

ESTUDO SÔBRE ALGUNS TIPOS DE TRANSPORTE NO BRASIL COLONIAL

A finalidade dêste trabalho é demonstrar a grande importância assumida pelo transporte, nos vários ciclos econômicos brasileiros, do período colonial, até o advento do navio a vapor e da ferrovia: o pau-brasil, o açúcar, o tabaco, o pastoreio, o ouro, e o café.

Os principais transportes que funcionaram nestes ciclos, condicionaram-se aos diferentes tipos de produção, ao ambiente geográfico reinante no Brasil e à cultura material da época.

O transporte à vela.

O primeiro tipo de transporte e o que mais se relacionou com a economia brasileira nos tempos coloniais foi o frágil e precário transporte à vela. Foi o único meio de comunicação com o exterior, com o além-mar.

As embarcações dos séculos XVI, XVII e XVIII, de pequenas proporções, possuíam reduzida capacidade de transporte: em média, 100 toneladas. Em virtude dêste fato, do custo das embarcações, da forte amortização a que obrigava a sua curta duração, dos frequentes naufrágios, das perdas pelo corso e acidentes de toda ordem, dos altos salários pagos à equipagem, etc., compreende-se hoje, o custo elevado dos transportes em navio à vela que representava naquele tempo, em geral, várias vezes, o valor inicial das mercadorias.

O pau-brasil.

O pau-brasil foi o primeiro produto de real valor econômico levado do Brasil, para Lisboa.

A primeira partida dessa preciosa madeira foi transportada para Portugal, em 1500, na própria nau em que Cabral mandou anunciar o Descobrimento. Logo depois começou a exploração e iniciou-se o tráfico.

De 1501 a 1511, teriam sido transportados 30.000 toros, ou sejam, 750 toneladas por ano, de acôrdo com cálculos baseados nas contas da nau Bretôa.

Num embarque de 10.000 quintais, limite máximo admitido nos contratos, as despesas para Portugal atingiram 3 contos, ou melhor 7.500 cruzados; 10.000 quintais, valendo o quintal 58,759 quilogramas (1), correspondem a 587.590 quilogramas, ou 587 toneladas e 590 quilogramas (587 toneladas e meia, em contas redondas); quer dizer que o transporte de 587 toneladas e 590 quilogramas custava 3 contos de réis, ou sejam, 5\$106 réis a tonelada. Sendo assim, a tonelada-quilômetro na época valeria 6 décimos de real, dividindo-se 5\$106 pela distância do Nordeste a Lisboa: 8.500 quilômetros, o que representa, em valor atual, 54 réis, sendo 90 multiplicador entre o valor da moeda do século XVI para o de hoje.

Foi no comércio do pau-brasil que a célebre "Nau Bretôa", em sua viagem de 1511, transportou 5.000 toros do lenho vermelho, toros que, uns pelos outros, pesavam de 20 a 30 quilos (2).

O aprisionamento da nau "Pelerine" pela esquadra portuguesa fornece, atualmente, dentre as indicações dos valores levados do Brasil, a quantidade de madeira transportada: 5.000 quintais, ou sejam, 293.795 quilos, quantidade que não oferecia grandes problemas para o transporte, uma vez que os toros de pau-brasil vinham em geral, amarrados ao corpo do navio.

O açúcar nordestino.

A lavoura açucareira do Nordeste acarretava um grande serviço de transportes de cana, de lenha e do próprio artigo fabricado.

Em virtude das dificuldades de locomoção e do perigo indígena, era evitado o afastamento da costa. Os engenhos estabeleceram-se, de preferência, na faixa litorânea, próximos aos pequenos rios, em cujas águas circulavam barcas para o serviço de transporte. Cada engenho possuía, pelo menos 4 embarcações.

O carro de boi e a junta de tiro foram também largamente empregados no transporte terrestre do açúcar nordestino, sendo que o primeiro podia, facilmente, transportar até 100 arrobas.

Os tipos de transportes utilizados na zona açucareira nordestina, a barca e o carro de boi, não exigiam despesas vultosas, porque as distâncias a serem percorridas não eram grandes e não existem, na região, grandes obstáculos geográficos que pudessem ter dificultado o transporte ou encarecido o seu preço. Por estas razões e pela falta de dados sobre do transporte em barca e em carro de

(1) — Cf. Roberto Simonsen. — *História Econômica do Brasil*, vol. I, pp. 99-100.

(2) — A 20 quilos o toro, 5.000 toros são iguais a 100.000 quilos ou sejam 1.700 quintais. Segundo o "Livro da Nau Bretôa que vai para a Terra do Brasil" (op. cit. A. Marchant "Do Escambo à Escravidão", pg. 48) "utilizando todos os algarismos de crédito acêrca dos pesos e medidas do pau-brasil, é possível que cada toro pesasse acêrca de 50 libras, ou 0,4166 de quintal. Por conseguinte os 5.000 toros da Nau Bretôa constituiriam um carregamento de 125 toneladas, ou 2.082 quintais. A média dos toros carregados diariamente para bordo, seria de 333,86, pouco mais de 8 toneladas.

boi e pela grande importância do transporte do açúcar em navio à vela, procurou-se deixar de lado os transportes regionais de menos importância e unicamente focalizar o marítimo, cujo custo foi o fator preponderante da intensificação da lavoura açucareira e do enriquecimento do Nordeste, em detrimento da Capitania vicentina, 1.500 quilômetros mais distante de Lisboa, do que a então privilegiada zona nordestina brasileira.

O açúcar acondicionado em fortes caixas de madeira de 20, 35 a 50 arrobas, pregadas, calafetadas com barro e forradas com folhas de bananeira, era transportado do ponto de embarque até Lisboa, através de uma distância de 8.500 quilômetros, em números redondos, fato que tornava o custo do transporte, em 399 réis a arroba, segundo o valor monetário da época, ou sejam, 294\$930, em dinheiro atual. Em toneladas, o preço era 21\$714 réis por tonelada e a tonelada-quilômetro saía a 1 real e 98 centésimos, o que corresponde a 178 réis, e 20 centésimos em valor atual (3).

Foi o transporte o fator determinante da grande lavoura açucareira nordestina, com tôdas as suas conseqüências, lavoura essa que foi a base de desenvolvimento de tôda História do Brasil.

O tabaco.

Simultaneamente ao açúcar, desenvolveram-se também a plantação e o comércio do tabaco. Foi uma atividade econômica iniciada em meados do século XVII, que tornou intensas as relações entre o Brasil e a Costa da Mina, Angola e a Benguela. Foi o fumo um dos artigos preferidos no tráfico de escravos e por êste motivo Salvador da Bahia tornou-se um importante centro dessa mercadoria humana.

No início do século XVIII, segundo Antonil, um rôlo de 8 arrobas (117,520 quilogramas) de tabaco bahiano ficava, colocado no mercado lisboeta, por 12\$124 réis e, por 16\$620 réis, o de Pernambuco e de Alagoas.

O tipo de transporte que funcionava como intermediário de todo êsse comércio, era o navio à vela e o tabaco bahiano, de acôrdo com os dados observados, saía a 1\$515 réis a arroba (14,690 quilogramas). Cada quilômetro de transporte ficava em 0,180 milésimos de real, calculando-se a distância de Salvador a Lisboa, em 8.800 quilômetros. O custo atual seria 162 réis a tonelada-quilômetro

O preço, entretanto, subiu e, em 1751, dizia o próprio soberano português: "por me ser presente que os fretes do Brasil para êste reino, por um abuso contrário à razão e ao interesse do Comércio, se encarecem em repetidas ocasiões, com tal exorbitância, que o valor dos gêneros não podia sofrer o custo do transporte"... Por

(3) — Cálculos baseados em dados oferecidos por Roberto Simonsen, *História Econômica do Brasil*, vol. I, pg. 168.

(4) — Antonil, *Cultura e Opulência do Brasil*, p. 200.

essa ocasião, chegaram os abusos a tal ponto, que a Corôa se sentiu na necessidade de tomar providência acautelatórias do fumo. . . . e . . . que deveriam pagar à razão de 300 réis por arroba ou 16\$200 por tonelada de 54 arrobas (5).

Dois anos mais tarde, os abusos continuavam; quando a carga tornava-se mais abundante, os mestres de navios estabeleciam fretes exorbitantes que arruinavam a lavoura, absorvendo os lucros dos agricultores; quando diminuía, os fretes eram a tal ponto abaixados, que arruinavam a navegação. Atuava, neste fenômeno, a lei da oferta e da procura, porquê as leis de economia política eram quase desconhecidas e o Brasil estava sujeito ao regime de preços pré-determinados, etc., o que acarretava sérios e constantes prejuízos, além de lucros exclusivamente para os intermediários, em época de transporte e, desfalque para a navegação, em épocas de crises.

Para remediar êste mal, foi criada uma tabela de fretes que ampliava o alvará de 1751 e depois, em 1756, a Corôa mandava que o frete fôsse cobrado por metro cúbico (6).

O transporte da mão de obra para a indústria açucareira do Nordeste: O tráfico africano. O apresamento.

O açúcar nordestino exigia a mão de obra escrava e sua contínua renovação. Por êste motivo efetuou-se o transporte do negro e do índio. O primeiro veio da África, o segundo, da região sul do Brasil, transportado pelos próprios pés. Estabeleceu-se, então o tráfico negreiro e tomou vulto o apresamento desenvolvido no Planalto paulista.

O tráfico negreiro realizou-se entre o Brasil e a África, pelo navio à vela, no qual a mercadoria negra era calculada por medida linear e o volume, em toneladas, "como qualquer fazenda inerte" (7).

A unidade era a "peça da Índia", de 7 quartas (de vara), 1,75 ms., estatura regular em média do negro adulto. Três peças equivaliam a uma tonelada, supondo-se ocuparem a bordo, outro tanto espaço de carga ordinária.

Para a conta, mediam-se os negros, somando-se as alturas e dividindo-se o total, pela craveira: 5,25ms. Obtinham-se as toneladas. Dêste modo, tôdas as idades entravam na avaliação da partida e, na prática, recorria-se às médias: duas crianças, de 4 a 8 anos valiam uma peça; três pretinhos de 8 a 15 anos, somente duas peças. Dos 35 ao 40 anos, dois negros valiam uma peça.

Na Provisão de 28 de março de 1684, baixada por D. Pedro II de Portugal (8), o seguinte trecho dá idéia de quanto poderia custar

(5) — Lemos Brito dá a tonelada com 54 arrobas, porém 54 arrobas equivalem somente a 810 quilos. A tonelada de fato tem 68 arrobas. Cf. Lemos Brito, *Pontos de Partida para a História Econômica do Brasil*, (pg. 432).

(6) — *Ibidem*, pg. 436.

(7) — Cf. J. L. Lúcio de Azevedo, *Épocas de Portugal Econômico*, pg. 75.

(8) — Edmundo Correia Lopes, *A Escravatura*, pp. 178-179.

o frete por escravo: “Poderão levar de frete os Mestres e senhores dos navios e quaesquer outras embarcações por cada um negro ou seja grande ou pequeno até cinco mil réis...” (450 cruzeiros, em valor atual, de acôrdo com a valorização da libra tomada por padrão).

Entretanto, o alvará de 25 de janeiro de 1758 assentou que cada navio deveria cobrar de frete, no máximo, 6\$000 por cabeça (9).

Modificando uma situação antiga em que as preferências por ocasião da Lei das Arqueações, eram recebidas pelos capitães dos navios, incorporando-se aos fretes: “E porque os 2\$000 das preferências, que atualmente estão a cargo dos navios, para os perceberem de mais no frete dos escravos, levando por isso 8\$000 de preferência por cada um escravo, levando ficam compreendidos na importância dos 8\$700... Não possa levar cada navio de frete mais do que 6\$000 por cabeça”.

O apresamento. O transporte a pé.

O apresamento foi uma atividade econômica exercida pelos paulistas. Resumia-se na busca da mão de obra indígena concentrada nas reduções jesuíticas da América espanhola, para o Nordeste açucareiro.

Essa atividade não compreendeu veículos ou animais de transporte. As embarcações não foram utilizadas nas bandeiras apressadoras, somente as mocções povoadoras do século XVIII utilizaram-se desta modalidade de transporte fluvial. O cavalo também não serviu no bandeirismo de preá. O transporte realizava-se a pé e a mercadoria humana trazida pelos paulistas transportava-se por si mesma (10).

As distâncias a serem percorridas eram grandes. De Piratininga a Guairá, por exemplo, havia a distância de 750 quilômetros, os quais eram percorridos a pé, em 47 dias, ou sejam, 15 quilômetros e pouco por dia.

Quanto aos transportes utilizados no Planalto paulista, não se tem certeza dos caminhos seguidos, por falta de documentação. Não se sabe ao certo, se a marcha a pé continuava até ser atingido o rio São Francisco, onde talvez fôsse empregadas embarcações, ou se o transporte da mão de obra escrava realizava-se por mar. Tem-se conhecimento de que o índio apressado nas diversas reduções jesuíticas de além Tordesilhas, foi durante vários anos preencher as lacunas deixadas pela mão de obra negra na lavoura nordestina.

(9) — Coleção de Decretos, Leis e Alvarás, I, pp. 293. Cf. também Maurício Goulart, *Escravidão Africana no Brasil*, pp. 194-195.

(10) — Dos documentos existentes, outra conclusão não se pode tirar, pela inexistência de embarcações e pela pequenissima existência de animais de montaria.

Quanto aos transportes utilizados no Planalto paulista, nos primeiros tempos, forçosamente não poderiam ter sido outros, senão transportes a pé. De São Vicente para o Planalto, em virtude do relêvo movimentado da Serra do Mar, nenhum veículo, ou animal, poderia competir com o pé humano, reforçado pelos braços, músculos e agilidade de quem se propunha à travessia das trilhas de índios, dos barrancos e despenhadeiros.

Em plena aldeia piratiningana, as distâncias a serem percorridas eram pequenas entre uma propriedade e outra e o reduzido transporte que atuou na sóbria autarquia paulistânica teria sido feito nas costas do escravo índio que servia nas pequenas chácaras e casas particulares, segundo rezam os "Inventários e Testamentos" (11).

Com o decorrer do tempo, foram aparecendo os cavalos, certamente provenientes dos domínios castelhanos na América do Sul. Eram avaliados em alto preço e à medida que se estendiam as pequenas propriedades pelos arredores de Piratininga, aumentava o seu número, fato constatado pelos "Inventários e Testamentos". Teriam exclusivamente servido para o transporte humano, de um local para outro.

(11) — Nos dois primeiros séculos da colonização, o único meio de transporte existente na região sul do Brasil era o que se efetuava no dorso do escravo. Na falta de qualquer outra possibilidade de comunicação, não só pela ausência quase completa de animais de carga, como pela falta de caminhos, o pequeníssimo volume das cargas era transportado pelo escravo. Pelo menos, isto ocorreu até 1721, de quando data um expresivo documento de 80 de junho desse mesmo ano, o qual é um termo de vereança inserto no volume IX, pg. 63, da publicação oficial, "Actas", do qual há um trecho revelador:

"hera pussivel dar porcoanto os dotis Indios estão alugandose pera outras partes com mois comodo e comumente fazião as suas jornadas pera as minas Geraes pera honde hiam e vinhão por dezaseis e vinte mil reis gastando nas suas jornadas tres e coatro mezes e as vezes mais....."

Este meio de transporte era caríssimo; de acôrdo com o documento apresentado, veremos o seu preço em toneladas-quilômetros, para em seguida, poderemos comparar com os outros tipos de transporte adotados posteriormente. Para ser transportada uma tonelada de mercadoria, seriam precisos 33 escravos, calculando-se que cada escravo transportava 30 quilos, em média. Como cada escravo fazia a viagem de ida e de volta, por 16 e 20\$000, temos que cada tonelada ficava em 528 e 660\$000, isto é, o custo de 30 escravos, como foi visto pelo documento supra.

Dividindo-se esse total obtido, pelo número de quilômetros correspondentes à distância entre Campinas e Ouro Preto, ida e volta, isto é, 600 quilômetros, a tonelada-quilômetro custaria \$800 e 1\$100, o preço total, dividido pela quilometragem.

E' interessante a comparação entre o preço do transporte pelo escravo e pelo muar. O concernente a este era cerca de 7 a 8 vèzes mais barato, como se poderá ver no quadro comparativo.

Transformando-se o custo do transporte pelo escravo em moeda de valor atual, o preço da tonelada-quilômetro deverá ser multiplicado por 60, de acôrdo com Roberto Simonsen, em sua "História Económica", vol. I, pp. 112-113, levando-se em conta a alteração do valor da libra-ouro nestes 200 anos. Assim, a tonelada-quilômetro transportada pelo escravo, em valor monetário atual, ficaria em 31\$680 e 39\$600.

Compare-se isto, com o resultado de outros meios de transporte.

O transporte e o pastoreio.

Nessa atividade subsidiária do açúcar e do ouro, o transporte foi facilitado pelo próprio ambiente geográfico das regiões planas e de vegetação herbácea, onde era praticada: o peneplano cristalino nordestino, o vale do rio São Francisco e as planícies da região do sul do país.

O gado transportava-se por si próprio, de um ponto a outro. Ao homem não era difícil segui-lo a pé, porém, o cavalo foi utilizado como seu auxiliar, aumentando-lhe o raio de ação.

A zona de criação que servia aos engenhos estava a êles ligada, pela seqüência dos caminhos dos currais e estradas continuamente batidas pelos rebanhos em busca dos mercados consumidores.

O transporte do gado efetuava-se por boiadas, de 100 a 300 cabeças, geralmente conduzidas por mamelucos. As jornadas, em busca de pastos, atingiam 4, 5, e 6 léguas e até 15 ou 20, quando a água não era encontrada.

Com a definitiva ocupação da Capitania de São Pedro e dos Campos da Colônia do Sacramento, o gado se desenvolveu em grande escala nos campos do Sul, ainda mais facilmente do que no Norte. Entretanto, essa região se especializou no gado mular, do qual falaremos mais adiante.

Em virtude da dificuldade do transporte de gado dessas regiões sulinas para a zona de mineração, foram abertas mais tarde fazendas de criar nas próprias Capitanias de Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás.

O ouro e o transporte

O ciclo do ouro, que acompanhou todo o século XVIII, relacionou-se com três tipos principais de transportes: o transporte à vela, o transporte fluvial e o transporte pelo mar.

O primeiro trouxe grandes contingentes humanos de Portugal e da África.

A onda humana reinol atingiu, entre 1705 e 1750, segundo os cálculos dos livros de navegação, mais de 20.000 pessoas por ano (12), o que, entretanto, parece um pouco exagerado.

Da África, vieram grandes levas de negros para trabalhar nas minas, num total de 600.000 escravos, aproximadamente (13).

Além do transporte de massas humanas, o navio à vela serviu no abastecimento da zona mineira, trazendo de além-mar, artigos concernentes ao armamento, vestuário, calçado, adornos, etc., dos quais, o Rio de Janeiro era um dos entrepostos.

(12) — Augusto de Lima Júnior. *A Capitania de Minas Gerais*, pg. 79.

(13) — Roberto Simonsen, *Ob. cit.*, vol. I, pg. 206.

O segundo tipo, o transporte fluvial, desenvolveu-se no setecentismo e de preferência no rio São Francisco e afluentes, como por exemplo, o Paraopeba e o rio das Velhas. No rio São Francisco, a navegação foi uma das mais antigas do sertão. Nessa mesma época também tomou vulto a navegação pelos rios Tieté, Paraná e tributários, Pardo, Coxim, Taquari, Cuiabá, etc. Eram visadas as regiões de mineração.

Foram utilizadas balsas e barcas dos mais variados tamanhos e capacidade, tanto para o abastecimento das minas, como para o transporte dos componentes das célebres monções povoadoras.

As canoas maiores chegavam a atingir 14 e mais metros de comprimento, por mais de 2 metros de largura. O tamanho normal era 12 metros de comprimento, por metro e meio de boca. A capacidade chegava a ultrapassar 300 arrobas. A “carga” de comerciante, unidade geralmente utilizada para tais cálculos, compreendia tudo quanto não excedesse de 3 ou 4 arrobas de pêso e de 3 e meio a 4 palmos de comprido. O que ultrapassasse essas medidas, considerava-se como constituindo outra carga. “As peças e carretas de artilharia, por exemplo, eram pesadas e a soma em arrobas, dividida por 4: o quociente representava o número de cargas” (14).

A navegação intensificou-se nos rios do Planalto paulista, com o descobrimento das jazidas cuiabanas, a partir do segundo decênio do século XVIII.

No início, as canoas empregadas no comércio de Cuiabá carregavam somente de 50 a 60 arrobas, incluindo o pêso dos passageiros. Porém, nos fins do século XVIII, a capacidade de transporte atingiu 300 a 400 arrobas, sem contar o pêso de mantimentos levados pelos viajantes.

O terceiro tipo, o transporte pelo mar, foi o mais importante. Possibilitou o abastecimento das Gerais, onde a única atividade exercida era a mineração. Por este motivo, outras regiões, como o Rio de Janeiro, com sua Baixada Fluminense, a Bahia, as regiões marginais do rio São Francisco, a Capitania de São Paulo e a Capitania do Rio Grande do Sul auferiram indiretamente dos lucros provenientes das descobertas auríferas: foi o ouro o deslocador do eixo econômico do Nordeste açucareiro para a região central brasileira, incluindo o Rio de Janeiro como porta de comunicação para o exterior.

A Baixada Fluminense, além da zona açucareira nordestina, foi a grande fornecedora de açúcar para a região aurífera.

A Bahia também foi um posto de abastecimento das Gerais; as belas igrejas coloniais bahianas, inclusive as menos suntuosas, enfeitadas e pintadas com o ouro das regiões de mineração, provam a euforia econômica resultante do comércio com as minas.

(14) — Ms. do Arquivo Público de São Paulo, Maço 54; pasta 1, n.º 78. Apud Sérgio Buarque de Holanda, *Monções*, pg. 196.

O Planalto paulista foi a outra fonte produtora para o abastecimento das Gerais; enviava às populações inteiramente entregues à mineração carnes de porco defumadas e salgadas, vários tipos de cereais, caixetas de marmelada e açúcar, etc., etc., sendo que, aos poucos, êste último produto logo superou os demais, abastecendo principalmente as regiões sul e oeste das Gerais, mais próximas da Capitania paulista.

A intensidade dêsse abastecimento e dêsse comércio de diversas regiões brasileiras, com as Gerais, exigiu a intensidade de transportes de cargas e de passageiros. O único e possível meio de transporte empregado em regiões de péssimos caminhos e de relêvo acidentado foi o muar. Daí a sua importância no ciclo do ouro, importância tão grande que, quando as comunicações para a região das minas se tornavam difíceis pelos maus caminhos existentes e pelas chuvas, a fome assolava a zona de mineração das Gerais como sucedeu em 1700-1701, em que a carestia de alimentos provocou a morte de dezenas de pessoas, por inanição.

O muar provinha da Capitania do Rio Grande do Sul e imediações, onde as planícies revestidas de vegetações herbácea possibilitavam a sua criação. Contribuindo com o principal transporte para a zona de produção aurífera, essa Capitania iniciou o seu progresso econômico.

O intenso comércio e as comunicações com a Gerais, tendo o muar como veículo, efetuaram-se por São Paulo, pela Bahia e pelo Rio de Janeiro.

Por São Paulo, era necessário transpôr a Serra do Mar em primeiro lugar e, em segundo, a Mantiqueira. A Serra do Mar era cortada por vários caminhos que partiam de vários pontos do litoral, desde o Rio de Janeiro até Santos; o Rio ligava-se a Cachoeira no vale do Paraíba, pelo caminho que passava por João Marcos, Bananal, S. José do Barreiro e Areias. Outros portos como Angra-dos-Reis, Paratí, Ubatuba, Caraguatatuba, São Sebastião também ligavam-se ao interior. Finalmente em São Paulo, o Caminho do Mar que de Santos atingia e atinge o Planalto.

A Mantiqueira oferecia passagem por inúmeras gargantas, das quais a mais freqüentada era a do Embaú, ou do Registro, atualmente passagem do vale do Paraíba, para o sul de Minas.

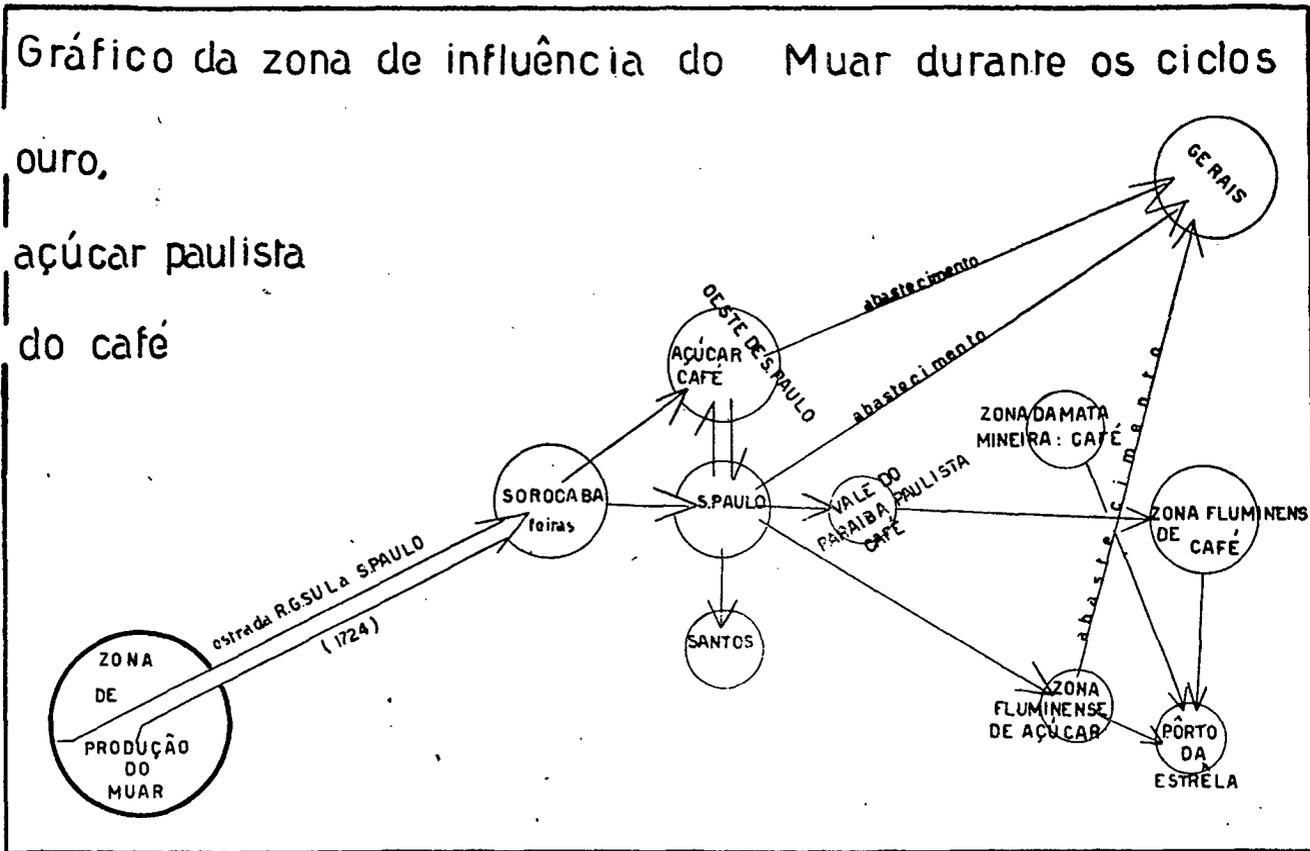
Do interior da vila de São Paulo, o roteiro traçado por Antonil (15), dá a idéia nítida do caminho que ligava o Planalto paulista às Gerais. Por aí passavam os produtos que fizeram de São Paulo uma das retaguardas econômicas da região aurífera.

Pela Bahia, era o seguinte o caminho pelo qual seguiram os emboabas: saindo do Reconcavo seguia o curso do rio Paraguassú até o alto curso, passando depois para o rio das Contas, cruzando-o e bifurcando-se em seguida. Um ramo dirigia-se para o rio São

(15) — Cf. *Cultura e Opulência do Brasil*, pp. 238, 239, 240 e 241.

Gráfico da zona de influência do Muar durante os ciclos

do ouro,
do açúcar paulista
e do café



Francisco e rio das Velhas, o qual se encaminhava para as minas; o outro ramo subia para as margens do rio Verde Grande. Tempos depois, abriam-se outros caminhos, como por exemplo o que saía de S. Felix, no Reconcâvo, em direção ao rio Gavião, mais para o sul, e, ao arraial de Rio Pardo, hoje cidade do mesmo nome, na Capitania de Minas Gerais; além dêste, outro também se dirigia para a região do mesmo arraial de Rio Pardo, partindo da atual cidade de Conquista, no alto do rio Cachoeira.

Pelo Rio de Janeiro, o caminho para as Gerais recém-descobertas, ou "Caminho-Novo", foi aberto no início do século XVIII, por Garcia Rodrigues Paes, filho de Fernão Dias Paes. Saía do Pôrto da Estrêla, atingia Petrópolis, para depois de transpor o rio Piabanha, chegar às Gerais. No século XVIII, surgiram variantes.

Este caminho, por contingências políticas e interêsses fiscais, foi o de maior importância, em detrimento do vale do rio Doce, onde a topografia e a menor distância indicavam uma saída natural da Capitania. Isto foi de grande importância para o Rio de Janeiro que assim tornou-se a porta de entrada e saída das Gerais e, uma das fontes de abastecimento dessa região mineira.

O transporte em lombo de burro ficava em preço mais elevado do que os anteriores já analisados. Segundo Eschwege (16) cada mula carregava de 6 a 12 arrobas; uma arroba de carga levada do Rio de Janeiro a Vila Rica (Ouro Preto), nas Gerais, custava 1\$000; a distância percorrida sendo de mais ou menos 450 quilômetros, a tonelada-quilômetro atingia a cifra de 146 réis. Esse total, em moeda atual, deve ser multiplicado por 30, valor de quantas vezes evoluiu a libra esterlina, do século XIX aos nossos dias. O valor da libra ouro na época era de 6\$000, valor que atualmente corresponde a 180\$000, isto é, 30 vezes mais. Multiplicando-se o custo da tonelada-quilômetro de então, por 30, teremos o custo da tonelada-quilômetro em preço atual: 4\$380 réis. Seria esse o custo do transporte pelo mar, o que é confirmado por Saint Hilaire (17). Realmente, o transporte do açúcar paulista, desde o interior até Santos, pela Calçada de Lorena, custava mais ou menos 146 réis a tonelada-quilômetro (18).

Embora caro, o transporte pelo mar foi o preferido, por ser o único possível, desde o início do século XVIII até mais ou menos 1875, época do advento da ferrovia.

Pela grande importância econômica que assumiu, não só no ciclo do ouro, como nos ciclos do açúcar paulista e do café, o mar teve seu próprio ciclo econômico.

(17) — Cf. Viagens à Província de São Paulo, pg. 150.

(16) — Apud Afonso d'Escagnolle Taunay, História do Café, vol. IV, pg. 359.

(18) — Alfredo Ellis Júnior, Transportes I, in "Jornal de São Paulo", de 26 de outubro de 1949.

O Ciclo do Muar e o Transporte (19).

A criação do muar teve início no quinhentismo, nas regiões do baixo Paraná, do Prata e do Uruguai, ambiente favorável ao pastoreio em geral, pela conformação plana do terreno revestido de vegetação herbácea. No quinhentismo, porquê, antes do consumo brasileiro, o consumo da região mineradora de prata nos Andes incentivou a produção do muar, cuja renda permitiu o estabelecimento de núcleos de povoamento no território atual da Argentina, do Uruguai, os quais, pelo posterior enriquecimento com o comércio do muar para o ciclo do ouro brasileiro, formaram o Vice-reinado do Prata.

Além das regiões citadas, a zona de produção do muar, no início do século XVIII, também abrangeu os campos do atual Paraná, antiga comarca de Curitiba, e, do Rio Grande do Sul, pela intensificação desse comércio com as minas; o consumo determinava a produção.

Parece absurda a preferência da região mineira pelo muar do baixo Paraná e adjacências, quando as zonas marginais do São Francisco, mais próximas dos centros auríferos, ofereciam ambiente favorável ao pastoreio desse animal. Duas explicações bastam para esclarecer este ponto obscuro: 1.^a) O fator distância não assume grande importância quando a mercadoria se auto-transporta. 2.^a) A indústria açucareira nordestina, não requerendo transportes de importância, a não ser o navio à vela, não necessitou do muar; por este motivo, somente o pastoreio do bovino se desenvolveu nas planícies do médio e baixo São Francisco, com o fito da alimentação das populações da zona dos engenhos.

Com o advento do ciclo do ouro, no século XVIII, as planícies do São Francisco que não estavam habilitadas ao pastoreio do muar, dedicando-se exclusivamente ao bovino, não puderam concorrer com a zona do muar por excelência, a região do baixo Paraná e imediações.

Com a abertura total da estrada do Rio Grande do Sul e São Paulo, em 1729, foi fácil o escoamento desse produto animal que se auto-transportava, para as famosas feiras de Sorocaba, importante centro distribuidor do muar; tal foi a influência exercida na economia brasileira, por essas feiras, que foi criada na cidade de Sorocaba, uma famosa escola de peões, "cujos ensinamentos se compendiam hoje muito raro método de domar mulas para sela e carro para servir os que frequentam o curso de Sorocaba, obra aliás pouco extensa, de Manuel Januário de Vasconcelos, discípulo do famoso hipólogo brasileiro Luiz Jácome de Abreu e Souza, professor dos príncipes imperiais"... (20).

(19) — Vide o artigo de Alfredo Ellis Júnior, *O ciclo do muar*, in "Revista de História" n.º 1, pp. 73-81.

(20) — Afonso d'Escragnoille Taunay, *História do Café no Brasil*, tomo IV, pg. 349.

Não se pode assegurar a data exata do início destas feiras; parece que foi no segundo quartel do século XVIII, pois, segundo Taunay (21), em 1731 Christovam de Abreu Pereira trazia grandes tropas de eqüinos dos campos uruguaios e sul-riograndenses fazendo-as atravessarem as terras do planalto, cortar o Uruguai (Pelotas), o Iguassú, o Itararé, a Mantiqueira, atingindo as terras mineiras, onde as mulas conseguiam altos preços.

Findo o século do ouro, o ciclo do muar continuou, pois encontrou novas fontes de consumo na lavoura açucareira paulista e depois, no ciclo econômico do café. Por êste motivo, Sorocaba, até o advento da ferrovia, continuou a ser o entreposto de distribuição do veículo de carga que tão grande desempenho teve na economia brasileira e paulista.

Anos havia em que chegavam a Sorocaba 30.000 mulas. Em 1818, como aparecessem no mercado, sómente 18.000, o preço dos animais subiu a mais de 30%.

Para cada cabeça dessa mercadoria, eram cobrados direitos de passagem. A entrada de Sorocaba, por exemplo, era obrigatório o pagamento de 3\$500 por muar, dos quais, 1\$000 revertiam para os cofres sul-riograndenses. Atualmente, esta soma corresponderia a 50\$000. Ao entrarem em Minas Gerais, os animais eram novamente taxados.

Em 1801, diz Eschwege (22), que teriam sido 7.504 os muares e 5.330 os cavalos, ou seja um total de 12.834 eqüinos taxados pelas barreiras de São Paulo. Referindo-se a 1813, lamenta o mesmo autor que nos dados oficiais não figurassem os da entrada de cavalos e mulas inteiramente esquecidos, apesar de constituírem um dos ramos mais importantes da Capitania.

Sómente as taxas de entrada de eqüinos provenientes de Curitiba atingiram mais de 25 contos. No relatório que lhe deu o Conde da Barca, verificou a existência de uma rubrica com a importância de 25:656\$532 no orçamento da Capitania. Na opinião de Saint-Hilaire, corresponderia tal arrematação à entrada, em território paulista, de 20.525 mulas, número que subiria muito no decênio seguinte, pois atingiria 30.000 (23).

(21) — Ibidem, pg. 350.

(22) — Eschwege, *Einige stätistische tabellen über die Capitania von São Paulo*, in "Journal von Brasilien", vol. I. Apud Afonso d'Escagnolle Taunay,, *História do Café no Brasil*, vol. IV, pg. 352.

(23) — De acôrdo com dados fornecidos pelo Snr. Aluizio de Almeida, em trabalho inédito, "Feira de Sorocaba", segundo documentos consultados, teria sido o seguinte o movimento de muares naquela cidade, desde 1724 a 1800:

Em 1724, 1725, 1726, provávelmente passaram 1.000 cavalos por ano.
De 1731 a 1750, teriam passado, mais de 2.000 muares por ano.
De 1750 a 1780, teriam passado, mais de 5.000 muares por ano.
De 1780 a 1800, teriam passado mais de 10.000 muares por ano.
De 1826 a 1845, teriam passado mais de 30.000 muares por ano.
De 1845 a 1855, teriam passado mais de 50.000 muares por ano.
De 1855 a 1860, teriam passado mais de 100.000 muares por ano.
De 1875 a 1900, teriam passado mais de 20.000, 15.000, 10.000, 5.000 muares por ano.

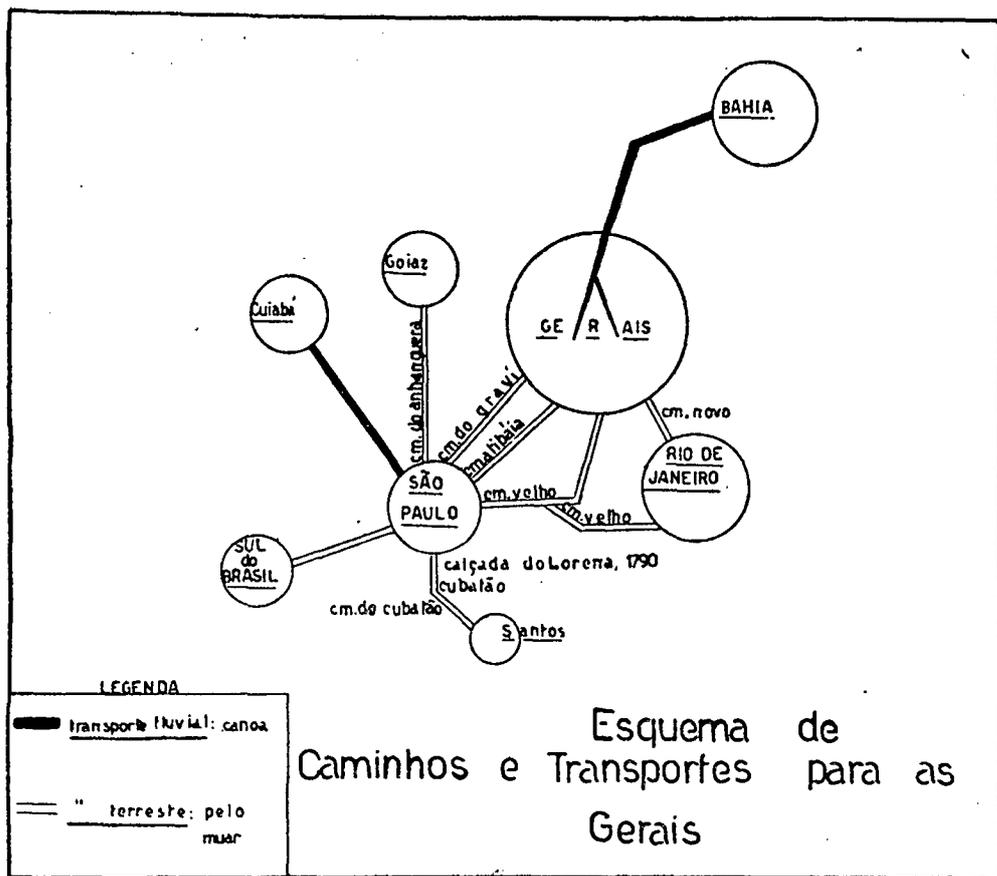
O ciclo do luar projetou conseqüências e entre elas, existem fatos ocorridos na História do Brasil que se explicam através do interesse brasileiro em relação à importância desse animal como elemento de transporte e de comércio. Dentre essas conseqüências, as mais importantes foram: 1.^a) O povoamento e a evolução econômica, política e social dos centros coloniais hispano-americanos: Buenos Aires, Montevideú, Entre-Rios, Corrientes, etc. 2.^a) As três fases da política brasileira no Prata; a) as lutas em relação à Colônia do Sacramento; b) o imperialismo brasileiro na Cisplatina; c) a política externa brasileira do 2.^o reinado, apoiando Rivera contra Oribe e depois Flores contra Aguirre, em lutas, nas quais a política argentina se emiscuia, tendo como objetivo, o domínio total da região platina e a restauração do antigo vice-reinado do Prata. 3.^a) A política interna brasileira, em relação ao Rio Grande do Sul agitado pela Farrroupilha (1835-1845), movimento revolucionário que a exemplo da Província Cisplatina, visava a independência da Capitania sul-riograndense e sua organização em república autônoma de Piratini, uma vez que, enriquecida pelo fornecimento do luar para o abastecimento das Gerais, para o comércio de Goiás e Mato Grosso, do Planalto paulista e da Baixada Fluminense, sentia-se capaz de governar seu próprio destino. Daí resultou a heróica epopéia farrroupilha, comandada por Bento Gonçalves da Silva. 4.^a) A política colonial portuguesa em relação ao Brasil, desmembrando o território sul-riograndense de São Paulo e transformando-o em Capitania em 1738, em virtude da prosperidade reinante pelo enriquecimento coletivo da região e individual dos habitantes, em grande parte criadores do luar. 5.^a) a possibilidade dos ciclos econômicos do ouro, do açúcar paulista e do café, os quais, sem o elemento "Transporte", isto é, o luar, não teriam se realizado.

Entretanto, com o advento da ferrovia, o problema do transporte, sendo solucionado de modo mais eficiente, colocou o luar em segundo plano, decaindo, então, as feiras de Sorocaba.

Porém, a máquina não se assenhou de todo o território brasileiro; nos lugares onde ela não chegou, o transporte no lombo do luar ainda existe, no entanto, em pequena escala, pois os produtos transportáveis são reduzidos e consumidos no próprio local. Se fossem produtos de grande interesse econômico, certamente teriam aberto caminho para os trilhos de estrada de ferro, como sucedeu com o café no Oeste paulista.

O açúcar paulista e o transporte

O cultivo da cana de açúcar, na região sul do Brasil, foi iniciado em São Vicente, quando Martim Afonso de Souza, em 1530 trouxe as primeiras mudas de cana para aqui serem plantadas.



Entretanto, em virtude de maior preço do transporte resultante da maior distância entre São Vicente e Lisboa, a Capitania não pôde incentivar a produção do açúcar e o Nordeste foi a região vitoriosa no fornecimento do produto para a Europa.

Sòmente na segunda metade do século XVIII e na primeira metade do século XIX, São Paulo pôde expandir sua lavoura açucareira, mediante o consumo garantido das Gerais e depois do Rio de Janeiro — engrandecido pelo ouro das minas e pela vinda da família real para o Brasil em 1808 — do extremo sul do país e até de Portugal.

E' que a região paulista produtora do açúcar estava mais próxima dos centros de consumo, como por exemplo as Gerais e a zona do mar por excelência, do que o Nordeste. O transporte da mercadoria sairia mais barato.

Com o declínio do ouro, em fins do século XVIII, também declinou o mercado consumidor das Gerais. No entanto, tendo conseguido novos mercados no Prata, no extremo sul do Brasil etc., o ciclo do açúcar paulista não se findou com o ouro, como sucedeu à Baixada Fluminense, concorrente do Planalto paulista. Por este motivo, a nossa lavoura açucareira venceu a fluminense e o produto, do interior de São Paulo: Parnaíba, Bragança, Atibaia, Jundiá, Campinas Mogí-Mirim, Franca, Itú, Pôrto Feliz, Piracicaba, Araraquara, Sorocaba, Itapetininga, Faxina, etc., atravessou a escarpa do Mar há tantas décadas isoladas da autarquia piratiningana — dirigindo-se ao pôrto de Santos. Pela obrigatoriedade do consumo, a lavoura açucareira paulista evoluiu e foi construída em 1790 a famosa calçada do Lorena, antecessora da São Paulo Railway, da Mayrink Santos e da Via Anchieta.

Foram dois os tipos de transporte utilizados neste período econômico de São Paulo: o luar e o navio à vela.

O luar foi o único veículo possível utilizado no transporte terrestre do açúcar paulista para as Gerais, Goiaz etc. e depois, para o pôrto de Santos, de onde saíam os navios para o Prata, extremo sul do Brasil e para a Metrópole portuguesa.

No transporte para as Gerais, eram trilhadas as passagens do Hepacaré, do Jaguarí em Atibáia e do morro do Gravi, em Mogí-Mirim, as quais iam dar, após um percurso de aproximadamente 120 a 200 quilômetros, no oeste e sul de Minas, zona de cêrca de 200.000 consumidores.

Goiaz era atingido pelo caminho aberto por Luiz Pedroso; Mato Grosso, via Araraitaguaba, pelos rios Tieté, Paraná, Pardo, Taquari, Paraguai e Cuiabá (única região abastecida de açúcar, por via fluvial, onde circulavam grandes canoas cobertas por toldos protectores).

Do pôrto de Santos, para as regiões de importação já citadas, o transporte passava a ser marítimo, pelo navio à vela.

O custo do transporte do açúcar, por via terrestre, isto é, no lombo do luar, ficava segundo o valor da época em 42\$900 réis a tonelada e 6\$000 a arroba, 146 réis a tonelada-quilômetro (4\$380 réis em moeda actual), do local da produção até o litoral.

O transporte marítimo, feito em navio à vela, numa distância de 10.000 quilômetros a serem percorridos, de Santos a Lisboa, ficava em 429 réis, por arroba (346\$969 réis, em dinheiro actual): a tonelada saía por 28\$314 réis. Isso significa que a tonelada-quilômetro valia 2 réis e 55 centésimos (229 réis, em preço actual).

O café e o transporte.

Iniciada nos fins do século XVIII no Estado do Rio de Janeiro, no vale do Paraíba fluminense e assenhoreando-se do vale do Paraíba e oeste paulista, a lavoura cafeeira, sem a organização das

feiras de Sorocaba, não teria podido alcançar o enorme surto que lhe conhecemos, antes do estabelecimento da rêde ferroviária. Era influência do fator “transporte”, na realização da produção.

Além do luar, outro meio de transporte teria sido impraticável nas regiões montanhosas, onde a rubiácea continuamente substituiu a floresta, na zona fluminense e na mata mineira. As terras de relêvo suave de São Paulo permitiam, até certo ponto, o emprêgo de viaturas, mas havia a escarpa do Mar, com seus caminhos abruptos, a ser vencida, inutilizando qualquer tipo de veículo puxado por tração animal.

O início da cultura da rubiácea desenvolveu-se no Estado do Rio de Janeiro. De fato, segundo Daniel Kidder (26), indo pela Serra do Mar, de São Paulo para Santos, no ano de 1839, não se notava a presença do café nos transportes dos tropeiros.

Porém, já em 1853, Fletcher diz: “encontrei constantemente tropas de mulas carregadas de café, a caminho de Santos, ou passando de volta, da costa para o Interior... êste modo de transporte... é feito com regularidade, não obstante o trabalho que dá. Muitos fazendeiros possuem um número suficiente de bestas, para mandar toda sua produção ao mercado, outros dependem mais ou menos dos tropeiros profissionais.

Geralmente descarregam açúcar e outros produtos agrícolas, trazendo de volta... tôda variedade de mercadorias importadas.

Fui informado que 200 mil mulas anualmente chegam a Santos com suas cargas”.

O primeiro caminho a ser palmilhado pelo novo produto foi o “Caminho Novo” de Garcia Rodrigues Paes que, a partir da margem esquerda do Paraíba, em frente a Paraíba do Sul, vinha ter à Baixada Fluminense, nas vizinhanças de Iguassú. Possuía variantes ainda trilhadas no século XVIII, a de Patí de Alferes, a Serra dos Orgãos e a Estrêla. Daí passava por Mandioca a célebre fazenda de Langsdorf, galgava abruptamente a Serra dos Orgãos, passando pela futura Petrópolis, em demanda de Cebolas e Paraíba do Sul.

Em 1819 e 1820, a que se entroncava no Caminho Novo em Iguassú, demandava Vassouras e Comércio, às margens do Paraíba, atingindo Valença, a fronteira de Minas em Rio Preto, onde deitava galho em direção a Paraibuna.

O Caminho da Serra' ia do Rio de Janeiro à Estrêla, Mandioca, Padre Correia, Pampulha e Paraíba do Sul. Estrêla era o grande entreposto, com imenso movimento de descida de café mineiro e fluminense, destinado a sair pela Guanabara. Declinou com a construção da primeira estrada de ferro brasileira iniciada por Irineu Evangelista de Souza, de Mauá à raiz da Serra dos Orgãos. Extinguuiu-se com a linha de D. Pedro II (26).

(24) — Apud Afonso d'Escragnolle Taunay, *História do Café*, tomo IV, pp. 373-375.

(25) — Apud Afonso d'Escragnolle Taunay, *História do Café*, tomo IV, pg. 376.

Além do Caminho Novo, o célebre Caminho Velho também funcionou no transporte do café (27). Foi a linha de comunicação entre o norte paulista e o pôrto de Paratí, por Cunha e Guaratinguetá. Caminho que durante século e meio foi transitado, viu o tráfego diminuir largamente, com novas vias de condução do café ao litoral, como a de Bananal e Jurumirim. Por diversos rumos desceu o grão da rubiácea, do planalto a vários pontos do gôlfo angrése, tais como as estradas de Ariró, Itanema Mambucaba e Braçuí. Naquela zona litoral fluminense, ativo comércio se desenvolvia em vários pontos, Jurumirim, Angra dos Reis e Mangaratiba. Tornou-se êste último pôrto sobremodo importante, com a facilitação dos transportes, graças aos trabalhos da Cia. Industrial da Estrada de Mangaratiba, organizada em 1855; construiu ela com grande dispêndio de capital, cêrca de 30 quilômetros da estrada entre Mangaratiba e São João Marcos, vencendo a Serra da Mantiqueira, uma das primeiras e verdadeiras estradas de rodagem feitas no Brasil, no conceito dos técnicos.

Em São Paulo, para vencer a Serra do Mar, em demanda ao pôrto de Santos, foi construída a famosa Calçada do Lorena, em 1790, antecessora das estradas de ferro depois construídas: São Paulo Railway e Mayrink Santos e da rodovia Via Anchieta.

Para ter-se uma idéia do preço do transporte realizado pelo mar, na época, basta citar a distância de 150 quilômetros, do centro produtor campineiro, até o pôrto de Santos, custando 171,6 réis a tonelada-quilômetro. De acôrdo com o câmbio atual, esta cifra corresponderia a Cr\$ 7,72 centavos, ou simplesmente Cr\$ 8,00 em contas redondas (28).

O café que foi cultivado depois, por ser um produto de grande valor, suportava fretes elevados.

As duas maiores fontes de consumo dêsse principal produto agrícola brasileiro foram: os Estados Unidos e a Alemanha, a qual no oitocentismo foi impulsionada por enorme surto de progresso, conseqüente da urbanização, da industrialização e da unificação política. A população aumentou e a nação passou de agrícola a industrial.

Era o povo alemão dos que mais consumia, "per-capita", o café brasileiro.

Era a época inicial da navegação a vapor. Entretanto o transporte à vela funcionava concomitantemente, até que o vapor se assenhoreasse completamente do oceano. O transporte à vela foi o primeiro transporte marítimo que se relacionou com a nossa produção cafeeira. Seu custo, de Santos a Lisboa, numa distância de

(26) — Afonso d'Escragnoille Taunay, *Pequena História do Café no Brasil*, cap. VI.

(27) — Não foi citada a estrada de rodagem União & Indústria, construída em 1854, por Mariano Procópio, (estrada cujo traçado coincide com o Caminho Novo), por não se tratar de estrada de ferro.

(28) — Cálculos baseados em dados fornecidos por Saint-Hilaire, *Viagem à Província de São Paulo*, pg. 150, referindo-se ao ano de 1819).

QUADRO GERAL DOS PREÇOS DO TRANSPORTE

146 réis	Custo do transporte terrestre pelo muar, no início do século XIX, segundo Saint-Hilaire e Eschwege, em toneladas-quilômetros. (Valor de dinheiro da época. A Libra ouro então valia 2\$000).
4\$380	Em valor atual do dinheiro (Libra, ouro atualmente valendo 84\$000, isto é, 30 vezes o que valia em 1810).
660 réis p/ ton.-quill. 10 réis p/ arrob.-quillômetro	Custo do transporte terrestre pelo muar, em tonelada-quilômetro e em arroba-quilômetro, calculado no valor do dinheiro do médio oitocentismo, tendo a Libra esterlina o valor 4 vezes maior do que no início do século.
2,55 réis	Custo do transporte marítimo por tonelada-quilômetro em navio à vela, em valor da moeda do início do século XIX.
66,5 réis	Em valor atual (30 vezes o valor do início do século).
12 réis 0,186 milésimos de real	Valor atual do custo da navegação a vapor em tonelada-quilômetro e em arroba-quilômetro.
1,75 réis	Transporte marítimo, segundo Mulhall em tonelada-quilômetro, valor da moeda de 1884.
35 réis por tonelada-quilômetro.	Transporte ferroviário segundo Mulhall, em 1884, tonelada-quilômetro, valor da moeda de 1884.
7 réis	Transporte lacustre segundo Mulhall em 1884. Tonelada-quilômetro, valor da moeda de 1884.
105 réis	Transporte rodoviário, segundo Mulhall, em 1900. Tonelada-quilômetro, valor da moeda de 1884.
Est. pavimentada. De 500 réis a 690 réis p/ tonelada-quilômetro	Transporte rodoviário atual, segundo D.E.R. em 1949, em tonelada-quilômetro.
Est. de terra. De 866 réis a 1\$107 réis p/ tonelada-quilômetro	Transporte ferroviário atual em toneladas.
De 200 réis a 500 réis a tonelada-quilômetro. Relat. Paulista.	

10.000 quilômetros, saía em 429 réis por arroba, 28\$314 réis por tonelada isto é, 2 réis e 55 centésimos por tonelada-quilômetro; isto no preço atual teríamos a tonelada-quilômetro por 229 réis.

O início da época da máquina, com a ferrovia e a máquina a vapor, marcou para os transportes um grande progresso. A velocidade aumentou e as distâncias aparentemente tornaram-se menores.

Foi grande a mudança do panorama econômico do Brasil, após a inauguração da primeira via férrea, em 1854: o pequeno trecho de Mauá à raiz da Serra da Estrêla, iniciativa do grande Irineu Evangelista de Souza, Visconde de Mauá.

Porém, desde 1835, a “febre ferroviária” que se alastrara por tôda a civilização ocidental, também teve os seus primeiros sintomas no Brasil com a lei n.º 101, promulgada por Feijó, dispondo favores concedidos aos construtores de estradas de ferro. Nessa época, foram inúmeros os projetos e pedidos de concessões, principalmente quanto à abertura de vias férreas na zona mais rica do país: a cafeeira.

Em 1858, a estrada de ferro D. Pedro II alcançava a base da Serra do Mar; em 1863, o tunel grande de Rodeio; em 1864 venceu a serra e foi atingida Barra do Pirai, encontrando à direita e à esquerda as margens do Paraíba, apinhadas de cafezais. Era o café o indicador das vias férreas a serem abertas, era êle o responsável por essa mecanização do Brasil. A função determinava o órgão. Taunay afirmou mesmo que “foi o café o máximo determinador da construção da primeira ferrovia brasileira, a de Mauá à raiz da Serra, as de D. Pedro II e a São Paulo Railway” (29).

Em 1867, os trilhos atingiram Entre Rios, valendo-se do vale do Paraíba para chegar aos novos e ricos centros cafeeiros de Juiz de Fora. Seguiam depois para o Oriente, drenando o café da zona da Mata mineira. Em 1871 chegavam a Barra Mansa.

Em São Paulo, a localização dos trilhos de São Paulo a Santos, Campinas e Rio Claro, foi incitativa animada por Mauá.

O início do tráfego regular da São Paulo Railway, deu-se em 1867 (30). Em 1868, a Companhia Paulista iniciou seus trabalhos atingindo Campinas em 1872.

Aos mesmo tempo, a viação férrea desenvolvia-se na região fluminense oriental, com a linha do pôrto das Caixas à raiz da Serra dos Orgãos, linha que, em 1869, só possuía 49 quilômetros.

Estava aberto o caminho para a mecanização dos transportes.

Quanto a navegação a vapor, D. João VI a introduziu no Brasil, com o decreto de 3 de agosto de 1818, cabendo à Bahia as primícias do novo meio de transporte. No ano seguinte, as águas do Brasil foram sulcadas pelo primeiro barco a vapor de fabricação nacional. Entretanto a empresa sucumbiu; era ainda um pouco cedo,

(29) — Afonso d'Escragnoille Taunay, *Pequena História do Café no Brasil*, pg. 179.

(30) — A data de inauguração é 16 de fevereiro de 1867. Adolpho Pinto, *História da Viação Pública de São Paulo*, pg. 35.

o ambiente da época tornava por algum tempo impraticável o empreendimento. Sômente bem mais tarde foi êle restaurado na Bahia.

Entretanto, com a abertura dos portos brasileiros ao comércio exterior, desde a Carta régia de 28 de janeiro de 1808, navios de outras nações aqui puderam aportar abrindo o caminho marítimo para o futuro escoamento da rubiácea para os mercados estrangeiros.

O transporte em navio a vapor foi de grande importância para a história do café, êsse produto que foi a mola impulsadora do progresso econômico de São Paulo e do Brasil. Graças a êle, puderam-se realizar: 1.º) a grande onda imigratória européia que veio remediar o colapso de mão de obra sofrido pela lavoura cafeeira, com a Abolição. 2.º) o aumento de exportação da rubiácea para os mercados exteriores.

Com a mecanização dos transportes, o seu preço baixou bastante. É suficiente citar a cifra de 12 réis por tonelada-quilômetro, em navio a vapor e, 1 a 1/2 réis por arroba-quilômetro, em ferrovia.

Isto tudo, porém, já não mais pertence ao período colonial e ultrapassa de muito, o âmbito dêste pequeno trabalho, cuja finalidade é demonstrar como foi de vital importância o fator “transporte”, para o desenvolvimento dos ciclos econômicos do Brasil, ciclos êsses que orientaram a história política e social do país, desde a fixação do português neste território.

Tôda a produção é regulada pela engrenagem de certos fatores; mas faltando apenas um dêles, ela não mais se realizará. São êstes fatores: a Ecologia, a Mão de Obra, o Capital, o Consumo e o Transporte. Êste último foi o assunto dêste trabalho. De acôrdo com o transporte, funcionou a produção do pau-brasil, do açúcar e do tabaco; realizou-se o tráfico africano, o apresamento, o pastoreio, desenvolveram-se a mineração e a lavoura cafeeira, sendo que esta última pôde se instalar pujantemente, nas terras mais afastadas do oeste paulista.

Na história da Economia brasileira, poder-se-ia escrever, detalhadamente, a “História do transporte”, como fator de grande influência no desenvolvimento da História do Brasil.

MYRIAM ELLIS AUSTREGÊSILO

Licenciada em Letras Neo-Latinas e auxiliar da Cadeira de História da Civilização Brasileira.

BIBLIOGRAFIA UTILIZADA

- ABREU (J. Capistrano de) — *Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil*. Ed. Soc. Capistrano de Abreu. Liv. Briguiet. 1930.
- ANTONIL (André João) (João Antônio Andreoni S. J.) — *Cultura e Opulência do Brasil*. Com um estudo bio-bibliográfico de Afonso de E. Taunay. Cia. de Melhoramentos. S. Paulo, 1923.
- AZEVEDO (J. Lúcio). — *Épocas de Portugal Econômico*. Liv. Clássica Editora. 2.ª ed. Lisboa, 1947.

- BONAVIA (Michel R. M. A.) — *Economia de los Transportes*. Trad. espanhola de Teodoro Ortiz. Fondo de Cultura Económica. Graf. Panamericana. México, 1941.
- BRITO (Lemos). — *Pontos de Partida para a História Econômica do Brasil*. Cia. Ed. Nacional. São Paulo, 1939.
- CALÓGERAS (João Pandiá). — *Transportes Arcáicos no Brasil*. Boletim Geográfico. ano II, fevereiro de 1945, n.º 23. Transcrição do livro *Res Nostra*. Estab. Gráfico Irmãos Ferraz. S. Paulo, 1930.
- CANABRAVA (Alice P.). — *O Comércio Português no Rio da Prata*. Bol. da Faculdade, de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo. História da Civilização Americana, n.º 2. Emp. Graf. Revista dos Tribunais. S. Paulo, 1944.
- CARVALHO (Orlando M.). — *O Rio da Unidade Nacional, o S. Francisco*. Cia. Ed. Nacional. S. Paulo, 1937.
- ELLIS, Jr. (Alfredo). — *O Açúcar. As Gerais e a Política Brasileira no Prata* in "Jornal de São Paulo", 2 de outubro de 1949. *Transportes I*, in "Jornal de São Paulo", 26 de outubro de 1949. *Transportes II*, in "Jornal de São Paulo", 10 de novembro de 1949.
- IDEM. — *Meio século de bandeirismo (1590-1640)*. Boletim da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo. História da Civilização Brasileira n.º 1. Revista dos Tribunais. São Paulo, 1939.
- IDEM. — *O ouro e a Paulistânia*. Boletim da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo. História da Civilização Brasileira, n.º 8. São Paulo, 1948.
- IDEM. — *O Ciclo do Muar*, in "Revista de História", janeiro-março de 1950, Ano I, n.º I, pp. 73-81.
- GOULART (Maurício). — *Escravidão Africana no Brasil (das origens à extinção do tráfico)*. Livraria Martins Ediotra S. A. Empresa Gráfica Revista dos Tribunais. São Paulo, 1949.
- HOLANDA (Sérgio Buarque de). — *Monções*. Coleção Estudos Brasileiros. Liv. Ed. Casa do Estudante do Brasil. Rio de Janeiro, 1945.
- LIMA Jr. (Augusto de). — *Capitania das Minas Gerais*. Liv. Ed. Zélio Valverde. 2.ª ed. Rio de Janeiro, 1943.
- LOPES (Edmundo Correia). — *A Escravatura*. Subsídios para sua história. Lisboa. Agência Geral das Colônias. 1944.
- MAGALHÃES (Basilio). — *Expansão Geográfica do Brasil Colonial*. Bibl. Brasileira de Cultura. Epasa. 3.ª edição. Rio de Janeiro, 1944.
- MARCHANT (Alexander). — *Do Escambo à Escravidão*. Cia. Ediotra Nacional. S. Paulo, 1943.
- MOURA (Gentil de Assis). — *O primeiro caminho para as minas de Cuyabá*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo. vol. XIII, 1906. S. Paulo, Tipog. do Diário Oficial.
- MULHALL (Michael G.) — *The Dictionary of Statistics*. 4th. edition, revised. 1th ed. 1898. Reimp. 1909) London, George Routledge and Sons. Ludgate Hill.
- OLIVEIRA (Machado de). — *Vida e Morte do Bandeirante*. Emp. Graf. Revista dos Tribunais. 2.ª edição. S. Paulo, 1930.
- PINTO (Adolpho Augusto). — *"História da Viação Pública de São Paulo*. Fevereiro, 1902.
- PRADO (Paulo). — *Paulística, história de São Paulo*. Graf. Ed. Monteiro Lobato. S. Paulo, 1925.

- SAINT-HILAIRE (Auguste).** — **Viagem à Província de São Paulo**, trad. e pref. de Rubens Borba de Moraes. Liv. Martins, Emp. Graf. Revista dos Tribunais. S. Paulo, 1940.
- SIMONSEN (Roberto).** — **História Econômica do Brasil.** 2 volumes. Cia. Ed. Nacional. 2.^a ed. S. Paulo, 1944.
- SOUZA (Bernardino José de).** — **O pau-brasil na História Nacional.** Cia. Ed. Nacional. S. Paulo, 1939.
- TAUNAY (Afonso de E.).** — **História do Café no Brasil**, vol. IV, edição do Depto. Nacional do Café. Rio de Janeiro, 1939.
- IDEM.** — **Pequena História do Café no Brasil.** Ed. Depto. Nac. do Café. Rio de Janeiro, 1945.
- IDEM.** — **Subsídios para o estudo do tráfico africano no Brasil Colonial.** Separata dos "Anais" do 3.^o Congresso de História Nacional (III volume). Publ. do Instituto Histórico. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro, 1941.
- VIANA (Hélio).** — **Viação no Brasil Colonial.** Observador Econômico. Agosto de 1943. Ano VIII, n.^o 91.