociantes de menor porte, ao passo que viagens longas exigem tropas de maior porte para que possuam atratividade.

Também pudemos perceber claramente a relevância de habitantes da região das unidades fiscais nas fianças das tropas, o que pode indicar um elevado grau de especialização, e até mesmo profissionalismo, nesta atividade. Os fiadores das vizinhanças, por outro lado, atuam mais sobre tropas de menor porte, em termos relativos, o que pode estar relacionado à maior facilidade encontrada por negociantes de maior porte para afiançar suas tropas, devido às suas redes de relacionamento estabelecidas.

Com relação às estações de internada, a análise provou a importância da região dos Campos Gerais nesta etapa do negócio, e também o alto grau de centralização do comércio na feira de Sorocaba. Por outro lado, a ocorrência de internadas na região compreendida entre Itapetininga e Sorocaba parece confirmar a existência de uma zona de internagem comprometida com a regulação da oferta no mercado de Sorocaba. Também o crescimento da participação de localidades do oeste paulista pode indicar o desenvolvimento de sistemas secundários de distribuição.

Por fim, outros dois aspectos das informações compulsadas merecem destaque. Em primeiro lugar, salientamos o papel preeminente desempenhado

pelos paranaenses em todas as atividades. Quando sua participação não predomina sobre as demais por larga margem, os habitantes da região do Paraná sempre disputam o primeiro posto de muito perto com os paulistas. E finalmente, não poderíamos deixar de notar a ausência de um número expressivo de vínculos estáveis nas prestações de serviços. Neste sentido, o negócio de animais parece aproximar-se de uma estrutura de mercado propriamente dita. Conforme veremos em mais detalhe adiante, proprietários recorrem aos serviços dos mais diversos condutores e fiadores, enquanto estes também prestam seus serviços a um grande número de negociantes. Mais uma vez, tudo isto atesta a complexidade e o grau de organização do negócio de animais.

6 PADRÕES DE INSERÇÃO NO NEGÓCIO DE ANIMAIS DE CARGA

Concluiremos o presente trabalho analisando de forma mais detalhada as informações disponíveis na documentação acerca da identificação pessoal dos envolvidos no negócio de animais de carga durante o período imperial. Iniciaremos com uma breve comparação dos padrões de distribuição das diferentes classes de indivíduos envolvidos no negócio – condutores, proprietários e fiadores – para em seguida tratar mais detidamente dos nomes recorrentemente encontrados nos registros de passagem.

6.1 DIVISÃO DO TRABALHO

Procuraremos a partir de agora confrontar os resultados apresentados na seção 4.4, que tratavam da distribuição das tropas entre os diversos proprietários, com análises semelhantes envolvendo as outras duas categorias de indivíduos registrados na documentação das unidades fiscais, os condutores e os fiadores de tropas. Esta análise poderá tornar mais clara a estrutura do sistema de abastecimento de animais de carga.

Conforme mencionado na seção 4.4, a documentação do registro de Rio Negro contém os nomes de 1.693 diferentes proprietários, enquanto que as passagens pela barreira de Itapetininga registram 1.494 proprietários. Considerando o total de tropas e animais conduzidos por cada unidade, chegamos a uma média maior de tropas e animais por proprietário no caso de Itapetininga, o que constituía uma primeira indicação de aumento da concentração na transferência entre as unidades. Os proprietários mais freqüentes conduziram 20 tropas no caso de Rio Negro e 21 tropas em Itapetininga, ao passo que os proprietários de maior porte passaram mais de 14 mil animais por Rio Negro e um pouco menos de 11 mil animais por Itapetininga. A tabela 6.1 sumariza estas informações, juntamente com os números equivalentes para as demais categorias.

TABELA 6.1
FREQÜÊNCIA DE PARTICIPAÇÃO DOS ENVOLVIDOS NO NEGÓCIO DE ANIMAIS DE CARGA

Classe	Participantes	Média de tropas	Média de animais	Máximo de tropas	Máximo de animais
Rio Negro					
Proprietários	1.693	1,73	394,80	20	14.189
Condutores	1.691	1,73	395,28	16	5.856
Fiadores	833	3,52	802,43	195	51.526
Itapetininga					
Proprietários	1.494	1,84	485,60	21	10.781
Condutores	1.553	1,77	467,16	16	8.319
Fiadores	1.279	2,15	567,24	40	11.923

A tabela 6.1 apresenta alguns resultados interessantes. Começamos analisando a participação dos condutores de animais, tanto em seus aspectos próprios quanto em relação com os padrões exibidos pelos proprietários. Primeiramente, podemos observar que há um marcante equilíbrio entre o número total de condutores e proprietários nas passagens de Rio Negro. Isto se reflete, obviamente, em médias de tropas e animais muito semelhantes entre proprietários e condutores. Esta semelhança entre os números significa que há uma relação quase direta entre condutores e proprietários de tropas – em outras palavras, para cada proprietário há um condutor, e vice-versa. Ora, esta proporcionalidade pode ter duas explicações. Por um lado, ela pode indicar que os proprietários são os condutores de suas próprias tropas, ou então que trabalham com apenas um único condutor para estes propósitos; por outro, pode simplesmente sugerir que, na média, há tantos proprietários trabalhando com mais de um condutor quanto há condutores trabalhando com mais de um proprietário.

O mais provável é que a configuração concreta esteja situada em algum lugar entre estes dois extremos. Entretanto, podemos utilizar os registros na tentativa de detectar qual dos pólos dela se aproxima mais. Dentre as 2.929

tropas conduzidas por Rio Negro, em 2.326 casos – 79,4% do total – o proprietário aparece como o próprio condutor de sua tropa. No caso das 603 tropas restantes, em que condutor e proprietário são figuras distintas, apenas 38 combinações entre condutor e proprietário se repetem, sendo que a parceria mais duradoura registrou seis passagens, no total. Por outro lado, se considerarmos os casos em que o proprietário fez passar apenas uma tropa, verificamos que, do total de 399 proprietários que não conduziram suas tropas, 331 trabalharam com apenas um condutor. Dos 68 restantes, 44 trabalharam com dois condutores, ao passo que no outro extremo da distribuição, um único proprietário trabalhou com 16 condutores diferentes durante o período. Invertendo a análise, obtemos padrões semelhantes. Do total de 401 condutores que não eram proprietários de suas tropas, 326 conduziram tropas apenas para um proprietário e 52 trabalharam com dois proprietários, ocorrendo também o caso de dois condutores que trabalharam com 12 proprietários diferentes cada.

Vejamos agora o caso de Itapetininga. Em primeiro lugar, vemos que o equilíbrio entre o número de condutores e proprietários já não é tão grande. O número de condutores é um pouco superior ao de proprietários, refletindo em menores médias de tropas e animais por condutor. Mesmo assim, as médias continuam sendo superiores às registradas em Rio Negro. A interpretação mais imediata deste resultado segue o mesmo raciocínio apresentado acima: a presença de mais condutores do que proprietários indica que, na média, há mais proprietários trabalhando com mais de um condutor do que condutores trabalhando com mais de um proprietário. Isto pode estar relacionado ao crescimento nas dimensões dos negócios dos proprietários e, assim, reforçar as evidências de aumento da concentração em Itapetininga.

A barreira de Itapetininga registrou a passagem de 2.751 tropas. Em 2.293 delas (aproximadamente 83%) o proprietário da tropa foi também o responsável por sua condução. Em termos relativos, este número é superior ao

registrado em Rio Negro. Houve apenas 24 combinações proprietário/conductor repetidas, sendo que três delas apresentaram a maior frequência registrada, quatro passagens. No total, 223 proprietários não conduziram suas tropas, sendo que 177 deles trabalharam com apenas um condutor e 21 com dois condutores. O número máximo de parcerias registradas para um único proprietário foi oito, em dois casos. Pela ótica dos condutores, temos que 292 não eram proprietários das tropas conduzidas. Destes, 263 trabalharam com apenas um proprietário e outros 23 com dois proprietários. Cinco condutores trabalharam com três proprietários cada e um condutor trabalhou com quatro proprietários diferentes, o maior número registrado.

Estes números confirmam a impressão inicial: o número de proprietários trabalhando com mais de um condutor foi bastante superior ao de condutores trabalhando com mais de um proprietário. Entretanto, permanece o fato de que, em ambos os casos, a maior parcela das passagens coube a proprietários que eram eles próprios os condutores de suas tropas. Mais do que isto, esta parcela cresceu no período de Itapetininga, em um momento em que há aumento da concentração no negócio, conforme apresentado no capítulo 4. Para entender melhor este resultado pouco intuitivo, precisamos recorrer aos volumes de animais conduzidos.

A tabela 6.1 apresenta o número máximo de animais conduzidos por um único proprietário e um único condutor em ambas as unidades fiscais. Podemos verificar que, embora os valores máximos de proprietários sejam os maiores em ambos os casos, a desproporção entre estes e os valores máximos de condutores é muito superior no caso de Rio Negro. Isto pode estar relacionado com uma maior dispersão das passagens dos grandes proprietários entre diversos condutores no período de Rio Negro – o que também ficou atestado pela análise desenvolvida acima, acerca das parcerias entre proprietários e condutores. A lógica por trás desta última constatação tampouco é clara. Para tentar desvendar melhor estes mecanismos,

precisamos abandonar os valores extremos e nos concentrar nas regularidades da distribuição.

O tamanho médio das tropas conduzidas por Rio Negro, cujo proprietário e condutor eram a mesma pessoa, foi de 209,67 animais por tropa. No caso de tropas em que proprietário e condutor eram pessoas diferentes, esta média sobe para 299,67 animais por tropa. Por outro lado, no caso de Itapetininga, estes números sobem para 239,24 e 367,48, respectivamente. Em outras palavras, obtemos três constatações: em primeiro lugar, proprietários que contratam condutores negociam com tropas em média maiores; ambos os tipos de tropas são maiores em média nas passagens de Itapetininga do que nas passagens de Rio Negro; entretanto, o tamanho médio das tropas de condutores contratados cresce mais do que proporcionalmente ao tamanho das tropas de condutores proprietários.

Consideremos agora as médias de animais conduzidos por proprietários. Começando por Rio Negro, temos uma média de 338,66 animais por proprietário condutor e 450,64 por proprietário não-condutor. Nos registros de Itapetininga, os valores sobem para 400,72 e 596,54, respectivamente. Percebemos agora mais claramente o aumento da concentração, que se dá com ambos os tipos de proprietários, porém de forma mais intensa no caso dos proprietários que fazem passar suas tropas pelas mãos de terceiros.

Desta forma, a desproporção encontrada entre os valores máximos da distribuição de Rio Negro constitui, na hipótese mais provável, uma evidência enganosa. Ela reflete a presença de alguns negociantes de grosso trato que distribuem suas tropas entre um grande número de condutores, enquanto que na média destas passagens prevalece um equilíbrio muito maior entre proprietários e condutores – maior, inclusive, do que o predominante em Itapetininga, onde a desproporção entre os valores extremos é substancialmente mais suave.

Finalizando a análise da participação dos condutores de tropas,

deixaremos um pouco de lado a comparação entre estes e os proprietários para focalizar exclusivamente os níveis de concentração da atividade de condução das tropas. Na tabela 6.2 são apresentados índices de Gini agregados para a distribuição das tropas e dos animais de acordo com seus condutores, em ambas as unidades fiscais. Conforme podemos observar, verifica-se um duplo movimento na evolução dos indicadores. Sob a ótica das tropas, a concentração cai na passagem de Rio Negro para Itapetininga, ocorrendo o contrário quando consideramos os animais conduzidos. A diminuição da concentração no número de tropas pode ser explicada, parcialmente, pelo aumento na parcela de tropas conduzidas por seus proprietários. Por outro lado, a maior concentração no número de animais deve estar relacionada ao aumento mais do que proporcional no tamanho médio das tropas conduzidas por não-proprietários. Vale ressaltar que os valores do índice de Gini da distribuição por condutores são sempre inferiores àqueles calculados sobre a distribuição por proprietários (seção 4.4).

TABELA 6.2
ÍNDICES DE GINI AGREGADOS SOBRE DISTRIBUIÇÃO DAS TROPAS E ANIMAIS POR CONDUTORES, 1831/32 – 1868/69⁵⁹

Unidade Fiscal	GINI (Tropas)	No. de Tropas	GINI (Animais)	No. de Animais
Rio Negro	0,333	2.929	0,558	668.422
Itapetininga	0,322	2.751	0,578	725.503

Voltemos nossa atenção agora para o caso dos fiadores. Inicialmente, podemos perceber que há menor dispersão nas atividades de fiança do que era o caso com condutores e proprietários. Isto se reflete em todos os indicadores – número de participantes, tamanhos médios e valores extremos. Mais ainda, podemos também perceber claramente que a dispersão aumenta

⁵⁹ No caso de Rio Negro, consideramos apenas os anos financeiros cobertos pela documentação coletada.

com a transferência entre as unidades fiscais, o que também pode ser verificado em todos os indicadores. Neste sentido, já podemos constatar uma diferença marcante entre as formas de inserção de fiadores, por um lado, e condutores e proprietários, por outro. Enquanto a tendência destes últimos é de aumento na concentração com a passagem de Rio Negro para Itapetininga, no caso dos fiadores ocorre o contrário.

Todavia, um fator peculiar às passagens de Rio Negro deve ser levado em consideração, qualificando os resultados. Uma grande parcela das tropas conduzidas por esta unidade não apresentou fiança quando de sua passagem, por razões não identificadas. No total, 512 do total de 2.929 tropas não apresentaram fiança – aproximadamente 17,5%. Se excluirmos estas tropas da análise, as médias de tropas e animais por fiador caem para 2,90 e 602,40, respectivamente. Estes valores são bastante inferiores aos valores iniciais, porém ainda superam as médias de Itapetininga, mantendo inalterada a tendência de aumento na dispersão. Com relação às passagens de Itapetininga, encontram-se todas devidamente afiançadas.

Interessa-nos estabelecer algum padrão de relações entre fiadores e proprietários, visando melhor compreender uma possível rede de relacionamentos subjacente ao negócio de animais. O número total de fiadores é bastante inferior ao de proprietários em ambos os casos, o que indica um predomínio médio dos fiadores que prestam serviços a mais de um proprietário sobre os proprietários que recorrem a mais de um fiador. Em Rio Negro, do total de 2.237 combinações de fiadores e proprietários, 2.093 ocorreram apenas uma vez e outras 115 ocorreram duas vezes. Sete combinações repetiram-se quatro vezes, a frequência máxima. Estes números indicam um nível reduzido de estabilidade nas relações entre proprietários e fiadores em Rio Negro.

Vejamos pelo ângulo inverso. Do total de 833 fiadores, 326 prestaram serviços a mais de um proprietário – aproximadamente 39%. No outro extremo

da distribuição, temos caso de fiadores que trabalharam com 60, 64 e até 173 proprietários diferentes. A dispersão no caso dos proprietários é menos marcante, certamente devido ao menor número médio de tropas conduzidas por um único proprietário. Mesmo assim, do total de 1.543 proprietários, 415 trabalharam com mais de um fiador, sendo que alguns deles chegaram a trabalhar com sete e até mesmo dez fiadores diferentes.

No caso de Itapetininga, as combinações entre fiadores e proprietários totalizaram 2.471 casos, sendo que 2.345 delas ocorreram apenas uma vez. A estabilidade, neste caso, parece ser ainda menor. Entretanto, na outra ponta da distribuição verificamos alguns casos de parcerias mais duradouras, repetindo-se seis, sete e até onze vezes. Do total de 1.281 fiadores registrados na documentação de Itapetininga, 402 avaliaram mais de um proprietário – pouco mais de 31%. Os fiadores mais prolíficos trabalharam com 29 e 36 proprietários diferentes. Com relação aos proprietários, 489 de um total de 1.494 trabalharam com mais de um proprietário, havendo casos de proprietários associados com dez, onze e até doze diferentes fiadores, o que corrobora a idéia de aumento na dispersão entre os fiadores apresentada anteriormente.

TABELA 6.3
ÍNDICES DE GINI AGREGADOS PARA DISTRIBUIÇÃO DAS TROPAS E ANIMAIS POR FIADORES, 1831/32 – 1868/69

Unidade Fiscal	GINI (Tropas)	No. de Tropas	GINI (Animais)	No. de Animais
Rio Negro	0,630	2.929	0,761	668.422
Itapetininga	0,432	2.751	0,624	725.503

Por fim, vejamos os índices de Gini calculados sobre a distribuição de freqüência dos fiadores de tropas. Os números podem ser vistos na tabela 6.3, e confirmam a análise desenvolvida até o momento. Os níveis de concentração

se reduzem sensivelmente com a transferência entre as unidades fiscais, tanto sob a ótica das tropas quanto dos animais conduzidos. Além disto, os índices de Gini calculados sobre a distribuição de freqüência dos fiadores são superiores, em termos absolutos, aos índices de concentração de condutores e proprietários apresentados anteriormente.

As evidências apresentadas ao longo desta seção oferecem várias indicações acerca da estrutura do negócio de animais e das diversas formas de inserção possíveis neste complexo sistema. No restante deste capítulo, procuraremos jogar alguma luz sobre outros aspectos que possam aprimorar nossa compreensão sobre a matéria, por meio de um tratamento mais individualizado do papel desempenhado pelos negociantes de maior relevância.

6.2 QUEM SÃO OS PARTICIPES?

As diversas atividades relacionadas ao negócio de animais de carga ensejaram a participação de uma ampla gama de indivíduos de diferentes origens e condições econômico-sociais. Negociantes de pequeno, médio e grande porte, recorrentes ou ocasionais, várias foram as possíveis formas de inserção neste mercado de contornos elásticos. Embora um levantamento exaustivo acerca da identidade destes indivíduos não caiba dentro do escopo deste trabalho, procuraremos nesta última seção apresentar um panorama sucinto sobre o perfil dos principais nomes envolvidos no mercado.

Dentre os envolvidos com o negócio de animais, os registros indicam a presença de uma grande quantidade de indivíduos ocupando cargos militares. Em uma lista dos quinhentos nomes mais relevantes no total das passagens, em todas as três categorias, 78 indivíduos apresentavam indicação de alguma patente da guarda nacional, entre capitães, tenentes, tenentes-coronel, coronéis, alferes, majores e comendadores. Além disto, um cruzamento destes nomes com os dados de um almanaque da província de

São Paulo para o ano de 1858 também revelou que vários dos indivíduos da lista ocupavam cargos de relevo dentro de suas vilas e freguesias, como alguns vereadores, delegados, juízes de paz e promotores públicos. Também alguns nomes relacionados a atividades econômicas de natureza distinta apareceram na lista, entre eles médicos, donos de armazém, professores, fazendeiros e até mesmo alguns membros do clero. Esta ampla gama indivíduos com relativo grau de projeção social atesta a atratividade do negócio de animais durante o período imperial, bem como sua relevância econômico-social dentro das localidades mais intensamente envolvidas.

A tabela 6.4 apresenta uma lista dos principais proprietários de tropas registrados na documentação de Rio Negro, tanto sob a ótica das tropas quanto dos animais conduzidos. Podemos verificar que há grande coincidência entre os principais nomes sob os dois critérios, indicando que os proprietários com maior número de tropas são também, em geral, os responsáveis pelo maior número de animais. Nesta lista dos principais proprietários de Rio Negro temos vários militares: Fidelis Nepomuceno Prates Jr. e Joaquim Pacheco da Silva Rezende são tenentes-coronel, embora o primeiro somente apareça assim indicado nos registros de Itapetininga – talvez apenas tenha alcançado este posto após a transferência do registro; dois deles são majores, Antonio dos Santos Pacheco e José de Andrade Pereira; José Caetano de Oliveira é alferes; José Maria Padilha e Miguel de Paula Xavier são tenentes; Francisco Ignácio Ferreira e David dos Santos Pacheco são coronéis; e Antonio Caetano de Oliveira é capitão.

Os três principais proprietários em ambas as listas são figuras profundamente imersas na vida social dos limites meridionais da quinta comarca. A linhagem dos Nepomuceno Prates aparece representada por vários nomes nos registros de passagem. Fidelis Nepomuceno Prates Jr. é o nome mais recorrente, conduzindo vinte tropas de dezembro de 1842 a dezembro de 1853. Frequentemente, o tenente-coronel Fidelis fazia passar mais de uma

tropa no mesmo dia, pelas mãos do mesmo condutor, o que indica que estas tropas, juntas, constituiriam uma única transação de dimensões dilatadas.

Além do tenente-coronel Fidelis, outros membros da família Nepomuceno Prates presentes nos registros são o Comandante Fidelis Nepomuceno Prates – registrado como capitalista no almanaque de 1858, foi casado com uma neta do Barão de Antonina – e Fidencio Nepomuceno Prates – referido no mesmo almanaque como médico, foi mais tarde presidente da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Este último aparece nos registros principalmente como fiador durante o período de Itapetininga, ao passo que o Comandante Fidelis conduziu tropas de sua propriedade pelo registro de Rio Negro.

TABELA 6.4
PRINCIPAIS PROPRIETÁRIOS DE TROPAS REGISTRADOS NA
DOCUMENTAÇÃO DO REGISTRO DO RIO NEGRO

Nome	Tropas	Nome	Animais
Fidelis Nepomuceno Prates Jr.	20	João da Silva Machado	14.189
Antonio dos Santos Pacheco	20	Fidelis Nepomuceno Prates Jr.	9.143
João da Silva Machado	19	Antonio dos Santos Pacheco	9.138
José Caetano de Oliveira	17	José Caetano de Oliveira	6.869
José Maria Padilha	13	José Maria Padilha	6.629
Francisco Ignacio Ferreira	13	Antonio José Antunes	4.775
Bento José Labre	13	Francisco Ignacio Ferreira	4.752
Francisco das Chagas do Amaral Fontoura	12	Francisco das Chagas do Amaral Fontoura	4.706
Generozo José de Oliveira	11	Joaquim Pacheco da Silva Rezende	4.372
Antonio Ferreira Maciel	11	David Antonio Xavier da Silva	3.938
David dos Santos Pacheco	10	Francisco Ignacio de Almeida	3.760
Antonio José Antunes	10	Manoel Bernardes de Quadros	3.718
Miguel de Paula Xavier	10	José de Andrade Pereira	3.533
Manoel Bernardes de Quadros	9	Miguel de Paula Xavier	3.510
Antonio Caetano de Oliveira	9	David dos Santos Pacheco	3.242
Joaquim Pacheco da Silva Rezende	9	Bento José Labre	3.239
João José Pinto	9	Antonio Caetano de Oliveira	3.013

Outra família importante da região da Lapa é a dos Santos Pacheco, representada nesta lista dos principais proprietários por três nomes: os irmãos Antonio, David e Joaquim. Antonio dos Santos Pacheco, que aqui aparece em

posição de maior destaque, foi Cavaleiro da Ordem de Cristo, conforme afirma Cecília Westphalen (1995, p. 32), e uma de suas filhas casou-se com um dos filhos de David dos Santos Pacheco. Atuou como proprietário de tropas durante todo o período, desde 1832 até 1851, e também ele dividiu algumas de suas transações entre várias tropas. David dos Santos Pacheco, por sua vez, viria a se tornar Barão dos Campos Gerais, dono de uma longa trajetória como comerciante de tropas e figura de destaque na vida social e política da província do Paraná⁶⁰. Nos registros de Rio Negro, começa a negociar com tropas em princípios de 1845. Por fim, Joaquim Pacheco da Silva Rezende, o irmão caçula, conduziu suas nove tropas entre novembro de 1840 e novembro de 1852. Foi casado com Ana Marcondes de Oliveira Pacheco, filha do Barão de Tibagi e irmã do Conselheiro Jesuíno Marcondes de Oliveira e Sá (WESTPHALEN, 1995, p. 32).

David dos Santos Pacheco foi afilhado de batismo de João da Silva Machado, outro proprietário de destaque de nossa lista. Condecorado com o título nobiliário de Barão de Antonina, João da Silva Machado foi o responsável pela iniciação de seu afilhado no comércio de animais, do qual foi sócio em várias negociações. Conforme descrito no capítulo 2, Machado foi, ele próprio, uma figura ainda mais destacada dentro da história da quinta comarca, responsável pela fundação do povoado do Rio Negro e também pela abertura da estrada da mata, obra de suma importância para o bom desenvolvimento do negócio de animais ao longo do período imperial. Conforme se pode perceber pelos números da tabela, João da Silva Machado já deveria ser um homem de muitas posses na primeira metade do século, pois negociava com tropas de grande porte – quase 750 animais em média. Seu período de atuação se estende de fevereiro de 1834 a novembro de 1852, e a ele pertence a maior tropa de todo o período em estudo – 2.541 animais, conduzidos a 19 de

⁶⁰ Para um relato detalhado e abrangente da vida e das atividades desenvolvidas por David dos Santos Pacheco, veja-se o trabalho de Cecília Westphalen (1995).

dezembro de 1840. Neste mesmo dia, João da Silva Machado fez passar ainda mais uma tropa, pelas mãos de outro condutor, contendo 1.562 animais. Não surpreende, portanto, que a ele pertença o primeiro lugar em número de animais conduzidos.

Dentre os demais proprietários da lista, chama atenção o caso de Generozo José de Oliveira, Antonio Ferreira Maciel e João José Pinto, que aparecem apenas na lista de tropas conduzidas. Recuperando o total de animais conduzidos por estes proprietários, verificamos que o tamanho médio de suas tropas foi reduzido: 101,3, 167,0 e 184,9 animais por tropa, respectivamente. Além disto, eles próprios se encarregavam da condução de suas próprias tropas – o que não ocorre com muita frequência entre os nomes de maior relevância mencionados acima. Infelizmente não conseguimos localizar maiores informações a seu respeito. No entanto, a simples constatação da existência de casos assim já é suficiente para reforçar a importância dos pequenos negociantes dentro da totalidade deste mercado.

A lista dos principais condutores, apresentada na tabela 6.5, contém alguns nomes também presentes entre os grandes proprietários. Este é o caso do capitão Antonio Caetano de Oliveira, que aparece como o maior condutor tanto em número de tropas quanto de animais. Conduziu suas dezesseis tropas entre janeiro de 1841 e novembro de 1852. Também aparecia entre os grandes proprietários, porém com menos tropas do que aqui, o que indica que o capitão, além de conduzir suas próprias tropas, também conduzia tropas para terceiros. Em especial, prestava serviços para o alferes José Caetano de Oliveira, também presente entre os grandes proprietários. Na hipótese mais provável, Antonio e José eram parentes – talvez irmãos – e trabalhavam juntos no comércio de animais.

Também membro da família Santos Pacheco, José Pacheco de Carvalho, outro condutor de grande relevância, não aparece entre os grandes proprietários. Das quinze tropas que conduziu entre 1834 e 1853, apenas três

eram de sua propriedade, sendo que as outras doze pertenciam todas a proprietários diferentes. José Pacheco de Carvalho aparece, assim, como um típico condutor profissional, trabalhando com diversos proprietários e aproveitando oportunidades ocasionais para conduzir alguns animais por conta própria. Entre seus “clientes”, encontramos seu tio, o major Antonio dos Santos Pacheco, que por suas mãos fez passar uma tropa de 775 animais. Ainda no seu caso, chama atenção o fato de que conduziu onze tropas apenas no triênio 1834-36, sendo seis delas em 1834 e quatro em 1835. Se os dados de Rio Negro não falhassem no período 1836/37 – 1840/41, Carvalho provavelmente ocuparia posição de ainda maior destaque.

TABELA 6.5
PRINCIPAIS CONDUTORES DE TROPAS REGISTRADOS NA
DOCUMENTAÇÃO DO REGISTRO DO RIO NEGRO

Nome	Tropas	Nome	Animais
Antonio Caetano de Oliveira	16	Antonio Caetano de Oliveira	5.856
José Pacheco de Carvalho	15	Joaquim Pacheco da Silva Rezende	4.392
Luis Teixeira de Almeida	15	Francisco das Chagas do Amaral Fontoura	4.384
Venancio José Ribeiro	13	José Pacheco de Carvalho	4.347
Theodoro Ferreira de Souza	12	Antonio dos Santos Pacheco	4.137
João Rodrigues Monteiro	12	João Rodrigues Monteiro	4.105
Bento José Labre	12	Antonio José Correa	4.092
Francisco das Chagas do Amaral Fontoura	11	Fidelis Nepomuceno Prates Jr.	4.076
Generozo José de Oliveira	11	Theodoro Ferreira de Souza	4.008
Antonio dos Santos Pacheco	11	Joaquim Antonio Pinto Martins	3.696
João José Pinto	10	Major José de Andrade Pereira	3.476
José Bueno de Oliveira	10	Luis Teixeira de Almeida	3.401
Joaquim Pacheco da Silva Rezende	10	Francisco Ignacio de Almeida	3.168
Luciano Teixeira de Almeida	10	Manoel Caetano do Amaral	3.124
Fidelis Nepomuceno Prates Jr.	10	Bento José Labre	3.108
José Luis Ferreira	9	Clementino dos Santos Pacheco	3.062
Antonio Ferreira Maciel	9	Luciano Teixeira de Almeida	3.032
Joaquim Antonio Pinto Martins	9	Antonio Antunes Xavier	2.848

Outros casos se assemelham ao de José Pacheco de Carvalho, como os de Luis Teixeira de Almeida e João Rodrigues Monteiro, que também conduzem tropas para um grande número de proprietários diferentes. Também

temos alguns casos de condutores que dividem de forma mais equilibrada suas passagens entre tropas próprias e de terceiros, como Venâncio José Ribeiro e Theodoro Ferreira de Souza. No caso do primeiro, vale destacar que as tropas de sua propriedade são de tamanho bastante inferior às tropas de terceiros, o que sem dúvida contribuiu para que ele aparecesse apenas na lista dos condutores com mais tropas.

Ainda há vários outros casos de indivíduos que são ao mesmo tempo grandes condutores e grandes proprietários, como Bento José Labre, Francisco das Chagas do Amaral Fontoura, Generozo José de Oliveira, e até mesmo Antonio dos Santos Pacheco e Fidelis Nepomuceno Prates Jr. Na lista dos principais condutores por volume de animais, também aparece o nome de outro dos irmãos Santos Pacheco, o major Clementino, que segundo Cecília Westphalen (1995, p. 32) foi morto por selvagens em uma expedição para compra de animais, em 1856. Além dele, também foi morto seu sobrinho, que o acompanhava na viagem – o prolífico condutor José Pacheco de Carvalho, mencionado acima.

Também entre os grandes fiadores de Rio Negro verificamos a repetição de alguns nomes presentes nas listas anteriores. Entretanto, os nomes que aparecem no topo da tabela 6.6 são para nós inéditos até o momento. No caso dos fiadores, a presença de cidadãos portadores de títulos – militares, nobiliários ou eclesiásticos – é ainda maior. Apenas cinco dos fiadores que aparecem na tabela 6.6 não possuem título algum. Sem dúvida, os requisitos materiais necessários para afiançar uma tropa guardam relação com esta predominância de personalidades locais entre os grandes fiadores.

Abastado comerciante residente na Lapa, vila da qual foi também o primeiro prefeito, o capitão Manoel Antonio da Cunha foi o principal fiador de tropas do período de Rio Negro. Atuando entre 1831 e 1850, trabalhou com 173 proprietários e 164 condutores diferentes, tal a abrangência dos serviços por ele prestados. Tendo em vista estes números, é difícil imaginar que Manoel

Antonio da Cunha não desempenhe suas atividades como fiador de forma semi-profissional – ou seja, cobrando pelas tropas que afiança.

TABELA 6.6
PRINCIPAIS FIADORES DE TROPAS REGISTRADOS NA DOCUMENTAÇÃO
DO REGISTRO DO RIO NEGRO

Nome	Tropas	Nome	Animais
Manoel Antonio da Cunha	195	Manoel Antonio da Cunha	51.526
Francisco Xavier de Assis	78	Francisco Xavier de Assis	17.272
Thomas José Muniz	68	Antonio dos Santos Pacheco	16.290
Antonio dos Santos Pacheco	61	Thomas José Muniz	15.415
Joaquim de Sá Sottomaior	47	Joaquim de Sá Sottomaior	11.403
José Moreira Branco	31	David dos Santos Pacheco	6.932
Leonardo Schultes	29	Antonio Alves de Oliveira	6.649
José Francisco Correa	24	João da Silva Machado	6.273
David dos Santos Pacheco	23	José Elias de Carvalho	6.162
Joaquim José Borges	22	José Francisco Correa	5.844
João da Silva Machado	22	José Moreira Branco	5.588
Antonio Alves de Oliveira	22	Joaquim Pacheco da Silva Rezende	5.494
Miguel de Paula Xavier	19	Fidelis Nepomuceno Prates Jr.	4.901
João Baptista de Oliveira Ribas	18	Leonardo Schultes	4.409
João Manoel da Silva Braga	17	Tiburcio Alvares de Siqueira Fortes	4.196
Fidelis Nepomuceno Prates Jr.	17	Gregorio Ferreira Maciel	3.797
José Elias de Carvalho	17	Joaquim José Borges	3.695
Manoel Martins de Araujo	16	Francisco de Paula Xavier Frade	3.426
Caetano Antonio Teixeira	16	João Baptista de Oliveira Ribas	3.274
Joaquim Pacheco da Silva Rezende	16	Ubalдино Benvenuto de Toledo Ribas	3.252

O mesmo padrão de dispersão dos serviços prestados entre um grande número de proprietários também caracteriza as atividades dos demais fiadores que aparecem na lista. Este é o caso até mesmo entre os fiadores que são também grandes proprietários. David dos Santos Pacheco avalizou 19 proprietários diferentes entre 1841 e 1853, entre eles o irmão Antonio dos Santos Pacheco e o sobrinho Antonio Pacheco de Carvalho. João da Silva Machado prestou serviços a 18 proprietários, tendo afiançado quatro tropas de Fidelis Nepomuceno Prates Jr. e uma de Antonio dos Santos Pacheco. Vale ainda ressaltar o papel de destaque do reverendo Joaquim de Sá Sottomaior, avalizando mais de onze mil animais em um período de menos de quatro anos

– março de 1850 a novembro de 1853 – e trabalhando com nomes como Antonio Caetano de Oliveira, Fidelis Nepomuceno Prates Jr. e Rafael Tobias de Aguiar⁶¹.

Voltemos nossa atenção agora para os principais nomes presentes na documentação da barreira de Itapetininga. A tabela 6.7 apresenta a lista dos principais proprietários de tropas presentes nos registros desta unidade fiscal, e podemos perceber que alguns dos grandes negociantes do período do Rio Negro prosseguiram com suas atividades na segunda metade do século. David dos Santos Pacheco aparece agora em posição de maior destaque do que anteriormente, atuando durante todo o período em questão, porém com atividades concentradas entre 1855 e 1861, quando também costuma dividir suas transações em várias tropas. De seus irmãos, apenas o mais novo, Joaquim Pacheco da Silva Rezende, aparece nos registros. Entretanto, um de seus sobrinhos, Manoel Pacheco de Carvalho, também passa a integrar a lista dos maiores proprietários, reforçando ainda mais o profundo envolvimento da família Santos Pacheco com o negócio de tropas.

Os Nepomuceno Prates também seguem desempenhando papel de relevo, desta vez com dois representantes entre os principais proprietários: o tenente-coronel Fidelis Nepomuceno Prates Jr., que já aparecia na lista de Rio Negro, e o comandante Fidelis Nepomuceno Prates. O primeiro atua com maior frequência durante a década de 1850, ao passo que as atividades do último estão concentradas na segunda metade da década de 1860. Destaque para o elevado tamanho médio das tropas conduzidas pelo comandante – mais de 880 animais. Também temos um representante do clero entre os grandes negociantes, o padre José Antonio de Camargo e Araújo. O número de militares continua elevado, com quatro tenentes-coronel, três majores, dois comandantes e um coronel.

⁶¹ Rafael Tobias de Aguiar foi presidente da província de São Paulo nos períodos 1831-35 e 1840-41.

TABELA 6.7
PRINCIPAIS PROPRIETÁRIOS DE TROPAS REGISTRADOS NA
DOCUMENTAÇÃO DA BARREIRA DE ITAPETININGA

Nome	Tropas	Nome	Animais
José de Paula e Silva	21	José de Paula e Silva	10.781
David dos Santos Pacheco	17	Fidelis Nepomuceno Prates	8.817
José Borges de Almeida Taques	14	David dos Santos Pacheco	8.518
Francisco de Oliveira Lima	14	Francisco Ferreira de Castilho	8.020
Francisco Ferreira de Castilho	14	Antonio Caetano de Oliveira Nhozinho	7.965
Antonio Alves de Oliveira	13	Antonio Alves de Oliveira	7.304
Antonio Caetano de Oliveira Nhozinho	13	José Borges de Almeida Taques	6.968
João Jorge Soares de Barros	12	Fidelis Nepomuceno Prates Jr.	6.460
Manoel Pacheco de Carvalho	11	Manoel Pacheco de Carvalho	6.417
David Antonio Xavier da Silva	11	José Antonio de Camargo e Araujo	5.449
Fidelis Nepomuceno Prates Jr.	11	Joaquim Pacheco da Silva Rezende	5.439
Manoel da Cruz Xavier	11	João Raimundo da Silva Jr.	5.168
Fidelis Nepomuceno Prates	10	Pedro Prestes da Silva	4.876
Candido Ferreira de Mello	10	Fermino José Xavier da Silva	4.480
José Antonio de Camargo e Araujo	9	David Antonio Xavier da Silva	4.451
Francisco de Macedo Taques	9	Manoel da Cruz Xavier	4.092
Joaquim Pacheco da Silva Rezende	9	Francisco de Macedo Taques	3.925
Mariano Carneiro de Mello	9	Antonio Antunes Filho	3.906
José Elias de Carvalho	9	José Elias de Carvalho	3.905
José Antonio de Souza	9	Antonio Manoel da Cunha	3.764

Entretanto, o maior proprietário de tropas do período de Itapetininga não possuía título algum. Trata-se de José de Paula e Silva, que fez passar mais de dez mil animais de sua conta entre março de 1857 e maio de 1869. Também dividia suas transações em várias tropas, fazendo passar seis delas a nove de maio de 1869 – no total, 2.973 animais. Diferentemente do ocorrido com os principais proprietários de Rio Negro, José de Paula e Silva conduziu ele próprio a maior parte de suas tropas – dezesseis delas –, trabalhando com onze fiadores diferentes. Suas tropas são de grande porte, passando dos 500 animais em média. José de Paula e Silva configura, assim, mais uma possibilidade de inserção no mercado de animais: o grande negociante dedicado integralmente ao comércio de animais e tomando conta de perto de seus próprios negócios.

Também há casos, como em Rio Negro, de negociantes de tropas de

menor porte, como o tenente-coronel Francisco de Oliveira Lima, juiz de paz do município de Itapeva em 1858. As 14 tropas de sua propriedade conduzidas pela barreira de Itapetininga possuíam tamanho médio de apenas 217,1 animais. Apesar de suas atribuições militares e políticas, Francisco de Oliveira Lima conduzia ele próprio suas tropas, atuando entre 1854 e 1865.

TABELA 6.8
PRINCIPAIS CONDUTORES DE TROPAS REGISTRADOS NA
DOCUMENTAÇÃO DA BARREIRA DE ITAPETININGA

Nome	Tropas	Nome	Animais
José de Paula e Silva	16	José de Paula e Silva	8.319
Francisco de Oliveira Lima	14	David dos Santos Pacheco	7.149
David dos Santos Pacheco	13	Manoel Pacheco de Carvalho	6.339
Manoel da Cruz Xavier	12	José Borges de Almeida Taques	5.838
João Jorge Soares de Barros	12	Joaquim Pacheco da Silva Rezende	5.439
José Borges de Almeida Taques	12	Manoel da Cruz Xavier	4.561
Manoel Pacheco de Carvalho	10	Francisco de Macedo Taques	4.444
Candido Ferreira de Mello	10	Pedro Prestes da Silva	4.373
Miguel Antonio de Salles	10	Higino José Rolim de Oliveira	4.259
Francisco de Macedo Taques	10	Antonio Antunes Filho	3.973
Joaquim Pacheco da Silva Rezende	9	José Antonio de Camargo e Araujo	3.959
David Antonio Xavier da Silva	9	David Antonio Xavier da Silva	3.912
Mariano Carneiro de Mello	9	João Raimundo da Silva Jr.	3.827
João Chrisostomo do Amaral Bueno	9	Antonio Manoel da Cunha	3.764
Feliciano Cavalheiro Leite	8	João Jorge Soares de Barros	3.692
José Antonio de Souza	8	Quirino Pinto Ribeiro	3.532
Antonio Leocadio de Mattos	8	Pedro Tibiriçá Carneiro	3.493

Conforme poderíamos esperar, José de Paula e Silva e Francisco de Oliveira Lima também ocupam lugar de destaque na lista dos principais condutores, apresentada na tabela 6.8. David dos Santos Pacheco também parece ter começado a participar mais ativamente de suas negociações, conduzindo ele próprio treze das dezessete tropas de sua propriedade que fez passar. Da mesma forma, Manoel da Cruz Xavier, João Jorge Soares de Barros e José Borges de Almeida Taques também aparecem como grandes negociantes que cuidam pessoalmente da condução de suas tropas. Nos registros de Itapetininga não há casos de grandes condutores especializados

na condução de tropas de terceiros, como era o caso de José Pacheco de Carvalho em Rio Negro, o que certamente está relacionado com o aumento da participação dos condutores-proprietários no total das passagens, conforme ressaltado na seção 6.1.

Por fim, vejamos o perfil dos grandes fiadores do período de Itapetininga. Em primeiro lugar, não há nenhum fiador com um lugar tão destacado quanto aquele ocupado por Manoel Antonio da Cunha nas passagens de Rio Negro. Mais do que isto, Manoel Antonio da Cunha não avalizou sequer uma das tropas conduzidas por Itapetininga, o que reforça a idéia de que sua participação massiva nas fianças não configurava um vínculo forte com o mercado de animais, e sim uma forma de tirar proveito de sua condição privilegiada como homem de posses da região do registro.

TABELA 6.9
PRINCIPAIS FIADORES DE TROPAS REGISTRADOS NA DOCUMENTAÇÃO
DA BARREIRA DE ITAPETININGA

Nome	Tropas	Nome	Animais
Manoel Affonso Pereira Chaves	40	Joaquim Pacheco da Silva Rezende	11.923
Higino José Rolim de Oliveira	34	José de Paula e Silva	10.551
Joaquim Pacheco da Silva Rezende	23	Manoel Affonso Pereira Chaves	8.621
Joaquim Leonel Ferreira	22	José Borges de Almeida Taques	7.977
Jezuino Manoel da Silva	20	Manoel Ribeiro da Silva	7.968
José de Paula e Silva	20	David dos Santos Pacheco	7.785
Joaquim Antonio da Silveira	19	Jezuino Manoel da Silva	7.355
José Borges de Almeida Taques	17	Higino José Rolim de Oliveira	6.157
Antonio Francisco Marques	16	Antonio Manoel da Cunha	5.752
Tito Correa de Mello	16	Alvaro Gonçalves Martins	5.749
Clemente Branco de Abreu	16	Theodoro Ferreira de Souza	5.222
Rafael Cavalcante de Moura	15	David Antonio Xavier da Silva	5.147
Manoel Ribeiro da Silva	15	Antonio Caetano de Oliveira Nhozinho	5.102
Antonio de Padua Arruda	14	Manoel Pacheco de Carvalho	4.946
José Carneiro da Silva Lobo	14	José Prudencio Marcondes	4.553
David Antonio Xavier da Silva	14	Frederico Martins de Araujo	4.352
David dos Santos Pacheco	14	Fidencio Nepomuceno Prates	4.251
Francisco de Oliveira Lima	14	Francisco Borges Carneiro	4.092
Paulino Ayres de Aguirra	14	Manoel da Cruz Xavier	3.989
Lourenço Nunes de Oliveira	13	Domingos Ferreira Pinto	3.922

Por outro lado, dois nomes de grande destaque na lista de Itapetininga também não participaram das fianças de Rio Negro, o que pode indicar que cumpram papel semelhante ao de Manoel Antonio da Cunha. São eles o tenente-coronel Manoel Affonso Pereira Chaves e Higino José Rolim de Oliveira, vereador e presidente da câmara municipal de Itapetininga no ano de 1858. O primeiro prestou serviços a 36 proprietários diferentes, atuando com maior frequência de 1854 a 1857 e não tendo nenhuma tropa de sua propriedade, enquanto o segundo trabalhou com 29 proprietários entre 1854 e 1865, conduzindo também uma tropa de grande porte de sua propriedade (549 animais), além de algumas tropas para outros proprietários, entre eles o comandante Fidelis Nepomuceno Prates. Note-se ainda que o tamanho médio das tropas avalizadas por estes dois fiadores é reduzido (215,5 animais por tropa no caso do primeiro e 181,1 no caso do segundo), apontando para um possível predomínio de negociantes de pequeno porte, sem redes de relacionamento firmemente estabelecidas, entre os afiançados por ambos.

Outro nome já conhecido que reaparece com destaque entre os grandes fiadores de Itapetininga é o de Joaquim Pacheco da Silva Rezende, o irmão mais novo de David dos Santos Pacheco. Atuou durante todo o período e individualmente foi quem afiançou maior número de animais, trabalhando com tropas de tamanho médio bastante alto (518,4 animais). Constitui uma exceção por ter afiançado apenas oito proprietários diferentes, concentrando suas atividades nas tropas de seu irmão e de seu sobrinho Manoel Pacheco de Carvalho. José de Paula e Silva aparece também aqui, e mais uma vez perto do topo da lista, reforçando ainda mais seu profundo envolvimento com o negócio de animais. Este também é o caso de David dos Santos Pacheco, que também contribuiu com um significativo número de fianças nas passagens de Itapetininga, privilegiando, à semelhança de seu irmão, tropas de grande porte de propriedade de membros da família.

Finalizando esta última seção, ressaltamos a grande diversidade de

formas de inserção dentro do negócio de animais revelada até mesmo por uma exposição sucinta como a aqui empreendida. Grandes e pequenos, recorrentes e ocasionais, prestadores de serviços e participantes multifuncionais, todos ofereceram sua contribuição e procuraram tirar máximo proveito deste então próspero e sem dúvida lucrativo negócio, peça fundamental do complexo econômico imperial brasileiro.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Da mesma forma como o iniciamos, concluímos este trabalho recorrendo a uma das vozes invocadas por José Alípio Goulart – sem dúvida um dos grandes conhecedores da matéria de que acabamos de tratar – como reforço a sua argumentação. Trata-se agora de Afonso Arinos, que afirmava: “Duas longas orelhas ficariam melhor, como símbolo da nossa nacionalidade, que o lema *ordem e progresso*, inscrito em nossa bandeira”. Embora a afirmação talvez ultrapasse as linhas que delimitam o exagero, ainda assim serve como alerta. Embora afirmar que sem os animais de carga do sul o Brasil não teria andado seja uma pretensão desprovida de sentido, parece muito menos absurdo concordar com Caio Prado Jr. quanto à provável lentidão desta marcha sem eles.

Ao longo dos cinco capítulos deste trabalho, importantes aspectos relacionados ao negócio de animais foram desvendados. A compilação da série de Itapetininga e a retificação da série de Rio Negro destacam sua magnitude, realçando a dependência funcional dos centros dinâmicos da economia brasileira em relação a este sistema de abastecimento. Também lançam alguma luz sobre o volume de capitais nele empregado e, de forma correlata, sobre o papel desempenhado por esta atividade na geração das condições materiais de existência de uma significativa parcela da sociedade brasileira, além de funcionarem como instrumento auxiliar na compreensão da evolução econômica brasileira durante o período imperial.

Para além de sua magnitude em termos absolutos, outras características marcantes do negócio de animais vieram à tona, demonstrando sua diversidade, abrangência e complexidade. Conforme vimos, havia espaço para o pequeno, o médio e o grande; para aqueles que negociavam com tropas uma única vez e também para aqueles que dedicavam suas vidas inteiras ao comércio de animais; para os que cuidavam de tudo por conta própria e para

os que somente ocorriam quando eram solicitados. Embora paranaenses e paulistas dominassem este segmento do mercado de animais no trecho analisado, também havia espaço para gaúchos, catarinenses, mineiros e vários outros. A concentração sempre marcou o negócio, porém a atuação dos grandes e dos recorrentes nunca sufocou de forma irrevogável a participação dos pequenos e ocasionais. Embora os negociantes estivessem preparados, no geral, para responder às melhores oportunidades, também houve aqueles que preferiram especializar-se em um ou outro nicho de mercado – tendência que, como vimos, parece ter se intensificado ao longo do tempo.

Para todos estes indivíduos, o mercado de animais de carga era muito mais do que um mero reflexo das necessidades estruturais da economia brasileira. Ele era um dos meios – freqüentemente o principal – de que dispunham na tentativa de alcançar suas aspirações. Encerrando o presente trabalho, este é o ponto que gostaríamos de enfatizar. A análise aqui desenvolvida indicou de forma contundente que o negócio de animais não constituiu apenas um instrumento passivo integrado aos desígnios maiores do desenvolvimento econômico brasileiro. Antes, configurou-se como um processo ativo, que criava e transformava suas próprias possibilidades, buscava seus espaços, e ao longo deste caminho imprimia marcas profundas sobre um vasto espectro de regiões e contingentes sociais. Os animais de carga estão gravados de forma indelével no processo histórico de uma importante parcela do Brasil – à qual caberia muito bem como símbolo aquele par de longas orelhas. Muito mais do que aquilo que o comércio destes animais viabilizou, trata-se do que ele próprio criou.

APÊNDICE

VOLUME DE ANIMAIS CONDUZIDOS ANUALMENTE PELO REGISTRO DE RIO NEGRO E PELA BARREIRA DE ITAPETININGA, 1830/31 – 1868/69

Ano Financeiro	Muares	Cavalos	Éguas	Total
1830/31	10.290	8.068	6.604	24.962
1831/32	10.159	8.130	3.263	21.552
1832/33	17.011	10.987	4.101	32.099
1833/34	15.267	9.845	2.965	28.077
1834/35	19.836	13.601	5.690	39.127
1835/36	38.326	12.338	5.696	56.360
1836/37	46.597	14.533	7.991	69.121
1837/38	28.847	13.439	7.263	49.549
1838/39	18.013	6.677	3.983	28.673
1839/40	24.984	2.879	2.194	30.057
1840/41	29.027	4.686	2.870	36.583
1841/42	35.102	3.722	1.788	40.612
1842/43	36.256	2.920	694	39.870
1843/44	31.924	4.251	747	36.922
1844/45	33.995	8.265	839	43.099
1845/46	25.457	3.030	480	28.967
1846/47	27.546	2.166	551	30.263
1847/48	38.207	1.984	737	40.928
1848/49	38.607	3.091	774	42.472
1849/50	22.223	3.839	570	26.632
1850/51	24.632	4.399	489	29.520
1851/52	31.972	6.678	891	39.541
1852/53 ^(a)	(18.589)	(2.179)	(148)	(20.916)
1853/54	43.325	4.852	291	48.468
1854/55	51.102	8.213	251	59.566
1855/56	56.645	7.808	122	64.575
1856/57	61.097	9.753	147	70.997
1857/58	32.549	9.835	278	42.662
1858/59	50.184	7.865	516	58.565
1859/60	48.720	6.006	245	54.971
1860/61	57.043	7.021	192	64.256
1861/62	54.001	6.980	343	61.324
1862/63	19.986	4.939	330	25.255
1863/64	28.285	4.943	128	33.356
1864/65	28.380	4.845	270	33.495
1865/66	22.254	2.201	54	24.509
1866/67	29.790	3.162	64	33.016
1867/68	40.464	3.807	98	44.369
1868/69	50.402	2.446	75	52.923

Nota: (a) Os números compilados para o ano financeiro 1852/53 incluem apenas os negócios realizados até novembro de 1852

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FONTES PRIMÁRIAS:

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Província de São Paulo para o ano de 1858. Organizado e redigido por Marques e Irmão. 2º ano. São Paulo, 1857. Typ. de J. R. de Azevedo Marques.

Arquivo do Estado de São Paulo (AESP): Livros de Barreiras – Rio Negro e Itapetininga.

Relatórios dos presidentes da província de São Paulo, 1851 – 1875. Conforme consultado em <http://www.crl.edu/>.

Relatórios dos presidentes da província do Paraná, 1854 – 1876. Conforme consultado em <http://www.crl.edu/>.

FONTES SECUNDÁRIAS:

ALMEIDA, Aluísio de. *Os caminhos do sul e a feira de Sorocaba*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, v. 187, 1945, pp. 96-173.

ALMEIDA, Aluísio de. *Achegas à biografia do Barão de Antonina*. Revista do Arquivo Municipal, CXVI, São Paulo: Departamento Municipal de Cultura, 1947.

ALMEIDA, Aluísio de. *Estrada e impostos do sul do Brasil*. Revista do Arquivo Municipal, São Paulo, 153: 73-83, nov. 1952.

ALMEIDA, Aluísio de. *Vida e morte do tropeiro*. São Paulo: Martins Editora/Editora da Universidade de São Paulo, 1981.

BADDINI, Cássia Maria. *Sorocaba no Império: comércio de animais e desenvolvimento urbano*. Dissertação de Mestrado, FFLCH/USP, 2000.

BALHANA, Altiva Pilatti & MACHADO, Brasil Pinheiro. (et al) *Campos gerais, estruturas agrárias*. Curitiba: Faculdade de Filosofia, UFPR, 1968.

CALÓGERAS, João Pandiá. *Transportes arcaicos no Brasil*. Boletim Geográfico, Rio de Janeiro: IBGE, a. II, n. 23, fev. 1945, pp. 1670-1677.

COSTA, Hernani Maia. *As barreiras de São Paulo: estudo histórico das barreiras paulistas no século XIX*. Dissertação de Mestrado, Departamento de História da FFLCH/USP, 1984.

DEFFONTAINES, Pierre. *As feiras de burros de Sorocaba*. Boletim Geográfico, Rio de Janeiro: IBGE, a. III, n. 25, 1945, pp. 42-45.

ELLIS JR., Alfredo. *O ciclo do muar*. Revista de História, a. I, jan-mar 1950, pp. 73-81.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 2001.

- GOULART, José Alípio. *Meios e instrumentos de transporte no interior do Brasil*. Rio de Janeiro, 1959.
- GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.
- HAMEISTER, M. D. *O Continente do Rio Grande de São Pedro: os homens, suas redes de relações e suas mercadorias semoventes (c.1727-1763)*. Dissertação de Mestrado, UFRJ, 2002.
- HAMEISTER, M. D. *Oficiais da coroa e acumulação através do Registro de Curitiba: o caso do Marechal de Campo Manuel de Oliveira Cardoso, (1700-1750)*. Anais do VIII Encontro Regional de História, ANPUH-PR, 2002.
- KLEIN, Herbert S. *A oferta de muares no Brasil central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880*. Estudos Econômicos, v. 19, n. 2, mai-ago 1989.
- LAVALLE, Aida Mansani. *Análise quantitativa das tropas passadas no registro do Rio Negro (1830-1854)*. Tese de Livre Docência, UFPR, 1974.
- MACEDO, J. M. de *Elogio histórico de João da Silva Machado*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, XXXVIII, Rio de Janeiro, 1875.
- MARQUES, M. E. A. *Apontamentos históricos, geográficos, biográficos, estatísticos e noticiosos da província de São Paulo*. 2v. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiata/Edusp, 1980.
- MOREIRA, Júlio Estrela. *Caminhos das comarcas de Curitiba e Paranaguá*. Curitiba: Imprensa Oficial, 3 v., 1975.
- MÜLLER, Daniel Pedro. *Ensaio d'um quadro estatístico da província de São Paulo*. São Paulo: Governo do Estado, 1978.
- PETRONE, Maria Tereza Schorer. *O Barão de Iguape, um empresário da época da Independência*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1976.
- PRADO JR., Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2000.
- PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 2001.
- TESSITORE, Viviane. *Fontes da riqueza pública: tributos e administração tributária na província de São Paulo (1832-1892)*. Dissertação de Mestrado, USP, 1995.
- WESTPHALEN, Cecília Maria. *Paraná: zona de trânsito*. Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense, Curitiba: IHGEP, v. VIII, 1957, pp. 45-55.
- WESTPHALEN, Cecília Maria. *O Barão dos Campos Gerais e o comércio de tropas*. Curitiba: CD Editora, 1995.