

De Corrêa à Guimarães: Jundiá e o enriquecimento no tropeirismo (1827-1850)

Gustavo Pereira da Silva¹

Resumo: O trabalho aborda a transformação da capitania de São Paulo, que passou de uma região de comércio de abastecimento às Minas Gerais durante grande parte do século XVIII, para uma economia agrícola de exportação na primeira metade do século XIX. O açúcar será o produto que consolidará esta transição e diversas vilas do Oeste Paulista contribuíram para tornar esta região na maior produtora de açúcar em São Paulo. Jundiá exibe as características de uma vila açucareira, mas que não restringia-se às atividades agrícolas. Nesta localidade, os tropeiros foram figuras fundamentais que interligaram a produção de regiões distantes. Os donos de tropas e seus empregados se valeram desta conjuntura de transição para galgar postos e adentrar na elite paulista da primeira metade do século XIX, acumulando riqueza nos serviços de transportes e, posteriormente, formando propriedades agrícolas, como trajetória de Antonio de Lacerda Guimarães.

PALAVRAS-CHAVE: tropeiros, riqueza, Jundiá, Corrêa, Guimarães.

Abstract: The paper addresses the transformation of the captaincy of São Paulo, now a region of trade supply to Minas Gerais during much of the eighteenth century, to an economy of agricultural exports in the first half of the nineteenth century. The sugar is the product which will consolidate the transition and several towns west of São Paulo contributed to making this region the largest producer of sugar in Sao Paulo. Jundiá exhibits the characteristics of a sugar town, but not limited to agricultural activities. In this locality, the key figures were tropeiros which connects the distant regions of production. The owners of troops and their employees are worth this juncture of transition to climb posts and enter the elite paulista the first half of the nineteenth century, accumulating wealth in transport services, and subsequently forming agricultural properties, such as history of Antonio de Lacerda Guimarães.

KEY-WORDS: tropeiros, wealth, Jundiá, Corrêa, Guimarães.

Introdução

A expulsão dos holandeses do Nordeste brasileiro, em 1654, marcaria o início da derrocada do açúcar colonial português nos mercados europeus, devido à concorrência com o produto cultivado nas Antilhas pelos recém-saídos das terras portuguesas na América. Uma vez com seu principal produto colonial de exportação em baixa, a Coroa debateu-se na busca de uma nova atividade a fim de viabilizar comercialmente a Colônia.

O ouro das Gerais apareceu como a solução em função dos estímulos portugueses aos paulistas em suas entradas pelo sertão brasileiro, que há muito aconteciam, mas no intuito de apresar cativos que seriam utilizados como mão-de-obra na isolada capitania de São Paulo ou revendidos às outras regiões da Colônia – “bandeiras”. O grande fluxo populacional que ocorreu às Gerais na primeira metade do XVIII, formado por colonos

¹ Doutorando em Desenvolvimento Econômico – área de História Econômica – no Instituto de Economia da UNICAMP. Bolsista-doutorado da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

e portugueses, viera na intenção do rápido enriquecimento, em uma atividade que demandava baixo capital inicial para explorar o ouro de aluvião e prometia elevados lucros em poucas semanas. Este ímpeto levou à concentração dos braços exclusivamente na mineração e, conseqüentemente, às crises de abastecimento (FURTADO, 2000, p. 77 a 83).

As bestas muares resolveram os problemas da economia mineira em seus dois aspectos: levava o ouro das Gerais ao litoral para ser exportado e trazia à zona mineratória os gêneros que não eram lá produzidos. O comércio de mulas criadas nas pradarias do Sul foi dinamizado na década de 1730, com a conclusão do Caminho do Sul, que estabeleceu uma divisão regional do trabalho: muares eram criados no Sul, faziam invernadas nos Campos Gerais (Paraná) e eram comercializadas na feira de Sorocaba (STRAFORINI, 2001, p. 24).

A dimensão desse comércio pode ser medida por sua continuidade mesmo após o declínio do ouro na década de 1780. A queda da produção aurífera levou novamente a Coroa, inspirada pelos preceitos pombalinos, ao fomento de outras atividades na Colônia. A agricultura encontrou o estímulo que faltava para mais uma vez tomar a frente na economia colonial brasileira.

A capitania de São Paulo, em que pese ter tirado proveito do “boom” aurífero nas Gerais, só verá seu ostracismo econômico mudar a partir de 1765, quando retomou sua autonomia e, sob comando de governadores inspirados no pombalismo, passou por reformas que melhoraram sua infra-estrutura e possibilitaram a mudança de uma região que, inicialmente, era caracterizada pela agricultura de subsistência, depois por um comércio de abastecimento à demanda mineira e, finalmente, no final do XVIII e primeira metade do XIX, transformar-se-ia em uma típica agricultura de gêneros de exportação.

O açúcar brasileiro, que teve sua demanda externa elevada em função dos processos revolucionários no Haiti ao final do XVIII, encontrou nas terras do Oeste Paulista um habitat propício. O açúcar exportado pelo porto de Santos provinha em sua maioria do Oeste Paulista. Em 1799, havia nesta região 260 engenhos e 4.621 escravos produzindo 1.929 toneladas de açúcar, com uma produtividade média de 7,4 toneladas por engenho, produzidas em média por 18 escravos em cada engenho – o equivalente a

66% da produção de toda a capitania de São Paulo, que era de 2.918 toneladas² (LUNA; KLEIN, 2005, p. 61). A importância do açúcar para São Paulo já era evidente no período:

O açúcar constituía, sem dúvida, o esteio econômico da capitania. Grande parte da população tinha suas atividades ligadas à produção e ao comércio açucareiros. A recuperação econômica de São Paulo se deve, em grande parte, ao açúcar. A prova é o valor que tinha sua exportação. Em 1807, o valor dessa exportação era de 248:095\$100 réis, sendo o valor de todos os produtos exportados 496:109\$420 réis. Quanto ao valor, o açúcar correspondia à metade de todas as exportações paulistas. Em 1813, a sua produção valia 177:169\$920 réis, enquanto o valor total da produção paulista era de 1.005:764\$440 réis (PETRONE, 1968, p. 155).

Quem articulava a produção açucareira paulista era o tropeiro, o empresário do transporte no século XVIII e até a metade do XIX, quando veio a ferrovia. No topo hierárquico da tropa se encontrava o “tropeiro”, que era o dono da tropa e grande negociante, ao qual cabiam os maiores lucros. Ao tropeiro cabia a contratação de um *cozinheiro*, geralmente o mais humilde na escala, para alimentar a tropeirada nas viagens. Cada lote da tropa tinha um *camarada*, para controlar e arrumar as bestas animais e humanas do lote. Havia também um *arrieiro* para todos os lotes, que seria um superintendente dos lotes. Podendo ainda existir na tropa o *capataz*, que marchava atrás de todos os lotes, sendo o responsável por tudo e se confundindo com o tropeiro, pois este geralmente ia atrás da tropa (ALMEIDA, 1981, p. 74).

Algumas localidades expressaram bem as ligações entre tropeiros, açúcar e a economia paulista da primeira metade do XIX. Jundiaí e a análise de um personagem que viveu nesta vila dão a exata noção das possibilidades que envolviam as lides tropeirísticas no período ora citado.

1 – Jundiaí (SP): terra de tropas e tropeiros

A vila paulista de Jundiaí data de 1655 e, junto com a vila de Itu, que é de 1654, eram as duas vilas principais e que ao longo do tempo foram desmembradas para darem

² A segunda região que mais produzia açúcar na capitania de São Paulo, o Vale do Paraíba, contava com 206 engenhos movidos por 1.639 escravos, que produziam 244 toneladas de açúcar, com uma produtividade média 1,2 toneladas por engenho e um número 8 escravos por unidade produtiva.

origem aos municípios da região que veio a ser conhecida como Oeste Paulista (MARCÍLIO, 2000, p. 140).

A penetração do açúcar na economia local não se deu com a exclusão das atividades pretéritas. Jundiaí era uma pobre vila que se caracterizava pelas pequenas unidades agrícolas baseadas no trabalho familiar e de alguns escravos. O crescimento de sua economia está ligado aos estímulos que a agricultura paulista recebeu na segunda metade do século XVIII – com a decadência do ouro das Gerais. Jundiaí viu sua agricultura de alimentos, sobretudo o milho, e a modernização da lavoura canavieira ganhar destaque, o que se traduziu no aumento de tamanho das unidades produtivas, pois o açúcar e seus engenhos assim pediam, e do número de escravos na vila. Contudo, deve ser ressaltado que na região do Oeste Paulista, Jundiaí não era a principal vila produtora de açúcar³, apesar da produção de gêneros alimentícios ter concentrado entre 60% e 80% dos *fogos*⁴ nos anos 1800-1830.

Tabela 1: quantidade dos gêneros⁵ produzidos na Vila de Jundiaí, 1798-1836

	1798	1804	1810	1816	1822	1829	1836
AÇÚCAR (ton.)	45	66	53	141	279	274	316
MILHO (ton.)	150	484	260	1.647	1.123	1.732	2.420
FEIJÃO (ton.)	16	48	15	127	130	154	167
AGUARDENTE*	156	372	373	706	714	1.176	2.196

Fonte: LUNA; KLEIN (2005, p. 79).

*Aguardente medido em canadas.

³ Em 1797, do desmembramento de Jundiaí, a freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Campinas foi elevada a vila de São Carlos, atual Campinas. A produção de açúcar desta vila, em 1798, chegou a 118,863 toneladas (CELIA, 2000, p. 67); enquanto Jundiaí produziu 66 toneladas (LUNA; KLEIN, 2005, p. 79). Sobre as unidades de medida utilizadas ver Luna e Klein (2001).

⁴ “O grupo doméstico, ou *fogo*, como se chamava, era a base da ocupação das terras. Normalmente, quando se constituía um novo casal, novo fogo aparecia na paisagem agrícola” (MARCÍLIO, 2000, p. 132).

⁵ Açúcar, milho e feijão quantificados em toneladas. Aguardente em canadas. Segundo a lei imperial 1.157 de 1862, que implantou o sistema métrico no Brasil, 1 canada equivaleria a 2,662 litros (LUNA; KLEIN, 2001, p. 9).

Tabela 2: valor (em mil réis) dos gêneros produzidos na vila de Jundiaí, 1798-1836

	1798	1804	1810	1816	1822	1829	1836
AÇÚCAR	6.545	4.893	4.329	16.922	21.043	21.987	43.000
MILHO	1.400	4.835	1.779	16.392	11.742	18.562	51.247
FEIJÃO	1.706	6.021	2.211	19.756	16.392	23.101	57.171
AGUARDENTE	216	744	548	1.229	1.289	1.930	3.953
SUÍNOS*	2.065	1.161	527	7.077	3.197	13.299	35.057
OUTROS	136	203	25	434	224	860	2.084
TOTAL	10.667	13.023	7.641	45.418	42.146	61.177	141.266

Fonte: LUNA; KLEIN (2005, p. 79).

*No grupo dos Suínos devem ser acrescidos os Bovinos.

Pela análise da tabela 1, fica nítido que a agricultura produtora de alimentos tinha maior destaque na economia de Jundiaí no final do século XVIII e décadas iniciais do XIX. Mesmo com a ascensão do açúcar no Oeste Paulista, nesta vila preponderava o cultivo do milho, situação que se conservará até 1836, quando se produziu 316 toneladas de açúcar e 2.420 de milho, acompanhadas de 167 toneladas de feijão – não se devem ignorar as 2.196 canadas de aguardente. Além disso, o valor destes gêneros produzidos melhor define a importância de cada um na economia jundiaense. Dessa forma, em 1836 a produção de açúcar teve um valor de 43.000 réis, enquanto o milho atingiu 51.247 réis, os cereais 57.171 réis, suínos e bovinos 35.057 réis, sendo que a produção total da vila naquele ano foi 141.266 réis. Se levarmos em conta que o açúcar tinha uma elevada demanda externa e, conseqüentemente, atingia maiores preços, torna-se mais notório ainda que o valor de sua produção em Jundiaí tenha sido menor que o do milho⁶.

Estes dados apontam para outra configuração de Jundiaí. Sua grande produção de gêneros de subsistência ligava-se a outra atividade vital e que caracterizava aquela vila no século XVIII e XIX: o tropeirismo.

⁶ Segundo Luna e Klein (2001, p. 4 e p. 10), o preço médio do açúcar paulista – em arrobas – teve uma tendência declinante entre 1798 e 1808, quando caiu de 2.150 réis para 501 réis; contudo, de 1808 a 1816 houve recuperação, tendo neste último ano ficado em 1.760 réis e, até 1830, sofrendo variações que chegaram a 1.832 réis em 1821, declinando para 620 réis em 1824. Por outro lado, o milho paulista – em alqueires –, destinado ao abastecimento interno, teve preços estáveis entre 1798 e 1811, ficando em torno 250-300 réis; a partir de 1813, o milho teve alta que chegou a 392 em 1827. Quer dizer, o menor preço atingido pelo açúcar era superior ao maior alcançado pelo milho.

A indústria de transportes, representada pelas tropas, exerce grande papel na vida da colônia, particularmente de algumas de suas regiões. Vimo-lo já a respeito de Sorocaba e do Sul, onde o comércio de bestas que a ela se destinam resume, pode-se dizer, a vida local. Mas não é só aí. Noutra região de São Paulo, que compreende Mojimirim, Campinas e Jundiaí, é ele um dos principais recursos da população, pois aí se recruta o pessoal das tropas numerosas que estabelecem as ligações com Goiás e Mato Grosso. *Jundiaí, em particular, está intimamente ligada a tal atividade. É aí que se formam as tropas que se destinam não só aquelas capitânicas, mas que se encaminham para a cidade de São Paulo, e daí para Santos, transportando os produtos da região que fica além de Jundiaí, e que [...] começava a se tornar um centro exportador de certa importância. Daí um movimento ativo de negócios: revenda aos tropeiros de bestas adquiridas em Sorocaba e que se reúnem e preparam nas invernadas dos arredores da vila, organização das tropas e recrutamento do pessoal necessário* (PRADO JUNIOR, 2000, p. 268, grifos do autor).

Jundiaí tinha grande número de famílias envolvidas no negócio de tropas, o que fazia da região importante centro de abastecimento, manutenção e aparelhamento das tropas que por lá passavam ou se formavam. Vila produtora de alimentos, assim como Campinas⁷, por suas terras passava a antiga “rota do Goiás”, que saía de São Paulo, atravessava Jundiaí, Campinas, Mogi-Mirim, Mogi-Guaçu, rumando para Franca e daí para Goiás (CELIA, 2000, p. 75). Dessa forma, a economia jundiaense articulava-se na aquisição de muares em Sorocaba para formar e vender tropas que seriam empregadas no transporte em outras regiões, mas também para comercializar sua produção com outras áreas⁸, fazendo o intercâmbio entre, por exemplo, a zona importadora de Santos e os mercados consumidores do interior brasileiro, tendo como base a “rota do Goiás”.

Nesta vila [Jundiaí], nascida em 1655 e boca de sertão, a especialidade eram justamente os tropeiros de tropa arreada, alugadores e vendedores de bestas que anualmente domavam, mal chegada a época da feira sorocabana. De então para diante era a estrada de Goiás, que Bartolomeu Bueno picara em 1725 e que os tropeiros terminaram aos poucos. Mogi-Mirim foi por muito tempo o derradeiro povoado, enquanto não nasciam os vilarejos da banda do Rio Grande. À direita de Jundiaí um ramal levava ao sul de Minas, pelo Registro do Jaguari. E os tropeiros caminhavam pela mata (ALMEIDA, 1981, p. 110 e p. 111).

⁷ Campinas, segundo Costa (1982, p. 6), na primeira metade do século XIX, tornou-se importante centro comercial de vilas distantes – como Franca – que lhes remetiam seus produtos: algodão, toucinho, feijão, queijo, etc, sendo então redistribuídos.

⁸ “Ao que parece, era fácil para os produtores de Jundiaí levar seus animais vivos [suínos] para o mercado na cidade de São Paulo” (LUNA: KLEIN, 2005, p. 128).

A “rota do Goiás” servia para Jundiáí enviar seus produtos às diversas regiões, por exemplo, aos mineiros. Contudo, das Gerais vinha a contrapartida: o fluxo populacional ao Oeste Paulista.

2 – De Corrêa à Guimarães: o enriquecimento na lide troperística

A população da capitania – depois província – de São Paulo crescera no final do século XVIII e décadas iniciais do XIX. Segundo Luna e Klein (2005, p. 141), em 1803, São Paulo totalizava 188.404 habitantes; em 1817, aumentou para 226.255; e, em 1836, chegou a 327.312 habitantes. Por sua vez, o Oeste Paulista, nos anos respectivos, tinha 31.377 habitantes; número que se elevou a 44.115 e chegou a 75.898 habitantes na metade da década de 1830.⁹

Dentre os habitantes do Oeste Paulista que declaravam sua origem, vemos que os provenientes das Minas Gerais, que eram 370 pessoas em 1808, aumentaram para 570 no ano de 1818 e, em 1828, atingiram 4.095 pessoas na região. Para se ter uma idéia, o número de “mineiros” no Oeste Paulista neste último ano só foi menor que o de pessoas provenientes da própria vila (5.506), de negros crioulos (4.898) e da África (9.717), sendo que a participação dos naturais das Minas Gerais na população de São Paulo, que era de 2% em 1808 e 2,3% em 1818, quase dobrou, chegando a 4,5% em 1828 (MARCÍLIO, 2000, p. 147 a 149).

Um dos “mineiros” que se estabeleceu nas terras do Oeste Paulista foi Antonio Corrêa de Lacerda¹⁰. Em 19 de novembro de 1827, ele¹¹ chegou à vila de Jundiáí na condição de *camarada* na tropa de bestas do alferes Thomé Joaquim de Passos¹². A um camarada de tropa eram necessários conhecimentos técnicos para o bom exercício da

⁹ Nos dados de Marcílio (2000, p. 147 e p. 148), em 1808, na população do Oeste Paulista 6.909 pessoas declararam sua origem, enquanto 24.652 não o fizeram. Em 1817, na mesma região 14.763 declararam sua origem, ao contrário de 29.768. E, em 1828, 32.032 declararam sua origem, enquanto 35.266 não o fizeram.

¹⁰ Os Corrêa de Lacerda eram uma antiga e importante família estabelecida em São Paulo, que teve princípio no capitão Francisco Corrêa de Lacerda ao casar com Ana Maria da Conceição – pais de Antonio Corrêa de Lacerda e Ignácio Corrêa de Lacerda – em 1785 (BARATA, 2001, p. 777).

¹¹ As informações que virão adiante relativas à chegada de Antonio de Corrêa de Lacerda à vila de Jundiáí constam em Jundiáí (1829)

¹² No exército brasileiro, alferes é uma antiga patente de oficial abaixo de tenente (SILVA, 2008, p.60). Segundo Lenharo (1979, p. 111) títulos como capitães, alferes, sargentos e outros serviam para dar “[...] sinal de prestígio social que, no mundo rural, via de regra, era ensejado pela propriedade”.

função de cuidar de um lote de bestas, pois “Cumprir acertar com precisão a cangalha¹³, equilibrar o conjunto, nem sempre simetricamente repartido, recorrendo para isto a vários artifícios, colocando desigualmente as cargas, ou usando contrapesos (CELIA, 2000, p. 124). Em resumo, ao camarada cabia a organização das cargas e condução das mulas de um lote, sempre visando à máxima utilização e vida útil de cada animal.

Para tanto, havia certos requisitos à função de camarada: estar afeito ao serviço, saber lidar bem com os animais e as cargas. Além disso, “Tinha que ser homem reto, de honestidade comprovada, em quem o tropeiro pudesse confiar integralmente [...]” (GOULART, 1961, p. 125), pois, muitas vezes, as mulas que arriava transportavam cargas de elevado valor – por exemplo, ouro – e o tropeiro só depois iria revê-lo, na confiança de que a carga havia sido entregue. Calógeras (1930, p. 282) afirma que “era conveniente possuir certa instrução e algum capital, exigência que limitava o recrutamento dos membros de sua categoria e a fixava na classe dos mais abastados”.

Qualidades técnicas e éticas faziam parte dos requisitos básicos no momento do tropeiro escolher aquele que seria o tocador ou tangedor de seus lotes. Assim, “Era comum ver-se filhos de camaradas, e até mesmo de tropeiros, acompanhando a tropa, adestrando-se na profissão, para de futuro substituírem seus pais naqueles afazeres” (GOULART, 1961, p. 125). A hipótese dos Corrêa de Lacerda ter raízes pretéritas no tropeirismo há de ser considerada, pois, como Goulart afirma era habitual ver filhos de tropeiros e camaradas se inteirando sobre a atividade de seus pais e nela posteriormente criarem raízes. Dessa forma, é provável que o capitão Francisco Corrêa de Lacerda fosse ligado ao transporte com animais, o que explica a inserção de seu filho Antonio como “único” camarada na tropa do alferes Thomé Joaquim de Passos, e de seu irmão, Ignácio Corrêa de Lacerda¹⁴, declarado como negociante de animais que viajava constantemente ao norte da província de São Paulo (ITATIBA, 1916).

Na hierarquia das tropas, o tropeiro, ou seja, o dono da tropa poderia ser tido como o *empresário de transporte* durante o século XVIII e até meados do XIX. Por sua

¹³ Também chamada de albarda, cangalha é um aparelho grosseiro que se coloca sobre o animal para nela se alçar a carga (GOULART, 1961, p. 71).

¹⁴ Ignácio Corrêa de Lacerda também era filho do capitão Francisco Corrêa de Lacerda e Ana Maria da Conceição. Nasceu no ano de 1796, na vila de Jundiaí, tendo morrido na mesma vila no dia 19 de outubro de 1854, aos 58 anos. Teve nove filhos de seus 2 casamentos. Do primeiro matrimônio com Maria Francisca Isbela, foram quatro filhos que eram Francisco, João, Gertrudes e Anna; em segundas núpcias foi casado com Maria da Gloria Innocencia do Valle, de cujo matrimônio teve cinco filhos que foram Antonio, Margarida, Joaquim, e mais duas de nome Maria - todos vivos em 1854 (JUNDIAÍ, 1854).

vez, o camarada seria seu assalariado, tendo posição econômica inferior que se expressava nos ganhos que cada um dos personagens obtinha com suas respectivas atividades (GOULART, 1961, p. 107 e 126). Em Jundiaí, um tropeiro que se encarregava de transportar açúcar, no ano de 1822, ganhava anualmente entre Rs. 100\$000 e Rs. 200\$000. De outra parte, em 1822, um camarada recebia ao ano em torno de Rs. 30\$000 (CELIA, 2000, p. 77 e 78) – ou seja, em torno de 15% dos vencimentos do dono da tropa.

O Auto de Corpo de Delito (JUNDIAÍ, 1829) que Antonio Corrêa de Lacerda efetuou contra o alferes Thomé Joaquim de Passos – datado de 24 de abril de 1829 na vila de Jundiaí – dá a noção da condição financeira de um camarada de tropa em uma vila do Oeste Paulista na primeira metade do século XIX. Antonio começou a trabalhar para o alferes tropeiro no dia 20 de novembro de 1827, por um salário mensal de Rs. 1\$600, que lhe renderia Rs. 19\$200 ao completar um ano. Contudo, ele trabalhou somente 8 meses, recebendo por este período o valor de Rs. 12\$800. O interessante é notar que, segundo as contas efetuadas pelo tropeiro Thomé, Antonio já chegara à Jundiaí devendo ao seu patrão a quantia de Rs. 8\$440 que teria sido gasta durante a viagem. Assim, em 20 de julho de 1828, decorrido 8 meses de trabalho, era o camarada que devia ao tropeiro a quantia de Rs. 6\$780, que após um pagamento, se consolidou em uma dívida, cobrada por Thomé, de Rs. 5\$500.

Os cálculos exibidos por Thomé na Conta Corrente do camarada Antonio Corrêa de Lacerda serviram para maquiagem uma situação em que, na realidade, quem cobrava o tropeiro perante a Justiça era seu empregado. Os números que mostram o alferes Thomé Joaquim de Passos como credor de Antonio Corrêa de Lacerda podem ter algum fundamento, pois, por exemplo, o camarada residiu na casa do dono de tropas até janeiro de 1829, provavelmente na condição de “agregado”¹⁵. Mas, o fato é que o protesto de Antonio junto à Justiça visava relatar as dificuldades pelas quais estava passando, pois buscava acertar suas contas com Thomé, no dia 4 de março de 1829, o que não foi possível, já que o patrão disse que o livro de contas estava em seu sítio. Antonio desejava acertar suas contas com Thomé a fim de se desvincular deste tropeiro e trabalhar, também como único camarada, na tropa de bestas de Raimundo da Silva

¹⁵ Com uma força de trabalho que muitas vezes era insuficiente para as tarefas desempenhadas nos agrupamentos domésticos, tornou-se prática comum nos fogos paulistas a aceitação de “agregados” para cobrir o déficit de cidadãos masculinos em idade adulta. Estes agregados não precisavam ser aparentados com o chefe do fogo, situação que foi encontrada em 86% dos fogos paulistas em 1828.

Bernardes, em que receberia salário maior do que o pago por Thomé. Soma-se à queixa do baixo salário que Thomé pagava e às dívidas por ele imputadas ao seu empregado, o fato de Antonio, trabalhando na derrubada de mata virgem na casa de Thomé, ter sofrido uma forte pancada de pau que o deixou de cama por três meses e, segundo o procurador Raymundo da Silva Corrêa, comendo apenas alimentos moles e bem moídos¹⁶.

O Auto de Corpo de Delito não possibilita saber se o alferes Thomé Joaquim de Passos foi condenado, ou não, pela Justiça. Porém, a trajetória posterior de seu camarada revela a mobilidade social na economia paulista do século XIX e como a riqueza mudava o status de uma pessoa nessa sociedade.

Antonio Corrêa de Lacerda havia casado em 1813 com Maria Franco¹⁷. Desse casamento tiveram 5 filhos: Bento, José, Joaquim, Anna e Escolástica (JUNDIAÍ, 1851). Se, em 1827, Antonio chegara à vila de Jundiaí exercendo o cargo de camarada de tropa e ganhando anualmente em torno de Rs. 20\$000, seu êxito na profissão configurou-se notório com os decorrer dos anos. Ao morrer, em 19 de fevereiro de 1850, na freguesia de Nossa Senhora do Belém de Jundiaí, ou seja, menos de 23 anos após ter sido camarada na tropa do alferes Thomé, acumulara uma riqueza de Rs. 34:138\$436, expressa em seu inventário (JUNDIAÍ, 1853). Este rico documento é a chave para compreendermos a mudança social empreendida por Antonio Corrêa de Lacerda e a dimensão deste processo.

De início, peculiar é notar que ele mudara seu nome com o passar do tempo: o Antonio Corrêa de Lacerda transformou-se em Antonio de Lacerda Guimarães, sobrenome colocado também em seus descendentes diretos. A mudança denota a ascensão social que tivera Antonio nas lides tropeirísticas, pois trocar de nome significava que o pequeno negociante de animais fora bem sucedido em suas atividades (ALMEIDA, 1981, p. 110). Aliás, não seria exagero pensar que um camarada pudesse galgar posições e formar sua tropa, mesmo que inicialmente pequena, pois “Na zona de

¹⁶ Ao ler o Auto de Corpo de Delito (JUNDIAÍ, 1829) não se tem a certeza se a pancada recebida por Antonio Corrêa de Lacerda foi um acidente ou uma agressão física premeditada e sob o mando do alferes Thomé Joaquim de Passos. Aliás, desavenças não eram comuns entre os membros da tropa, mas quando aconteciam – por exemplo, no caso de cobranças por parte de um credor – as brigas podiam ser fatais (ALMEIDA, 1981, p.165).

¹⁷ Maria Franco nasceu na vila de Atibaia, no ano de 1797, filha do major Ignácio Franco de Camargo e Gertrudes Pires. Morreu na vila de Nossa Senhora do Belém de Jundiaí – elevada à vila em 1857 e que, em 1877, passou a se chamar Itatiba – no dia 9 de janeiro de 1861, aos 63 anos (JUNDIAÍ, 1861).

Campinas e Piracicaba havia mesmo camaradas que começavam a vida de patrão comprando 2 burros e com licença de tropeiro os colocavam em seu lote” (ALMEIDA, 1981, p. 70).

O agora Antonio de Lacerda Guimarães ascendeu socialmente. Seu inventário mostra o ponto final de uma trajetória de acumulação de riqueza que perdurou durante toda uma vida. Segundo Araújo (2006, p. 210), que se valeu da classificação feita por João Luís Fragoso em *Homens de Grossa Aventura*, os paulistanos da primeira metade do século XIX, com base em seus inventários, foram divididos em 3 faixas de riqueza: A) os muito ricos, com riqueza superior a 50 contos de réis, categoria que era composta por negociantes-engenheiros, ou seja, pessoas que haviam acumulado grandes fortunas em atividades comerciais e passaram a reinvestir em engenhos no interior paulista; B) os ricos, com riqueza entre 10 e 50 contos de réis, grupo que englobava negociantes, agricultores e funcionários bem-sucedidos que formavam uma elite econômica e cultural; C) camada média, com riqueza de até 10 contos de réis, formada por médios negociantes de atacado.

A par desta classificação, Antonio de Lacerda Guimarães, com uma riqueza de mais de 34 contos de réis (Rs. 34:138\$436) declarada em seu inventário, poderia ser considerado em rico na sociedade da vila de São Paulo na primeira metade do século XIX. Além disso, Araújo (2006, p. 180) destacou que dentre os inventários do grupo B – o dos ricos – notabilizavam-se ativos mais coerentes com a vida comercial, por exemplo, comerciantes de gêneros através de mulas, ou seja, tropeiros.

O inventário do rico Antonio de Lacerda Guimarães permite-nos ainda outras conclusões. Tendo iniciado suas atividades na vila de Jundiaí, em 1827, como camarada de tropa, ele acumulara bens que demonstram o êxito nesta atividade e, que o permitiram diversificar seus negócios e partir para outras atividades na sociedade escravocrata paulista da primeira metade do século XIX.

Tabela 3 – AVALIAÇÃO E PARTILHA AMIGÁVEL QUE FAZEM A VIÚVA E HERDEIROS DO FINADO ANTONIO DE LACERDA GUIMARÃES AOS 20 DIAS DO MÊS DE JANEIRO DE 1850

MÓVEIS		
Mobília da Casa toda		121\$000
Taboado existente		50\$000
450 Oitavas de Prata	\$200	90\$000
20 Patacões	1\$920	38\$400
Dr. existente		960\$000
Somam os Móveis a quantia de 1:347\$140		

SEMOVENTES		
16 Animais mansos	23\$000	368\$000
14 Bestas Arreadas	40\$000	560\$000
11 Cabeças de Bois	12\$518	137\$698
Escravos Salvador		700\$000
Sebastião		650\$000
Estevão		650\$000
Elias		650\$000
Vidal		650\$000
Inacio		650\$000
Antonio		650\$000
Salvador pequeno		600\$000
Luís		500\$000
Domingos		450\$000
Manoel e Bernardino ambos		600\$000
Antonia com filho de peito		600\$000
Josefa		550\$000
Eva		500\$000
Rita		500\$000
Benedito		350\$000
Manuelina		250\$000
Somam os Semoventes = 10:565\$698		

BENS DE RAIZ	
Sítio e Terras	10:000\$000
Cafezais	8:000\$000
Casa do Sítio, benfeitorias e o mato do quintal	2:000\$000
Casas do pátio da Freguesia	350\$000
Casas da Rua de Baixo	600\$000
Somam os Bens de Raiz a quantia de 20:950\$000	

DÍVIDAS ATIVAS (empréstimos concedidos a terceiros)	
Por sua firmada a Manoel Pedro Ferreira da Silva a quantia de	980\$698
Por sua firmada a José Inacio Maciel a quantia de	294\$900
Somam as Dívidas Ativas em 1:275\$598	

Acharam os Avaliadores importarem as quatro adições acima(bens móveis, semoventes, bens de raiz e dívidas ativas) a QUANTIA TOTAL de 34:138\$436.

Fonte: Jundiá (1853).

Dentre seus bens *semoventes* constavam 16 animais mansos, 14 bestas arreadas e 11 cabeças de boi, além de 19 escravos. Estes dados nos levam pensar que Antonio de Lacerda Guimarães provavelmente já não pudesse ser enquadrado como um tropeiro legítimo, ou seja, vivendo exclusivamente do transporte de mercadorias. Ademais, na vizinha vila de São Carlos, em 1822, Raimundo de Brito Leme, classificado por Celia (2000, p. 103) como um típico tropeiro, possuía 25 bestas arreadas e apenas 2 escravos, além de selas, ferragens de arrear tropa e sacos novos – para o transporte de mercadorias – sendo que a inventariante, Margarida da Conceição (esposa de Raimundo), exibiu uma “conta corrente” que descrevia os gastos e rendimentos de 2 viagens para transporte de açúcar. Este exemplo serve para percebermos que faltam elementos para caracterizar Antonio de Lacerda Guimarães ao final de sua vida como vivendo exclusivamente do tropeirismo, pois em seu inventário não constam objetos típicos do tropeiro, notas de suas viagens recentes ou contas a receber, nem mesmo, como era costume entre os empresários do transporte, a detalhada descrição dos animais que compunham sua possível tropa¹⁸. Soma-se a isto que entre estes bens não constam qualquer indicação de roças de milho, o que seria comum a um tropeiro em virtude da alimentação da tropa.

¹⁸ Geralmente, os inventários dos tropeiros continham uma descrição pormenorizada dos animais, destacando a cor do pelo e, até mesmo, dando nomes aos animais. A razão para tanto era em virtude do grande fluxo de animais nas estradas e pousos, em que comumente os animais de diversas tropas se misturavam e fazia-se necessário sua identificação (CELIA, 2000, p. 106 e 107).

A resposta quanto à atuação profissional de Antonio de Lacerda Guimarães está na descrição de seus *bens de raiz*. Estes constavam de sítios e terras; cafezais; casa do sítio, benfeitorias e o mato do quintal; casas do pátio da Freguesia; casas da Rua de Baixo¹⁹. O valor destes bens, quase 21 contos de réis, indica a importância elevada de suas culturas e propriedades, afinal, só os valores dos bens de raiz o colocariam na condição de rico dentro da sociedade paulistana – que englobava montantes entre 10 e 50 contos de réis. Mas, relevante é apreender a mudança que estava em curso na economia paulista da primeira metade do século XIX e que fica evidente no inventário de Lacerda Guimarães.

O café ia tomando o espaço da cana-de-açúcar nas terras do Oeste Paulista²⁰. As razões para tanto estavam no menor capital exigido pelo café para o início de uma atividade que gerava uma margem de lucro maior, além de o café prescindir de grandes cuidados e resistir melhor às péssimas condições das estradas do que o açúcar (COSTA, 1982, p. 6 e 7). Em que pese esta mudança na agricultura do Oeste Paulista ter sido iniciada, vilas tradicionalmente açucareiras como Limeira, Rio Claro, Moji-Mirim e Jundiaí levaram mais tempo até que o café tomasse a frente nas lavouras – o que só ocorreria após 1840, com o declínio do preço do açúcar (DEAN, 1977, p. 45). Localizada na vila de Jundiaí, a freguesia de Nossa Senhora do Belém de Jundiaí, futura Itatiba, teve o café introduzido nos anos anteriores a 1850 – período em que se formavam as grandes plantações no Oeste Paulista. Os negociantes de animais Antonio da Silva Franco e Ignácio Corrêa de Lacerda – irmão de Antonio de Lacerda Guimarães – em virtude das viagens que ambos realizavam ao norte da província de São Paulo, depararam-se com a florescente cultura da rubiácea naquela região e estimularam o plantio na vila de Jundiaí. Com seus solos propícios²¹, Belém de Jundiaí rapidamente

¹⁹ Estas residências urbanas e rurais localizavam-se na freguesia de Nossa Senhora do Belém de Jundiaí.

²⁰ A ascensão do café na economia brasileira tem como ponto de partida, também, o colapso na produção de tradicionais fornecedores do mercado europeu no final do XVIII e início do XIX, como o Haiti. O café brasileiro valeu-se da elevada demanda externa em virtude da Revolução Industrial e das terras propícias ao cultivo da rubiácea próximas ao Rio de Janeiro e que, posteriormente, buscaram os solos do interior de São Paulo, principalmente na região do Oeste Paulista. Desta forma, já nos anos 1830-1840 o café vai superar o açúcar como principal produto de exportação do Brasil (SILVA, 2008, p. 70).

²¹ Localizada entre os rios Atibaia e Jaguari, a povoação de Nossa Senhora do Belém de Jundiaí deu-se nas terras que pertenciam às vilas de Atibaia, Bragança e Campinas. Os primeiros habitantes que formaram o bairro rural datam de 1786. Eram famílias originárias de Atibaia e Bragança, e que comercializavam mercadorias com Campinas, tendo chegado às terras da futura vila de Nossa Senhora do Belém de Jundiaí (20/02/1857), que devido à semelhança com o nome de outras vilas da Província, teria o seu mudado para Itatiba (03/04/1877) – em tupi-guarani significa Pedra Grande. A formação geológica de Itatiba é de terrenos porfiróides, de granulites e pigmatites, que constituem a terra massapé e salmourão, apropriadas ao café, cereais e pomares (ITATIBA, 1916).

viu a produção de café prosperar, chegando a 200.000 arrobas (ITATIBA, 1916). A introdução do café na freguesia e a ascensão do cultivo fez aumentar a arrecadação de impostos, os quais eram enviados à Jundiaí e não se transformavam em benfeitorias à Belém de Jundiaí, o que gerou atritos entre a freguesia e a vila que culminaram em um abaixo assinado em 1856 dos habitantes da primeira, que foi base para a lei provincial nº 553 de 20 de fevereiro de 1857, que criou a vila de Nossa Senhora do Belém de Jundiaí (CAMARGO, 2009).

Antonio de Lacerda Guimarães morreu em 1850, portanto, quando se formavam os cafezais na região de Jundiaí. Com uma riqueza formada a partir do tropeirismo, iniciando sua atividade como camarada a partir de 1827, ele acumulou capital no ofício de transporte de mercadorias e, visto que o capital necessário à aquisição de um engenho era elevado²², ele optou por investir seus capitais em uma nova, lucrativa e menos dispendiosa atividade: o café. Se pensarmos que a mão-de-obra das unidades produtivas era o escravo africano, vemos que na vila de Jundiaí, em 1836, havia 27 engenhos com uma média de 41 escravos cada. De outra parte, em toda a província de São Paulo, em 1829, os cafeicultores tinham um plantel médio de 10 escravos, número que se elevou a 21 escravos no ano de 1854, sendo que mesmo neste último ano, quando o açúcar já havia sido superado pelo café na pauta de exportações do Brasil, a média de escravos por engenho era de 24 cativos (LUNA; KLEIN, 2005, p. 79, 86 e 90).

Os 19 escravos que Antonio de Lacerda Guimarães possuía em 1850, em suas terras e cafezais, dão prova de sua inserção na atividade que seria o esteio da economia nacional durante as décadas posteriores. Contudo, considerando que os cafezais têm um tempo médio de maturação entre 4 e 5 anos e que o financiamento agrícola era escasso²³, fazia-se necessária outra atividade que gerasse os meios para a subsistência enquanto os lucros do café não pudessem ser colhidos. Dessa forma, é plausível que Antonio tenha sido exitoso no tropeirismo, conseguindo formar sua própria tropa e tomando a frente de seus negócios, passando de empregado a patrão.

²² Segundo Dean (1977, p. 40), a instalação de um engenho movido por animais, com o equipamento necessário, era mais cara que a legalização da sesmaria, sendo que um engenho movido à água chegava a custar 10 vezes mais. Tais condições implicavam em que a produção de cana fosse em larga escala, a fim de cobrir os custos iniciais, o que só era viável utilizando-se trabalho compulsório, fazendo da economia açucareira uma combinação de elevados capitais, escravos e terras.

²³ A respeito do financiamento aos cafeicultores ver TEODORO, R. S (2006). *O crédito no mundo dos senhores do café: Franca 1885-1914*.

Sendo o empresário de transporte que alugava suas mulas, o tropeiro tinha elevada importância em uma sociedade caracterizada pela difícil comunicação entre as diversas regiões. Desta forma, o tropeiro acumulava as funções de transportador, emissário oficial, correio e transmissor de notícias, intermediário de negócios, portador de bilhetes e recados. Toda esta gama de atribuições apoiadas na elevada confiança que lhe depositavam ricos e pobres. Nesta economia mercantil-escravista, o tropeiro era homem abastado que muito lucrava nas negociações que realizava, pois comprava gêneros e utensílios no litoral, para revendê-los, com valor acrescido, no interior. As grandes somas que acumulavam os tornavam até mesmo credores, como mostra o item *dívidas ativas* do inventário de Antonio de Lacerda Guimarães, em que ele tinha a receber Rs. 980\$698 de Manoel Pedro Ferreira da Silva e, Rs. 294\$900 de José Inacio Maciel (GOULART, 1961, p. 107 a 113).

O tropeirismo permitiu aos que desempenhavam esta atividade, uma acumulação de capital e a ampliação de horizontes dentro da economia açucareira e, posteriormente, cafeeira. Franco (1983, p. 67) diz “Fixadas na educação do filho [ela relata sobre um filho de tropeiro que cursava a Universidade de São Paulo], surgem as intenções do tropeiro, homem já de algumas posses e que não aspira senão entrar definitivamente para os grupos mais favorecidos da sociedade em que vive”. Os mais favorecidos significava os proprietários de terra, assim, o capital acumulado pelos tropeiros, quando possível, redundava na aquisição de terras para formação de uma unidade produtora de gêneros para exportação – açúcar ou café (MELLO, 1998, p. 57).

Antonio Corrêa de Lacerda prosperou no tropeirismo, se tornou dono de tropa, fazendeiro de café e mudou de nome. O Lacerda Guimarães que surgiu era membro da elite paulista da metade do século XIX, composta por elementos agrícolas – produtores de açúcar, café e outros gêneros – e não-agrícolas – profissionais liberais, comerciantes com negócios internacionais e tropeiros (LUNA; KLEIN, 2005, p. 239). Todos se valendo da mão-de-obra escrava. Todos apreciadores do luxo europeizado, como mostra o item *móveis* de Antonio de Lacerda Guimarães: Rs. 1:347\$140, constando da mobília da casa toda, o taboado existente, os patacões, além do doutor e das oitavas de prata.

4 – Considerações finais

Em um Brasil muitas vezes polarizado na dicotomia proprietário de terras e escravos, é interessante notar que havia espaços às outras atividades econômicas. Estes ofícios não estavam apartados dos vínculos com atividades que visavam à exportação, mas, justamente, valiam-se da demanda que as atividades principais criavam no mercado interno.

O ouro das Gerais estimulou um elevado fluxo populacional às suas terras permeadas pelo ouro de aluvião. A sanha despertada pela possibilidade de rapidamente enriquecer, aliada aos baixos capitais necessários à exploração mineratória, provocou uma concentração de esforços e braços na busca pelo ouro. Produzir alimentos aos mineradores foi tarefa que os paulistas perceberam como a oportunidade de tornar sua agricultura de subsistência em comércio de abastecimento às Gerais.

As bestas muares encarregaram-se de viabilizar os transportes no século XVIII e metade do XIX. Os tropeiros formavam seus lotes com mulas vindas do Sul e adquiridas na feira de Sorocaba, para então, transportarem gêneros às outras regiões do Brasil e delas levarem seus produtos de exportação ao litoral, trazendo na volta artigos, importados ou não, escassos no interior.

O dono de tropas se tornou o empresário do transporte no Brasil Colônia e até metade do Império. Contratava seus assalariados – camaradas, cozinheiros, arrieiros e capatazes – e alugava suas tropas para o transporte de mercadorias. Lucrava, e muito, com sua atividade, mas também gerava riqueza que escorria aos seus empregados.

O tropeirismo tornou-se atividade conceituada. Os requisitos necessários aos afazeres na tropa – ética e respeito aos prazos e cargas – e a remuneração alcançada pelos tropeiros inseriram este personagem na elite paulista da primeira metade do século XIX. Contudo, em uma sociedade fortemente marcada pelo traço escravista, as características capitalistas que envolviam o tropeiro e seus empregados – por exemplo, o salário que recebiam por vender sua força de trabalho – também sofriam os efeitos da manutenção desta nefasta instituição que era o escravismo. Na sociedade brasileira, ser proprietário era fundamental para demarcar sua posição perante os demais, afinal, grande parte da população não possuía nem mesmo sua liberdade, quanto mais haveres econômicos.

Ao tropeiro sempre rondava o desejo de, com seu capital adquirido nos negócios de transporte, formar sua propriedade agrícola e desfrutar da condição de fazendeiro. O café, e sua menor necessidade de capitais iniciais em relação à cana-de-açúcar, se mostraram ao dono de tropas um ótimo investimento que possibilitava ascensão social e econômica: tornar-se fazendeiro e lucrar com uma cultura que tinha uma demanda em expansão no mercado externo.

Antonio Corrêa de Lacerda seguiu esta trajetória. A função de camarada na tropa do alferes Thomé Joaquim de Passos requeria conhecimentos técnicos e, muitas vezes, cabia a descendentes de pessoas ligadas ao tropeirismo, o que aponta para a hipótese do capitão Francisco Corrêa de Lacerda – pai de Antonio e seu irmão Ignácio, outro negociante de animais – ter ligações com tropas de muares. Uma vez inserido na profissão, Antonio obteve êxito e, como seu inventário demonstra, entre 1827, quando chegou à vila de Jundiáí, e 1850, ao morrer, sua riqueza acumulada era prova do sucesso que alcançara. O camarada de tropas dera lugar ao proprietário de terras e cafezais em que laboravam seus próprios cativos, além de residências urbanas e rurais mobiliadas com artigos de luxo – como oitavas de prata – e possuindo doutor. Mas, isto não significou o abandono do mundo tropeiro, afinal, o transporte de mercadorias ainda se fazia por bestas muares, e Antonio as possuía em bom número para transportar seu café da freguesia de Nossa Senhora do Belém de Jundiáí até o porto de Santos.

Antonio e seu ciclo de vida dão mostras da mobilidade social na economia paulista da primeira metade do século XIX. Uma São Paulo que era muito mais do açúcar que do café, recém-chegado ao Oeste Paulista. Uma sociedade escravista que tinha em seu topo os proprietários de terra e fazendeiros de gêneros de exportação. Se, em 1827, o Corrêa de Lacerda não era membro desta elite; o passar dos anos e os lucros nas lides tropeirísticas possibilitarão a acumulação de uma riqueza que inserirá o agora Lacerda Guimarães na classe dominante provincial.

Contudo, é necessário ter em mente que os vínculos com o tropeirismo não se encerrarão. O fato de tornar-se fazendeiro e cafeicultor não o impedia, aliás, impelia-o à manutenção de suas tropas de muares. E, corroborando a hipótese dos Corrêa de Lacerda, posteriormente, Lacerda Guimarães como uma família de tropeiros que enriqueceu e “afazendou-se”, os filhos de Antonio, Bento e José de Lacerda Guimarães, que residiam em Belém de Jundiáí, “teriam se ocupado em conduzir tropas em direção à

cidade de Santos. Reunindo cargas de café procedentes de regiões próximas, eles escoavam este produto até o porto, trazendo no retorno gêneros alimentícios diversos, louças e alguns produtos de primeira necessidade, dentre eles, o sal” (CRESSONI, 2007, p. 47).

BIBLIOGRAFIA

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

ARAÚJO, M. L. V. *Os caminhos da riqueza dos paulistanos na primeira metade dos oitocentos*. São Paulo: Hucitec/Fapesp, 2006.

BARATA, C. E. A; BUENO, A. H. C. *Dicionário das famílias brasileiras*. São Paulo: Árvore da Terra, 2001.

CALÓGERAS, J. P. *Res nostra...* São Paulo: Ferraz, 1930.

CAMARGO, L. S. *Itatiba: das origens até a emancipação política*. Itatiba, SP: Museu Padre Lima, 2009.

CELIA, M. I. B. *O comércio de abastecimento em Campinas: o processo de formação da economia interna e a atuação de proprietários de terras/tropeiros na construção da cidade (1767-1830)*. Campinas, SP: IE/Unicamp, 2000, dissertação de mestrado.

COSTA, E. V. *Da senzala à colônia*. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas, 1982.

CRESSONI, F. E. *Fazenda Montevideo: barões, escravos e imigrantes na formação do Oeste Paulista*. Araras, SP: Gráfica Topázio, 2007.

DEAN, W. *Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

FRANCO, M. S. C. *Homens livres na ordem escravocrata*. São Paulo: Kairós, 1983.

FURTADO, C. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2003.

GOULART, J. A. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.

ITATIBA, A. *História de Itatiba*. Itatiba: Almanaque de Itatiba/ Jornal “A Reacção”, 1916.

JUNDIAÍ, Tribunal de Justiça de. *Processo de Corpo Delito de Antonio Corrêa de Lacerda contra o Alferes Thomé Joaquim de Passos*. Jundiaí, SP: 1829. In: Centro de Memória da Unicamp.

JUNDIAÍ, Tribunal de Justiça de. *Testamento de Antonio de Lacerda Guimarães*. Jundiaí, SP: 1851. In: Centro de Memória da Unicamp.

JUNDIAÍ, Tribunal de Justiça de. *Inventário de Antonio de Lacerda Guimarães*. Jundiaí, SP: 1853. In: Centro de Memória da Unicamp.

JUNDIAÍ, Tribunal de Justiça de. *Contas do Testamento de Ignácio José Corrêa de Lacerda*. Jundiaí, SP: 1854. In: Centro de Memória da Unicamp.

JUNDIAÍ, Tribunal de Justiça de. *Contas do Testamento de Dona Maria Franco*. Jundiaí, SP: 1861. In: Centro de Memória da Unicamp.

LENHARO, A. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. São Paulo: Símbolo, 1979.

LUNA, F. V.; KLEIN, H. S. *Observações a respeito dos preços agrícolas em São Paulo (1798/1836)*. In: Boletim de História Demográfica, VIII (21), mar. 2001.

LUNA; F. V.; KLEIN, H. S. *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

MARCÍLIO, M. L. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista: 1700-1836*. São Paulo: Hucitec/Edusp, 2000.

MELLO, J. M. C. *O capitalismo tardio*. Contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira. Campinas: UNICAMP/IE, 1998.

PETRONE, M. T. S. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difel, 1968.

PRADO JUNIOR, C. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Publifolha, 2000.

SILVA, G. P. *Companhia Ararense de Litteria (1909-1921): o empreendedorismo de Louiz Nougés e a diversificação na economia cafeeira*. Campinas, SP: IE/Unicamp, 2008, dissertação de mestrado.

STRAFORINI, R. *No caminho das tropas*. Sorocaba, SP: TCM, 2001.

TEODORO, R. S. *O crédito no mundo dos senhores do café: Franca 1885-1914*. Campinas-SP: IE/ Unicamp, 2006, dissertação de mestrado.