

PAULO SILVEIRA SANTOS^(*)

**O TROPEIRISMO
NA ECONOMIA
NACIONAL**

ABSTRACT

The Author presents in this lecture that "Tropeirismo" (Muleteer Business) performed a decisive role in the Economic History of São Paulo and even in the one of Brazil, as a movement of interchange and integration among cities and Villages in the nineteenth century

RESUMO

O Autor mostra nesta conferência que o Tropeirismo representou decisivo papel na História Econômica de São Paulo e - até mesmo no Brasil, como movimento de intercâmbio e integração entre cidades e povoados no século XIX.

* DADOS SOBRE O AUTOR

O Autor, membro do Instituto Histórico, Geográfico de São Paulo, proferiu esta conferência aqui na Faculdade de - Filosofia, Ciências e Letras de Sorocaba, dia 22/08/80, dentro da "Semana do Tropeirismo".

O tema desta palestra é de tal forma vasto, interessante e oportuno e, por outro lado, tem sido tão estudado e debatido que se torna difícil apresentar algo de novo, nesse campo. Contudo, há uma faceta que tem sido pouco explorada e, então, vamos recordar alguma coisa referente ao Tropeirismo na Evolução da Economia Nacional.

Em 1972, ano do Sesquicentenário da Independência, o Instituto Histórico Brasileiro do Rio, conjuntamente com o de São Paulo, promoveu um Congresso de âmbito nacional, iniciado no Rio, em fins de agosto, e encerrado em São Paulo a 7 de setembro. O certame foi patrocinado pelo Governo da República e por isso revestiu-se de brilhantismo e de grande interesse. Como membro do Instituto Histórico de São Paulo, fui designado para integrar a delegação paulista a esse conclave. A mim me pareceu oportuno apresentar algo sobre História Econômica, apreciando-a sob um clima diferente, isto é, aquilo que tem sido focalizado através de diversos trabalhos e de diferentes autores. É o Tropeirismo. É foi o que fiz. É este o assunto desta palestra de que apenas vou apresentar um pequeno resumo.

Augusto Comte ensinava, através da Sociologia, ciência por ele fundada, que nós somos os elos intermediários dessa cadeia viva e atuante que vem desde o mais remoto passado e se prolongará indefinidamente para o futuro, aperfeiçoando-se sempre. Segue-se, portanto, que tudo que somos no presente, devemos às gerações passadas precursoras que foram do progresso atual. Constitui pois, mero dever de gra-

tidão essa volta ao passado, a fim de que, tanto quanto possível retomemos o contacto com as gerações que nos antecederam, numa tentativa de refazer os laços afetivos -- que a elas nos prendem.

Para Carlyle, a história vem a ser o tropei de passadas eras. É, de fato, para colher esses rápidos "flashes" acerca do Tropeirismo, foi grato para mim empreender essa viagem subjetiva aos tempos de outrora, revendo documentos antigos e sentir um pouco da poeira e da época de nossos ancestrais. Vamos então, nessa viagem subjetiva, partir da estaca zero, quando São Paulo ensaiava os primeiros passos para chegar às alturas em que hoje se encontra. Foi uma evolução lenta e difícil, e o progresso só veio com a riqueza do café, consequência da atuação das tropas arriadas. Quer demográfica, quer economicamente, a vila de São Paulo de Piratininga permaneceu no período colonial, durante os seus primeiros dois séculos, de 1554 a 1754, - marcando passo, numa situação de extrema-pobreza! Contribuíram para isso, o isolamento geográfico em que se achava e a preocupação dos paulistas de se internarem -- por longínquos sertões, em busca de ouro, de prata, de pedras preciosas. A própria capitania chegou a tal estado de indigência que, a 6 de maio de 1748, ela foi extinta, por alvará de D. João V, e anexada à capitania do Rio de Janeiro. Vejam bem os senhores! A extinção da capitania de São Paulo, a capitania dos bandeirantes, - porque não possuía meios de sobrevivência! Somente em 1765 é que foi restaurada e -- voltou a ser autônoma. E isto ocorreu graças ao movimento das tropas arriadas, asquais, aos poucos tiraram São Paulo do --

isolamento em que se achava, pondo-a em comunicação com o litoral, com as capitânicas vizinhas. Foi a partir de fins do século XVII e, com o declínio das excursões dos bandeirantes, que o paulista voltou a cuidar da terra, iniciando-se, então nova fase para a vida paulista. E, embora o ciclo colonial se encerrasse em 1822, com a proclamação da independência, esse acontecimento em si pouco influiu no progresso local. Dali por diante, porém, com uma movimentação cada vez maior e mais intensa, das tropas, foi que a lavoura e o comércio puderam expandir-se, trazendo algum progresso financeiro para a região.

Um estudo amplo, abrangendo os 4 séculos de nossa história, mostra as sucessivas etapas econômicas, percorridas. Primeiro, o ciclo do pau-brasil; depois o do açúcar; em seguida, das riquezas minerais extrativas: ouro, prata, pedras preciosas, para se chegar ao ciclo do café; cuja extraordinária expansão não seria possível sem o concurso das tropas de muares, também conhecidas por tropas arriadas. É este, portanto, o assunto que vamos estudar.

Chegamos aqui, pois, ao capítulo do tropeirismo. A década de 1830 a 1840 -- foi, por assim dizer, a fase áurea do movimento das tropas de muares, essas prestativas tropas de carga. Já em seu livro "A História do Brasil", o historiador britânico Robert Southey, nesse trabalho escrito pouco antes da Independência, assinala o progresso que se verificava no Brasil, desde o começo do século XVIII e diz: "Os grandes agentes desse progresso na região norte e nordeste e no Brasil central, foram os -- mercadores ambulantes, aqueles que, de um lu

gar para outro, transportavam com as tropas, tecidos, louças, queijos, manteigas, víveres em geral, e até mesmo objetos de ouro e prata. Referindo-se à dificuldade decorrente dos péssimos caminhos que ligavam a Bahia ao Rio de Janeiro, observa -- que tais caminhos não se prestavam para as carretas de roda. Então, todo transporte era feito no lombo dos muares e apenas nos trajetos mais curtos se empregavam os carros de bois. Acrescenta que o gado muar e o bovino procediam do sul: Argentina, Uruguai, Rio Grande do Sul e Paraná, com estágio em Sorocaba, que era o grande entreposto das feiras, até que também fôsse -- feita a criação do gado, em Minas Gerais. Com a abertura da estrada do Rio Grande do Sul a São Paulo, em 1729, isto facilitou o escoamento dos animais de carga, que se transportavam para as famosas feiras -- de muares, que aqui se realizavam anualmente. No livro "A Economia paulista no século XVIII" os historiadores Alfredo -- Ellis Junior e Miriam Ellis ressaltam a importância fundamental do Tropeirismo na economia do país e acrescentam: "Tal foi a influência exercida na economia brasileira, pelas feiras de Sorocaba, que nesta vila foi criada uma escola de peões -- cujos ensinamentos se compendiam no hoje muito raro livro "Método de domar Mulas para cela e carro" e para servir aos que frequentavam esse curso de Sorocaba. Esse livro tornou-se uma raridade. Hoje não se encontra mais, em parte alguma. O tropeirismo atingiu a fase áurea, fase que só -- declinou com o advento das ferrovias, ficando as tropas arreadas no 2º plano. De caíram, então, as feiras de Sorocaba, até que se extinguíram por completo, depois --

de 1875, ano em que foi inaugurada a Estrada de Ferro Sorocabana. Mas a ferrovia não se assenhorou de todo o território brasileiro, e nos lugares em que ela ainda não havia chegado, o transporte no lombo de muares prosseguiu durante muito tempo."

Como também assinalou Afonso de Taunay, a grande expansão cafeeira que trouxe a riqueza para São Paulo, a partir de meados do século passado, não teria sido possível sem o concurso das tropas de carga, porque foram elas que trouxeram a rubiãcea do Rio de Janeiro para o Vale do Paraíba, dali prosseguindo para Campinas, para o centro e para Ribeirão Preto e depois, conduziam as sacas das fazendas para os centros consumidores e os portos de exportação. E foi de tal ordem a riqueza produzida pelo "ouro verde", que este exigiu transportes mais rápidos, mais eficientes e, então, surgiram as ferrovias.

Mas, nessa década de 1830 a 1840, ocasião em que graves acontecimentos políticos ocorreram, nessa fase tumultuada, que se seguiu à independência, inúmeros distúrbios se verificaram no Rio, onde portugueses mais exaltados não se conformavam com a separação da antiga Colônia.

O padre Feijó, então, Ministro da Justiça, e revelando excepcionais qualidades e energia, reagiu com violência às tentativas de subversão, mandando efetuar numerosíssimas prisões.

De São Paulo, Rafael Tobias Aguiar deu-lhe todo apoio, quer enviando-lhe numerário para as despesas, quer auxiliando-o com contingentes de voluntários armados. -

E o Brigadeiro, em sua enorme fazenda de criação, no Município de Sorocaba, entre outros tipos de raça de gado, criou aqueles vistosos cavalos conhecidos por pampas.

Este produto acabou espalhando-se até o rio da Prata, tomando o nome de seu criador: "raça tobiana", conforme consta no vocabulário riograndense de Ramalheira Correia.

A Rafael Tobias se deve também a criação da Força Pública. Com efeito, um de seus primeiros atos como Presidente da Província, foi a lei provincial de 15 de dezembro de 1831, criando uma Companhia com a oficialidade respectiva e uma seção de cavalaria com 30 homens e um tenente. Chamava-se essa corporação "Guardas Municipais" ou "Municipais Voluntários", e destinava-se a manter a tranqüillidade pública e auxiliar a justiça, não excedendo seu contingente a 640 praças.

Foi essa corporação que deu origem à Força Pública a qual, por esse motivo, escolheu para seu patrono o Brigadeiro Tobias. Além disso, o ilustre sorocabano, tendo em vista consolidar a defesa do nascente império, ultimou a organização da Guarda Nacional. E esta, realmente interveio com êxito, dominando uma quartelada que em 1833, irrompeu em Ouro Preto.

Já por esse tempo, ia se aperfeiçoando, aos poucos, a organização e o funcionamento das tropas arriadas, as quais, margeando os rios, vencendo sertões e ravinas, e penetrando por entre matas cerradas, foram abrindo caminhos, às vezes em meio de temporais e borrascas e conseguiram vencer distâncias, assegurando a circulação da riqueza e das mercadorias de -

um ponto a outro do país.

Num opúsculo intitulado "O Tropeirismo e a Feira de Sorocaba", o erudito historiôgrafo Aluísio de Almeida, reúne tudo o que há de interessante, de minucioso, de informativo, acerca das tropas e dos tropeiros e do funcionamento dessas tropas. E o autor nos lembra que, com o passar do tempo, foram se estabelecendo os itinerários regulares das tropas. Foram surgindo, ao longo dos trajetos, estalagens, ranchos e pousos, para o repouso e descanso das tropas, dos tropeiros e dos acompanhantes.

Nessa época, as feiras anuais que se realizavam aqui em Sorocaba deram tal projeção a esta vila, que ela adquiriu ares de verdadeira capital, tornando-se uma das comunidades mais importantes de São Paulo.

Conforme assinala o mencionado Aluísio de Almeida, houve ocasião em que a feira chegou a reunir de 20 mil a 25 mil cabeças de gado por ano. E então, os principais negócios e as maiores transações por aqui, giravam em torno do gado, das boiadas e das tropas de muares. Estas conduziam, além das mercadorias e gêneros em geral, também as malas postais e viajantes, os quais se serviam dos cavalos que acompanhavam as tropas.

E como nesse tempo, não havia as extensas e bem organizadas redes bancárias de hoje, também não se conhecia o uso do cheque, de modo que as tropas, frequentemente, transportavam também, avultadas quantias em dinheiro. Nesses casos, as bestas de carga eram acompanhadas de guar



Monumento do Tropicano

das armados e também dos temidos cães defila. Isso era necessário para evitar assaltos de ladrões ou de escravos fugitivos, que, por vezes, apareciam no meio do trajeto, como também, proteção contra o perigo representado pelas feras. Porque, naquele tempo, havia muita mata e até pequenas onças, que atacavam os animais.

Em Sorocaba, as feiras contribuíram para o florescimento industrial, iniciado com o artesanato das redes, baixeiros e pelegos, fabricação de agasalhos, como palas, lenços, tecidos grosseiros manufaturados em teares manuais. Bem assim, a feitura de chapéus de palha, a fabricação de peças de couro e metal para os arreios, estribos, selins e chicotes.

Assinala a economista Mafalda Zannella, em sua tese de doutoramento, que grossas fortunas se amalharam e foram empregadas na compra e venda de muares e para se ter uma idéia da relevante importância desse ramo de negócio, basta lembrar que José Marcelino de Barros, pai do Doutor Prudente de Moraes Barros, 1º Presidente civil da República, e José Carlos Pinheiro Machado, de Itapetininga, pai do Doutor Pinheiro Machado, Senador da República, foram abastados tropeiros.

A maior utilidade do tropeirismo, este citado historiógrafo, Aluísio de Almeida, cita em seu livro "Vida e Morte do Tropeiro" e na separata "De um a outro pouso", as inúmeras impressões de viagens -- sempre pitorescas e alegres, daqueles que do sul para São Paulo, daqui para o Rio e de Minas para o Rio, e vice-versa, se serviam das tropas para viajar. E lembra que há uma literatura imensa acerca dos ran-

chos e pousadas dos tropeiros e boiadeiros.

Rafael Tobias, com sua larga visão de economista, incentivou por todos os meios, o florescimento e expansão do tropeirismo e verificando que um dos maiores problemas de seu tempo eram as estradas, as estradas de terra batida, apresentou, quando deputado, um projeto instituindo o Gabinete Topográfico, organismo da maior utilidade, destinado a formar técnicos que melhor cuidassem das estradas, da construção de pontes e de melhores ranchos e pousadas. E mais tarde, na presidência da Província, transformou em Lei este Projeto, dando-lhe execução.

Mas além disso, com seu desprendimento, deu, o Brigadeiro Tobias, oportunidade a que inúmeras vilas e povoados paulistas, também se beneficiassem, adquirindo elas e montando as suas tropas. E para isso, ele, com seus gestes de filantropia, adiantava dinheiro para essas compras.

Esse Gabinete Topográfico foi idealizado, como disse, pelo Brigadeiro, quando Deputado e depois, em 1835, quando ele era Presidente da Província, transformou em Lei.

O Gabinete destinava-se à formação de jovens topógrafos e agrimensores práticos, também chamados engenheiros de estradas. Como não tivesse sede própria, funcionou numa das amplas salas do próprio palácio do Governo. Formou várias turmas de jovens e estes passaram a construir pontes melhores, mais sólidas, aperfeiçoaram as estradas, sobretudo do caminho do-mar, que era uma estrada importantíssima e das mais difíceis e perigosas, por entre

despenhadeiros e precipícios, tão temidos - pelos tropeiros e via de grande importância pelo acesso ao porto de Santos.

Mas não apenas as estradas como - também os ranchos, as pousadas, os ranchos abertos, os ranchos fechados, foram grande mente melhorados e ampliados, oferecendo maior conforto aos seus usuários, assim -- contribuindo, de modo geral para o progresso da Província.

A propósito, ao ser instalada a - Escola Politécnica em São Paulo, o Professor Antonio Francisco de Paula Souza, grande republicano, preclaro engenheiro diplomado na Alemanha e que foi o idealizador, fundador e organizador da Escola Politécnica, teve estas palavras no discurso inaugural, a 15 de fevereiro de 1894: "A idéia que hoje venceu de se criar esta Escola - Politécnica, não é nova. Nossos avós já a tinham idealizado e coube ao Governo, por sugestão do Brigadeiro Rafael Tobias, a - glória de, em 1835, pela Lei Provincial - nº 10, instalar aquela utilíssima instituição, o Gabinete Topográfico, mais tarde melhorado pelo próprio Brigadeiro, em 1840".

E o Professor Paula Souza, neto - do Senador Paula Souza, que foi com Rafael Tobias, um dos próceres do Partido Liberal, tece importantes considerações -- acerca do Gabinete Topográfico e dos magníficos serviços que, com eficiência, contribuiu para o progresso daquela época.

O Caminho do Mar, Já nos referimos há pouco, à relevante proeminência do Caminho do Mar, sua posição estratégica - na comunicação entre São Paulo com o por-

to de Santos e, por outro lado, os incontáveis riscos e perigos que apresentava, -- assim desafiando a bravura e a coragem -- desses heróis anônimos, que foram os tropeiros.

Numa interessante exposição de -- painéis e fotografias, realizada há dois-anos, pelo Departamento de Cultura Municipal de São Paulo, a gente lia num dos enormes cartazes, estes dizeres expressivos: -- "Tropeiros do caminho do mar, esta exposição tem por finalidade mostrar a História dos caminhos que ligavam São Paulo a Santos e, ao mesmo tempo, dos homens quemais a utilizaram, os tropeiros. Foram as tropas, em condições adversas que conseguiram estabelecer os elos indestrutíveis da unidade econômica brasileira. Forçando a abertura de novos caminhos, elas permitiram um alcance mais rápido e mais fácil -- das regiões de mercado, até o aparecimento da estrada de ferro".

A importância dos caminhos do mar está intimamente vinculada ao sistema de transporte por eles organizado, no decorrer do século XVIII e XIX. A proclamação da Independência em 1822, no sítio do Ipiranga, consagra, definitivamente, essa importância nas páginas de nossa história. Melhoradas as estradas, sobretudo de São Paulo a Santos, que era de terra batida. Foi reparada e consertada nos trechos mais perigosos, mas difíceis. Assim também foram melhoradas e ampliadas as casas que serviam de pousadas e dos ranchos para o repouso dos tropeiros.

O magistrado Dr. Francisco de Paula Ferreira de Resende, narra em seu livro de memórias, uma viagem que fez de --

Campanha, em Minas para o Rio de Janeiro, e a certa altura, diz: "Fiz essa viagem - em 10 ou 12 dias, não sabia onde ia comer, dormia em ranchos abertos ou mesmo ao relento com as tropas; mas quantas e quantas emoções essa viagem me deixou para me despertar tantas saudades do passado! Que hotel jamais me deu jantares tão saborosos do que eu comi nesse percurso, no velho caldeirão! E os ranchos e os tropeiros, com seus folguedos, com suas canções dolentes". E, de fato, o feijão tropeiro - que todos conhecem, é uma delícia.

Ainda nas festividades inaugurais da XIII Semana do Tropeiro, neste ano, tivemos ocasião de saborear esse apetitoso prato, nos salões do Clube Ipanema, em Sorocaba. Mas, voltando no tempo, ao ano de 1841. Nessa ocasião tudo corria bem na província de São Paulo, ainda na fase áurea do Tropeirismo. Eis, porém, que nesse ano, o Partido Conservador conseguiu estrondosa vitória eleitoral, arrebatando o Governo das mãos dos liberais. Isto provocou descontentamento geral e forte reação dos vencidos, os quais prometeram que voltariam ao poder mesmo que fosse pela força das armas.

Correram, dali por diante, os boatos mais alarmantes e o governo, para pacificar os ânimos, resolveu elevar à categoria de cidade, cinco vilas paulistas: Sorocaba, Campinas, Itu, Taubaté e Curitiba. Curitiba era a 5a. Comarca de São Paulo. Ora, Sorocaba merecia essa elevação por seu alto poder econômico. Ela era, recidivamente, considerada verdadeira capital desta extensa região.

Não obstante, os ressentimentos -

foram se generalizando e o movimento sedicioso há tempo preparado em surdina pelo Partido Liberal, irrompeu nesta cidade, na manhã de 17 de maio de 1842.

O Brigadeiro Tobias, chefe do partido, é aclamado pelo povo, presidente da província, e assume a chefia do movimento. Ao seu lado estão os Andradas, os Senadores Vergueiro e Feijó, Ramalho, Dr. Rodrigues dos Santos e outros próceres.

Mas a rebelião, devia irromper ao mesmo tempo em São Paulo e em Minas Gerais com o apoio do Rio Grande do Sul, o que não ocorreu. O Padre Feijó, que residia em Campinas e era amigo inseparável do Brigadeiro, veio de lá em companhia do benemérito Hércules Florence e apesar de hemiplégico, entusiasmou-se e trouxe, em diversos caixotes, nos lombos dos muars, uma tipografia adquirida de Hércules Florence e aqui, em Sorocaba, instalou a tipografia que passou a imprimir o primeiro jornal a circular no interior da Província. Chamava-se "O Paulista" e Feijó foi o Diretor e o Redator principal desse semanário do qual foram publicados 5 números, um por semana.

Como escreveu Otávio Tarquínio de Souza, o entusiasta Feijó, apesar de adoentado, não podendo empunhar as armas, valeu-se dessa outra arma poderosa, a imprensa...

Iniciada aqui a Revolução Liberal, logo se propagou pelas cidades vizinhas - de Itu, Porto Feliz, Campinas e Itapetininga, onde se formaram contingentes num total de 1.000 a 1.500 voluntários bem armados, que partiram para São Paulo mas, -

cometeram um grave erro estratégico que - foi fatal para a rebelião. É que, em vez de se apoderarem logo da capital, e do pa-
lácio do governo, desprovido de defesa, - eles resolveram ficar acampados nas ime-
dições de São Paulo, em Pinheiros e, so-
bretudo, na entrada da Penha, ali aguardando a chegada das tropas governistas. De fato, se elas viessem por terra, teriam -
de forçosamente de passar por ali, mas -
Caxias, no comando das forças legais, veio por mar, desembarcou em Santos com suas tropas, dali subiu a serra, tomou a capi-
tal e foi dar combate pela retaguarda, às forças revolucionárias estacionadas na Pe-
nha.

Houve apenas escaramuças em São - Paulo e Campinas; mas logo a espada de Ca-
xias dominava a situação. E a 28 de maio -
desbaratava os rebeldes. Veio, então, pa-
ra Sorocaba e aqui aprisionou o padre Fei-
jô, pondo fim à rebelião, a 25 de junho de
1842.

E quais as conseqüências desse mo-
vimento?

Conforme vimos, até o início de - 1842, eram as tropas de muares que, loco-
movendo-se de um lado para outro, estabe-
leciam os transportes e as comunicações, -
assim vivificando o comércio e as lavou-
ras da província. Com a revolução veio o -
colapso dos transportes e a conseqüente -
paralização geral. Então, o governo impe-
rial baixou um decreto desligando da pro-
víncia de São Paulo, os municípios de Ba-
nanal, Areias, Cunha, Guaratinguetã, Sil-
veiras e Queluz, anexando-os ao Rio de Ja-
neiro! Conforme dizia o decreto: "Inter-
rompidas as comunicações e paralizadas as

tropas, aquela extensa região do Vale do Paraíba ficou isolada de São Paulo, e então, passaram a pertencer ao Rio de Janeiro".

Talvez isso tudo no fundo, fosse uma vingança da Corte, mutilando a extensa e rica região paulista; mas os protestos vieram de todos os lados e somente em fins de 1842, com o restabelecimento do tráfego e das tropas, foi que aqueles 6 municípios puderam voltar à comunidade bandeirante.

Enfim, normalizada a situação e serenados os ânimos, pôde também o correio restabelecer o seu serviço postal. Assim é que nos jornais da época e no almanaque da Província para o ano de 1847, lê-se essa comunicação: "Avisos: as malas postais para o sul, Cotia, São Roque, Una, Sorocaba, Curitiba e Paranaguá, fechar-se-ão em janeiro nos dias 2, 12 e 22. Em fevereiro, nos dias 3, 13 e 23. Em março, 4, 14 e 24. De março em diante, como em janeiro, e assim por diante".

Como se vê, o fechamento das malas postais era feito de 10 em 10 dias, o que se compreende. É que, transportadas pelas tropas, não podia haver o fechamento diário, além de que esse prazo era mais que suficiente, diante da diminuta quantidade de correspondência.

Mas o tropeiro, esse herói anônimo que se tornou lendário, não serviu a nação apenas nos tempos de paz, como incentivador do progresso. Deu, também, o seu quinhão precioso, na defesa da Pátria, durante a guerra com o Paraguai. Assim é que, em 1865, já na fase de cruentos comba

tes, quando uma parte do território nacional foi invadida no Rio Grande do Sul, e outra parte em Mato Grosso, em poder das forças paraguaias, foram as tropas de carga que, dentro da eficiência compatível com a época, levaram víveres, munições e mantimentos de subsistência, bem como material bélico, para abastecer as nossas forças em operação no teatro da guerra.

Parte desse material seguia por via fluvial, mas o grosso do abastecimento, a parte substancial, essa foi conduzida no lombo dos muares, de modo que foram as tropas o anteparo, a retaguarda poderosa com a qual o Brasil pôde vencer a sangrenta batalha, após 5 prolongados anos em que a nação se desgastou.

Pois bem, como afirmou Afonso de Taunay, o surto cafeeiro que trouxe riqueza para São Paulo, só foi possível graças às tropas de muares. Sérgio Miliet escreveu o belíssimo ensaio "Roteiro do Café", em que descreve a marcha vitoriosa da rubiãcea. Procedente do Rio, o café entrou pelo Vale do Paraíba, fez a fortuna de Bananal, fez de Pindamonhangaba, a Princesa do Norte, fez a opulência de Campinas e prosseguiu para Ribeirão Preto. Campinas, a Princesa do Oeste e Ribeirão Preto foram os baluartes da cafeicultura paulista.

E nesse curioso roteiro, a rubiãcea viajou no lombo dos muares, os quais abriram clareiras nas matas para que surgissem as fazendas. Depois, era ainda no lombo dos muares que as sacas de café partiam das fazendas para os centros consumidores e os portos de exportação: Santos, São Sebastião, Paranaguá, Rio de Janeiro.

E foi, então, de tal ordem a ri--

queza de São Paulo, fruto da cafeicultura, que esta passou a exigir transportes mais rápidos e regulares e vieram, então, as estradas de ferro.

Fim da guerra com o Paraguai, em 1870, as finanças do Brasil, então desgastadas, puderam aos poucos recuperar-se, enquanto o pequenino Paraguai, devastado, reduzido a ruínas e à diminuta população de velhos, mulheres e crianças, jamais se recuperou! Mas, isso já é outra história.

Na década de 1870 a 1880, São Paulo passou a ser o maior produtor de café do mundo! Com as ferrovias e as facilidades de transportes, o progresso veio mais rapidamente. Mas, então, as tropas foram sendo desativadas, até que desapareceram, depois de terem cumprido, magnificamente, o seu papel de precursoras do progresso presente.

Minas senhoras e meus senhores! - No início desta palestra, lembrei que somos os elos intermediários dessa cadeia movediça que vem desde o mais remoto passado e se prolongará, indefinidamente, para o futuro, aperfeiçoando-se sempre. Voltemos, então, um pouco ao passado para prestar o nosso preito de homenagem aos bravos tropeiros, esses heróis anônimos a quem tanto devemos no presente, porque foram as tropas de muares silenciosas e heróicas que, enfrentando tempestades, intempéries, foram varando sertões, florestas e ravinas, e vadeando rios, que asseguraram a unidade nacional!

Como já tem sido lembrado, sucessores dos bandeirantes, as tropas fizeram com que se abrissem novas estradas e novos

caminhos e foram as precursoras da estrada de ferro e do progresso atual. E fundaram cidades como Rincão, Laranjal, Limeira, Bragança, Araraquara, Piracicaba, Bebedouro e tantas outras, todas elas antigas pousadas de tropas. Na cidade de Passo Fundo, no Rio Grande do Sul, um enorme painel colocado nas margens do rio, diz o seguinte: "Este rio, precisamente neste local, celebrou-se, pela passagem dos tropeiros paulistas, que no início do século XIX abasteceram a Feira de Sorocaba. O batismo deste rio foi dado pelos intrépidos desbravadores e o nome veio designar o povoado, hoje cidade de Passo Fundo. -- Passo Fundo, um Passo Fundo para o progresso". Em Porto Alegre, temos numas das praças, o monumento do laçador. Aqui em Sorocaba, o Monumento do Tropeiro. Um e outro, são dois símbolos que se completam.

Eu me congratulo com os organizadores desta série de palestras, pela homenagem que prestamos ao passado de nossa terra, e felicito-me, também, pela oportunidade que tive, de dar minha modesta colaboração ao programa comemorativo do Tropeirismo. É só isto.

D E B A T E

1a. Pergunta: Professor, o senhor não quer contar para a gente aquela passagem referente a tropeiros que vieram aqui, durante a guerra do Paraguai? O senhor falou a respeito de Araraquara.

Resposta: Aquilo foi o seguinte. Araraquara era o centro cafeeiro, era uma cida

de muito rica e, justamente rica por causa das tropas que fizeram a promoção do café. De modo que houve o contingente de 20 rapazes das melhores famílias que foram para a guerra do Paraguai. Então, dois fazendeiros muito ricos, que tinham filhos no meio desses rapazes, eles vieram até Sorocaba e aqui compraram uma pequena tropa e carregaram com café, essas coisas todas, fumo, outros gêneros de consumo, e eles, então, daqui seguiram para o Paraguai, para levar reforços a esses rapazes, de modo que foi mais uma contribuição da tropa no esforço da guerra do Paraguai, e isto consta de uma ata na Prefeitura de Araraquara. Está essa ata justamente no Museu Histórico lá de Araraquara que se chama Museu Voluntários da Pátria, por causa justamente desse feito.

2a. Pergunta: Convencionalmente, digo convencionalmente, porque já se cristalizou, praticamente, a versão de que o Tropeirismo teve o seu golpe assim, mortal, com aquele bloco possante que surgiu, com a fundação da estrada de ferro. Ontem, nós tivemos aqui dois jornalistas que não são propriamente historiadores, mas tem bossa. E eles estiveram apresentando aí, uma pesquisa interessante, inédita, sobre o fim do Tropeirismo, mas depois das feiras. Então, eles pretenderam mostrar que a estrada de ferro foi, digamos assim, o principal fator do declínio do Tropeirismo. O senhor, como historiador, tem, ou já viu alguma coisa a respeito, já examinou algum aspecto a esse respeito?

Resposta: Não, nada sobre isso; mas é fácil deduzir que foi a estrada de ferro, mesmo, sim. Foi, porque, é claro, as tro-

pas levavam um tempo enorme para o transporte da fazenda até as estações de embarque. Com a estrada de ferro, esta facilitou tudo isso, por se tratar de um transporte mais rápido, mais eficiente, mais regular e daí as tropas foram se acabando, por isso. Aliás, no começo as tropas ainda quiseram fazer concorrência à estrada de ferro; então, ofereciam fretes mais baratos que a estrada de ferro, mas é claro que ninguém, tendo a estrada de ferro, um transporte regular, não iria servir-se dessas bestas de carga; não adiantava que estas insistissem.

3a.Pergunta: Agora, e nas regiões não-atingidas pela estrada de ferro?

Resposta: O funcionamento das tropas continuou, mesmo em certas regiões de Minas Gerais até 1930 e pouco, ainda eram utilizadas. Justamente onde não há acesso para a estrada de ferro, continuam sendo as tropas.

4a.Pergunta: O Sr. se referiu que os índios atacavam as tropas. Por que?

Resposta: Bem, isto é outro caso. Os índios atacavam mais porque os brancos sempre invadiam as terras deles. Era mais uma represália, porque eram terras deles!- Eles nasceram ali, construíram tabas etudo; agora vinham uns de fora fazendo estrada, para expulsá-los! Eles se revoltavam e com razão. De modo que foi só isso.

5a.Pergunta: Alguém, ontem, estava dando a entender que se fazia a ronda, à noite, quando os tropeiros descansavam. Teriam assim, uma estrutura, vamos dizer assim, como se fosse uma estrutura paramilitar? Isso parece que não ficou bem claro.-

Resposta: Não, isso acontecia mais quando levavam dinheiro, porque transportavam quantias grandes. Não havia cheques, então tinham que levar o dinheiro mesmo; de modo que precisavam daqueles guardas e daqueles cães de filas, que eram perigosíssimos; e ficavam acompanhando as tropas. Também havia feras; de vez em quando, por essas matas aí, apareciam onças, cobras venenosas, essa coisa toda.

6a. Pergunta: O senhor já encontrou alguma referência sobre a participação do tropeiro, como tal, participando da vida política nacional? Como tropeiro, porque nós sabemos do Brigadeiro Machado.

Resposta: Pinheiro Machado; o pai dele foi tropeiro, era de Itapetininga. E assim, também, esse que foi presidente da República, o Moraes Barros, Prudente de Moraes Barros. O pai dele foi tropeiro também. Mas eles não intervinham em política, não. Se bem que como diz essa economista Mafalda Zanela, havia aquelas fortunas enormes que empregavam nas tropas e, justamente, movimentavam capital com isto. Mas apenas intervinham como negócio, e negócio lucrativo.

7a. Pergunta: Mas que empregassem o dinheiro no tropeiro, pelo menos.

Resposta: Eles financiavam, como o pai do Prudente de Moraes; financiavam as tropas, eles não acompanhavam as tropas. Prudente de Moraes tinha os capatazes, os administradores, os peões. Quem viajava eram mais esses aventureiros, esses boia-deiros. Então eles levavam o folclore, as canções, essas músicas, essa coisa toda, cururu, essas danças; era justamente esse

pessoal das tropas, mas era gente quase - sem instrução nenhuma.

8a.Pergunta: Professor, dentro dessa - parte financeira do Tropeirismo, então, - nós poderíamos considerar o Tropeirismo - como uma empresa?

Resposta: Ah! sim, exatamente; porque grandes capitais foram empregados, princi- palmente nessas feiras anuais que havia - aqui. E justamente para esse comércio for- te eram verdadeiros bancos que havia aqui, por causa do financiamento e tudo, onde - se operavam transações muito grandes avul- tadas, mesmo. E o próprio Brigadeiro To- bias aí em São Roque, por exemplo, e em - outros lugares aqui por perto, de Itapeti- ninga, vinham aqueles sitiantes procurá - -lo e ele fazia os empréstimos, comprava- aquelas tropas, comprava os animais chu- cros, domava e pronto, e aquilo levava - progresso, fazia as comunicações por toda parte, que era o único meio de transporte, o lombo de muares, mesmo.

9a.Pergunta: O senhor, durante a pales- tra, fez uma referência a Bragança Paulis- ta. Cheguei a aprender as primeiras letras na escola de Bragança. O senhor citou Bra- gança no meio dessas cidades que surgiram no meio dessas tropas.

Resposta: É, foi pousada de tropeiros. É que surgiu em função do Tropeirismo. Li- meira, também. Limeira porque foi uma --- coisa interessante. Naquela região não ha- via laranja, limeira, mexericas. E uma da- aquelas tropas que constava lá que levava- dinheiro, constava que as limas que leva- vam estavam envenenadas. Então, o sujeito enterrou aquilo ali e foi embora de medo-

de se servir daquelas limas. Então, nesse ponto nasceu uma limeira enorme e, como toda a região, fosse um descampado, tornou-se aquela a única limeira da região. - Disso adveio o nome de povo de Limeira. - Dali foi ampliando o povoado com novos ranchos e tudo mais até que ficou uma povoação, quer dizer, fundada por eles. Rincão também. Esse nome Rincão, é um nome argentino, vem do espanhol, de *rincón*: um lugar bonito, agradável, apetecível, e lá onde queriam fazer a capital do Estado no interior, naquela região, contornadas por serras e um lugar muito bonito! Itu também foi criado por tropeiros; eles pousavam, ficavam ali e foi aumentando, fazendo aquelas casinhas e logo vinham vendedores e assim se formou esse núcleo. Por isso, dizem que os bandeirantes foram fundadores de cidades, plantadores de cidades, e os tropeiros também. Seguiam aí pelo interior e onde eles pousavam, eles ficaram muito tempo, foram formando condições, eles criavam vilas e depois cidades. Foi o caso de Bragança, era pouso de tropeiros inicialmente, porque ali ligavam com Minas Gerais, de modo que Fernão Dias foi um bandeirante, os tropeiros também abriram caminhos para ali, onde ficam mais tempo, então, havia aqueles ranchos, aquelas coisas melhorando, vinham mantimentos e havia povoação e daí saíam vilas, depois cidades.

10a. Pergunta: E há outro aspecto que eu acho interessante também é que os tropeiros serviam de meio de comunicação entre um lugar e outro.

Resposta: E é daí que nasceu o folclore, essas músicas, foram os tropeiros que

trouxeram do Rio Grande do Sul para cá. - Pois é, ele era o único meio de comunicação. Por exemplo, essa revolução do Brigadeiro Tobias, fracassou por falta de uma comunicação mais rápida. De modo que começou aqui em São Paulo e muito depois é -- que foi surgir lá em Minas. Então Caxias venceu aqui e depois venceu lá. Se fosse ao mesmo tempo seria mais difícil. E outro erro do Brigadeiro foi o seguinte. Como - houve um entusiasmo muito grande aqui em Sorocaba quando ele foi aclamado Presidente da Província e nas cidades todas ele - era muito estimado, um homem muito querido no interior todo, então ele pensou que em São Paulo era a mesma coisa. Mas não, - o povo lá estava muito indiferente, de modo que ficavam os homens acampados aqui e ali. Quando veio Caxias com as tropas, deu combate e pronto, foram embora, não houve nada. Agora, se eles tomassem o Palácio - logo em seguida, aí seria diferente.

11a. Pergunta: Mas teria sido realmente, uma revolução?

Resposta: Era, mas não contra D. Pedro. A questão era contra o Presidente da Província, o Governador, chamava-se José da Costa Carvalho, de modo que esse era inimigo do Feijó e do Brigadeiro. Inclusive essa questão do Gabinete Topográfico foi uma coisa interessante naquele tempo, ele acabou. Funcionava no Palácio e ele acabou com isso e a porção de escolas que o Brigadeiro Tobias tinha aberto, ele mandou fechar. De modo que ele era baiano e não gostava nem do Feijó que era de Itu e do Brigadeiro que era daqui de Sorocaba. A Revolução de 42 não era contra D. Pedro, - era contra o Governo, que contava com tro

pas regulares do Exército, enquanto os voluntários não conheciam nada de estratégia militar. O Teófilo Ottoni era o liberal lá de Minas Gerais. Mais tarde, o próprio Imperador deu a ele o título de Brigadeiro, título honorífico.

--**--