

# Os viajantes e a escrita da economia animal no Brasil (Século XIX)<sup>1</sup>

## Travelers and the writing of animal economics in Brazil (19th century)

Jane Cunha\*

<https://orcid.org/0009-0003-5040-0141>

### Resumo

O artigo analisa, a partir do olhar de viajantes estrangeiros, a importância do uso de animais de carga — mulas, bois e cavalos — na estruturação das redes comerciais e na integração territorial do Brasil entre o período colonial e o Império. Propõe-se compreender a chamada “economia sobre quatro patas”, expressão aqui utilizada para designar o conjunto das atividades econômicas e logísticas dependentes do consumo, da tração e do transporte animal, elementos essenciais à circulação de pessoas, mercadorias e riquezas. São examinados os relatos de Langsdorff, Luccock, Saint-Hilaire, Spix e Martius, Henderson, Isabelle e Dreys, que, ao descreverem caminhos, feiras e práticas comerciais, revelam percepções eurocêntricas e comparativas sobre a vida material e produtiva da colônia. O estudo evidencia como o tropeirismo consolidou rotas, conectou o sul pastoril às regiões mineradoras e à Corte, e formou uma rede econômica interna sustentada pela mobilidade animal. Dessa forma, demonstra-se que os relatos de viagem, mais do que simples descrições, constituem instrumentos de leitura e representação de uma economia baseada na tração animal e de sua importância para o processo de integração do território brasileiro.

**Palavras-chave:** viajantes estrangeiros; tropeirismo; pecuária; integração territorial; economia animal.

### Abstract

The article analyzes, from the perspective of foreign travelers, the importance of pack animals — mules, oxen, and horses — in shaping commercial networks and territorial integration in Brazil between the colonial period and the Empire. It seeks to understand the so-called “four-legged economy,” an expression

<sup>1</sup> O termo “economia dos animais” é aqui utilizado de forma figurada, para designar o conjunto das atividades produtivas e comerciais sustentadas pelo uso de animais de carga, mulas, bois e cavalos, e não em referência ao conceito fisiológico empregado nas ciências médicas do período. A expressão busca traduzir a ideia de uma rede econômica movida por animais, cuja força foi essencial para o funcionamento do mercado interno e para a integração territorial do Brasil oitocentista.

\*Doutoranda em História Econômica pela Universidade de São Paulo. E-mail: janecunha@usp.br



used here to refer to the set of economic and logistical activities dependent on animal consumption, traction, and transport — essential elements for the circulation of people, goods, and wealth. The accounts of Langsdorff, Luccock, Saint-Hilaire, Spix and Martius, Henderson, Isabelle, and Dreys are examined; in describing routes, fairs, and commercial practices, they reveal Eurocentric and comparative perceptions of the colony's material and productive life. The study shows how *tropeirismo* (the muleteer trade) consolidated routes, connected the pastoral South to the mining regions and the Court, and formed an internal economic network sustained by animal mobility. Thus, it demonstrates that travel narratives, more than mere descriptions, constitute interpretive instruments for understanding and representing an economy based on animal traction and its significance in the process of integrating Brazilian territory.

**Keywords:** foreign travelers; *tropeirismo*; livestock; territorial integration; animal economy.

## Introdução

Durante o século XIX, numerosos viajantes estrangeiros percorreram o Brasil<sup>2</sup> e registraram suas impressões em relatos de viagem, muitos deles produzidos no contexto das missões científicas que se multiplicaram a partir de 1808, com a vinda da corte portuguesa. Embora o objetivo inicial fosse a descrição da natureza e da geografia de um território considerado pouco conhecido pelos europeus, tais escritos acabaram por construir narrativas abrangentes sobre a sociedade, a economia e a vida cotidiana do país<sup>3</sup>. Mais do que meros registros objetivos, esses relatos devem ser compreendidos como formas de escrita da economia e da sociedade brasileira, filtradas por sensibilidades eurocêntricas e por convenções literárias próprias do gênero de viagem, o que os torna fontes ricas, mas também parciais<sup>4</sup>.

O exemplo de Auguste François Biard, que esteve no Brasil em meados do século XIX, ilustra como o Brasil era medido por padrões europeus de

<sup>2</sup> Adota-se aqui o termo “Brasil” também para períodos anteriores à Independência, acompanhando tanto o uso corrente nos relatos de viajantes estrangeiros quanto a tradição historiográfica que reconhece a existência de uma unidade territorial e social referida como “Brasil” antes de 1822. Cf. ABREU, João Capistrano de. *O descobrimento do Brasil*. 1. ed. Rio de Janeiro: Fundação Darcy Ribeiro, 2013. (Coleção Biblioteca Básica Brasileira, v. 11); MELLO, Evaldo Cabral de. *Um imenso Portugal: história e historiografia da formação do Brasil*. São Paulo: Editora 34, 2002.

<sup>3</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Visão do Paraíso: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil*. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000. (Grandes Nomes do Pensamento Brasileiro).

<sup>4</sup> Mary Louise Pratt analisa as narrativas de viajantes como produções inseridas em relações assimétricas de poder, em que colonizadores e colonizados interagem de forma desigual, mas não sem trocas culturais. PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação*, Bauru, SP: EDUSC, 1999.

civilidade em aspectos que impactavam a organização da vida material. O pintor relata os momentos que antecederam sua viagem ao país, vista com “surpresa” e “desaprovação” por seus contemporâneos europeus, para onde, segundo eles, “não se põe os pés nesse país se não para se ser o seu Imperador. Você foi por acaso nomeado Imperador do Brasil?”<sup>5</sup> Quando já em terras brasileiras, o próprio Biard salienta que “o clima torna os europeus tão indolentes quanto os habitantes do sul, após sua chegada ao Brasil”<sup>6</sup>. Essa passagem demonstra que a crítica do viajante ao “Novo Mundo” era culturalmente abrangente, reforçando a ideia de que era constantemente avaliado e, muitas vezes, diminuído em comparação com o centro civilizacional da Europa.

A lente do viajante europeu do século XIX não apenas descrevia o Brasil, mas também julgava seu progresso com base nos valores da civilidade liberal e da vida sedentária. Esta perspectiva de progresso e disciplina é percebida na observação sobre as populações indígenas do Sul:

A geração que ocupa atualmente o território das Missões está longe e esquecida dos costumes vagabundos de seus pais; aceitou de boa fé as maneiras e as obrigações da vida sedentária, e pertence hoje, por hábito e por convicção, à comunidade dos homens civilizados, especialmente depois da emancipação do Brasil e do estabelecimento das instituições liberais, em seguimento das quais ela se acha admitida na grande família brasileira, com igualdade de administração e de direitos<sup>7</sup>.

O trecho confirma a visão de que o caminho para o progresso, especialmente em termos de ordenamento territorial e econômico, passava pela imitação do modelo sociopolítico europeu.

Ainda que este viés comparativo e julgador seja inerente aos relatos, é inegável que, através da perspectiva dos viajantes, foi possível captar a sociedade de cada época, os costumes, as ideias em circulação e, sobretudo, os detalhes da economia. De norte a sul do Brasil, ficaram registradas as mazelas e as benesses que acometiam a estrutura social de então, em seu contexto

<sup>5</sup> BIARD, Auguste François. *Dois anos no Brasil*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004. (Edições do Senado Federal, v. 13), p. 11.

<sup>6</sup> *Idem*, p. 35.

<sup>7</sup> DREYS, Nicolau. *Notícia descritiva da província do Rio Grande de São Pedro do Sul*. Introdução e notas de Augusto Meyer. Porto Alegre: Instituto Estadual do Livro, 1961. (Coleção Continente, Estante dos Forasteiros, n. 1), p. 156.

urbano ou rural, bem como detalhes relacionados à natureza, à flora e à fauna, um dos seus grandes alvos<sup>8</sup>.

A partir de tais constatações, optou-se por privilegiar os relatos de viajantes como fontes históricas devido ao seu caráter simultaneamente descriptivo e interpretativo. Ao registrar paisagens, pessoas e atividades econômicas, esses observadores produziram narrativas que condensam percepções estrangeiras sobre o funcionamento territorial e social. Tais documentos permitem examinar como a circulação de animais e de mercadorias era traduzida em linguagem e imagem, revelando os valores, contrastes e expectativas de um público europeu diante do “mundo tropical”. A escolha dessas fontes, portanto, visa iluminar a economia dos animais sob uma ótica comparativa e simbólica, sem pretensão de quantificações puramente econômicas. Contudo, é válido ressaltar que tais descrições muitas vezes carregam impressões subjetivas e julgamentos de valor, que refletem mais a sensibilidade estrangeira do que necessariamente os aspectos locais.

Entre os diversos aspectos registrados pelos viajantes, destacou-se a dinâmica econômica associada aos animais – criação, manejo e circulação de gado, cavalos e muares – atividades que sustentavam a integração territorial do Brasil oitocentista. Através de suas descrições, viajantes como Saint-Hilaire, Langsdorff, Luccock, Dreys, Isabelle e Henderson não apenas observaram a centralidade dos animais na vida econômica, mas também construíram representações sobre estradas, tropas, feiras e mercados, revelando tanto o papel estruturante dessa economia quanto as fragilidades logísticas e sociais que a acompanhavam.

Tal atenção não se explica apenas pela curiosidade naturalista, mas também pela inserção do Brasil nas discussões científicas e filosóficas em curso na Europa. Desde o Iluminismo, o estudo dos animais integrava o debate sobre civilização, progresso e domínio da natureza. Keith Thomas (1983), em *O homem e o mundo natural*, mostra como a relação entre humanos e animais se tornou questão moral e econômica nos séculos XVIII e XIX. Assim, a observação das práticas brasileiras de criação, transporte e comércio animal

<sup>8</sup> Para uma análise das missões científicas no Brasil, especialmente das experiências de viajantes-naturalistas e das instruções oficiais que orientavam suas práticas, ver: KURY, Lorelai. Viajantes-naturalistas no Brasil oitocentista: experiência, relato e imagem. História, Ciências, Saúde – Manguinhos, Rio de Janeiro, v. 8, supl., p. 863–880, 2001. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0104-59702001000500004>; PATACA, Ermelinda Moutinho; PINHEIRO, Rachel, Instruções de viagem para a investigação científica do território brasileiro. Revista da SBHC, Rio de Janeiro, v. 3, n. 1, p. 58–79, jan./jun. 2005; Neil Safier, *Measuring the New World: Enlightenment science and South America*. Chicago: University of Chicago Press, 2008.

representava, para os viajantes, um campo privilegiado para avaliar a adaptação das sociedades coloniais às leis “da natureza” e às condições econômicas<sup>9</sup>.

Com base nesta moldura, este estudo volta-se ao espaço centro-sul do Brasil, compreendido em um processo de irradiação humana com fins econômicos — ou naquilo que se denominou a “busca da riqueza do sertão”<sup>10</sup> —, tendo como ponto de partida a Capitania de São Paulo, incluso o Paraná (autônomo de São Paulo, a partir de 1853) em direção às províncias mais ao sul, Santa Catarina e Rio Grande de São Pedro<sup>11</sup>, especialmente.

A captura dos animais ocorria na Província do Rio Grande de São Pedro e, a partir daí, eles seguiam para os centros de distribuição em São Paulo, especialmente Sorocaba, que através de sua feira, abastecia o centro-sul brasileiro, em particular Minas Gerais e Rio de Janeiro, consolidando uma rede de circulação essencial para o mercado interno e para a integração econômica da colônia e, após, do império brasileiro. Essa interligação, contudo, era mais econômica do que política ou social, já que a região sulina permanecia relativamente periférica em relação ao poder central, ainda que indispensável ao abastecimento.

<sup>9</sup> O tema insere-se também no campo emergente da História dos Animais, ou *História das relações entre humanos e outros animais*, linha de pesquisa que busca compreender as múltiplas dimensões econômicas, culturais e simbólicas dessas interações. Esse campo ganhou destaque a partir dos estudos pioneiros de Keith Thomas, *O homem e o mundo natural: mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais, 1500–1800* (1988), e Harriet Ritvo, *The Animal Estate* (1989), que investigaram as formas como as sociedades modernas construíram significados e práticas em torno dos animais. No Brasil, embora ainda recente, a área vem se consolidando com trabalhos de Nelson Aprobato Filho, Regina Horta Duarte e outros pesquisadores ligados à USP, UFMG e UFRJ, que discutem as relações entre humanidade, natureza e cultura na perspectiva histórica. Ver: THOMAS, Keith. *O homem e o mundo natural: mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais, 1500–1800*. Tradução de João Roberto Martins Filho. São Paulo: Companhia das Letras, 1988; RITVO, Harriet. *The Animal Estate: The English and Other Creatures in the Victorian Age*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1989; APROBATO FILHO, Nelson. *O couro e o aço: sob a mira do moderno – a “aventura” dos animais pelos “jardins” da Paulicéia, final do século XIX/início do XX*. 2007. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. DOI: 10.11606/T.8.2007.tde-16072007-113730; DUARTE, Regina Horta. *História dos animais no Brasil: tradições culturais, historiografia e transformação. Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña (HALAC)*, v. 9, n. 2, p. 16–44, 2019.

<sup>10</sup> A expressão “riqueza do sertão”, conforme salientou John Manuel Monteiro, designava as entradas destinadas ao apresamento indígena realizadas pelos bandeirantes. A sua utilização representa a continuação de um processo colocado em prática pelos paulistas, voltadas à apropriação das riquezas naturais dos sertões, em especial do território que se tornou o Rio Grande de São Pedro, onde abundavam os animais de seu interesse. Cf. MONTEIRO, John Manuel. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2022, p. 72.

<sup>11</sup> Enquanto ausente uma expressão consolidada para caracterizar o território, diversas designações eram utilizadas, como “Continente”, “Continente de São Pedro”, “Sul”, “Sertão”, Viamão, Campos de Viamão. No século XVIII, documentos referiam-se à região como “São Pedro do Rio Grande do Sul” ou “Rio Grande de São Pedro”. Essas variações refletem a evolução histórica da nomenclatura, definida como “Rio Grande do Sul” apenas após a Proclamação da República.

A complexa rede de deslocamentos, sustentada pela criação, transporte e comércio de animais, configurava um movimento essencialmente “de patas”, que moldou caminhos, vilas e mercados. Não obstante, esse movimento também reforçava desigualdades sociais e regionais, pois beneficiava sobretudo as elites criadoras e comerciantes, enquanto sobrecregava trabalhadores livres pobres e escravizados envolvidos na lida do transporte e da criação<sup>12</sup>.

Este fluxo constante fez desenvolver muitos elos, com um contingente humano presente na captura ou na criação, na indústria dos derivados — com destaque para a indústria do charque e do couro<sup>13</sup> —, na condução das tropas aos centros distribuidores ou ao mercado final, ou nos escalões mais altos, representado pelos grandes proprietários e negociantes.

Como consequência desse movimento econômico de circulação dos animais, consolidaram-se caminhos que reduziram as distâncias e integraram diferentes regiões do território. Essas estradas não serviam apenas ao transporte de gado e mercadorias, mas também favoreceram a formação de povoações, vilas e freguesias, contribuindo de maneira significativa para a urbanização das cidades. Ao mesmo tempo, eram caminhos frágeis, constantemente degradados, e cuja manutenção quase inexistente dificultava o progresso dos próprios fluxos que sustentavam.

Nesse contexto, o olhar dos viajantes estrangeiros oferece uma perspectiva externa sobre o funcionamento dessas rotas e sobre as condições enfrentadas tanto pelos habitantes locais quanto pelas tropas de animais em trânsito<sup>14</sup>. Esse desgaste constante dos caminhos evidencia não apenas a

<sup>12</sup> Sobre a inserção social dos homens livres pobres na ordem escravocrata, ver FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. 4. ed. São Paulo: Fundação Editora da Unesp, 1997. Para a análise do tropeirismo como atividade econômica e social, cf. GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Arthur Cesar Ferreira Reis: Estabelecimentos Gráficos Borsoi, 1961. (Coleção Temas Brasileiros).

<sup>13</sup> Sobre a economia do charque e a organização das charqueadas no Rio Grande do Sul, ver: CORSETTI, Berenice. *Estudo da charqueada escravista gaúcha no século XIX*. 1983. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1983; PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980; GUTIERREZ, Ester Judite Bendjouya. *Barro e sangue: mão-de-obra, arquitetura e urbanismo em Pelotas (1777-1888)*. Pelotas: UFPel, 2004.

<sup>14</sup> ELLIS JÚNIOR, Alfredo. “O ciclo do muar.” *Revista de História*, São Paulo, ano I, n. 1, p. 73-82, jan.-mar. 1950; APROBATO FILHO, Nelson. “Trilhando caminhos com tropas de mulas.” In: BORREGO, Maria Aparecida de Menezes; NASCIMENTO, Ana Paula (orgs.). *Mundos do trabalho*. São Paulo: EDUSP, 2022, p. 44-49. Sobre a história das tropas de mulas e a transição para os meios mecanizados, ver: LINS, Sílvia Queiroz Ferreira Barreto. *De tropas, trilhos e tatus: arredores paulistanos no auge das tropas de muares à instalação das estradas de ferro (1855-1885)*. 2003. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

intensidade do tropeirismo, mas também a dependência em relação a esse movimento de tropas.

Langsdorff, que esteve no Brasil em diferentes momentos a partir de 1803, permanecendo até seu retorno definitivo à Europa em 1830, realizou uma de suas expedições partindo de São Paulo em direção ao interior, por terra, observando que no trajeto para o Rio de Janeiro, “os animais não podiam caminhar com passos firmes, pois os caminhos estavam destruídos em função do grande movimento de tropas de mulas e bois, sobretudo, que eram levados para o Rio de Janeiro”<sup>15</sup>. O olhar do viajante não deixou de notar que os mesmos caminhos que serviam ao habitante local serviam também às tropas, o que enfatiza a precariedade destes espaços em função da larga utilização e da pouca manutenção.

O fortalecimento das rotas utilizadas pelos tropeiros<sup>16</sup> também contribuiu para que houvesse mobilidade e para que os viajantes adentrassem em caminhos que de outro modo não seriam possíveis de percorrer. Sob o olhar estrangeiro, a sociedade colonial mostrava seu nível de necessidade em relação aos animais — seja no aspecto do transporte de pessoas e cargas, essencialmente dependente de mulas e cavalos, seja no aspecto alimentar, relativo à carne.

A partir disso, o presente artigo propõe-se a examinar a economia animal brasileira do século XIX com base no olhar dos viajantes estrangeiros, entendendo esses relatos como construções discursivas que articulam observação empírica e mediação cultural. As descrições dos viajantes, mais do que simples registros, configuram uma forma específica de conhecimento sobre o território e suas práticas econômicas, marcada por um ponto de vista europeu e por categorias interpretativas próprias de seu tempo. Assim, o objetivo não é reconstituir a economia animal em sua totalidade, mas compreender como ela foi percebida, descrita e simbolicamente representada por esses autores.

<sup>15</sup> BERNARDINO DA SILVA, Danuzio Gil (org.). *Os diários de Langsdorff*. Vol. 2: São Paulo, 26 de agosto de 1825 a 22 de novembro de 1826. Tradução de Márcia Lyra Nascimento Egg e outros. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff; Rio de Janeiro: Fiocruz, 1997, p. 59.

<sup>16</sup> HERBERTS, Ana Lucia. *Arqueologia do Caminho das Tropas: estudo das estruturas viárias remanescentes entre os rios Pelotas e Canoas, SC*. 2009. Tese (Doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009; BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira; BARRETO, Alice Pereira; DIAS, Guilherme Silvério. *Cultura material e práticas sociais no Caminho do Viamão: paisagens topográficas, arqueologia do cotidiano das viagens, perfil e bagagem dos tropeiros (séculos XVIII e XIX)*. Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material, São Paulo, v. 29, p. 1-44, 2021. DOI: <https://doi.org/10.1590/1982-02672021v29d1e18>.

## O Rio Grande de São Pedro: Polo de criação e fornecimento

Com relação à economia dos animais, a província do Rio Grande de São Pedro destacou-se como região estratégica, ainda que explorada tardiamente pelo Império Ultramarino<sup>17</sup>. Inicialmente vista como área de acesso à Colônia do Sacramento, enclave considerado essencial na disputa pelo Rio da Prata, o Rio Grande de São Pedro consolidou-se, a partir do século XVIII, como polo de criação e fornecimento de rebanhos.

O povoamento definitivo da região iniciou-se por volta de 1723, associado ao comércio de animais entre o Prata e a colônia brasileira<sup>18</sup>. A colonização teve início a partir do avanço de paulistas e lagunenses rumo ao sul, no final do século XVII e início do XVIII. Esses movimentos estavam ligados tanto ao enfrentamento das populações indígenas e à disputa com os espanhóis, quanto à necessidade de consolidar a presença luso-brasileira em áreas de fronteira. A fundação de Laguna (1684) e a posterior abertura de caminhos para o Rio Grande de São Pedro marcaram o começo desse processo, que integrou a região ao sistema colonial através do abastecimento de gêneros alimentícios e da criação de bases para a futura economia pecuária<sup>19</sup>.

Em documento de 4 de fevereiro de 1746, o Governador e Capitão-General da Capitania de São Paulo, Antônio da Silva Caldeira Pimentel, relatou que havia ordenado a abertura de um caminho pelo sertão do Rio Grande de São Pedro em direção à capitania<sup>20</sup>. A empreitada coube ao coronel Cristóvão Pereira de Abreu, que, segundo o relato, “gastara muito de sua própria fazenda para executá-lo”<sup>21</sup>. Essa informação mostra a importância estratégica do

<sup>17</sup> OSÓRIO, Helen. *O império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007. (Coleção Academia II).

<sup>18</sup> KÜHN, Fábio; COMISSOLI, Adriano. *Administração na América Portuguesa: a expansão das fronteiras meridionais do Império (1680-1808)*. Revista de História, São Paulo, n. 169, p. 53-81, jul./dez. 2013.

<sup>19</sup> FORTES, João Borges. *Rio Grande de São Pedro, povoamento e conquista*. Rio, Gráficos Bloch, 1940, p. 18.

<sup>20</sup> Conjunto documental referente a Domingos e Francisco de Brito Peixoto, que evidencia os primeiros esforços de colonização luso-brasileira no extremo sul, desde a fundação de Laguna (1684) até a abertura de caminhos para o Rio Grande de São Pedro, ressaltando o papel dos paulistas na ocupação das terras, no enfrentamento indígena e no abastecimento de gêneros, marcando o início da formação do atual Rio Grande do Sul. Esses registros encontram-se em: SÃO PAULO (Província). *Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. XXIV. São Paulo: Typographia da Companhia Industrial de São Paulo, 1898. p. 64, 118, 196-197. Disponível em: <http://bibdig.biblioteca.unesp.br/handle/10/6967>. Acesso em: [17/09/2025].

<sup>21</sup> Arquivo Histórico Ultramarino. Projeto Resgate - São Paulo Alfredo Mendes Gouveia (1618-1823). AHU ACL CU\_023-01, Cx. 16\Doc. 1580, p. 4/72.

<sup>22</sup> Christovão Pereira D'Abreu foi um dos primeiros portugueses a atravessar o território do atual Estado do Rio Grande do Sul e, devido às suas atividades como tropeiro, auxiliou a coroa portuguesa no processo de desbravamento e colonização da região. Suas relações tinham grandes ramificações, da Colônia do

caminho e também o papel de indivíduos ligados às elites na construção das rotas que sustentariam o comércio de animais.

As incursões dos paulistas no Rio Grande de São Pedro em busca de animais atravessam a história regional deste período. Os rebanhos soltos nos campos sulinos tornaram-se a solução para problemas fundamentais da colônia: o transporte e o abastecimento de carne. A abertura de caminhos, contudo, não ocorreu sem desafios: houve descontinuidades nos projetos de construção e melhoria, e o povoamento só se efetivou em um segundo momento, depois da consolidação dessas rotas — sempre acompanhado de conflitos com populações indígenas.

Esse fluxo foi contínuo e intenso, estendendo-se por todo o século XVIII e adentrando o XIX. Como salientou Caio Prado Júnior, o gado dos Campos Gerais e de Curitiba abasteceu inicialmente São Paulo e Rio de Janeiro, mas, a partir de meados do século XVIII, o Rio Grande de São Pedro passou a assumir a centralidade no fornecimento “de animais para o centro-sul”<sup>22</sup>.

Diversos viajantes estrangeiros registraram essa realidade em seus relatos. Arsène Isabelle (1807–1888), em *Viagem ao Rio da Prata e ao Rio Grande do Sul*<sup>23</sup>, foi um dos mais críticos: observou que as planícies do Jacuí e de outros rios, apesar de férteis, sofriam com inundações que obrigavam os criadores a manter amplas áreas de terra para proteger os rebanhos em períodos de chuva. Segundo ele, a ambição dos estancieiros, que concentravam rebanhos com dezenas de milhares de cabeças, favoreceu a apropriação de imensas extensões de terra, sobretudo nas Missões e na fronteira com a Banda Oriental. Isabelle considerava esse processo um entrave ao progresso agrícola e demográfico, pois seriam necessários muitos séculos para povoar a província<sup>24</sup>. Apesar da

---

Sacramento à corte portuguesa. É destacado de diversas maneiras nos documentos relativos à Região do Prata e ao Rio Grande de São Pedro. Em Certidão de 28 de novembro de 1725, o Governador da Nova Colônia do Sacramento atestou que o Coronel Christovão Pereira D'Abreu fez carregar uma nau, trazendo socorro à sua praça em uma disputa com os espanhóis, merecendo por isto toda a mercê que lhe quisessem fazer. Em 22 de março de 1746, ocasião em que D'Abreu vivia no Rio de Janeiro, foi solicitado um alvará de folha corrida de seu nome no qual consta que nasceu em Fontão, termo da Vila de Ponte de Lima, arcebispado de Braga. Na sequência, vários escrivães atestaram que nada constava em desabono e que lhe fora concedida as mercês de escudeiro fidalgo e cavaleiro fidalgo. O documento ainda registra que seus serviços eram dignos de atenção, sendo estes extraordinários. SPALDING, Walter. *Construtores do Rio Grande de São Pedro*. Volume 1. Porto Alegre: Ed. Sulina, 1969. P. 148. Projeto Resgate – São Paulo Alfredo Mendes Gouveia (1618–1823). AHU\_ACL CU\_023-01, Cx. 16\Doc. 1580, 5/72.

<sup>22</sup> PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo – colônia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 214.

<sup>23</sup> ISABELLE, Arsène. *Viagem ao Rio da Prata e ao Rio Grande do Sul*. Tradução e nota sobre o autor Teodomiro Tostes; introdução de Augusto Meyer. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2006. (Edições do Senado Federal, v. 61).

<sup>24</sup> *Idem*, p. 221

crítica, reconheceu a relevância econômica da região ao afirmar que: “É agora uma província indispensável ao Brasil, pois é a única que lhe pode fornecer carne, sebo, couros, cavalos, mulas, milho e até trigo”<sup>25</sup>.

Nessa mesma obra, Isabelle fez uma observação quanto ao trabalho escravo no sul brasileiro, salientando que “os fardos, por pesados que sejam, são transportados por negros ao pátio da alfândega, para serem examinados. Dali, outros negros (porque a raça africana tem no Brasil a função dos cavalos e das mulas) os transportam para seu destino”<sup>26</sup>. O comentário é revelador porque, ao mesmo tempo em que desumaniza, evidencia a dimensão do trabalho braçal no cotidiano da economia animal.

Nicolau Dreys<sup>27</sup>, comerciante alemão radicado em Porto Alegre, também registrou um dos panoramas mais completos do negócio. Para ele, a riqueza provincial estava alicerçada na abundância de “quadrúpedes herbívoros” — cavalos, mulas, gado lanígero e vacum. Descreveu as estâncias, responsáveis pela criação extensiva, e as charqueadas, que processavam a carne, couros e subprodutos destinados ao comércio interno e externo. Estimava que as charqueadas abatiam anualmente cerca de 400 mil cabeças de gado, resultando em aproximadamente 1,8 milhão de arrobas de carne seca, além de 400 mil couros, sebo, graxa, línguas e outros derivados. Por terra, exportava-se ainda de 10 a 12 mil cabeças de gado, 12 a 15 mil mulas e 4 a 5 mil cavalos, quase sempre pagos em numerário — sinal da importância monetária da atividade<sup>28</sup>.

A organização produtiva, segundo Dreys, assentava-se em dois tipos de estabelecimentos: as estâncias, que mantinham animais soltos até o momento da venda, e as charqueadas, que processavam os novilhos capados com mais de cinco anos. A legislação local, que restringia o abate de vacas, preservava os rebanhos. Interessante notar que os muares, abundantes nos campos meridionais, não eram utilizados no próprio Rio Grande do Sul, mas mantidos bravios até a venda para outras províncias do império. Essa peculiaridade demonstra como a província produzia para fora, abastecendo regiões cuja economia dependia diretamente do transporte animal.<sup>29</sup>

<sup>25</sup> *Ibidem*, p. 240.

<sup>26</sup> ISABELLE, *op. cit.*, p. 261.

<sup>27</sup> DREYS, *op. cit.*

<sup>28</sup> *Ibidem*, p. 142-143.

Para comparação com a realidade das charqueadas sulinas, ver o estudo sobre as charqueadas mato-grossenses em: NASCIMENTO, Luiz Miguel do. *As charqueadas em Mato Grosso: subsídio para um estudo de história econômica*. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Ciências e Letras, UNESP, Assis, 1992.

<sup>29</sup> DREYS, *op. cit.*, p. 130-131.

Enrico Schutel Ambauer<sup>30</sup> (1840–1899), viajante milanês, chegou ao Sul na primavera de 1858. Em seus relatos, destacou o tropeirismo como elo fundamental da integração com São Paulo. Em Tupanciretã, região central da província, relatou que “encontraram tropeiros paulistas que conduziam mulas para a feira de Curitiba”<sup>31</sup>, sinalizando o caráter interprovincial do comércio. Em Cruz Alta, descreveu uma povoação modesta, mas de importância estratégica, ponto de passagem das tropas de mulas. Uma cena registrada por ele ilustra a presença cotidiana de paulistas: “um velho paulista, juiz de paz da freguesia, estava sentado junto a uma tosca mesa, ao lado de um indivíduo que escrevia, realizando um julgamento”<sup>32</sup>, mostrando a naturalidade com que os paulistas transitavam e se fixavam no território.

Saint-Hilaire, ao observar a criação de cavalos no Rio Grande de São Pedro, censura o que considerava o descuido dos habitantes locais, que, segundo ele, não alimentavam os animais com milho e os deixavam livres pelos campos, o que em períodos de seca, lhes deixava magros e fracos, sendo necessário até mesmo em viagens curtas “levar-se grande número de cavalos de reserva; ou então, vai-se trocando de cavalo em cada estância”<sup>33</sup>. Como observa Mary Louise Pratt<sup>34</sup> (1999) em *Os olhos do império*, os relatos de viagem funcionavam como instrumentos de mediação colonial, articulando curiosidade científica e distinções culturais. Nessa perspectiva, a rusticidade das práticas locais se contrapõe à ideia de racionalização e progresso técnico da Europa.

Outro viajante, o inglês John Luccock<sup>35</sup>, que viveu no Brasil entre 1808 e 1818, destacou a vastidão das estâncias rio-grandenses. Segundo ele, as menores propriedades possuíam “quatro léguas quadradas”, enquanto as maiores alcançavam “cem léguas quadradas”, abrigando milhares de cabeças de gado. Luccock descreveu ainda o rodeio, momento em que o gado era

<sup>30</sup> AMBAUER, Enrico Schutel. A Província do Rio Grande do Sul – Descrição e Viagens (1873, manuscrito inédito). O manuscrito é citado por Valter A. Noal Filho, *A colonização alemã no Rio Grande do Sul: a visão de Enrico Schutel Ambauer*, 2003, mas não foi localizado em acervos públicos; parte do texto foi publicada na *Revista Trimensal do Instituto Histórico Geográfico e Etnográfico do Brasil*, tomo XXXI, parte II, 1868, e na *Revista Trimensal do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo LI, parte II, 1888.

<sup>31</sup> NOAL FILHO, Valter Antonio. “A viagem de Ambauer pela Província do Rio Grande”, *Estudos Ibero-Americanos*, Porto Alegre, PUCRS, v. 38, supl., p. S223-S239, nov. 2012, p. 233.

<sup>32</sup> *Ibidem*, p. 236.

<sup>33</sup> SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem ao Rio Grande do Sul*. Tradução de Adroaldo Mesquita da Costa. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2019, p. 76.

<sup>34</sup> PRATT, *Os olhos do império*, op. cit., p. 42.

<sup>35</sup> LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil: tomadas durante uma estada de dez anos nesse país, de 1808 a 1818*. Tradução de Milton da Silva Rodrigues. 2. ed. São Paulo: Livraria Martins, Biblioteca Histórica Brasileira, s.d.

reunido, marcado e tratado, evento que, em meio à monotonia dos campos, assumia caráter de espetáculo pastoril. Sua descrição ajuda a dimensionar a escala da pecuária e a rotina da criação extensiva<sup>36</sup>.

De modo semelhante, Auguste de Saint-Hilaire observou a concentração fundiária e as desigualdades sociais no Rio Grande de São Pedro, ressaltando o poder dos grandes estancieiros e o caráter autoritário das relações locais, aspectos que revelam o entrelaçamento entre riqueza pecuária e dominação social<sup>37</sup>.

A leitura cruzada desses viajantes permite caracterizar a rede da economia animal como estruturada a partir de uma base produtiva no Rio Grande do Sul, composta por estâncias de criação extensiva e charqueadas voltadas ao processamento de carne e de couros. Os eixos de circulação formados entre o extremo sul e o centro da colônia partiam, por exemplo, da região das Missões, antigo núcleo das reduções jesuíticas; de Cruz Alta; ou, de outras rotas tropeiras, seguindo em direção a Curitiba e, posteriormente, a Sorocaba, o que permitia articular a produção sulina às feiras paulistas.

Assim, o Rio Grande de São Pedro consolidou-se como província de abastecimento para a colônia e, depois, para o Império, com animais e derivados. Além de descrever a criação extensiva, também se produziu uma narrativa crítica sobre a concentração fundiária, exemplificando como a escrita de viajantes interpretava a economia animal como abundante, mas contraditória.

## São Paulo – A Feira de Sorocaba

A Capitania de São Paulo, além de espaço de produção, destacou-se como ponto de redistribuição da economia animal, funcionando como elo entre o litoral, as minas e o sul pastoril. Embora a criação de animais também ocorresse na própria capitania, a sua importância maior esteve ligada ao papel de articuladora do comércio que integrava o Rio Grande de São Pedro, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Esta articulação acontecia através da famosa Feira de Sorocaba, que de uma pequena vila transformou-se em um centro dinâmico onde fortunas eram construídas através do comércio.<sup>38</sup>

<sup>36</sup> *Ibidem*, p. 144.

<sup>37</sup> SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem ao Rio Grande do Sul*, op. cit., p. 347-348.

<sup>38</sup> BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. *Viver e sobreviver em uma vila colonial: Sorocaba, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2001, p. 252

Entre os viajantes que percorreram a região, destaca-se o naturalista francês Auguste de Saint-Hilaire<sup>39</sup>, que esteve em São Paulo em 1819 e 1822. Ele observou que, embora a agricultura fosse o principal recurso econômico da capitania, o comércio de animais constituía atividade de grande vitalidade. Chamou de “aventuroso comércio de muares” essa prática, ressaltando que homens de diferentes condições sociais, “desde operários até lavradores, quando conseguem acumular algum dinheiro, dirigem-se ao Sul para comprar muares chucros, revendendo-os em sua região ou levando-os até Sorocaba”<sup>40</sup>. Sua descrição mostra que a feira que ocorria em Sorocaba, atraía não apenas grandes criadores, mas também pequenos negociantes.

O Barão Langsdorff também registrou suas impressões sobre a vitalidade da economia animal. Aconselhava os viajantes a não adquirirem animais em Santos, mas somente em Cubatão, “já que, durante todo o ano, para aqui vêm grandes tropas de mulas trazendo o açúcar, o café e outras mercadorias da Província de São Paulo”<sup>41</sup>. Em outro momento, descreveu a cidade no auge da feira: “Ainda antes de chegarmos à cidadezinha, vimos milhares de mulas, que, nesta época do ano, são trazidas para cá de Curitiba e de outras partes do sul da província e vendidas”. Para o barão, tratava-se de um mercado espontâneo, que “agora se constitui na principal fonte de sustento e alimentação da população local”<sup>42</sup>. Essas observações demonstram haver uma organicidade do comércio, pois Sorocaba não nasceu planejada como entreposto, mas se tornou central pela força das próprias rotas tropeiras. Saint-Hilaire e Langsdorff, ao destacar a vitalidade da feira, construíram uma imagem discursiva do comércio de muares como fenômeno central da vida paulista, transformando a feira em símbolo de integração regional.

Spix e Martius<sup>43</sup>, naturalistas alemães que viajaram pelo Brasil entre 1817 e 1820, reforçam a ideia de que São Paulo era mais do que espaço de passagem, e sim peça estratégica na rede. Sobre os caminhos paulistas, os viajantes registraram em local de sua passagem que “a estrada era, na verdade, larga e bastante aberta pela passagem de muitas manadas, amiúde de milhares

<sup>39</sup> SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem à comarca de Curitiba (1820)*. Tradução de Carlos da Costa Pereira. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1964. (Coleção Brasiliiana, v. 315).

<sup>40</sup> *Ibidem*, p. 16.

<sup>41</sup> BERNARDINO DA SILVA, Vol. II, *op. cit.*, p. 76.

<sup>42</sup> BERNARDINO DA SILVA, Vol. II, *op. cit.*, p. 52-53.

<sup>43</sup> SPIX, Johann Baptist von; MARTIUS, Carl Friedrich Philipp von. *Viagem pelo Brasil (1817-1820)*. Tradução de Lúcia Furquim Lahmeyer. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2017. 3 v., il. (Edições do Senado Federal, v. 244-A).

de cabeças de mulas que, vindas do Rio Grande, por aqui transitam”<sup>44</sup>. Mais adiante, observaram que “do Rio Grande do Sul e de São Paulo são tocados anualmente muitos milhares de cabeças de gado para o corte, cavalos e mulas que daqui são espalhados pelas vizinhas capitâncias”<sup>45</sup>. Essas descrições evidenciam a intensidade do fluxo de animais e reafirmam a posição de Sorocaba como principal eixo de redistribuição, a partir do qual se abasteciam as regiões de Minas Gerais e do Rio de Janeiro.

O relato de Medeiros<sup>46</sup>, publicado em 1864 e reproduzido no *Boletim Paulista de Geografia* (1949), descreve a importância da feira de burros de Sorocaba no século XIX, considerada uma das fases mais marcantes da vida econômica da cidade. Segundo o autor, a feira reunia dezenas de milhares de muares vindos do Rio Grande do Sul, atraindo compradores de várias regiões, sobretudo de Minas Gerais. O evento transformava Sorocaba em um espaço vibrante, com mascates, cambistas, artistas e negociantes de diferentes origens. Essa descrição complementa as dos viajantes estrangeiros ao destacar a dimensão urbana e social do fenômeno: durante a feira, a cidade mudava de ritmo, para depois retornar à rotina.

No extremo sul, o Rio Grande de São Pedro consolidou-se, a partir do século XVIII, como espaço de criação extensiva e de processamento em charqueadas. A região dispunha de campos abertos e férteis para a pecuária, capazes de sustentar rebanhos de larga escala. Estâncias e charqueadas se tornaram os pilares da produção, abastecendo tanto mercados locais quanto externos. O gado vacum fornecia carne e couro, enquanto os muares e cavalos, eram adquiridos por tropeiros paulistas e mineiros para atender às demandas de transporte e circulação em outras províncias.

A feira de Sorocaba, por sua vez, não se caracterizou pela produção, mas pelo comércio. Situada em posição estratégica no interior paulista, tornou-se o principal entreposto comercial de muares e gado no Brasil do século XIX. Viajantes como Saint-Hilaire, Langsdorff e Spix & Martius destacaram a intensidade das tropas que, vindas do Rio Grande e dos Campos Gerais, afluíam para Sorocaba. Ali, animais eram negociados e enviados sobretudo a Minas Gerais, para atender às atividades mineradoras e agrícolas, e ao Rio de Janeiro, que se consolidava como centro político e urbano do Império.

<sup>44</sup> *Idem*, p. 198-199.

<sup>45</sup> *Ibidem*, p. 82.

<sup>46</sup> MEDEIROS, F. L. d'Abreu. “A feira de burros de Sorocaba”. In: F. L. d'Abreu Medeiros, *Curiosidades brasileiras*. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1864, p. 20-28. Trecho reproduzido em: *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, n. 1, mar. 1949.

A comparação entre os dois espaços revela uma divisão funcional da rede, sendo o Rio Grande de São Pedro o polo criador e exportador de gado vacum, muares e cavalos; fornecedor de charque, couros e derivados. Sorocaba, em contrapartida, o polo intermediário, responsável por articular o fluxo vindo do Sul com as demandas de Minas Gerais e do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro e Minas Gerais, os polos consumidores, que dependiam diretamente desse abastecimento para sustentar tanto o transporte interno (muares) quanto o suprimento alimentar (carne).

A leitura conjunta também faz aparecer as contradições do sistema. No Sul, a criação em larga escala convivia com dificuldades logísticas e concentração fundiária; em São Paulo, a feira atraía grande riqueza e movimento, mas implicava custos elevados para tropeiros e negociantes. Ainda assim, os relatos demonstram que, sem essa rede, não seria possível manter a integração econômica, especialmente do centro-sul, no período colonial e imperial.

Essa complementaridade entre sul e interior paulista demonstra o papel articulador da economia animal, que unia produção, redistribuição e consumo em um mesmo circuito. É a partir dessa dinâmica que se comprehende a importância dos mercados consumidores, tema que será tratado na sequência.

### **Os mercados consumidores: Rio de Janeiro e Minas Gerais**

O circuito da economia dos animais encontrava seu ponto de chegada nas províncias de Rio de Janeiro e Minas Gerais, que se firmaram como os grandes polos consumidores do Brasil colonial e imperial. Para além de áreas produtoras de gêneros agrícolas ou minerais, essas regiões dependiam das tropas de muares, bois e cavalos que, vindos do Sul e do interior paulista, garantiam tanto o transporte quanto o abastecimento alimentar.

As representações estrangeiras ajudam a iluminar a observação de aspectos concretos da economia. Em meio às descrições sobre a vida material e as práticas produtivas, emergem dados sobre a criação, o comércio e a circulação de animais, mostrando o funcionamento interno da colônia e do Império. Em seu estudo sobre Antônio da Silva Prado — comerciante de gado e arrematante de impostos que mantinha estreitas ligações com o Sul, de onde adquiria os animais e organizava a marcha das bestas até Sorocaba —, Maria Thereza Petrone destaca que a expansão da cana e do café no centro-sul impulsionou a demanda por animais de carga e por gado destinado, sobretudo, ao abastecimento de carne fresca para o Rio de Janeiro, principal mercado consumidor. Nesse contexto, senhores de engenho e cafeicultores

fluminenses e paulistas tornaram-se os principais compradores de bestas, essenciais ao transporte da produção até os portos de exportação. Assim, o comércio de gado foi fundamental para abastecer o Rio de Janeiro após a chegada da família real em 1808, quando a demanda por carne e por animais de transporte se intensificou<sup>47</sup>.

Essa leitura historiográfica confirma o que viajantes como Langsdorff observaram diretamente em suas expedições. O barão descreveu a travessia do rio Paraíba como um ponto estratégico de circulação entre Minas e a capital imperial. Ali, passavam mensalmente cerca de 2.000 pessoas e 4.000 mulas, cada qual pagando taxas de 250 a 370 réis. O posto de inspeção, com seu comandante, secretários e cabos, deveria fiscalizar o trânsito e conter o contrabando de ouro e diamantes, mas Langsdorff notou que o controle era apenas parcial<sup>48</sup>. Essas observações fazem notar tanto a importância dos animais na logística colonial quanto a fragilidade institucional diante do grande volume de circulação.

O inglês James Henderson, autor de *A History of the Brazil*<sup>49</sup> (1821), retratou as caravanas que ligavam o interior às cidades. Henderson observou os condutores, de diferentes compleições, vestidos com camisas e calças de algodão, chapéus de aba larga e capotes, conduzindo cavalos e mulas que percorriam longas jornadas de dois a três meses. A diversidade de trajes, equipamentos e selas, muitas vezes fantásticos ou antigos, mostra a adaptação funcional e cultural dessas viagens. Henderson destaca ainda a cortesia e comunicação desses viajantes, que utilizavam a cidade para vender produtos do interior e adquirir mercadorias manufaturadas, consolidando ruas específicas como centros de comércio. Suas observações denotam como a mobilidade de pessoas e animais não só sustentava a circulação de mercadorias, mas também integrava economicamente o interior e a cidade<sup>50</sup>.

Henry Chamberlain, em suas considerações publicadas em 1822, destacou a precariedade dos caminhos que ligavam a cidade do Rio de Janeiro ao interior e, ao mesmo tempo, a dependência absoluta do transporte animal para

<sup>47</sup> PETRONE, Maria Thereza Schorer. *O Barão de Iguape: um empresário da época da Independência*. São Paulo: Instituto Nacional do Livro, 1976. 177 p. (Brasiliiana, v. 361), p. 10-11.

<sup>48</sup> BERNARDINO DA SILVA, Danuzio Gil (org.). *Os diários de Langsdorff*. Tradução de Márcia Lyra Nascimento Egg e outros. 3 v. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff; Rio de Janeiro: Fiocruz, 1997, p. 7-8.

<sup>49</sup> HENDERSON, James. *A history of the Brazil: comprising its geography, commerce, colonization, aboriginal inhabitants*. London: Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown, 1821.

<sup>50</sup> *Ibidem*, p. 60 a 61.

a circulação de mercadorias. Relatou que tropas compostas de doze a vinte animais, cada qual carregando cerca de duzentas libras, atravessavam a serra em direção à capital, trazendo gêneros variados para abastecer a população. Os fardos eram protegidos por peças de couro cru contra as intempéries, e os tropeiros, em geral paulistas, eram descritos como homens de confiança, célebres por sua atividade e coragem. Chamberlain ainda registrou aspectos materiais e simbólicos ligados a essa prática, como o uso do poncho, que servia tanto de vestimenta quanto de cama, e a distinção social entre o tropeiro montado — identificado pelo freio e estribos de prata maciça — e os que seguiam a pé<sup>51</sup>.

Autores como Henderson e Chamberlain, ao descreverem as caravanas e os tropeiros, não só informam sobre logística e abastecimento, mas escrevem uma visão de mundo em que a precariedade dos caminhos contrasta com a indispensabilidade das tropas, reforçando a metáfora de um império sustentado “sobre quatro patas”.

A iconografia de Jean-Baptiste Debret complementa essas descrições escritas. Em sua *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*<sup>52</sup>, ele retratou mulas, tropeiros e carros de boi em pleno espaço citadino, mostrando que, mesmo na corte, o transporte animal era onipresente. O artista francês ajudou a fixar visualmente aquilo que viajantes como Henderson, Chamberlain e Langsdorff descreveram.

Embora o foco principal deste estudo recaia sobre o tropeirismo e as tropas de muares, é importante lembrar que os carros de boi também desempenharam papel expressivo na configuração dessa economia de transporte animal.

Em diversas regiões do Brasil, especialmente nas rotas que ligavam o interior às zonas portuárias, os carros de boi complementavam o trabalho das tropas, sendo utilizados para o transporte de cargas volumosas ou pesadas, como produtos agrícolas, materiais de construção e mercadorias destinadas ao abastecimento urbano. Além de evidenciarem a diversificação das tecnologias de transporte animal no século XIX, os carros de boi demonstram também

<sup>51</sup> CHAMBERLAIN, Henry. *Vistas e costumes da cidade e arredores do Rio de Janeiro em 1819-1820: segundo desenhos feitos pelo T. Ten. Chamberlain, da Artilharia Real, durante os anos de 1819 a 1820, com descrições*. Rio de Janeiro; São Paulo: Livraria Kosmos Editora; Erich Eichner & Cia. Ltda., [s.d.]. (Coleção de Temas Brasileiros, v. 1), p. 83.

<sup>52</sup> DEBRET, Jean-Baptiste. *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*. Tomo I (vols. I e II). Tradução e notas de Sérgio Milliet. São Paulo: Livraria Martins, 1940. Jean-Baptiste Debret, *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*. Tomo II (vol. III). Tradução e notas de Sérgio Milliet. São Paulo: Livraria Martins, 1940.

uma forma de trabalho coletivo e comunitário, muitas vezes familiar, que integrava a cadeia produtiva e logística das vilas e fazendas<sup>53</sup>.

A presença constante de animais de carga, tração e montaria nas cidades brasileiras mostra uma dimensão pouco explorada da economia animal, qual seja, sua integração à vida urbana. Nas ruas do Rio de Janeiro, de São Paulo e de outras vilas importantes, era comum a circulação diária de tropas de mulas, carros de boi e cavalos, que transportavam produtos do interior, abasteciam o comércio local e garantiam a mobilidade de pessoas e mercadorias.

Essa convivência entre o rural e o urbano indica que a “economia sobre quatro patas” não se restringia ao campo, mas estruturava também o cotidiano citadino, vinculando o espaço urbano às dinâmicas produtivas do interior<sup>54</sup>.

O Rio de Janeiro recebia diariamente uma variedade de gêneros — de alimentos e materiais de construção a carvão e lenha — trazidos por embarcações, tropas de animais e escravizados, movimentando uma rede que sustentava a Corte e seus habitantes<sup>55</sup>. Nesse mesmo sentido, John Luccock registrou a precariedade e a centralidade desse sistema ao notar que até a própria rainha se deslocava em “uma simples sege puxada por mulas comuns”, imagem simbólica da distância entre a opulência da Corte e a fragilidade de seus meios de transporte. Para o viajante, o aspecto mais relevante era que toda a vida urbana e a comunicação com o interior só se tornavam possíveis graças às tropas organizadas de cinquenta ou mais animais, cada um carregando cem libras de mercadorias — sem as quais não haveria como manter a economia e o cotidiano da capital<sup>56</sup>.

Em anos posteriores, as observações de Auguste François Biard ainda irão reforçar a ideia de que no Rio de Janeiro, mulas e cavalos rivalizavam com os transportes urbanos mais modernos, em uma permanência da economia animal, mesmo que houvesse um processo de modernização em curso<sup>57</sup>.

<sup>53</sup> Sobre a importância dos carros de boi no Brasil colonial e imperial, ver SOUZA, Bernardino José de. *O Ciclo do Carro de Bois no Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958. (Brasiliana, v. 15).

<sup>54</sup> Sobre a presença e importância dos animais no ambiente urbano, ver: McSHANE, Clay; TARR, Joel A. *The Horse in the City: Living Machines in the Nineteenth Century*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2007. Ver também: APROBATO FILHO, Nelson, op. cit.

<sup>55</sup> Sobre o papel dos tropeiros no circuito de abastecimento, ver: ZEMELLA, Mafalda P. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. 2. ed. São Paulo: Hucitec; Editora da Universidade de São Paulo, 1990. A autora destaca que muitos tropeiros, além de transportadores, eram possuidores de cabedais investidos em bestas de carga, mercadorias e títulos de crédito, pois “com o tempo, o tropeiro enriquecia” (p. 141).

<sup>56</sup> LUCCOCK, *op. cit.* p. 55.

<sup>57</sup> BIARD, *op. cit.* p. 35-36.

Já em Minas Gerais, o tropeirismo estruturava a vida econômica de vilas como São João del-Rei. Segundo Luccock, bois, mulas, cavalos e seus derivados — queijos, toucinho, entre outros — sustentavam o comércio regional e permitiam às populações adquirir artigos importados, sobretudo ingleses. Tropas regulares, com cinquenta animais ou mais, percorriam diversas vezes ao ano o caminho até o Rio de Janeiro, funcionando como infraestrutura de abastecimento<sup>58</sup>.

Esses testemunhos, cruzados, demonstram a engrenagem de uma rede que unia o sul criador, o interior redistribuidor (Sorocaba) e os polos consumidores do Rio de Janeiro e de Minas. O tropeirismo não era apenas um meio de transporte, mas um setor econômico estruturante, capaz de gerar receita fiscal, dinamizar a vida urbana e integrar regiões distantes do território. As contradições — precariedade das estradas, altos custos, controles fiscais ineficazes — não anulam o fato central de que a economia animal foi a base material que sustentou a integração entre o interior e os principais centros de consumo e administração do Brasil no século XIX.

É importante, contudo, destacar que a cidade de São Paulo também se consolidava, no século XIX, como um polo consumidor e redistribuidor, articulando-se tanto ao comércio do Sul quanto ao abastecimento proveniente do interior e do litoral. Pelas ruas paulistanas, circulavam tropas de mulas, carros de boi e cavaleiros, que asseguravam o transporte de gêneros, matérias-primas e produtos manufaturados. Assim, a economia animal sustentava não apenas a integração entre o interior e o litoral, mas também o funcionamento da própria malha urbana de São Paulo, cuja vida econômica e social dependia intensamente da força motriz animal<sup>59</sup>.

## Considerações finais

As observações de viajantes como Saint-Hilaire, Langsdorff e Luccock permitem compreender não apenas os circuitos econômicos que uniam o sul ao centro do Brasil, mas também as formas pelas quais os europeus representaram essa economia animal como signo de exotismo e atraso. A partir dessas narrativas, torna-se possível visualizar a rede de integração econômica do Brasil oitocentista sob o prisma das experiências e percepções estrangeiras.

<sup>58</sup> LUCCOCK, *op. cit.* p. 312.

<sup>59</sup> Sobre a presença e a importância dos transportes animais na cidade e província de São Paulo, ver: APROBATO FILHO, Nelson, *op. cit.*

A análise comparativa dos relatos mostra que os viajantes estrangeiros não apenas registraram as atividades econômicas ligadas aos animais, mas construíram uma narrativa sobre o funcionamento do Brasil. Suas observações revelam tanto a importância material da criação, transporte e comércio de muares e gado quanto as percepções culturais que transformaram essa economia em um símbolo da vida colonial. Ao descreverem tropeiros, feiras e rotas, esses observadores ofereceram uma visão que combina empirismo e julgamento moral, projetando sobre o país um espelho das aspirações e contradições do século XIX europeu. Assim, a chamada “economia dos animais” emerge, nos textos desses viajantes, como uma forma de compreender o Brasil, ao mesmo tempo produtivo, vasto e desigual, a partir da lente da alteridade.

O exame conjunto dos três espaços centrais — Rio Grande de São Pedro, São Paulo e Rio de Janeiro/Minas Gerais, demonstra que essa economia não se limitava a um setor produtivo específico, mas constituía uma infraestrutura de integração do centro-sul do Brasil colonial e imperial.

O sul pastoril oferecia a base material, com seus rebanhos e derivados; o interior paulista, especialmente Sorocaba, funcionava como elo redistribuidor, onde o movimento das tropas se organizava e adquiria novas direções; por fim, os mercados consumidores do Rio de Janeiro e de Minas, ao mesmo tempo polos urbanos e mineradores, dependiam diretamente desse fluxo para manter sua vitalidade econômica e social.

O que emerge, portanto, é uma rede dinâmica e interdependente, em que cada polo só fazia sentido em articulação com os outros. A criação extensiva no Sul não teria escala sem a feira paulista; Sorocaba não teria prosperado sem os mercados consumidores; e o Rio e Minas não poderiam sustentar suas populações, nem articular seus circuitos comerciais, sem o transporte animal que lhes assegurava abastecimento contínuo.

Essa engrenagem permitiu mais do que o simples transporte de mercadorias, pois adicionalmente produziu caminhos, moldou paisagens, estruturou práticas sociais e consolidou a circulação de numerário, bens e pessoas. Foi, em última instância, uma das condições materiais que viabilizaram a própria coesão do território brasileiro antes da chegada de ferrovias ou de projetos centralizadores do Estado imperial.

Assim, compreender a economia animal não é apenas recuperar um aspecto do passado econômico, mas reconhecer o papel das tropas de gado, muares e cavalos como agentes históricos de integração. Entre o campo aberto do Rio Grande, as feiras fervilhantes de Sorocaba e as ruas movimentadas do

Rio de Janeiro, desenhou-se uma rede vital, cuja lógica explica boa parte da articulação econômica e territorial do Brasil oitocentista<sup>60</sup>.

## Referências

- ABREU, João Capistrano de. *O descobrimento do Brasil*. 1. ed. Rio de Janeiro: Fundação Darcy Ribeiro, 2013. (Coleção Biblioteca Básica Brasileira, v. 11).
- AMBAUER, Enrico Schutel. *A Província do Rio Grande do Sul – Descrição e Viagens (1873, manuscrito inédito)*. Citado por NOAL FILHO, Valter Antonio. “A viagem de Ambauer pela Província do Rio Grande”. *Estudos Ibero-Americanos*, Porto Alegre, PUCRS, v. 38, supl., p. S223-S239, nov. 2012.
- APROBATO FILHO, Nelson. *O couro e o aço: sob a mira do moderno – a “aventura” dos animais pelos “jardins” da Paulicéia, final do século XIX/início do XX*. 2007. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. DOI: 10.11606/T.8.2007.tde-16072007-113730.
- APROBATO FILHO, Nelson. “Já passamos o Éden”: Machado de Assis e a abertura de caminhos para uma agência animal compartilhada no Brasil. *Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña (HALAC)*, v. 14, n. 3, p. 66–93, 2024. DOI: <https://doi.org/10.32991/2237-2717.2024v14i3.p66-93>.
- APROBATO FILHO, Nelson. Trilhando caminhos com tropas de mulas. In: BORREGO, Maria Aparecida de Menezes; NASCIMENTO, Ana Paula (orgs.). *Mundos do trabalho*. São Paulo: EDUSP, 2022. p. 44–49.
- BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. *Viver e sobreviver em uma vila colonial: Sorocaba, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2001.
- BERNARDINO DA SILVA, Danuzio Gil (org.). *Os diários de Langsdorff*. 3 v. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff; Rio de Janeiro: Fiocruz, 1997.

<sup>60</sup> Sobre o debate recente em torno da agência animal e da ampliação das fronteiras da História para além do humano, ver: DOMAŃSKA, Ewa. *A história para além do humano*. Organização de Taynna Marino e Julio Bentivoglio. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2024; HOWELL, Philip. “Animals, Agency, and History”. In: KEAN, Hilda; HOWELL, Philip (Eds.). *The Routledge Companion to Animal-Human History*. New York: Routledge, 2018; BOVENKERK, Bernice; KEULARTZ, Jozef (ed.). *Animals in Our Midst: The Challenges of Co-existing with Animals in the Anthropocene*. Cham: Springer, 2021. (The International Library of Environmental, Agricultural and Food Ethics, v. 33). DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-030-63523-7>; APROBATO FILHO, Nelson. “Já passamos o Éden”: Machado de Assis e a abertura de caminhos para uma agência animal compartilhada no Brasil. *Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña (HALAC)*, v. 14, n. 3, p. 66–93, 2024. DOI: <https://doi.org/10.32991/2237-2717.2024v14i3.p66-93>.

BIARD, Auguste François. *Dois anos no Brasil*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004. (Edições do Senado Federal, v. 13).

BOVENKERK, Bernice; KEULARTZ, Jozef (ed.). *Animals in Our Midst: The Challenges of Co-existing with Animals in the Anthropocene*. Cham: Springer, 2021. (The International Library of Environmental, Agricultural and Food Ethics, v. 33). DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-030-63523-7>.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira; BARRETO, Alice Pereira; DIAS, Guilherme Silvério. *Cultura material e práticas sociais no Caminho do Viamão: paisagens toponímicas, arqueologia do cotidiano das viagens, perfil e bagagem dos tropeiros (séculos XVIII e XIX)*. *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*, São Paulo, v. 29, p. 1–44, 2021. DOI: <https://doi.org/10.1590/1982-02672021v29d1e18>.

CHAMBERLAIN, Henry. *Vistas e costumes da cidade e arredores do Rio de Janeiro em 1819-1820: segundo desenhos feitos pelo T. Ten. Chamberlain, da Artilharia Real, durante os anos de 1819 a 1820, com descrições*. Rio de Janeiro; São Paulo: Livraria Kosmos Editora; Erich Eichner & Cia. Ltda., [s.d.]. (Coleção de Temas Brasileiros, v. 1).

CORSETTI, Berenice. *Estudo da charqueada escravista gaúcha no século XIX*. 1983. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1983.

DEBRET, Jean-Baptiste. *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*. Tradução e notas de Sérgio Milliet. São Paulo: Livraria Martins, 1940. 3 v.

DOMAŃSKA, Ewa. *A história para além do humano*. Organização de Taynna Marino e Julio Bentivoglio. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2024.

DREYS, Nicolau. *Notícia descritiva da província do Rio Grande de São Pedro do Sul*. Introdução e notas de Augusto Meyer. Porto Alegre: Instituto Estadual do Livro, 1961. (Coleção Continente, Estante dos Forasteiros, n. 1).

DUARTE, Regina Horta. *História dos animais no Brasil: tradições culturais, historiografia e transformação*. Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña (HALAC), v. 9, n. 2, p. 16–44, 2019.

ELLIS JÚNIOR, Alfredo. “O ciclo do muar.” *Revista de História*, São Paulo, ano I, n. 1, p. 73–82, jan.–mar. 1950.

FORTES, João Borges. *Rio Grande de São Pedro, povoamento e conquista*. Rio de Janeiro: Gráficos Bloch, 1940.

FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. 4. ed. São Paulo: Fundação Editora da Unesp, 1997.

GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Arthur Cesar Ferreira Reis: Estabelecimentos Gráficos Borsoi, 1961. (Coleção Temas Brasileiros).

GUTIERREZ, Ester Judite Bendjouya. *Barro e sangue: mão-de-obra, arquitetura e urbanismo em Pelotas (1777-1888)*. Pelotas: UFPel, 2004.

HENDERSON, James. *A history of the Brazil: comprising its geography, commerce, colonization, aboriginal inhabitants*. London: Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown, 1821.

HERBERTS, Ana Lucia. *Arqueologia do Caminho das Tropas: estudo das estruturas viárias remanescentes entre os rios Pelotas e Canoas, SC*. 2009. Tese (Doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Visão do Paraíso: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil*. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000. (Grandes Nomes do Pensamento Brasileiro).

HOWELL, Philip. “Animals, Agency, and History”. In: KEAN, Hilda; HOWELL, Philip (Eds.). *The Routledge Companion to Animal-Human History*. New York: Routledge, 2018.

ISABELLE, Arsène. *Viagem ao Rio da Prata e ao Rio Grande do Sul*. Tradução e notas de Teodomiro Tostes; introdução de Augusto Meyer. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2006. (Edições do Senado Federal, v. 61).

KÜHN, Fábio; COMISSOLI, Adriano. *Administração na América Portuguesa: a expansão das fronteiras meridionais do Império (1680-1808)*. Revista de História, São Paulo, n. 169, p. 53-81, jul./dez. 2013.

KURY, Lorelay. *Viajantes-naturalistas no Brasil oitocentista: experiência, relato e imagem*. História, Ciências, Saúde - Manguinhos, Rio de Janeiro, v. 8, supl., p. 863-880, 2001.  
DOI: <https://doi.org/10.1590/S0104-59702001000500004>.

LINS, Sílvia Queiroz Ferreira Barreto. *De tropas, trilhos e tatus: arredores paulistanos no auge das tropas de muares à instalação das estradas de ferro (1855-1885)*. 2003. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil: tomadas durante uma estada de dez anos nesse país, de 1808 a 1818*. Tradução de Milton da Silva Rodrigues. 2. ed. São Paulo: Livraria Martins, s.d. (Biblioteca Histórica Brasileira).

MELLO, Evaldo Cabral de. *Um imenso Portugal: história e historiografia da formação do Brasil*. São Paulo: Editora 34, 2002.

- MONTEIRO, John Manuel. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2022.
- PATACA, Ermelinda Moutinho; PINHEIRO, Rachel. *Instruções de viagem para a investigação científica do território brasileiro*. Revista da SBHC, Rio de Janeiro, v. 3, n. 1, p. 58-79, jan./jun. 2005.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980.
- PETRONE, Maria Thereza Schorer. *O Barão de Iguape: um empresário da época da Independência*. São Paulo: Instituto Nacional do Livro, 1976. (Brasiliana, v. 361).
- PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo: colônia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.
- PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação*. Tradução de Jézio Hernani Bonfim Gutierrez; revisão técnica de Maria Helena Machado e Carlos Valero. Bauru, SP: EDUSC, 1999.
- RITVO, Harriet. *The Animal Estate: The English and Other Creatures in the Victorian Age*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1989.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem à comarca de Curitiba (1820)*. Tradução de Carlos da Costa Pereira. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1964. (Coleção Brasiliana, v. 315).
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem ao Rio Grande do Sul*. Tradução de Adroaldo Mesquita da Costa. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2019. 572 p. (Edições do Senado Federal, v. 190).
- SOUZA, Bernardino José de. *O Ciclo do Carro de Bois no Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958. (Brasiliana, v. 15).
- SPIX, Johann Baptist von; MARTIUS, Carl Friedrich Philipp von. *Viagem pelo Brasil (1817-1820)*. Tradução de Lúcia Furquim Lahmeyer. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2017. (Edições do Senado Federal, v. 244-A).
- THOMAS, Keith. *O homem e o mundo natural: mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais, 1500-1800*. Tradução de João Roberto Martins Filho. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

ZEMELLA, Mafalda P. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. 2. ed. São Paulo: Hucitec; Editora da Universidade de São Paulo, 1990.

Artigo recebido para publicação em 18/09/2025 e aprovado em 17/11/2025.