

tíficas da França, sobre "Problemas Agrários da América Latina", realizado na Ecole Pratique des Hautes Etudes, em Paris, outubro 1965. O material deste artigo foi coletado pela Prof.^a Lia Fukui, no "Sertão" de Itapeirica (a uns 50 kms de São Paulo), tendo como escopo analisar o grau de marginalidade e entrosamento desta comunidade caipira na vida regional brasileira. As conclusões, "em resumo", (p. 129 a 131) mostram bem claramente como se faziam e evoluem os contatos deste segmento populacional rústico, dedicado diretamente à agricultura de subsistência, em relação ao mercado consumidor e abastecedor da cidade dominante.

Encerram o presente volume 12 páginas dedicadas à transcrição dos Estatutos Sociais do Centro de Estudos Rurais e Urbanos.

Como se pode ver, a presente obra se impõe não só pela seriedade dos nomes que a acompanham, mas também pela diversidade e real interesse dos temas abordados, fruto de laboriosas pesquisas de campo e trabalho em equipe: embora sejam vários os assuntos perseguidos, e numerosa a equipe dos pesquisadores, percebemos uma nota comum, uníssona, uma integração teórica e metodológica que se deve, não há sombra de dúvida, à orientação firme e inteligente da Prof.^a Dra. M. I. Pereira de Queiroz. E, pois, entusiasticamente que recomendamos a todos a leitura desta sugestiva publicação do Centro de Estudos Rurais e Urbanos.

— LUIZ MOTT.

ALMEIDA, Aluisio de — *O Tropeirismo e a Feira de Sorocaba*. Sorocaba, Rua Rui Barbosa, 84. 1968, 93 pp, 9 fotografias.

Aluisio de Almeida, (1904), pseudônimo de Luis Castano de Almeida, tornou-se conhecido em nossas letras por uma série de artigos sobre história política e social, publicados sobretudo em periódicos de São Paulo. Tem sua assinatura, entre outros, os seguintes livros: *A Revolução Liberal de 1842* (Livraria José Olympio Editora, 1944), *História de Sorocaba* (dois volumes, Gráfica Guarani, 1951). Vários artigos seus foram publicados na *Revista do Arquivo Municipal*, na revista *Investigações*, e na *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*.

Essa sua última publicação, editada pelo próprio Autor, é a realização de um velho sonho de mais de 30 anos (são suas próprias palavras), tendo primitivamente recebido o nome de *Vida e morte do Tropeiro*. A obra, composta de 7 capítulos, é dedicada sobretudo ao estudo da gênese, organização e função do tropeirismo no Brasil tradicional, sendo consagrado apenas um capítulo ao estudo da outra parte do título, a saber, a feira de Sorocaba, que vai da página 39 a 51.

A importância de Sorocaba para o comércio de gado cavalar nos séculos XVIII e XIX se deveu à conjugação de vários fatores de ordem geográfica e econômica que nossa história econômica registrou: durante o ciclo do ouro, a demanda de animais de carga para a região das minas crescia assustadoramente, a transferência de gado cavalar, especialmente de muares, para as Gerais se impôs como uma condição "sine-qua-non" do prosseguimento da empresa mineradora nessa sociedade nascente. Diz José Alípio Goulart num livro que estuda o mesmo tema: "Ao passo que a mineração se expandia para o Oeste, aumentando consideravelmente as distâncias entre os nódulos do interior e o litoral mantenedor, cresciam as necessidades de meios de transporte que pudessem garantir movimento regular e permanente de fluxo e refluxo entre a hinterlândia e a costa. E à medida que as novas minas iam sendo encontradas, a imprevidência fazia par com a ambição e tudo o que não fôsse imediata obtenção de riqueza era relegado a plano secundário. A situação, por todas as razões expostas clamava, pois, por uma solução urgente: e é o surgimento do muar que vai proporcionar o meio de enfrentar o problema." (1)

(1) J. A. Goulart, 1961, (p. 31).

Não havendo animais suficientes no Centro-Oeste, a solução encontrada foi a transferência de rebanhos de mueres dos pampas do Rio Grande do Sul, Uruguaí e mesmo da Argentina, para a região das minas. Nesta longa caminhada, Sorocaba, elevada à categoria de cidade somente em 1842, passou a representar um pouso obrigatório onde as tropas de animais vindas do Sul aguardavam a chegada dos compradores vindos do Norte. Gozando de uma situação geográfica especial, situada no limite da zona de campos e possuindo as invernadas mais próximas de São Paulo, Sorocaba passa a representar importantíssimo centro de dominância regional. Assim, devido à existência deste quadro natural favorável, à sua privilegiada posição estratégica, a afluência de vencedores e compradores de animais aumentava de ano para ano, e com o tempo se cristalizou em formas institucionais que tiveram na feira de mueres a sua expressão mais significativa e plena.

Diz o A. no 1.º Capítulo que o tropeirismo pode ser definido como um complexo de fatos geográficos, históricos, sociais e econômicos, e até psicológicos, relacionados com as tropas de transporte em todo país. É um fenômeno quase universal, e de todos os tempos, desde a pré-história, porquanto o transporte terrestre e por quadrúpedes domesticados pertence ou pertenceu a todos os continentes... (p. 7). Prosseguindo em suas especulações sobre tal fenômeno, A. Almeida discute as raízes lingüísticas dos termos "tropa", "tropeiro", assinalando como variam nas diferentes regiões do Brasil a aceção dos termos "Comboio", "tropa", "asno" e "muar."

O "Ciclo de Curitiba" constitui o segundo capítulo da obra, onde o Autor enumera as evidências que mostram que o povoamento da linha interiorana que liga Sorocaba ao Paraná, mais especialmente a Curitiba, se fez através do "caminho das tropas", sendo estes rebanhos itinerantes responsáveis pela povoação de grande parte desse *hinterland* circunjacente.

Em decorrência do pouso das tropas sulinas nos campos de Sorocaba, vemos nascer nessa cidade uma intensa rede de serviços e indústrias artesanais, derivadas ou complementares ao Tropeirismo: são as fábricas de objetos de couro (selas, arreios, chibatas), as oficinas de metalurgia (ferraduras, estribos, caçambas, etc.). Dependendo ainda das tropas, vemos surgir nessa zona toda uma nova gama de atividades profissionais, de especializações, que têm nos peões, domadores, negociantes de gado seus principais agentes. Na página 79 e seguintes encontramos uma interessante descrição sobre a hierarquia dos tropeiros, através da qual podemos reconstruir toda a complexidade dessa camada social nascida em função do transporte de magotes de animais para regiões distantes.

O capítulo V, "Roteiro Sul, 1745", é a compilação de um roteiro de viagem, de autor anônimo, a respeito da sua penetração pela "Estrada do Sertão", entre o rio do Sino (Rio Grande do Sul), e o Parapanema. Trata-se de uma interessante viagem que durou de fevereiro de 1745 até 1.º de fevereiro do ano seguinte, na qual vislumbramos a extrema dificuldade com que os tropeiros daquela época, sucessores dos Bandeirantes, se tornaram unificadores do território pátrio. O A. fez uma seleção das passagens mais significativas deste texto setecentista, tecendo no final algumas observações de caráter sociológico e geográfico sobre o conteúdo deste diário de viagem.

Finalizando seu livro, encontramos um curioso relatório de uma "história de vida" de um ancião de 71 anos, cujo pai fôra tropeiro a vida toda. A riqueza das informações — colhidas em 1938 — ajuntada ao colorido forte da lembrança deste septuagentário, tornam esse capítulo uma página preciosa para quantos queiram reconstruir com fidelidade a figura tão importante desses caminheiros do Brasil-Colônia.

Apesar de se tratar de um ensaio sem maiores pretensões de interpretação ou generalização, a obra pode oferecer algumas informações interessantes à reconstrução da história deste período em que o tropeiro foi uma peça fundamental dentro da sociedade colonial. — LUIZ MOTT.