

# Bom Jesus e a Identidade Tropeira:

## do Cone Sul ao Brasil

VOLUME 2

OIKOS EDITORA

**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOM JESUS**
Secretaria Municipal de Educação e Cultura

# Bom Jesus e a Identidade Tropeira: do Cone Sul ao Brasil

**Lucila Maria Sgarbi Santos**
**Véra Lucia Maciel Barroso**
*Organizadoras*

**Série Bom Jesus e o Tropeirismo**

**Volume 2**

**E-book**

São Leopoldo
2025

Copyright: dos autores
1ª edição: 2025

**Iconografia**
dos autores, da Secretaria Municipal de Educação, Cultura, Desporto e Lazer de Bom Jesus

**Participação especial**
Fabiana Sartor de Oliveira Borges

**Arte da capa**
Lucrécia Huff

**Imagens de capa**
Valter Fraga Nunes, Arlindo Batistel, Jonas Iungton e Sérgio Gaudério Barbosa

**Revisão dos originais**
Lucila Maria Sgarbi Santos e Véra Lucia Maciel Barroso

**Editoração, impressão e acabamento**
Evangraf - (51) 3336.2466

Editora Oikos Ltda.
Rua Paraná, 240 – B. Scharlau
93120-020 São Leopoldo/RS
Tel.: (51) 3568.2848
contato@oikoseditora.com.br
www.oikoseditora.com.br

**Os textos são de responsabilidade de seus autores.**

B695 Bom Jesus e a Identidade Tropeira: do Cone Sul ao Brasil. [E-book]. / Organizadoras: Lucila Maria Sgarbi Santos; Véra Lucia Maciel Barroso – São Leopoldo, RS: Oikos, 2025.
568 p.; 16 x 23 cm.; il.; color. – (Série Bom Jesus e o Tropeirismo, v. 2.)
ISBN 978-65-5974-291-2

1. Tropeirismo – História – Brasil. 2. Rio Grande do Sul – Tropeirismo – História. 3. Tropeirismo – História – Bom Jesus. 4. Tropeiro. 5. Patrimônio histórico - Cultura tropeira. 6. Família tropeira. 7. Indumentária. I. Santos, Lucila Maria Sgarbi. II. Barroso, Véra Lucia Maciel.

CDU 981

Catalogação na Publicação:
Bibliotecária Eliete Mari Doncato Brasil – CRB 10/1184

# Agradecimentos

***Lucila Maria Sgarbi Santos***
*Coordenadora do SENATRO. Bom Jesus/RS*

*O livro traz a vantagem de a gente estar só*
*e ao mesmo tempo acompanhado.*
Mario Quintana. 'Caderno H'

A forma mais conhecida de agradecer é dizendo *muito obrigado (a)!* Se o fazemos pessoalmente é mais fácil, pois nesse momento transmitimos emoções, deixando transparecer o que vai à nossa alma.

Ao escrever esse agradecimento, preciso escolher palavras que revelem o quão importante foi a ação de tantas pessoas que contribuíram para a realização de cada Seminário Nacional e Encontro do Cone Sul sobre Tropeirismo - SENATRO, bem como, na organização e edição de cada livro da Série Bom Jesus e o Tropeirismo. E espero que, como diz Quintana, esse livro os acompanhe, mesmo estando sós.

Meu muito obrigada, de coração, vai a todos e a cada um que, de uma maneira ou outra, fizeram parte dessa caminhada.

A UCS, desde 1992, emprestou seu nome como apoiadora e, muitas vezes, orientou os passos que deveríamos seguir para o sucesso do SENATRO. Hoje, a Universidade continua fazendo parte desse evento por meio do Campus de Vacaria. À UCS, o meu sincero obrigada.

O livro, ora editado, contempla os SENATROs realizados de 2008 a 2020, ou seja, sete eventos. No decorrer desse período, no que concerne às administrações públicas – trabalhamos com várias –, o meu sincero agradecimento aos secretários, à Câmara de Vereadores, ao Departamento Jurídico e aos demais órgãos ligados às administrações. Todos apoiaram o evento e foram importantes para sua realização, motivo para reconhecermos o quão importantes foram no decorrer desses anos.

O SENATRO é uma promoção da Prefeitura Municipal e realização da Secretaria Municipal de Educação e Cultura, razão pela qual lembramos os Prefeitos, bem como, as Secretárias de Educação e Cultura e Coordenadores de Cultura.

O IX SENATRO (13 a 17/04/2008) foi realizado na administração do Prefeito Sr. José Paulo Almeida. Neste período respondia pela Secretaria Municipal de Educação e Cultura a Srª Adenair Pereira Velho, estando o Departamento de Cultura sob a coordenação da Srª Jussara Lisboa Madeira.

O X Seminário Nacional, o VII Encontro do Cone Sul sobre Tropeirismo e a I Tropeada Cristóvão Pereira de Abreu aconteceram de 20 a 23 de abril de 2010, sendo Prefeito o Sr. José Paulo Almeida, Secretária Municipal de Educação e Cultura a Srª Claudia Natalina Paim de Almeida e Coordenadora de Cultura, a Srª Jussara Lisboa Madeira.

De 17 a 21 de abril de 2012 realizou-se o XI Seminário Nacional, o VIII Encontro do Cone Sul sobre Tropeirismo e a II Tropeada Cristóvão Pereira de Abreu. No XI SENATRO era Prefeito Municipal o Sr. José Paulo Almeida, Secretária de Educação, Cultura, Desporto e Lazer, a Sra. Claudia Natalina Paim de Almeida e Coordenadora de Cultura a Srª. Jussara Lisboa Madeira.

O XII Seminário Nacional, o IX Encontro do Cone Sul sobre Tropeirismo e a III Tropeada Cristóvão Pereira de Abreu – XII SENATRO aconteceu de 28/04 a 02/05/2014.

O XIII Seminário Nacional, o X Encontro do Cone Sul sobre Tropeirismo e a IV Tropeada Cristóvão Pereira de Abreu – XIII SENATRO realizou-se de 14 a 18/04/2016.

O XIV Seminário Nacional, o XI Encontro do Cone Sul sobre Tropeirismo e a V Tropeada Cristóvão Pereira de Abreu – XIV SENATRO aconteceu de 11 a 14 de abril de 2018.

O XII, XIII e XIV SENATROs foram realizados sob a administração do prefeito Sr. Frederico Arcari Becker, Secretária de Educação, Cultura, Desporto e Lazer a Srª. Gilce Maria Aver Leoni e Coordenadora de Cultura, Srª Jaqueline Maria Velho.

O XV SENATRO estava previsto para ser realizado de 31 de março a 04 de abril de 2020. Porém, o Decreto Municipal nº. 7205/2020 cancelou todos os eventos programados em função da Pandemia do Corona Virus – Covid 19. No entanto, concretizou-se a possibilidade de realizar o XV SENATRO *on line*, nos dias 24, 25 e 26 de novembro de 2020 e todos os trabalhos estão publicados no presente livro, sendo Prefeito Municipal o Sr. Diogo Grazziotin Dutra, Secretária Municipal de Educação e Cultura a Sra. Maria Niza Almeida Hoffmann e Coordenador do Departamento de Cultura, o Sr. Duclerc João da Silva. Por motivos alheios a nossa vontade, o Seminário on-line também não aconteceu, porém os trabalhos previstos para serem apresentados fazem parte do livro ora publicado.

Um acontecimento que enriqueceu sobremaneira o SENATRO foi a Tropeada Cristóvão Pereira de Abreu, sonhada, planejada e executada pelos senhores Marco Aurélio Angeli (Zoreia); Sergio Aluísio Soares Barbosa (Sérgio Gaudério) e Valter Fraga Nunes, que teve seu inicio em 2010. No X SENATRO foi executada nos moldes das tropeadas de mulas arreadas que

abasteceram as fazendas dos Campos de Cima da Serra. A chegada da referida atividade coincide com a abertura oficial do SENATRO, emocionando os presentes, que a aplaude. Como agradecer aos componentes que viajam a suas expensas, enfrentando frio e, muitas vezes, chuva, para passarem às gerações atuais como era tropear e os fazeres do tropeiro. Deixamos a eles a nossa gratidão.

Precisamos lembrar e agradecer às equipes diretivas das escolas, os professores, funcionários e alunos, que, de uma forma ou outra, participam do SENATRO, contribuindo para o melhor desempenho do evento e seu pleno êxito.

À Emater, por meio da Srª Juruema Batista Velho, que esteve sempre presente assumindo a tarefa de organizar os artesãos de Bom Jesus, cujos trabalhos sempre despertaram o interesse dos visitantes pela criatividade e beleza de seu artesanato, o nosso carinho e gratidão.

À Associação Bom-Jesuense de Amigos da Cultura – ABAC, que desde sua fundação em 2002 vem, através de sua diretoria e demais componentes, participando ativamente da organização e execução do SENATRO – a todos o nosso carinho e que continuemos sempre participativos no sentido de tornar o SENATRO cada vez melhor.

Aos artesãos, nosso reconhecimento pelos dias que passaram engrandecendo o SENATRO com o material exposto e a cordialidade no trato com o público.

A Jaqueline Viana merece um carinho especial, pois em um trabalho voluntário idealizou, executou e doou as toalhas e demais objetos específicos para embelezar a mesa oficial do evento.

A comunidade bom-jesuense sempre apoiou o SENATRO, quer recebendo carinhosamente os visitantes, ou quer participando das palestras. À comunidade, como um todo, o nosso muito obrigado.

Difícil a tarefa de aquilatar o quão importante tem sido, ao longo de cada SENATRO, o trabalho e o envolvimento de toda a equipe da SMEC e das escolas de Bom Jesus para o bom andamento de cada evento de estudo do tropeirismo; a vocês o nosso reconhecimento e gratidão.

Neste momento, trazemos ao palco os atores desse evento: os palestrantes, painelistas e comunicadores. Sem eles não aconteceria o Encontro regado à pesquisa, estudos e gerador de conhecimento. Portanto, recebam todos os nossos aplausos.

Nosso agradecimento especial ao Senhor Aluísio Letti Grazziotin. Sem sua colaboração não teríamos como publicar esta vasta obra. Foi ele, como vereador no quadriênio 2017-2020, que destinou de sua verba da Emenda

Impositiva 2020, um valor para à Associação Bom-jesuense de Amigos da Cultura – ABAC, com a finalidade de editar os livros dos últimos Seminários sobre tropeirismo. O valor destinado permitiu a diagramação da obra, ora em mãos, intitulada: "Bom Jesus e a identidade tropeira: do Cone Sul ao Brasil", a qual vem enriquecer a historiografia sobre o tema, como também valorizar e divulgar a contribuição dos autores.

Nosso carinho, amizade e reconhecimento à professora Véra Lucia Maciel Barroso, que, desde o I SENATRO em 1992, vem não só acompanhando passo a passo a organização e realização de todos os SENATROs e edição dos livros, como emprestando seu conhecimento e dispondo de seu tempo para que tanto o evento quanto os livros aconteçam com a maior perfeição possível. A você só podemos desejar que continues iluminando as atividades ligadas à História com sua luz e desprendimento. A você um sincero *muito obrigado*.

Lucrécia Huff dedicou horas de folga, adentrando a noite, para criar não só o *layout* de todo o material a ser impresso para cada SENATRO, mas também o *layout* das capas do quarto volume da Série Bom Jesus e o Tropeirismo e desse quinto volume. Tenha certeza de nossa gratidão, amizade e carinho.

Para além de nossos agradecimentos, pedimos que Deus proteja e ilumine a todos.

As mulheres sempre participaram das tropeadas, mas raramente tropeando. Elas organizavam o necessário para que os homens desfrutassem de algum conforto nas longas viagens. A elas, nosso reconhecimento e gratidão.

**Mulheres Tropeando Saudades (SENATRO, 2012)**



Fonte: Lucrecia Huff.

# SUMÁRIO

**Dar vez e voz ao SENATRO - Bom Jesus (2025)**
*Frederico Arcari Becker* ..... 22

**A importância do tropeirismo na formação cidadã dos estudantes e das comunidades tropeiras**
*Carla Luzia Ciotta* ..... 23

**Prefácio I**
*Diogo Grazziotin Dutra* ..... 24

**Prefácio II**
*Lucila Maggi Morais Cunha* ..... 25

**Mensagem I**
*Maria Niza Almeida Hoffmann* ..... 26

**Mensagem II**
*Márcia Freitas Oliveira* ..... 28

**Apresentação**
*Lucila Maria Sgarbi Santos* e *Véra Lucia Maciel Barroso* ..... 29

**HOMENAGENS**

Dezoito anos sem a professora Judith Carneiro de Mello
*Rosa Maria Sidor Kremer e Amélia Podolan Flügel* ..... 31

Marília Daros! Marília de Gramado
*Andréia Mariana Fattori Franzen e Arthur Fattori Franzen* ..... 33

João Lori de Abreu: um gaúcho pleno
*Frutuoso Luiz de Araújo* ..... 36

**Homenagem ao tropeiro Manoel Gaspar**

Seu Manoel Gaspar – Manoel Maria da Silva e Dona Eva Vieira da Silva
*Lucila Maria Sgarbi Santos* ..... 37

A Manoel Gaspar, meu respeito e admiração
*Eduardo da Silva Borges* ..... 41

Seu Manoel: patrimônio vivo da cultura tropeira
*Eleni Cássia Vieira e Carlos Roberto Solera* ..... 42

A vida é um processo dinâmico
*Gilce Maria Aver Leoni* ..... 45

Ao Seu Manoel Gaspar, o tropeiro dos Campos de Cima da Serra, que nos deixou neste inverno de 2021
*Helmut Weiblen* ..... 45

Seu Manoel Gaspar e o Senatro
*Geraldo Barfknecht e Henrique Paulo Schmidlin* ..... 47

Manoel Gaspar: o tropeiro que conheci!
*Juruema Batista Velho* ..... 48

O velho tropeiro
*Luiz Antônio Alves* ..... 50

Manoel Maria da Silva: *Seu Manoel Gaspar*
*Luiz Carlos Baldasso* ..... 51

Seu Manoel Gaspar, o conheci quando eu era um guri
*Marcio Andrei Silveira* ..... 52

Seu Manoel Gaspar, uma estampa de Cima da Serra
*Sérgio Gaudério Barbosa* ..... 54

Um remanescente do tropeirismo serrano gaúcho
*Valter Fraga Nunes* ..... 54

Reconhecimento e gratidão a Seu Manoel Gaspar
*Véra Lucia Maciel Barroso* ..... 57

Manoel Gaspar, o tropeiro
*Willian Marcelo dos Santos Goulart* ..... 58

## VOLUME 1

### 1. TROPEIRISMO DE MULA

- El troperismo y sua idiosincrasia gaucha, desde la tierra gaucha de Mataderos en la ciudade autónoma de Buenos Aires: entre arreos de mulas, caballos y vacunos, nació el gaucho
*Zulema Mabel Cañas* ..... 60
- Muares na vida e na economia do Brasil Colonial, antes das tropeadas de Cristóvão Pereira de Abreu
*Geraldo Bonadio* ..... 68
- Caminho, mula e tropeiro: as tropas cargueiras na América Espanhola e no Brasil
*Geraldo Bonadio* ..... 72
- Para onde iam as mulas antes de 1732?
*Sérgio Coelho de Oliveira* ..... 76
- Criatórios de mulas em Sorocaba
*Sérgio Coelho de Oliveira* ..... 80

- Para onde foram as mulas? Assimilação, adaptação e reinvenção do tropeirismo de mulas no Brasil: o tropeirismo como parte da história mundial do transporte e da tração animal
*Geraldo Bonadio* ..... *84*
- Para onde foram as mulas?
*Véra Lucia Maciel Barroso* ..... *91*
- Contrabando de mulas da Argentina para o Brasil
*Sérgio Venturini* ..... *94*
- A mula no velho oeste dos Estados Unidos
*Rossano Viero Cavalari* ..... *98*
- O Brasil desenhado nos passos dos muares: o caminho do tropeiro Cypriano
*Lia Carolina Prado Alves Mariotto* ..... *107*
- O criatório de mulas do Mato Queimado: Gramado de Alfredo Rodrigues da Silva ou Alfredo Procópio
*Marilia Daros* ..... *116*
- Burros e mulas abrem estradas no século XX, no Paraná: Estrada do Cerne
*Léa Maria Cardoso Villela* ..... *122*
- Mulas açorianas: o companheirismo como parte da jornada
*Marilia Daros* ..... *127*
- As mulas dos padres pelos sendeiros da fé colonial: o pitoresco dos convívios religiosos com as mulas no Caí médio e superior
*Marilia Daros* ..... *133*
- As mulinhas do Seu Ivan
*Sergio Aluísio Soares Barbosa (Sérgio Gaudério)* ..... *139*

**2. VEREDAS, PASSOS, REGISTROS E PROTAGONISTAS DE CAMINHOS TROPEIROS**

- A saga da família Dias Cortes no dilúculo curitibano e a abertura da vereda de Tramandaí em 1723
*Henrique Paulo Schmidlin* ..... *141*
- Manoel Gonçalves de Aguiar: o idealizador do Caminho das tropas
*Carlos Roberto Solera* ..... *162*
- Resgatando a figura de Bartholomeu Paes de Abreu
*Sérgio Coelho de Oliveira* ..... *181*
- O Caminho dos Conventos (1728-1730) entre o litoral (SC) e o planalto (RS/SC) e sua sequência pelo caminho velho até Curitiba (PR) pelas balizas e faróis orográficos
*Henrique Paulo Schmidlin e Geraldo Jorge Barfknecht* ..... *185*

- Atanagildo Pinto Martins e o Caminho das Missões
*Adari Francisco Ecker* ..... *231*
- Atanagildo Pinto Martins e a Fazenda Santa Bárbara
*Linara Cristina dos Santos* ..... *261*
- Rodrigo Felix Martins: a família de Atanagildo
*Lea Maria Cardoso Vilella* ..... *271*
- Tropeirismo nos séculos XVIII e XIX: a ocidentalização dos caminhos, registros e passos no Rio Grande do Sul
*Véra Lucia Maciel Barroso* ..... *274*
- No rastro das tropas: roteiro de Itararé a Sorocaba
*Sérgio Coelho de Oliveira* ..... *283*
- Século XIX: a construção e manutenção de estradas para a circulação de tropas de muares em Minas Gerais
*Lidiany Silva Barbosa* ..... *297*
- Desenvolvimento do Caparaó Capixaba: caminhos e tropeiros
*Francimar Carlos Pinheiro* ..... *317*
- Caminhos de tropas e as variáveis ambientais do Planalto de Santa Catarina nas mensagens do governo provincial no século XIX
*Marlon Brandt* ..... *330*
- As estradas das carretas na Região Missioneira de Cruz Alta: rotas precursoras para o tropeirismo
*Rossano Viero Cavalari* ..... *338*
- "Estrada da Serra dos Capados": entre colonizadores, tropeiros e imigrantes
*Almir Pontes Filho, Cristina Carla Kluppel e Tatiane Bissoli* ..... *345*
- O caminho de São Manoel: relatos de tropeiros e moradores
*Edgar Bueno Silveira e Pedro Henrique Tavares da Fonseca* ..... *369*
- Caminho das tropas: do poente ao litoral, um caminho alemão
*Luiz Cláudio Stähelin* ..... *375*
- Serra do Pilão: o caminho dos tropeiros em Morro Grande/SC
*Renata Carreira Corvino* ..... *387*
- Entre vales e serra: os caminhos de tropeiros no território do Geoparque e Cânions do Sul
*Renata Carreira Corvino* ..... *392*
- Consumância – Transumância
*Henrique Paulo Schmidlin* ..... *393*
- Tropeiros e coletores: fundamentos do sistema tributário e a passagem das tropas pelas coletorias de Goiás (século XIX)
*Ana Cláudia Alves de Aquino Garcia* ..... *395*

- Quarenta anos de "Caminho das tropas"
*Aimoré Índio do Brasil Arantes* ..... *426*
- Uma linha, muitas histórias: o caminho entre a Ilha de Santa Catarina e Lages, nas primeiras décadas do século XXI
*Adelson André Brüggemann* ..... *428*
- Um engenheiro e o caminho das tropas: o relatório de Henrique de Beaurepaire Rohhan de 1856
*Ilton Cesar Martins e Grupo de Pesquisa Escravidão, Mestiçagem, Trânsito de Culturas e Globalização* ..... *437*
- Inusitada aventura de resgate histórico gaúcho-catarinense, envolvendo Bom Jesus, São José dos Ausentes e Timbé do Sul/SC em abril de 2018
*Henrique Paulo Schmidlin e Geraldo Jorge Barfknecht* ..... *446*

**3. TROPEIRISMO: ÍNDIOS E NEGROS**

- Os índios e o tropeirismo no sul do Brasil (1634-1738)
*Lauro Pereira Cunha* ..... *458*
- Ataques de índios selvagens a tropeiros no século XIX
*Lauro Pereira Cunha* ..... *488*
- O papel do negro no tropeirismo
*Filipe Cordeiro de Souza Algatão* ..... *500*
- O negro no tropeirismo: escravos e livres nas tropeadas em Lapa/Paraná
*Cláudia Bibas do Nascimento* ..... *505*
- Tropeiros negros na cidade de Taubaté nos séculos XVIII e XIX
*Solange Cristina Virginio Barbosa*.....*516*
- Quilombos nos caminhos tropeiros
*Solange Cristina Virginio Barbosa*..... *526*

**4. TROPAS, TROPEIROS, TROPEADAS E FAMÍLIAS TROPEIRAS**

- Tropeiro: sujeito interfronteiras
*Greice Corrêa* ..... *528*
- Reseros de la llanura bonaerense
*Abel Anibal Zabala* ..... *535*
- Um tropa desgarrada da história
*Sérgio Coelho de Oliveira* ..... *544*
- Nos arrabaldes da história do tropeirismo
*Sérgio Coelho de Oliveira* ..... *551*
- Tropas arreadas
*Lucila Maria Sgarbi Santos* ..... *563*

- Relatos de tropeiros vacarianos
  *Edgar Bueno Silveira, Jayane Eduarda Alves do Amaral e Júlia Ester Oliveira Boeno* .. *567*
- Reminiscências sobre tropeiros de Vacaria
  *Luci do Carmo Lima dos Santos* ..... *578*
- Tropeadas serranas
  *Sebastião Fonseca de Oliveira* ..... *585*
- Testemunhos: juro que vi e vivi
  *Marta Helena da Rosa, Vera Lúcia Mocelin e Sebastião Teixeira Corrêa* ..... *587*
- Tropeiro da Serra e Tropeiro do Pampa: histórias, memória e identidade
  *Egizelda Brum Charão* ..... *590*
- Memórias de tropeiros e criadores de porcos *à solta* da região de Fraiburgo/SC
  *Marlon Brandt* ..... *601*
- Histórias de tropeiro
  *Duclerc João da Silva* ..... *610*
- Experiências de infância na atividade tropeira: uma realidade nacional e regional: Praia Grande/SC (1920-1975)
  *Renata Carreira Corvino* ..... *613*
- O culto à memória e a memória negada: um estudo sobre os tropeiros no Vale Histórico
  *Filipe Cordeiro de Souza Algatão* ..... *622*
- As peripécias da família Bianchi
  *Áureo Bertelli* ..... *632*
- De Giruá a Itapetininga: histórias de um peão de tropa
  *Cecília Maicá* ..... *634*
- João Ferreira dos Santos: a história viva do tropeirismo
  *Edgar Bueno Silveira e Natália da Silva Pereira* ..... *638*
- Histórias de um avô tropeiro: Zulmiro Della Giustina
  *Alexandra Della Giustina Baldisserotto* ..... *643*
- O tropeiro surdo-mudo
  *Hugo de Castro Bülow* ..... *645*
- O tropeiro que marcou a história da família, acolhendo uma criança
  *Iria Jacoby de Oliveira* ..... *651*
- Tropeiros no século XXI: uma discussão necessária
  *Filipe Cordeiro de Souza Algatão* ..... *654*
- Histórias tropeiras: entrevistas e pesquisa bibliográfica
  *Edgar Bueno Silveira, Jayane Eduarda Alves do Amaral e Leandra Cassol Vieira* .... *663*
- Tropeiros petroleiros
  *Emiliano Cilon Silveira* ..... *668*

## VOLUME 2

## 5. TROPEIRISMO: POVOAMENTO E EVOLUÇÃO URBANA


- O povoamento e o tropeirismo
  *Acácio Miranda da Silva* ..... *22*
- Notas para uma história ambiental do tropeirismo no sul do Brasil
  *Marlon Brandt* ..... *29*
- As rotas de tropas no perímetro urbano de Vacaria
  *Edgar Bueno Silveira e Felipe Lima Pires*..... *41*
- Lagoa Vermelha na rota das tropeadas
  *Itaci de Souza e Silva* ..... *47*
- Ciclo do tropeirismo e o Passo do Pontão: marco zero do Rio Uruguai
  *Dirceu Carneiro*..... *57*
- Os tropeiros, a capela e a Igreja Matriz Senhor Bom Jesus
  *Lucila Maria Sgarbi Santos* ..... *67*
- Tropeiros na formação da região do Planalto Médio
  *Maria Catharina Lima Pozzebon e Vânia Maria Oliveira de Freitas* ..... *78*
- Criúva: uma vila tropeira
  *Maria Helena Rosa e Vera Lucia Mocelin*..... *84*
- Tropeando da serra ao litoral
  *Edgar Bueno Silveira*..... *90*
- Boca da Serra: um povoado que nasceu com o tropeirismo e decaiu junto com ele
  *Matusalém Roberto Ferreira* ..... *99*
- Rolante no caminho das tropas: negação e reconstrução da memória
  *Franciele Grings dos Santos e Simone Adriana Grings dos Santos* ..... *115*
- Garimpando nossa história: tropeirismo em Rio Pardo
  *Emiliano J. K. Limberger* ..... *125*
- Pelotas: evolução urbana nos caminhos das tropas
  *Maria Roselaine da Cunha Santos* ..... *127*
- Cidades tropeiras no Rio Grande do Sul
  *Luiz Antônio Alves* ..... *149*
- O tropeirismo no sertão da Bahia
  *Idelma Aparecida Ferreira Novais*..... *162*
- Rua das tropas: um caminho tropeiro na área urbana da Lapa/Paraná
  *Cláudia Bibas do Nascimento*..... *202*
- Tropas, ranchos e memórias: comarca do Serro Frio/Minas Gerais
  *Zara Simões*..... *213*

- Importância do tropeirismo em Minas Gerais
*Eleni Cássia Vieira* ..... *221*
- O tropeirismo e as migrações internas das cidades do extremo-sul catarinense: o caso de Praia Grande/Santa Catarina (1910-1960)
*Renata Carreira Corvino* ..... *240*

**6. MULHERES E O TROPEIRISMO**

- Anna Rech, epopeia imigrante e o tropeirismo
*Daniela Boff e Lorena Bachi Steffli*..... *247*
- Ana Rech: a saga heróica de uma mulher valente
*Sebastião Teixeira Corrêa e Maria Almeida*..... *249*
- Garimpando nossa história: tropeira precursora na fronteira de Rio Pardo
*Emiliano J. K. Limberger* ..... *253*
- Protagonismo feminino no tropeirismo: interlaçando as condições de vida e de trabalho das mulheres da pequena propriedade colonial ítalo-gaúcha e as mulheres ligadas ao tropeirismo
*Daiane Dala Zen*..... *254*

**7. TROPEIRISMO, ECONOMIA E PECUÁRIA**

- El resero de la pampa a *Mataderos*
*Zulema Cañas Chaure* ..... *263*
- Negociantes e tropeiros na província de Minas Gerais: características sociodemográficas e econômicas
*Marcelo Magalhães Godoy* ..... *272*
- A mineração e o tropeirismo
*Eleni Cássia Vieira* ..... *312*
- Da tropa xucra à tropa arreada: a Feira de Sorocaba e os arranjos produtivos e comerciais do troperisimo de mulas
*Geraldo Bonadio* ..... *317*
- As tropas e a cultura do café no Brasil
*Acácio Miranda da Silva* ..... *322*
- Feira de Santana: a "A Princesa do Sertão" baiano
*Idelma Aparecida Ferreira Novais*..... *325*
- A feira de Capuame: pecuária e marchantaria na Capitania da Bahia (século XVIII)
*Juliana da Silva Henrique* ..... *341*
- O transporte e armazenamento de produtos pela Mesa de Inspeção da Bahia (século XVIII)
*Idelma Aparecida Ferreira Novais*..... *355*

- Caminhos de comércio em um esboço de fragmento tropeiro: o Armazém de Vila Rosa
*Jaqueline Posser Gallina* ..... *372*
- Para além do Rio São Francisco: pecuária e comércio nos sertões do Piaui
*Juliana da Silva Henrique* ..... 383
- Tropas arreadas e erva-mate no Paraná e norte catarinense
*Silvestre Alves Gomes*..... *397*
- Mirando desde el sur, uma introduccion al tema: los ganados
*Uruguay Nieto Lissardy*..... *407*
- A gênese da animalia dos canídeos cimarrones
*Kauê Cachuba de Abreu, Maude Nancy Joslin Mota, Nélio Sprea* e *Henrique Paulo Schmidlin* ..... *412*
- Lhamas, mulas e camelos
*Sérgio Coelho de Oliveira* ..... *437*
- Campeira: a raça equina do tropeirismo no sul
*Sérgio Lima Beck*..... *441*
- Cavalo campeiro
*Aldair Goeten de Morais*..... *447*

**8. TROPEIRISMO E O TREM**

- As tropas e o trem: a dinâmica econômica e cultural do sudoeste goiano (1920-1960)
*Ana Claudia A. Aquino Garcia* ..... *451*
- EEEh! Segura a tropa que o trem vai passar: um olhar sobre o patrimônio cultural do Vale do Araranguá/SC (1920-1950)
*Daniel Alves Bronstrup* e *Renata Carreira Corvino*..... *478*
- A chegada do trem causou a decadência do tropeirismo?
*Véra Lucia Maciel Barroso* ..... *490*
- O trem e a decadência do tropeirismo
*Sérgio Coelho de Oliveira* ..... *493*

**9. INDUMENTÁRIA E "TRAIA TROPEIRA"**

- A indumentária biriva ou tropeira tem alma
*Sandra Maria Schmith Alves* ..... *503*
- A indumentária tropeira na região sul do Brasil
*João Lori de Abreu*..... *508*
- Indumentária do tropeiro no Paraná
*Léa Maria Cardoso Villela*.....*516*

- As bombachas do Padre Reis
  *José Carlos Veiga Lopes* ..... *523*
- A relação do tropeirismo com indumentária no sul do Brasil e a formação da identidade da vestimenta gaúcha
  *Egéria Höeller Borges Schaefer, Ricardo Rodrigues Corrêa* e *Gabriela Carleto* .. *526*
- A traia tropeira na lista da inflação
  *Sérgio Coelho de Oliveira* ..... *539*
- Facão sorocabano
  *Sérgio Coelho de Oliveira* ..... *543*
- Antigos e modernos equipamentos para comando de rédeas no tropeirismo
  *Sérgio Lima Beck* ..... *549*
- Tropeadas, berrante, pau de fuxico: esta é uma história do passado e do presente
  *Helenice Cunha* e *Luiz Fernandes Lopes Maia* ..... *565*

**VOLUME 3**

**10. USOS, COSTUMES, CULINÁRIA E MEDICINA TROPEIRA**

- O cachorro dos tropeiros
  *Vera Rosane Silveira Moraes*..... *22*
- A importância da *ronda* nos pousos de tropeiros
  *Léa Maria Cardoso Villela*..... *27*
- Culinária tropeira e suas potencialidades no turismo dos Campos Gerais do Paraná: uma análise nos municípios de Castro, Lapa e Tibagi
  *Rúbia Gisele Tramontin Mascarenhas* ..... *34*
- Pão na pedra e Nêgo deitado: uma culinária gaúcha ou tropeira?
  *Pedro Oliveira*..... *65*
- O sal e o revirado de charque
  *Matusalém Roberto Ferreira* ..... *68*
- Milho e mandioca na alimentação dos tropeiros, com ênfase nas respectivas farinhas
  *Maria Thereza Lemos de Arruda Camargo* ..... *72*
- A medicina tropeira nas paragens do Iapó, Castro/Paraná: recursos empíricos, fé (rezas), crendices (simpatias) e chás
  *João Maria Ferraz Diniz e Léa Maria Cardoso Villela*..... *78*
- Medicina no caminho das tropas
  *Maria das Graças Lins Brandão* ..... *91*

**11. PATRIMÔNIO CULTURAL E CULTURA TROPEIRA**

- Os vestígios arqueológicos das estruturas viárias do caminho das tropas em Santa Catarina
  *Ana Lucia Herbert*..... *98*

- Valorização patrimonial dos registros arqueológicos e etnográficos relativos aos habitantes originários (ameríndios) nos territórios integrados pelo tropeirismo
*José Otávio Catafesto de Souza* ..... *139*
- Cultura tropeira
*Luiz Antônio Alves* ..... *155*
- Foro de la memória de *Mataderos*
*Zulema Cañas Chaure* ..... *159*
- Patrimonio rural en la ciudad: el resero de la pampa a Mataderos
*Zulema Cañas Chaure* ..... *162*
- Gestão ambiental da BR 285/RS/SC e as ações socioambientais: meio ambiente, cultura e tropeirismo
*Amanda Montagna, Cauê Canabarro e Gustavo Arruda* ..... *171*
- Tropeirismo em Campos Novos/SC: histórias, memórias e patrimônio cultural
*Enedy Padilha Rosa* ..... *180*
- Tropeirismo na pauta nacional: a cultura permeia, como o cerne, todos os setores de desenvolvimento da sociedade
*Duclerc João da Silva* ..... *201*
- Olhares na bifurcação: o tropeirismo entre o passado e o presente
*Maria Stela Schiavo Novaes* ..... *206*
- Museu do tropeiro de Castro/PR
*Léa Maria Cardoso Villela* ..... *217*
- Projeto Tropeiro Brasil
*Carlos Roberto Solera* ..... *219*
- Projeto Paisagem Cultural do Caminho das Tropas
*Ulisses Munarim e Fabiano Teixeira dos Santos* ..... *275*
- Itinerário cultural da Estrada Real
*Américo Antunes, Glauco Umbelino* e *Rodrigo Carvalho* ..... *281*


## 12. TROPEIRISMO E ARQUITETURA


- A Vila tropeira de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba: aspectos socioeconômicos e arquitetura das classes dominantes (1750-1888)
*Lucinda Ferreira Prestes* ..... *299*
- A fazenda serrana: considerações sobre a arquitetura rural nos Campos de Lages e Cima da Serra
*Fabiano Teixeira dos Santos* ..... *332*
- A casa do planalto catarinense: arquitetura rural e urbana nos Campos de Lages, séculos XVIII e XIX
*Fabiano Teixeira dos Santos* ..... *359*

- Entre o litoral e o planalto: caminhos tropeiros e patrimônio edificado em Santa Catarina
*Fabiano Teixeira dos Santos* ..... *361*


## 13. TROPEIRISMO E TURISMO


- Na Serra do Fundo do Rio do Boi, um caminho tropeiro: subsídios para o Turismo Cultural no Parque Nacional de Aparados da Serra
*Jaqueline Posser Gallina* ..... *382*
- O salto do Turismo Rural Brasileiro
*Carlos Roberto Solera* ..... *390*
- Tropeadas turísticas em família
*Zaira Suzana Jacoby de Oliveira* ..... *395*
- El camino de la Costa: la integracion desde el turismo cultural
*Cristian Pos Dalmás* ..... *397*
- Rota turística do Passo do Pontão – SC/RS
*Terezinha Benvinda Fornari Carneiro* ..... *402*
- O SENATRO e o turismo nos Campos de Cima da Serra
*José Paulo de Almeida* ..... *412*


## VOLUME 4

## 14. TROPEIRISMO, LITERATURA E FONTES DOCUMENTAIS


- El legado de Don Benjamín Ruales: versos de um resero
*Olga Fernández Latour de Botas* ..... *22*
- Libro de Viajes de Leon Palliere: vida y costumbres de America del Sur
*Zulema Mabel Cañas* ..... *33*
- Tropa e tropeiro nos dicionários do Brasil
*Geraldo Bonadio* ..... *41*
- Arrieros y acémilas en la literatura andina
*Juan José García Miranda* ..... *53*
- Poética do tropeirismo no Arraial do Tijuco
*Elisa Maria Grossi Fabrin* ..... *78*
- Tropeirismo na documentação eclesiástica gaúcha: habilitações para o casamento e justificações (1753-1767)
*Diego de Leão Pufal* ..... *92*
- Imagens tropeiras
*Sérgio Aluisio Soares Barbosa* ..... *113*

## 15. TROPEIRISMO: CRISTÃOS-NOVOS E GENEALOGIA


- Os cristãos-novos e o tropeirismo
  *Noely Zuleica Oliveira Raphanelli* ..... *125*
- Cristãos-novos e o tropeirismo no sul do Brasil: um estudo de caso
  *Diego de Leão Pufal* ..... *133*
- Tropeirismo e genealogia: trajetória de Antonio de Oliveira Machado: da Província de São Paulo ao Continente de São Pedro
  *Diego de Leão Pufal* ..... *153*
- A família Dias Cortes no sul do Brasil: bandeirantes e tropeiros
  *Diego de Leão Pufal* ..... *181*


## 16. CEMITÉRIOS NOS CAMINHOS TROPEIROS


- Vida e morte de um tropeiro: o sagrado como fonte de pesquisa histórica
  *Luiz Carlos Ebert* ..... *246*
- Coxilha Rica/SC: os cemitérios a beira dos caminhos de tropas
  *Elisiana Trilha Castro* ..... *249*


## 17. TROPEIRISMO, ENSINO E EDUCAÇÃO


- A importância do aperfeiçoamento do professor para inserção do tema tropeirismo
  *Vera Rosane Silveira Moraes* ..... *267*
- Projeto Tropeirismo nas escolas
  *Valter Fraga Nunes, Marco Aurélio Angeli (Zoreia) e Lucila Maria Sgarbi Santos* ....*270*
- Mapas didáticos do ensino público no RS e outros dos caminhos tropeiros comparados com a cartografia primária
  *Valter Fraga Nunes* ..... *274*
- O tropeirismo na base curricular das escolas de Bom Jesus/RS (entre a teoria e a prática): enraizamento, pertença, consciência, (re)conhecimento e orientações práticas de sala de aula
  *Véra Lucia Maciel Barroso* ..... *290*
- Valorização da cultura tropeira pela educação escolar
  *Amarildo Luiz Gaio* ..... *299*
- O estudo do tropeirismo e da história regional na formação de professores: memória oral e objetos históricos
  *Edgar Bueno Silveira* ..... *302*
- Elaboração de projetos pedagógicos tropeiristas nas escolas
  *Silvestre Alves Gomes* ..... *324*

- O tropeirismo como objeto de conhecimento na construção e implementação do referencial curricular da Secretaria Municipal de Educação de Cruz Alta
  *Sandra Denise Paula de Souza* ..... *325*
- A cultura tropeira na educação escolar em Urupema/SC
  *Eleni Cássia Vieira* ..... *330*

**18. SEMINÁRIOS E TROPEADAS**

- O primeiro Seminário Nacional sobre tropeirismo: anotações de um caminho sem volta
  *Marília Daros* ..... *353*
- História e reflexões acerca do Seminário Nacional e Encontro do Cone Sul sobre Tropeirismo: SENATRO (1992 a 2020)
  *Lucila Maria Sgarbi Santos* ..... *356*
- Bom Jesus/RS: Centro Brasileiro e do Cone Sul de Estudos e Produção do Conhecimento sobre o Tropeirismo
  *Véra Lucia Maciel Barroso* ..... *367*
- I Tropeada Cristóvão Pereira de Abreu nos Campos de Cima da Serra Gaúcha (17-21/04/2010)
  *Marco Aurélio Angeli (Zoreia), Sergio Aluísio Soares Barbosa* e *Valter Fraga Nunes* ..... *371*

**Moções** ..... 391

**Posfácio**
**Agradecimento à comunidade de Bom Jesus/RS (1989-2025)**
*Lucila Maria Sgarbi Santos* ..... *396*

# 5. TROPEIRISMO: POVOAMENTO E EVOLUÇÃO URBANA

## O povoamento e o tropeirismo

***Acácio Miranda da Silva***
*Fundador da Associação Tropeirismo Raiz de Porangaba/SP: Os Birivas, Bacharel em Direito, Membro do Caminho Paulista das Tropas, Pesquisador sobre Tropeirismo e suas vertentes e Palestrante. São Paulo/SP*

O gado bovino era o elemento principal na indústria pecuária colonial. Após seguiu-se o gado cavalar, de tão acentuado valor, até o aparecimento do veículo motorizado.

No século 18 surgiu a tropa muar e a figura histórica do tropeiro, *o grande assegurador dos meios de comunicação* e que até hoje desempenha papel tão importante em várias regiões do Brasil. Foi, portanto, o ciclo do gado, o fator econômico gerador da expansão sulina e da formação de suas lides meridionais (SIMONSEN, 1957).

### Tropeiros

Os tropeiros tiveram papel inquestionável, tanto no desenvolvimento do transporte de cargas, quanto nas relações sociais e humanas que desempenharam e eram respeitados pela honestidade, cumprimento das obrigações e pela dedicação familiar.

Com o tempo foram sendo aceitos e respeitados. Além de conduzir tropas, passaram a exercer várias outras funções: traziam e levavam cartas e notícias entre os pousos e povoados, intermediavam negócios, faziam curas, vendiam e traziam remédios, óculos e etc. Adquiriam, portanto, inúmeras funções paralelas e eram sempre aguardados com ansiedade. A chegada das tropas movimentava a vida dos pousos e povoados. A partir daí naturalmente, ia aparecendo o efeito trilhador e povoador dos tropeiros.

### Tropeiros e o povoamento

O tropeirismo não foi somente uma alternativa de transporte ou ciclo econômico e social que substituiu o bandeirantismo no início do século 18.

Teve relação direta com o povoamento brasileiro, contribuiu para a consolidação de fronteiras e mudou a história das relações comerciais do país.

Segundo Aloisio de Almeida, o seu papel foi muito maior: "foi o conjunto de fatos geográficos, históricos, sociais, econômicos e até psicológicos, relacionados com esse sistema de transporte em todo país."

## O início do povoamento

O povoamento do Brasil deu-se do litoral para o interior, para o misterioso sertão, que os historiadores chamavam de terra sem dono, terra virgem para lavoura, terra devoluta.

Quando os portugueses chegaram ao planalto de Piratininga, ficaram surpresos ao saber que existia um caminho no meio da selva, uma estrada de terra batida com mais de 200 léguas com uma largura de oito palmos, usada pelos índios, muito antes da presença do conquistador português.

Essa estrada ligava o Atlântico ao Pacifico, cortando o atual Paraguai. E seu tronco principal seguia até São Vicente, com ramais para Cananéia e Iguape, entre outros vários ramais e feixes de caminhos. Dois séculos depois, tornar-se-iam os caminhos das tropas e tropeiros.

A passagem em direção sul – registro importante da expansão no século 18 –, estava ligada ao relevo e foi caracterizado pela utilização de terrenos uniformes e planos da região. Certamente este foi o motivo que privilegiou Sorocaba como ponto de parada e comércio de muares que vinham do sul, usando o traçado do antigo caminho dos índios.

O registro mais antigo do Peabiru que se conhece foi feito pelo jesuíta espanhol Ruiz de Montoya, (1639). Em seu texto diz: "como sendo uma estrada larga de oito palmos (1,60 m) e mais de duzentas léguas (1.320 quilômetros), sinalizada por certa erva muito miúda que dos dois lados, crescia até meia vara (0,60 cm). "

## Viagem pelos caminhos

Naquele tempo, a viagem era para pessoas muito dispostas. Tinham que encarar um caminho desconhecido, sujeito ao encontro de animais selvagens e de personagens do folclore brasileiro, outrora, temidos como: *mula sem cabeça*, *lobisomen, corpo seco*, *Saci Pererê* e etc.

Precisavam montar acampamento ao meio de tempestades, ao tempo dos últimos claros do dia, no meio de mato denso e nuvens cinzentas. Era um trabalho em conjunto, onde uns fincavam estacas, amarrando cordas às

arvores para suas tendas, outros recolhiam o que se conseguissem de galhos menos molhados par acender o fogo na trempe, onde esquentavam água para o café, o feijão e a carne de lata (carne conservada na banha), que serviam acompanhada de paçoca de carne ao som da viola.

Outros ainda, com sua capa de lã de golas levantadas para quebrar o vento sul, preparavam-se para o seu período de ronda à tropa solta, onde enfrentavam durante a noite o desconhecido.

## O Pouso

Tão logo organizado o tráfego de tropas de muares evidenciou-se a necessidade de serem levantadas aqui e acolá, rústicas palhoças, simples coberturas de palhas sobre paus-a-pique, sem paredes, para abrigo das cargas e dos homens ao fim das jornadas diárias. Era o pouso.

Não se pode falar de tropas, de tropeiros e de camaradas sem mencionar o pouso, cujo surgimento na paisagem interior de certa parte do Brasil deveu-se especialmente ao mencionado sistema de transportes.

O pouso foi a primeira manifestação de abrigo praticado pela mão do homem, que surgiu nos ermos das travessias, à beira dos caminhos. Antes dele, a noite era ao relento, sob a copa das árvores que abrigavam camaradas e cargas quando chegava o momento de encostar os animais; ou então, quando a sorte ajudava, em algum galpão de fazenda por favor do seu proprietário. O pouso era rude, desconfortável, mas era sempre um abrigo contra a inclemência do sol ou da chuva, uma defesa contra o orvalho das noites. Na sua amplitude, o pouso não compreendia apenas a palhoça para resguardo das cargas e dos homens; necessariamente tinha que apresentar condições para a recomposição dos animais, com boa aguada e pasto suculento.

Firmado o pouso e desenvolvido o povoamento do local, em pouco tempo, a simples palhoça transformava-se em rancho, já sob assistência governamental. Esses pontos de parada das tropas eram tão importantes para o funcionamento normal do sistema de transporte, que os governadores de províncias meridionais a eles faziam menção em seus relatórios anuais.

O escritor Jorge Amado em *Tocaia Grande* ao falar sobre os tropeiros, revelou a face obscura, aquela que foi varrida dos compêndios de história por infame e degradante, ao contar o amor impuro, quando ainda não se erguera um altar para a virtude, registrou: “os tropeiros nas longas e penosas travessias por estes caminhos ínvios e arriscados, escolhiam lugares que oferecessem condições favoráveis para o pernoite.” Segue dizendo que

"Ajuntamentos que com o tempo davam quase sempre início a um arruado. Alguns se desenvolviam em povoados e vilas, futuras cidades, outros apenas vegetavam, um correr de casas com uma *puta* e uma bodega de cachaça. "

É flagrante que o uso continuado dos locais de pousos transformou-os em posições fixas e incorporados à presença de prestadores de serviço e de bens. Exemplos são a figura imprescindível do ferreiro, dos artífices especializados em couro, a oferta da aguada, das invernadas com pasto seguro, do seleiro, do latoeiro e tantos outros personagens. Em seguida aparecem pequenos oratórios, depois capelas até alcançarem o *status* de freguesia.

Na beirada desses caminhos e locais de pouso vem os abrigos fixos, as moradas em ambas as margens, formando uma espécie de corredor.

Gradualmente, com o incremento das tropeadas, surgiram novas construções por trás das primeiras filas de casas, adensando e delineando os traços de um futuro vilarejo, o bosquejo de um perfil urbano desordenado, lentamente transformados em cidades e finalmente ser a sede de municípios homônimos. (Henrique Paulo Schmidlin)

E lá vinham os tropeiros, tocando a burrada de tordilhos, bragados, rosilhos, baios, ruços, tangendo a tropa de fazenda em fazenda. A cada dia paravam em um pouso, com o seu rancho coberto de sapé, a fileira de estacas, o potreiro e os pastos, onde passavam a noite: os animais no potreiro; os homens no rancho; descansando e vigiando por turnos, tomando café da *ciculateira* e jogando um truco para passar o tempo, enquanto um saudoso camarada soprava uma gaita chorosa ou ponteava uma viola tristonha, declamando, em uma quadrinha, as agruras da vida tropeira. (CAMPOS; FRIOLI, 1999)

## Personagens

Os homens que seguiam com as tropas eram tropeiros, nome aplicado, particularmente aos próprios donos dos animais, quase sempre fazendeiros e criadores que, para enfrentar alguns meses de viagem até Sorocaba, formavam uma comitiva de peões, com seus diversos escalões de atividades. O chefe era um capataz responsável, o arrieiro, às vezes o próprio dono das mulas, que seguia atrás do culatreiro, montado em uma besta muito bem arreada. Contava com a ajuda dos demais camaradas: os tocadores, ou tangedores, peões que procediam à lida diária com os animais e tocavam seus lotes de xucros ou arreados e o madrinheiro, menino que seguia a frente do dianteiro, a mula da cabeçada, montando uma égua mansa, a madrinheira, guiando a tropa ao som dos cincerros nela pendurados. Quando chegavam

ao pouso, o madrinheiro era encarregado de armar a trempe e preparar o café e a comida, feijão de tropeiro, pirão de mandioca, carne de porco, carne seca, toucinho, farinha de milho e alguma carne fresca de caça. E, assim, ia a caravana se arrastando meses seguidos, sob o poeirão que a tropa levantava na estrada, e aos berros dos tangedores, dia após dia, repetindo a lida: *eia, Brioso!, Xô, Ventania!, Vamos, Carrera!, Guenta, Sereno!, levanta, Alecrim!*.

Os tropeiros cumpriam uma jornada diária de 25 a 30 quilômetros, suspendendo a marcha antes do pôr do sol em local apropriado para o pernoite: com boa aguada, pastagem e um acidente geográfico (um rio, um monte ou uma mata) que facilitasse a contenção dos animais durante a noite. Nos primeiros tempos, era apenas um lugar nos campos, embaixo de árvore. Depois, era um rancho coberto de sapé, que ganhou mais tarde o apoio de uma casa do peão, um galpão de ferreiro, um potreiro, uma venda, enfim, o embrião de um povoado. Foi assim que nasceram dezenas de cidades ao longo dos caminhos das tropas xucras e cargueiras, entre elas: Carazinho, Passo Fundo, Lagoa Vermelha, Vacaria e Bom Jesus, no Rio Grande do Sul; Lages, Campos Novos, Curitibanos e Mafra, em Santa Catarina; Rio Negro, Lapa, Palmeira, Carambeí, Ponta Grossa, Campo Largo, Castro, Jaguariaíva e Pirai do Sul, no Paraná; Itararé, Itapeva, Buri, Itapetininga, Alambari e Araçoiaba da Serra em São Paulo. (RIBEIRO, 2005).

## O início do povoamento do oeste paulista

A seguir vem o avanço do povoamento para o *oeste* brasileiro, associado também a utilização da Estrada Real do Viamão e ao surgimento da feira de Sorocaba, como fatos históricos importantes, sequenciais, que consolidam o tropeirismo no sentido de epopeia nacional.

O território de São Paulo foi, praticamente, chão de passagem até meados do século 17, sendo muito pequeno seu crescimento populacional. Mas, mesmo assim o povoamento iniciou-se em todas as direções, sendo sempre o homem tropeiro o grande deslocador de bens e pessoas para estes novos rincões.

Conquistada a terra, com núcleos de ocupação perdidos na vastidão, foi o tropeiro e a tropa de muares que, varando sertões e ravinas, rasgando matas, cruzando serras, vadeando rios, que assegurou e manteve a circulação de produtos, de bens, de ideias e da unidade nacional.

Logo a ocupação na direção oeste, ao longo do vale do Tietê (Anhembi) começou a crescer, o que pode ser confirmado pelas fundações de Sorocaba (1646), São Roque (meados do século 17), Cotia (1662), Porto Feliz (1700) e Pirapora (1725).

Outro ramo importante do povoamento fixou moradores a sudoeste de Sorocaba, na tentativa de explorar ouro ao longo do vale do Rio Ribeira e no alto do Paranapanema, que resultou na formação da povoação de Apiaí.

Assim, destacavam-se então, como postos e povoações pioneiras avançadas: Sorocaba e Porto Feliz a oeste e Apiaí a sudoeste, além dessa linha eram observados sinais de ocupação com um povo arredio e disperso.

Como só existiam trilhas, deduz-se que foram através destes sub-ramais do Peabiru que se conseguiu chegar até as nascentes do Rio Paranapanema, as fazendas dos padres Jesuítas em Guarei e Botucatu.

O governo provincial já vislumbrava a abertura de um caminho ligando a cidade de São Paulo a Cuiabá, região aurífera, iniciando pelo morro de Aybytucatu na região oeste.

## Minha Porangaba e o tropeirismo

Porangaba, Bela vista em Tupi Guarani, nasceu no sertãozinho de Santo Antônio do Rio Feio, ponto de sesta e pouso tropeiro e viandantes que demandavam a freguesia de Samambaia, com destino a Utucatu, hoje Botucatu e sertões de Avaré e Lençóis e a busca do Paranapanema (sabe-se que além não existiam povoações). Era por ali que se faziam todos os comércios dos sertões, atravessados pelo ramal de Salto Grande e tronco Sorocabano.

Não demorou que se tivesse a ideia de erguer uma pequena capela e um cemitério, isto pelos anos 1889. Daí o afluxo de criadores e lavradores para região, vindos de Tatuí, Itapetininga, Sorocaba, São Roque, Porto Feliz, Cotia, Ibiúna e Piedade, que se instalaram nas imediações do Rio Feio, terras férteis e planas.

## Curiosidades de minha Porangaba

Influências: antes, muitos tropeiros rio-grandenses, tocadores de tropas e negociantes, passaram pelos caminhos do Rio Feio (Porangaba), com as chamadas *tropas soltas ou xucras*, que já não seguiam à Sorocaba, mas diretamente ao Oeste Paulista, onde eram picadas (vendidas em lotes). Isso ocorreu após 1897. O intercâmbio com os rio-grandenses foi grande e possibilitou a assimilação de usos e costumes, com reflexos na culinária, na dança, no lazer, e, principalmente, o modo de falar dos porangabenses pela incorporação de palavras e expressões sulistas.

Famílias inteiras de rio-grandenses se fixaram na Bela Vista do Rio Feio (Porangaba), e Porangaba teve em sua vida administrativa dois prefeitos de origem rio-grandense: Dassas Vieira de Camargo, de Santana do Livramen-

to, o primeiro prefeito, e Honorato da Cruz Falkemback, apelidado de *Guri*, de Passo Fundo.

## Nossa responsabilidade

Entre os monumentos que lembram às gerações brasileiras os heróis da Pátria, está faltando um: o tropeiro com seus camaradas e seus cargueiros.

Cabe a nós agora, a responsabilidade de divulgar junto às novas gerações a grandiosidade de sua obra, a pujança de sua figura intimorata, para que todos juntos possamos reverenciar o tropeiro, o digno representante de nossa gente.

## Agradecimentos

Agradeço ao amigo Júlio Manoel Domingues, historiador porangabense, pessoa a qual sou admirador por sua determinação e conhecimento. Aos meus amigos e conterrâneos porangabenses, descendentes também destes destemidos tropeiros de antão.

Ao amigo Carlos Solera, incansável lutador pela valorização de homem tropeiro; e ao amigo Antonio Fazio, Tó de Itararé, presidente fundador do Caminho Paulista das Tropas.

Ao amigo Orailson Pereira, amigo de outras lidas, também lutador pelo resgate da cultura tropeira. À Srª Lucila Sgarbi, pessoa incentivadora e com a fibra sempre existente nos habitantes das serras gaúchas. Ao amigo Ocílio Ferraz, incentivador para minha participação neste encontro. Ao amigo Antônio Carlos e esposa Maria Aparecida, parceiros em todas as empreitadas. Aos meus filhos Acácio Filho e Gustavo, pelo incentivo, e à minha esposa Gizela, companheira que sempre me apoiou neste projeto.

## Referências

ARINOS, Afonso. *Contos:* pelo sertão - histórias e paisagens. São Paulo: Martins Fontes, 2006.

BUENO, Fidelis. *Geografia tropeira*: subsídio ao estudo do tropeirismo. Castro: Ed. do autor, 2008.

CAMPOS, Carlos de; FRIOLI, Adolfo. *João de Camargo de Sorocaba:* nascimento de uma religião. São Paulo: Ed. SENAC, 1999.

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

RIBEIRO, José Hamilton. *Os tropeiros:* diário da marcha. Rio de Janeiro: Globo Livros, 2006.

SIMONSEN, Roberto C. *História econômica do Brasil.* São Paulo: Ed. Nacional. 1957.

**Sites**

DOMINGUES, Julio Manuel. *Porangaba: sua história.* Disponível em <http://porangabasuahistoria.com/>. Acesso em: 02 de maio de 2014.

MOTT, L.; ALMEIDA, Aluísio de. O Tropeirismo e a Feira de Sorocaba. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros,* (9), p. 128-129. https://doi.org/10.11606/issn.2316-901X.v0i9p128-129. 1970.

# Notas para uma história ambiental do tropeirismo no sul do Brasil

***Marlon Brandt***
*Pesquisador, Mestre em Geografia, Doutor em História/UFSC e Professor/UFFS. Chapecó/SC*

## Introdução

Ao longo de todas as edições do SENATRO foram apresentados estudos que demonstraram diversas facetas do tropeirismo, como seus aspectos econômicos, culturais e de integração do território nacional, porém pouco foi discutido sobre a relação do tropeirismo e o meio ambiente. Desta forma este trabalho pretende lançar algumas considerações a respeito dos diversos modos com esta atividade se relacionou com o meio, transformando sua paisagem.

As alterações impostas ao meio ambiente através da ação humana têm, como aponta Warren Dean, reduzido o mundo natural a "entornos domesticados, aparados e moldados para se adequarem a algum uso prático ou à estética convencional."[1] Estudar estas relações e modificações do espaço ocupado pelo homem compõe um, dos vários campos de estudos da história, conhecido como história ambiental. Esse ramo, relativamente recente, surgiu a partir da década de 1970 à medida que conferências sobre a crise

[1] DEAN, Warren. *A ferro e fogo:* a história e a devastação da Mata Atlântica. São Paulo: Companhia das Letras, 2004, p. 23-24.

global e movimentos ambientalistas cresciam e tornavam-se mais visíveis em vários países. A história ambiental, nas palavras de Donald Worster,

> Nasceu, portanto, de um objetivo moral, tendo por trás fortes compromissos para promover. Seu objetivo principal se tornou aprofundar o nosso entendimento de como os seres humanos foram, através dos tempos, afetados pelo seu ambiente natural e, políticos, mas, à medida que amadureceu, transformou-se também num empreendimento acadêmico que não tinha uma simples ou única agenda moral ou política inversamente, como eles afetaram esse ambiente e com que resultados [...].[2]

Compreende, portanto, como objeto da história ambiental, as interações que as sociedades do passado tiveram com o mundo não humano, ou seja, aquele que não foi criado pelo homem, e, também, com o mundo humano, repleto de objetos tanto naturais quanto artificiais, dispostos em diferentes combinações em espaços e tempos distintos. Desta maneira, partimos de uma concepção de que se faz necessário também incorporar a natureza nos estudos históricos, rejeitando "a premissa convencional de que a experiência humana se desenvolveu sem restrições naturais, de que os humanos são uma espécie distinta e *super-natural* [e] de que as consequências ecológicas dos seus feitos passados podem ser ignoradas."[3]

## A Região Sul-Brasileira

A região Sul do Brasil é formada pelos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, que juntos formam uma área de aproximadamente 577.800 km². Seus limites são, ao norte, os Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, a oeste com o Paraguai e a Argentina, ao sul, com o Uruguai, e ao leste pelo Oceano Atlântico. Sua altitude varia do nível do mar até cotas que podem ultrapassar os 1.800 metros nas áreas mais elevadas, sendo que aproximadamente 2/3 de sua superfície encontra-se em áreas com cota superior a 500 metros. Toda a região possui uma ampla variedade de relevo, formando planaltos, planícies, serras e depressões, consequentes de suas diversas formações geológicas e da complexidade de seus agentes morfogenéticos, o que exerce uma considerável influência no clima e na vegetação.[4]

---

2 WORSTER, Donald. Para fazer história ambiental. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, v. 4. n. 8, 1991, p. 199-200.

3 WORSTER, Donald. *Op. Cit*., p. 198.

4 LEITE, Pedro Furtado; KLEIN, Roberto Miguel. Vegetação. In: FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Geografia do Brasil:* Região Sul, v. 2. Rio de Janeiro: IBGE, 1990, p. 113.

São dois os biomas que compreendem a região Sul do país: o Pampa e a Mata Atlântica. Os Pampas se encontram na porção sul do Rio Grande do Sul, possuindo como principal característica a predominância da vegetação herbácea e arbustiva, com um relevo aplainado e suavemente ondulado.[5] Na Mata Atlântica encontram-se quatro regiões fitogeográficas florestais e uma não-florestal. No litoral e adentrando vales de baixa altitude, encontra-se a Região da Floresta Ombrófila Densa, conhecida também como Floresta Tropical Pluvial, enquanto no interior, à medida que aumenta a altitude, domina a Região da Floresta Ombrófila Mista, com a dominância fisionômica da araucária, daí ser também conhecida como Floresta com Araucária, Floresta de Araucária ou Mata de Pinhais. As Regiões da Floresta Estacional Decidual encontram-se dispostas ao longo do alto Rio Uruguai e na depressão central do Rio Grande do Sul, enquanto a Região da Floresta Estacional Semidecidual encontra-se, sobretudo, no norte do Paraná e em uma pequena área na parte leste da Depressão Central Gaúcha e na vertente leste do Planalto Sul Rio Grandense. Os Campos, que formam a vegetação denominada não florestal, formam ilhas cercadas pela Floresta Ombrófila Mista, enquanto outras áreas mantêm contato com algumas áreas da Floresta Estacional Decidual, no noroeste do Rio Grande do Sul e com a Floresta Estacional Semidecidual no norte do Paraná.[6] Todas essas feições vegetais passaram a estar, de uma maneira, ou de outra, intimamente ligadas ao modo de ocupação e uso que passou a ser feito da natureza e de seus recursos, resultando em diferentes paisagens.

## Ocupações humanas e introdução do gado nos Campos Sulinos

As primeiras pegadas do homem nesses dois biomas ocorrem, de acordo com datações arqueológicas, há aproximadamente 13 mil anos. A partir de então começou um longo período de interação, cujos resultados são difíceis de avaliar. As evidências arqueológicas acumuladas pouco esclarecem perguntas sobre padrões de assentamento, adaptações culturais e adequação da exploração feita por esses homens. Porém sua presença já influenciava o ambiente natural, seja com a coleta, transportando e disseminando plantas intencionalmente ou não, e com a caça influenciando no número de espécies e empregando o fogo, para, por exemplo,

5 ZARTH, Paulo Afonso; GERHARDT, Marcos. Uma história ambiental do Pampa do Rio Grande do Sul. In: TEIXEIRA FILHO, Alten (Org.). *Lavouras da destruição:* a (im)posição do consenso. Pelotas: EdUfpel, 2009, p. 250.

6 LEITE, Pedro Furtado; KLEIN, Roberto Miguel. *Op. Cit*, p. 113-150.

limpar os campos, tornando-se assim mais visíveis as presas e introduzindo a agricultura.[7]

A chegada dos europeus à América no século XVI promoveu, nos anos que se seguiram, uma profunda transformação no ambiente, mesmo sendo muito reduzido o contingente populacional europeu que aportou nesse século, se comparado à população nativa do mesmo período. Os europeus, ao ocuparem a América, levavam consigo não apenas as plantas que cultivavam, mas também, intencionalmente, ou não um conjunto de outras plantas, que promoveriam profundas alterações na composição da fauna e flora dos mais diversos biomas do continente, além de seus animais domesticados e outras espécies intrusas, cujo exemplo mais conhecido é o rato doméstico. Espécies que, ao encontrarem no novo continente um ambiente que lhes permitisse se auto-reproduzirem, transformaram a paisagem natural em uma escala e velocidade que as invasões biológicas anteriores possivelmente não teriam promovido.[8] Esse mesmo século marca a introdução de bovinos e equinos na porção campestre do continente americano por portugueses, espanhóis e jesuítas.[9] Referindo-se a região do pampa argentino, por exemplo, comenta Alfred Crosby que,

> [...] a usurpação da biota nativa do pampa já devia ter começado no fim do século XVI, quando animais da Europa chegaram, vicejaram e se propagaram em enormes rebanhos. Seus hábitos de alimentação, seus cascos atropeladores, seus excrementos e as sementes das plantas que carregavam com eles, tão estrangeiros na América quanto eles mesmo, alteraram para sempre o solo e a flora do pampa. Essa alteração deve ter sido rápida, porque poucos registros se encontram a respeito dela nos documentos da época, pelo menos até o século XVIII.[10]

A quantidade de animais introduzidos e sua reprodução promoveram, a partir de então profundas transformações na paisagem da região. Esse gado, em menos de meio século se difundiu aos milhões nas áreas de Campos, sem nenhum ou muito pouco contato com as populações humanas. Gado cujos principais inimigos eram predadores como onças, pumas e cães introduzidos pelos europeus que retornaram ao estado selvagem, sofrendo também com diversas epidemias, além das moscas, que vitimava inúmeros bezerros. As

7 DEAN, Warren, 2004, *Op. Cit.*, p. 38-58.
8 CROSBY, Alfred W. *Imperialismo ecológico:* a expansão biológica da Europa (900-1900). São Paulo: Companhia das Letras, 1993, p. 133-174.
9 SIMONSEN, Roberto. *História econômica do Brasil (1500-1820)*. 4. ed., Brasília: Senado Federal, 2005, p. 209; CROSBY, Alfred W. *Op. Cit.*, p. 160.
10 CROSBY, Alfred W. *Op. Cit.*, p. 145.

secas promoviam variações repentinas no efetivo de animais. Era um gado cujo ambiente tornou-os rápidos, esguios e agressivos, adaptados, de certa maneira, às novas condições naturais,[11] e que começou a ser aprisionado para criação e comercialização rumo aos centros consumidores do Sudeste, originando as primeiras fazendas de criação e a formação de uma economia baseada na pecuária nas áreas de ocorrência de campos nos Estados do Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina.

Como ressalta Warren Dean, a introdução de novas espécies em um ecossistema quase sempre é lembrada somente pela sua consequência econômica. A introdução de animais e plantas, destinadas à comercialização, se não foi fundamental, sem dúvida colaborou e deu impulso à ocupação de diversos espaços do continente americano. Plantas e animais cuja introdução era seletiva de acordo com sua utilidade na manutenção e ampliação do controle sob a sociedade colonial. Além destes efeitos, salienta o autor, que a introdução de animais e plantas, tanto por portugueses, quanto por espanhóis, foi uma das mais poderosas armas da conquista do continente.[12]

Os jesuítas, responsáveis pela fundação das Missões, também promoveram a introdução, no atual Rio Grande do Sul, de imensa quantidade de gado asinino, bovino, cavalar e muar. Criados soltos e servindo como rebanho disponível às reduções, os animais tornaram-se bravios, "alçados", formando assim imensas reservas de gado. São elas as Vacarias do Mar e dos Pinhais, esta também conhecida como Campos da Vacaria.[13] Vacarias que, dada à imensa quantidade de gado introduzido, alteraram a cadeia alimentar da fauna na região. Os felinos tiveram alterada sua dieta alimentar, com a inclusão dos bovinos, o que facilitou sua reprodução em maior número, dada a abundância do gado. Gado que também interferiu de modo indireto na sobrevivência de pequenos mamíferos, como a lebre e a capivara.[14] Por outro lado, as espécies animais nativas, que submetiam a vegetação campestre a uma pressão de pastejo localizada e não tão intensa quanto à dos milhões de bois e cavalos europeus, foram alvo não apenas da perda das melhores pastagens, mas também de parasitas trazidos pelos europeus.[15]

---

11 DEFFONTAINES. Pierre. História do Gado nos países do Prata particularmente no Uruguai. *Boletim Geográfico*. Rio de Janeiro, a. IX, n. 114, maio-junho de 1953, p. 249-257.

12 DEAN, Warren. A botânica e a política imperial: a introdução e a domesticação de plantas no Brasil. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, v. 4, n. 8, 1991, p. 216-228.

13 PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História do Rio Grande do Sul*. 8 ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1997. Série Revisão, n. 1, p. 9-11.

14 CORRE, Silvio Marcus de Souza; BUBLITZ, Juliana. *Terra de promissão:* uma introdução à ecohistória da colonização do Rio Grande do Sul. Passo Fundo: Ed. da UPF; Santa Cruz do Sul: Ed. Unisc, 2006, p. 45-46.

15 SIMONSEN, Roberto. *Op. Cit.,* p. 208; DEFFONTAINES, Pierre. *Op. Cit.*, p. 249-257.

Ao longo do século XVIII, entre disputas portuguesas e espanholas pela posse do território sulino, parte do atual Rio Grande do Sul passou a ser povoado, do lado português, por paulistas preadores de índios, lagunenses e açorianos, que passaram a aproveitar "aquela imensa riqueza com que acenavam os campos sulinos".[16] Ocupação que conteria também o caráter de assegurar o domínio português daquelas terras. Formaram-se assim as primeiras estâncias no "Continente do Rio Grande" nas áreas de Campos.[17]

Animais que passaram a ter como destino a região sudeste, atendendo em especial as capitanias de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. A descoberta de ouro e metais preciosos no Sudeste e Centro-Oeste criou um mercado de consumo, no qual as Vacarias possuíam condições de fornecer animais visando o abate e transporte de bens, utilizando, neste caso, principalmente muares que carregavam de mercadorias em tropas de cargueiros. Surge desta maneira uma extensa rede de transporte, interligando vilas e formando novas povoações ao longo do seu caminho dirigindo-se às regiões mineradoras.[18]

Nesse contexto, a região Sul pode desempenhar, de acordo com Felipe Falcão, "um papel subsidiário, mas decisivo, para a economia que se desenrolava no Brasil e também para as pretensões da metrópole em melhor usufruir de suas terras",[19] contribuindo desta maneira tanto para a efetiva ocupação lusa do território quanto pela integração econômica do país, e na divisão territorial do trabalho. Para as demandas internas, o gado sulino foi, portanto, de importância fundamental, o que justificaria, economicamente, a ocupação efetiva das regiões onde se encontravam áreas de Campos. Importância destacada da seguinte maneira por Roberto Simonsen:

> [...] foi, portanto, o ciclo do gado o fator econômico gerador da expansão sulina e da formação de nossas lindes meridionais. A princípio, era o gado bovino o elemento principal, na indústria pecuária colonial. Seguiu-se-lhe o gado cavalar, de tão acentuado valor antes do aparecimento do

---

16 EHLKE, Cyro. *A conquista do Planalto Catarinense*: bandeirantes e tropeiros do "Sertão de Curitiba". Rio de Janeiro: Laudes, 1973, p. 123.

17 PIAZZA, Walter Fernando. *Santa Catarina:* sua história. Florianópolis: Ed. UFSC; Lunardelli, 1983, p. 165.

18 SANTOS, Silvio Coelho. *Nova história de Santa Catarina*. 5. ed. Florianópolis: Ed. UFSC, 2004, p. 43.

19 FALCÃO, Felipe. Dos corretos enganos e de outros desacertos: a presença portuguesa no Sul da América. In: BRANCHER, Ana; AREND, Sílvia Maria Fávero (Org.). *História de Santa Catarina:* séculos XVI a XIX. Florianópolis: EdUFSC, 2004, p. 182; MACHADO, Paulo Pinheiro. *Lideranças do Contestado:* a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916). Campinas: Ed. Unicamp, 2004, p. 60.

> veículo motorizado. Surgiram, enfim, no século XVIII, a tropa muar e a figura estóica do tropeiro, o grande assegurador dos meios de comunicação nos séculos XVIII e XIX e que até hoje tão importante papel desempenha em várias regiões do Brasil.[20]

## Tropeirismo e a alteração do ecossistema e da paisagem

Conexão entre dois pontos, um caminho, uma vez posto em funcionamento proporciona novas trajetórias históricas, possibilitando novos deslocamentos humanos e fluxos materiais, sejam de animais, plantas ou mercadorias. Sob uma perspectiva governamental é uma rota que busca domar a natureza e as gentes que vivem próximas, evitando *descaminhos* das rendas por contrabando ou sonegação. Sua contribuição pode também ser percebida na integração, conquista e domínio territorial. Essa conjunção de diversos elementos, que, nas palavras de Janice Gonçalves "multiplica-se na medida em que o caminho se faz não só no espaço como no tempo, e ao durar, se transforma".[21]

Como aponta Marcos Lobato Martins, no interior do Brasil predominou, por quase quatro séculos, o que ele denomina como "antigo sistema de circulação", o qual era constituído por tropas de muares, carros de boi e rios navegáveis por canoas. Na região Sul, as tropas "representaram a face mais visível da circulação antiga", que possuía

> [...] diversos elementos interconectados, que davam concretude histórica a práticas culturais solidamente enraizadas na sociedade brasileira. Um primeiro elemento é a rede intricada e mutável de caminhos e estradas que cortava as regiões do país. Caminhos rústicos, percorridos com lentidão a pé ou em montarias, cheios de perigos e sinuosidades. [...] Abertos a partir do litoral, os caminhos antigos devassaram o interior, muitas vezes convergindo para as regiões que abrigavam vilas e arraiais de maior dimensão, centros importantes de mineração e comércio.[22]

No Sul, a abertura dos primeiros caminhos de tropa por portugueses trouxe consigo uma maior intervenção humana na paisagem local. Esta vai

---

20 SIMONSEN, Roberto. *Op. Cit.*, p. 239. Vale lembrar que a edição original da obra é de 1937, período em que o trânsito de tropas era ainda muito comum para o transporte da produção agrícola, inclusive no planalto Sul do país.

21 GONÇALVES, Janice. Sentidos do caminho. In: BRÜGGEMANN, Adelson André. *Ao poente da Serra Geral:* a abertura de um caminho entre as capitanias de Santa Catarina e São Paulo no final do século XVIII. Florianópolis: Ed. da EDUFSC, 2008, p. 13.

22 MARTINS, Marcos Lobato. As variáveis ambientais, as estradas regionais e o fluxo das tropas em Diamantina, MG: 1870-1930. *Revista Brasileira de História.* São Paulo, v. 26, n. 51, p. 141-169, 2006, p. 145.

desde a abertura dos caminhos, derrubando árvores para a construção de pontes, passagens e colocação de lajotas de pedras em locais de difícil passagem, quanto para a formação de campos para o apascentamento dos animais em trânsito. Essa formação de campos é relatada, por exemplo, por Francisco de Souza e Faria, em seu roteiro sobre a estrada dos Conventos, que ligava Araranguá a Curitiba, concluída em 1727. A leitura deste roteiro traz diversas informações a respeito da paisagem local, onde o gado jesuíta já se encontrava amplamente disseminado logo após a subida da serra:

> [...] dei logo em campos e pastos admiráveis, e neles imensidade de gado, tirados das campanhas da nova colônia, e lançados naqueles sítios pelos Tapes das Aldeias dos padres jesuítas no ano de 1712.
>
> Nestes campos demorei seis meses esperando por reforço que tinha pedido a São Paulo, e sustentando-me nelas do mesmo gado morto a espingarda, além de 500 e tantas vacas que reservei, e levei comigo para a viagem. Em todo o tempo que aqui estive me animei a correr uma grande parte de toda aquela Campanha, em passam, segundo julgo, de duzentas mil as vacas que nela há, em muitas, e boas águas, bastante caça, alguns pinheiros [...].[23]

A experiência das bandeiras, cruzando o planalto meridional, à procura de indígenas para a escravização e ouro, seria fundamental para a abertura destes caminhos de tropas e o posterior povoamento da região Sul. Se no início os bandeirantes colaboraram, ao capturar indígenas para a escravização, com o despovoamento do planalto, a situação se alteraria com o aproveitamento da gadaria sulina. São Paulo, já no século XVII, se constituía, de acordo com Sérgio Buarque de Holanda, no centro de um "amplo sistema de estradas expandindo-se rumo ao sertão e à costa". Caminhos numerosos que partiam ou se utilizavam de antigos caminhos indígenas como o Peabiru, que conduzindo "ora às minas gerais, ora ao sul, onde se estabeleceram as primeiras reduções de guaranis," fixaram "as direções iniciais da exploração bandeirante."[24]

Na entrada da segunda metade do século XVIII, quando iniciaram as capturas do muar nos campos sulinos, o fluxo de animais rumo ao norte tomava grande volume, ao ponto de fazer com que o Morgado de Mateus, escrevesse para o Marquês de Lavradio em novembro de 1770, mencionando o fato de que: "[...] não havia quem, dispondo dos recursos e habilitações

23 EHLKE, Cyro. *Op. Cit.*, p.137.

24 HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e fronteiras.* 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p. 19.

indispensáveis, hesitasse em ir buscar animais no Viamão, gastando de ano e meio a dois anos na viagem de ida e volta até Sorocaba, onde se realizavam os principais negócios."[25]

A instauração das feiras anuais em Sorocaba, onde muares e cavalares eram vendidos a outros tropeiros, que conduziam até o seu destino nas regiões mineradoras,[26] assinala também o início de algumas transformações sociais, econômicas e espaciais nas regiões de campos do Sul brasileiro. Nas palavras de Sérgio Buarque de Hollanda, "os grossos cabedais que nelas se apuram, tendem a suscitar uma nova mentalidade na população. O tropeiro é o sucessor direto do sertanista, e o precursor, em muitos pontos, do fazendeiro."[27]

Tanto na abertura e futuro trânsito de animais pelos caminhos de tropas, deve-se levar em consideração a influência do quadro natural, cuja influência evidencia-se na decisão do trajeto e na possível melhoria ou abandono. A Serra Geral, em muitas regiões forma, próxima à região litorânea, um paredão que ultrapassa os mil metros de altitude em algumas áreas. Enquanto segue seu rumo ao oeste, formam-se extensos vales, com relevo acidentado, cujos rios possuem diversas áreas de corredeiras em meio a uma densa floresta. Seus divisores de água e algumas áreas, sobretudo as com maior altitude, por outro lado, eram formadas por Campos ou por um mosaico com a Floresta de Araucária. Esse relevo explica de certa forma tanto a dificuldade de abertura das primeiras ligações do Sudeste com o Sul, quanto a longa permanência do sistema de transporte por tropas de animais, que, no caso da ligação entre o planalto e o litoral, duraria em muitas regiões até a construção das primeiras estradas de rodagem a partir das primeiras décadas do século XX.

No caso dos caminhos que ligavam as Vacarias aos centros consumidores ao Norte, percebe-se, na adoção por novos caminhos, como a Estrada Viamão-Sorocaba, e mais tarde o Caminho das Missões, a procura por locais onde as condições adversas fossem minimizadas. O transporte animal pelo litoral, como era então feito, primeiramente até Laguna ou a Ilha de Santa Catarina, de onde eram despachados os animais a São Paulo, ou a Araranguá, seguindo dali serra acima, apresentavam de rios caudalosos, pouco pasto em alguns trechos e a possibilidade de ataques espanhóis. Assim, a adoção dos caminhos que cruzavam diretamente pela serra surgiu como a melhor opção.[28]

O clima da região, com chuvas bem distribuídas ao longo do ano, principalmente nas regiões litorâneas e de planalto, conspiravam constantemen-

---

25 *Ibidem*, p. 132.
26 PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Op. Cit.*, p 14.
27 HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Op. Cit.*, p. 132-133.
28 MACHADO, Paulo Pinheiro. *Lideranças do Contestado:* a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916). Campinas: Ed. Unicamp, 2004, p. 61.

te contra a qualidade das estradas. Este fator, associado aos poucos recursos empreendidos na melhoria das estradas resultava em um sem número de locais perigosos, com rios com uma ou nenhuma balsa e atoleiros que provocavam inúmeros percalços aos viajantes. A esse respeito comenta, por exemplo, um ofício da "Collectoria das Rendas Estaduaes de Passa Dous", situada em Curitibanos, ao Presidente do Estado de Santa Catarina: "Tenho por diversas veses pedido por officio ao Cidadão Inspector para levar ao contentamento de V. Exª o máo estado em que se acha o referido Espigão, com grandes saltos, caldeiroes, atoleiros e toda estrada coberta de matagal, tanto assim que, com grande difficuldade os tropeiros transitão nella".[29]

Muitos desses caminhos, embora obedecessem a uma diretriz geral, não seguiam um traçado único. Possuíam variantes, transitáveis em algumas épocas do ano, dependendo do nível das águas, por exemplo. Daí a preferência por regiões de maior altitude e serras divisoras de águas. No trajeto, além dos trechos de rios caudalosos ou com muita correnteza, evitavam também florestas fechadas e outros obstáculos proporcionados pelo relevo, além do contato com os *bravios* indígenas. No caso dos caminhos por cima da serra, existia, no entanto, a vantagem da existência de grandes extensões de campos naturais, imprescindíveis para o descanso e apascentamento das tropas.[30]

Ao longo deste percurso as tropas, ao final de cada dia, paravam para o descanso e pernoite. Com o passar do tempo essas paradas, aponta Rafael Straforini, foram se tornando fixas, sendo que "no início de cada caminhada, já se estabelecia como objetivo, atingir, no final da tarde, o pouso seguinte."[31] Dessa maneira, a partir de uma jornada que durava, dependendo da tropa, se de mulas descarregadas ou com cargueiros, entre 4 e 6 léguas, sendo que uma légua equivale a 6.600 metros, pousos foram sendo estabelecidos em algumas áreas.[32] Os Campos apresentavam-se como a melhor área para pouso, pois era lá que os animais poderiam encontrar farta pastagem para a alimentação e invernagem, antes de prosseguirem viagem rumo a Sorocaba.[33]

O próprio trânsito de pessoas e animais em um espaço antes ocupado por indígenas, e eventualmente palmilhado por jesuítas e bandeirantes

---

29 Ofício de João Francisco Duarte d'Oliveira ao Presidente do Estado de Santa Catarina, 1898. Ofícios G. 1898, v. 2. Arquivo Público do Estado de Santa Catarina. Como o documento não possui a data em que foi expedido, não foi possível determinar para qual Presidente do Estado o ofício era destinado, se para Hercílio Luz, que governou até setembro de 1898 ou Felipe Schmidt, que assumiu logo a seguir.

30 MACHADO, Paulo Pinheiro. *Op. Cit.*, p. 63.

31 STRAFORINI, Rafael. *No caminho das tropas*. Sorocaba: TCM, 2001, p. 31.

32 COSTA, Licurgo. *O Continente das Lagens:* sua história e influência no Sertão da Terra Firme. v. 1. Florianópolis: Federação Catarinense de Cultura, 1982, p. 170.

33 EHLKE, Cyro. *Op. Cit.*, p. 147.

promoveu uma alteração da vegetação local, especialmente de plantas germináveis através do esterco do gado vacum e muar.[34] O pastejo e o pisoteio também influenciaram na mudança na composição vegetal dos Campos alterando, pouco a pouco o tipo das pastagens, que também passaram a se empobrecer com a introdução de espécies exóticas.[35]

Outro fator que deve ser levado em consideração no que cabe a desenvolvimento das atividades ligadas à pecuária e ao próprio tropeirismo estão relacionados a possíveis surtos e disseminação de doenças ao longo do seu percurso, espalhando-as aos rebanhos próximos. Os primeiros animais introduzidos na América conseguiram sustentar, tanto a demanda interna quanto às indústrias extrativas de couro, charque e graxa, onde a existência de um comércio monopolista com as metrópoles teria assegurado certa de proteção à algumas doenças que acometiam os rebanhos em outras partes do mundo, como a febre aftosa. O surgimento da indústria frigorífica no final do século XIX e início do XX e a possibilidade do transporte de carne congelada, teria também promovido, como apontam Victor Saraiva e Alejandro Lopez, uma procura pela melhoria da qualidade dos rebanhos. Assim passam a ser importados ventres e reprodutores, sendo que muitos deles portariam o vírus, ou seja, sua introdução e disseminação estaria vinculada à importação de animais de raça.[36]

A relativa facilidade em se ocupar, a despeito dos constantes conflitos com indígenas, resolvidos, em muitos casos, no seu extermínio, e a presença do gado jesuíta facilmente obtido, possibilitou a formação de fazendas e invernadas, que paulatinamente começaram a se espalhar, ocupando diversas áreas de Campos nos estados sulinos.

A formação de diversas fazendas já era mencionada, por exemplo, em uma correspondência enviada pelo Morgado de Mateus, ao então Conde de Oeiras, mais tarde Marquês de Pombal, em 1765, referindo-se a futura região de Lages, a qual, pelos atributos, era promissora aos novos habitantes que poderiam vir a se instalar:

> O terreno hé admiravel não só para se fundarem muitas Fazendas de Gados mas tãobem para cultivar todo o Genero de frutos, alem disto se seguem utilidade de acudir aos moradores daquele Certão com a administração dos Sacramentos por estarem aly vivendo muitos que se retirarão do Rio Grande de São Pedro, e outros criminozos que se refugiarão por aquellas partes, e estão vivendo nos mesmos crimes, e distantes de Curi-

34 CORREA, Silvio Marcus de Souza; BUBLITZ, Juliana. *Op. Cit.*, p. 47.
35 DEFFONTAINES, Pierre. *Op. Cit.*, p. 249-257, p. 250.
36 SARAIVA, Victor; LOPEZ, Alejandro. *Febre aftosa.* Disponível em: <http://bvs1.panaftosa.org.br/local/File/textoc/Saraiva-Lopez-FMD.pdf>. Acesso em 15 de abril de 2010.

> tiba, que hé a Freguezia que tem mais perto, mais de cem legoas pela estimativa dos viandantes. Tão bem se segue à utilidade de ficar este Certão corespondente a Villa da Laguna, que está na borda do mar, e em cazo de ataque ficarão os Povoadores da Serra acima não só a ponto de decerem a socorrer aquelle porto, mas tãobem de deffenderem o passo da serra a quem intente forçal-o pelo interior do Paiz.
>
> Os campos da Vaccaria estão vezinhos; não ha nelles deficuldade alguma emté as Missões[...].[37]

Uma prática comum, nessas fazendas e invernadas, e que interferiam dentro da dinâmica natural dos Campos, era o recurso às queimadas com a intenção de propiciar o rebrote da pastagem, tornando-a mais tenra para o gado. O fogo era também empregado no aumento dos campos e, portanto, de pasto para o gado, uma vez que as florestas desempenhavam um papel secundário nessa economia.[38]

Com a entrada do século XX declinou o tropeirismo nas regiões do Sul do país. Foram construídas ferrovias, como a São Paulo – Rio Grande, e estradas de rodagem, onde então os animais eram escoados. O aparecimento dos vagões e caminhões fez desaparecer as tropas a pé, primeiramente nos percursos mais longos, depois em trajetos mais curtos, ligando, por exemplo, as áreas de criação às estações ferroviárias. Porém muitas das estradas e mesmo rodovias atuais tiveram seus traçados baseados em antigos caminhos.[39]

## Considerações finais

Ao longo de quase três séculos, o tropeirismo constituiu como um importante meio de difusão, não apenas de mercadorias, mas também da cultura, integrando regiões outrora contrastantes ou remotas entre si, como as regiões mineradoras e o Sul pastoril, ou relativamente próximas, como as áreas habitadas por açorianos, alemães e italianos do litoral ou das encostas da Serra Geral. O tropeirismo foi também um dos elementos fixadores do homem no rumo das tropas. No apogeu do comércio de tropas ao longo do século XIX, multiplicavam-se pelo sul fazendas e invernadas repletas de gado. Acompanhando esse processo surgiam pequenas casas de comércio, muitas relacionadas às lides tropeiras e pastoris, com ferreiros e seleiros, por

---

37 MARTINS, Romário. *Lages:* histórico de sua fundação até 1821. Curytiba: Typ. Da Livraria Economica, 1910, p. 6.

38 LAGO, Paulo Fernando. *Gente da terra catarinense:* desenvolvimento e educação ambiental. Florianópolis: EdUfsc/FCC/Lunardelli/Udesc, 1988, p. 264.

39 RUCHEL, Ruy Rubem. Tropeirismo nos séculos XVII, XVIII, XIX e XX. In: SANTOS, Lucila S. et al. (Org.). *Bom Jesus e o tropeirismo no Cone Sul.* Porto Alegre: EST, 2000, p. 44.

exemplo, nos pontos de parada e pouso, dando origem ou participando do crescimento de diversos povoados e vilas, muitas delas hoje cidades.[40]

Na natureza, suas marcas são sentidas ainda nos dias de hoje, levando o povoamento e a formação de fazendas e invernadas a diversos espaços, dinamizando a economia local, abrindo caminhos em meio a floresta, construindo pontes e passagens, cuja construção empregava material extraído do próprio local ou áreas próximas. Embora visivelmente a introdução da pecuária e a difusão do tropeirismo tenham alterado pouco a paisagem sulina, dada a baixa densidade demográfica e a própria localização das fazendas em áreas se comparado com a colonização alemã e italiana, a partir dos séculos XIX e XX, é possível perceber a ação humana nestes espaços. Estes são vistos na introdução de novos animais e plantas, cujo tropeirismo foi o responsável pela disseminação, intencional, ou não, assim como a possível disseminação de doenças.

Levar em consideração a natureza dentro dos estudos do tropeirismo ajuda também a entender como em algumas regiões o tropeirismo como a principal forma de transporte de mercadorias persistiu por mais tempo, enquanto outras à medida que a ferrovia e as rodovias chegaram, entraram em rápido declínio.

# As rotas de tropas no perímetro urbano de Vacaria

***Edgar Bueno Silveira***

*Pesquisador, Tradicionalista, Pós-Graduado em Estudo das Relações Étnico-Raciais e Multiculturalismo e em Tecnologias em Educação. Vacaria RS*

***Felipe Lima Pires***

*Tradicionalista, Pesquisador, Músico, Peão da Invernada Juvenil e Guri Farroupilha do CTG Porteira do Rio Grande e Estudante do Curso de Magistério. Vacaria/RS*

## Introdução

Muito se sabe e muito se pesquisa sobre as rotas de tropeiros ao longo dos diversos Estados Brasileiros. Muitas cidades tiveram sua origem nos pousos e rotas que estes homens utilizavam. Porém, ainda pode ser considerado escasso o material produzido acerca da passagem das tropas por dentro das cidades.

[40] RUSCHEL, Ruy Ruben. *Op. Cit.*, p. 44-45.

No caso de Vacaria, cidade esta de origem jesuítico-indígena, que aos poucos começou a receber povoadores europeus, *em sua maioria portugueses,* acabou por ficar na rota dos tropeiros, dando-lhe apoio logístico. Além disso, muitos desbravadores vinham até a Região dos Campos de Cima da Serra para capturar o gado que ali havia em abundância. Com o aumento da povoação, também as tropas de mula passaram a ser uma constante, não apenas em Vacaria, mas em toda a região, cercada por divisas naturais que faziam com que o gado vacum ficasse aprisionado nos Campos de Cima da Serra: ao Norte e ao Sul, os caudalosos rios Pelotas e das Antas, a Oeste os Matos Castelhano e Português, e a Leste, os Aparados da Serra.

Foi nesse contexto de gado, mulas, potros e tropeiros, que as vilas, povoados e mais tarde cidades desenvolveram-se na região.

Muitas pessoas hoje habitam residências em locais que outrora foram corredor de tropa, sem se dar conta de que a história de seu município desenvolveu-se em função disso.

## Vacaria nas rotas de tropeiros

Vacaria sempre esteve fortemente inserida nas rotas dos tropeiros. Como exemplo da importância dos tropeiros em Vacaria, vemos em BARBOSA (1978), citando em Vacaria dos Pinhais (livro de destaque no município):

> O transporte de mercadorias era realizado com tropa de cargueiro, desde os primórdios da colonização dos campos de Vacaria, até o advento da carreta de terno, nas primeiras décadas deste século. A tropa era o veículo que levava a grandes distâncias os produtos e trazia mercadorias de consumo. Logo que se tornou possível a descida da Serra dos Aparados rumo a Torres, da Conceição do Arroio ou Criciúma e Nova Veneza. [...] Para Torres, levavam queijo, couros, sedem, lã, e traziam açúcar amarelo, farinha de mandioca, sal, cachaça, tecidos, utensílios diversos [...]. O arroz, em geral, buscavam em Nova Veneza e Criciúma. (p. 88).

O comércio, o transporte, as mensagens (chasques) e a integração da região estavam intimamente ligados aos tropeiros.

## As rotas de tropeiros no perímetro urbano

Há pesquisas que apontam a existência de legislações municipais para regulamentar a passagem das tropas por dentro do perímetro urbano de diversas cidades do Rio Grande do Sul. Tomemos como exemplo, os muni-

cípios de Lagoa Vermelha, Santa Cruz do Sul e Rio Pardo. FLORES (1998) afirma que: "As Câmaras Municipais designavam as ruas e as praças por onde deveriam passar as tropas que entravam na povoação. Ainda resta na tradição as antigas ruas das tropas e das aguadas em cidades como Lagoa Vermelha, Lages e Sorocaba". (p. 70-71).

Na cidade de Santa Cruz do Sul, existiu um decreto promulgado em 2 de dezembro de 1924, o qual "determinava que as tropas que entrassem na cidade deveriam seguir pelas ruas determinadas pela Intendência Municipal, levados a passo, em ordem, por pessoal suficiente e idôneo". O mesmo decreto determinava que os locais para compra e venda de tropas também seriam determinados pela Intendência.

Já a Intendência de Rio Pardo regulamentava a passagem das tropas pela cidade, campos e estradas "no regulamento da viação municipal de 1916." (FLORES, 1998, p. 72-73).

Em Lagoa Vermelha, a Rua das Tropas, citada por Moacir Flores, hoje é a Avenida Afonso Pena, conforme as fotos a seguir:

Dentre outros municípios, esta realidade também esteve presente em Vacaria.

**Figura 1 – Rua das Tropas em Lagoa Vermelha**



Fonte: Imagem do livro de Moacyr Flores.

**Figura 2 – Atual Avenida Afonso Pena, Lagoa Vermelha**



Fonte: Arquivo de Felipe Lima Pires.

## As rotas de tropeiros no perímetro urbano de Vacaria

Muitos moradores de Vacaria têm suas residências situadas em pontos onde foram rotas de tropeiro e desconhecem a história de sua rua, bem como de seu município.

Iniciemos pela rota de quem vinha da região italiana do Estado e subia a Serra do Rio das Antas. Ainda hoje, a rua Júlio de Castilhos conserva seu

trajeto original desde o atual bairro Chácara das Palmeiras até o centro da cidade, margeando os trilhos da rede ferroviária. A rua Júlio de Castilhos cruza-se com a Avenida Militar, outra rota de tropeiros, sendo que esta era o caminho para a regiões de Lagoa Vermelha, central do Estado e missioneira.

No interior do município, local onde houve diversos núcleos populacionais, existiam as *capelas*. Muitas dessas localidades, que no passado foram o 8º distrito de Vacaria, hoje fazem parte do município de Monte Alegre dos Campos. O distrito do Refugiado, no qual se localizam diversas capelas e comunidades interioranas, ainda pertence a Vacaria.

**Figura 3 – Avenida Moreira Paz, entrada da cidade**



Fonte: Arquivo de Felipe Lima Pires.

Os tropeiros que provinham dessas regiões, normalmente entravam na cidade pelo *corredor grande da Moreira Paz*

**Figura 4 – Corredor Grande da Moreira Paz e o Largo Bamerindus**




Fonte: Arquivo de Felipe Lima Pires.

A atual avenida Moreira Paz inicia na saída da cidade para o interior e vai até o centro. O Largo Bamerindus era ponto de parada das tropas, por ser muito próximo da *bica* onde os tropeiros saciavam sua sede e também a sede dos animais.

**Figura 5 – Bica, próxima ao Largo Bamerindus**



Fonte: Arquivo de Felipe Lima Pires.

A rota de saída de Vacaria para o litoral, que os tropeiros faziam, era por Bom Jesus. Ainda hoje, as avenidas Dom Frei Cândido Maria Bampi e Moreira Paz são rotas bastante largas, sendo que as duas se cruzam em determinado ponto.

**Figura 6– Avenida Dom Frei Cândido Maria Bampi**



Fonte: Arquivo de Felipe Lima Pires.

A Avenida Dom Frei Cândido Maria Bampi teve, num passado recente, ligação com a atual BR 285, mas pelos aterros, quando a BR foi asfaltada, as duas perderam a ligação direta.

**Figura 7– Rua Júlio de Castilhos: antiga rota de Caxias do Sul**



Fonte: Arquivo de Felipe Lima Pires.

Em frente à UCS podemos visualizar o morro Agudo, a BR 285 e a Avenida Dom Frei Cândido Maria Bampi.

**Figura 8- Início da Avenida Dom Frei Cândido Maria Bampi**



Fonte: Arquivo de Felipe Lima Pires.

De acordo com a pesquisadora Maria Neli Ferreira Borges, as tropas de mula e a carreta foram os primeiros meios de transporte de mercadorias em nossa região. Segundo ela, "Rodou no dorso das carretas o material que ergueu ranchos e galpões, símbolos do primeiro ciclo econômico de Vacaria, como também rodou nela os símbolos do alvorecer urbano, a partir do transporte do material para a construção das casas na Vila de Vacaria". (In. SANTOS; BARROSO, p. 442). A mesma pesquisadora informa que o perímetro urbano desenvolveu-se a partir do transporte nas bruacas e carretas. O material de construção da Catedral e do prédio antigo do Banrisul também foi transportado por carretas e mulas.

## Conclusão

A maior importância desta pesquisa é resgatar informações acerca das rotas de tropeiros que cruzavam por dentro de municípios como Vacaria e Lagoa Vermelha, sendo que muitas delas conservam ainda hoje a trajetória do passado. Outro aspecto de grande relevância é informar aos munícipes dessas localidades sobre o grande patrimônio histórico de que desfrutam, muitas vezes, sem saber da história do local.

Faz-se necessário manter esse patrimônio histórico, manter contato com o poder público a respeito de projetos e leis que valorizem as rotas de tropeiros.

## Referências

BARBOSA, Fidélis Dalcin. *Vacaria dos Pinhais*. Porto Alegre: EST; Caxias do Sul: Ed. da UCS, 1978.

FLORES, Moacyr. *Tropeirismo no Brasil*. Porto Alegre: Nova Dimensão, 1998.

OLIVEIRA, José Fernandes de Oliveira. *Rainha do Planalto*. Caxias do Sul: São Miguel, 1959.

PINOTTI, Adhemar Antônio Martins. *Só para lembrar*: Vacaria em fotos. Caxias do Sul: Lorigraf, 2011.

SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel. (Org.). *Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004.

# Lagoa Vermelha na rota das tropeadas

***Itaci de Souza e Silva***

*Professor, Pós-Graduado em História e Ensino do Rio Grande do Sul e Mestre em História Regional. Lagoa Vermelha/RS*

## Introdução

O presente artigo consiste em analisar o município de Lagoa Vermelha/RS, no contexto do tropeirismo de mulas, tendo em vista que este município originou-se em função da atividade tropeira no Brasil. Pretende-se evidenciar, inicialmente, alguns dos principais caminhos abertos por Cristóvão Pereira de Abreu que serviram para facilitar e encurtar a distância entre os campos do sul e a região de Sorocaba/SP, para onde eram levados os animais

muares. O momento em que a região de Lagoa Vermelha passa a ser rota de passagem e pouso dos tropeiros, consagrando-se, posteriormente, como município com a vinda de famílias de tropeiros paulistas e paranaenses que decidem fixar residência nesta região. Entre esses tropeiros está José Ferreira Bueno, capitão da Guarda Nacional, que juntamente com sua família decidem doar parte de suas terras para a fundação do atual município de Lagoa Vermelha.

## Lagoa Vermelha no contexto do tropeirismo de mulas

No rastro do tropeirismo de mulas no Brasil, os tropeiros prosseguiam em suas jornadas buscando novos caminhos e atalhos que facilitassem e encurtassem a chegada aos campos do Sul, onde havia vários criatórios de muares, abundância de gado bovino e indígena, mercadorias indispensáveis para serem levadas aos locais de mineração. E foi também a partir das viagens itinerantes que os tropeiros abriram novos caminhos e, assim, facilitaram o deslocamento de animais e o transporte de mercadorias e pessoas por meio das mulas.

"Por volta de 1731, Cristóvão Pereira de Abreu foi responsável pela abertura de uma nova via de comunicação e transporte entre Viamão e Curitiba. Ele reprimiu e empurrou os índios das reduções até o Campo do Meio, atual município de Caxias do Sul, incorporando o gado da Vacaria de los Piñares para a Coroa portuguesa".[1]

A partir da abertura do chamado *Caminho das Tropas* também conhecida como *Estrada Real*, um desvio conseguido da Estrada Souza Faria, a distância entre a Província de São Pedro e a Província de São Paulo ficou menor. Por esse caminho partia-se de Viamão, considerado o meio caminho entre a Colônia do Sacramento e São Paulo, passando por Santo Antônio da Patrulha, onde também se situava um registro de animais, chamado de Guarda Velha de Viamão, seguia-se ainda pelo vale do Rio Rolante, subindo a serra até encontrar-se mais a diante com a *Estrada dos Conventos*. A partir de então, se dirigia para o registro de Curitiba e chegava-se a São Paulo. Além de diminuir a distância e o caminho até a Província de São Paulo esse novo trajeto era um trecho de serra de acesso mais fácil que a *Estrada dos Conventos*, nos Aparados da Serra, evitando a perda de animais pelo caminho.

No Rio Grande do Sul, assim como nas demais regiões do Brasil, onde o tropeirismo teve sua importância econômica, surgiram pequenos povoados,

[1] OLIVEIRA, Lizéte Dias de. Mapa político e rodoviário do Rio Grande do Sul. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel. (Org.) Bom *Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004, p. 196.

locais de pouso e de descanso dos tropeiros, que ao longo dos anos, devido ao natural processo de evolução social e do desenvolvimento econômico, tornaram-se prósperos municípios do Sul do País.

> Mais tarde, no pouso, erguia-se um rancho com pilastras de madeira, coberto de capim, que protegia os tropeiros e as mercadorias, num rústico dormitório. O dono do rancho morava numa cabana ao lado, dando hospedagem gratuita, cobrando apenas o milho para os animais. Depois construíam a pequena venda, a casa de um peão, o rancho do ferreiro, dando início a um povoado, até que tivesse uma capela filial, depois curada, para se transformar em Igreja Matriz. Cidades surgiram no trânsito das tropas como Cruz Alta, Carazinho, Passo Fundo, Lagoa Vermelha, Vacaria, Bom Jesus, Viamão, Santo Antônio da Patrulha, Lages, Campos Novos, Curitibanos, Mafra, Rio Negro, Curitiba, Registro, Sorocaba.[2]

Os tropeiros geralmente formavam seus pousos após a travessia de rios e onde havia boas pastagens para alimentar o gado. O método utilizado naquela época para a recuperação dos pastos era bastante rudimentar, prevalecendo ainda à técnica da coivara que consistia em atear fogo no terreno com a finalidade de que as pastagens brotassem mais verdejantes e fortes. Dessa forma mantinham-se esses locais para serem arrendados ou alugados para tropeiros, que seguiam por esses caminhos, necessitando de pouso e alimento para o gado muar.[3]

Na década de 1730, o tropeiro Cristóvão Pereira de Abreu abriu uma nova rota que ficou conhecida como o Caminho das Tropas, ligando o litoral aos campos de Cima da Serra do Brasil Meridional.

Nesse cenário, outras tantas estradas foram sendo abertas e uma delas acabou chegando ao território de Lagoa Vermelha, contudo havia muitos perigos na passagem por esse caminho que levava a Passo Fundo, devido à forte presença indígena nesse local, que poderiam assaltar e saquear as caravanas, havendo, portanto, a necessidade de se contratar os chamados bugreiros para defendê-los.

> No centro da cidade de Lagoa vermelha, cruzava a estrada das tropas, onde mais tarde, torna-se entroncamento da nova estrada das tropas denominada por Estrada do Pontão e seguia rumo para a fronteira; e além de ser um importante cruzamento de estradas, era ponto de concentração dos tropeiros que se reuniam a fim de atravessar com segurança o Mato

[2] SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; VIANNA, Maria Leda Costa; BARROSO, Véra Lucia Maciel. (Org.) *Bom Jesus e o tropeirismo no Brasil Meridional*. Porto Alegre: EST, 1995, p. 136.

[3] GOULART, José Alípio. Tro*pas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.

> Português e o Mato Castelhano, que eram habitados por índios considerados *gentio Brabo*. Em torno desse cruzamento de estradas os tropeiros formavam suas invernadas, para suas tropas de bestas pastarem, antes de seguirem viagem rumo a Sorocaba e outras províncias.[4]

Assim sendo, ao longo dos anos, caminhos foram abertos, roteiros foram mudados, facilitando e encurtando distância para os tropeiros. Dificuldades e perigos sempre fizeram parte de suas vidas, mas nada foi obstáculo para impedi-los de desbravar o interior do Brasil e prosseguirem com suas tropeadas. Assim o tropeirismo prolongou-se por muitos anos, sendo diretamente responsável pelo surgimento de várias cidades ao longo do caminho das tropas, consagrando-se dessa forma os tropeiros como os principais protagonistas de um dos maiores desafios da história do Brasil.

> O tropeiro, sem sombra de dúvida, desbravou o interior e auxiliou na povoação dos Campos de Cima da Serra e dos Campos de Viamão, inclusive em suas trilhas estão localizadas muitas das cidades existentes hoje, os tropeiros marcaram as trilhas, percorreram caminhos, descobriram vaus e pararam nos pousos onde havia água e eram protegidos dos ventos. Em uma primeira fase o povoamento do Rio Grande do Sul está ligado ao gado, posse da terra e defesa de fronteira do Império Português. Nesta primeira fase, muitos núcleos urbanos de hoje vão surgir ao longo da trilha das tropas: São Francisco de Paula, Taquara, Bom Jesus, Lagoa vermelha, Vacaria, Cruz Alta, Carazinho, Passo Fundo, Mostardas, Palmares, Osório, Santo Antônio da Patrulha, São José dos Ausentes, Esmeralda, Monte Alegre dos Campos, Campestre, Muitos Capões. Caxias do Sul em seu sítio urbano abrigou pouso de tropeiro. Também cidades como Antônio Prado e Ipê devem muito aos tropeiros.[5]

Além disso, há que se considerar que o tropeirismo foi uma atividade de significativa importância para a história da economia do Brasil, tendo vivido seu apogeu nos séculos XVIII e XIX. Os tropeiros de mulas percorriam caminhos e trilhas que ligavam distantes localidades das Regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste; foi responsáveis pelo desenvolvimento do comércio de mercadorias e de animais de carga, época em que o sistema de transporte dependia exclusivamente destes cargueiros. Logicamente, outras atividades no Brasil, igualmente eram desenvolvidas e tiveram também sua importância durante a época colonial, como o ciclo do açúcar, do café, da cana-de-açúcar, etc. E o

4 BARBOSA, Fidélis Dalcin. *Nova História de Lagoa Vermelha*. Porto Alegre, EST, 1981, p. 32

5 BORGES, Maria Neli Ferreira. Vacaria: histórias do tropeirismo. In: SANTOS, Lucila S. et al (Org.). *Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004.

ciclo do tropeirismo também dinamizou a economia mineradora, responsável pela movimentação de grande parte da riqueza colonial no século XVIII.

> O Tropeirismo, ciclo econômico e social que sucedeu ao bandeirantismo, é peculiar ao Centro-Sul do país, tendo coexistido paralela e dependente dos ciclos da mineração, do açúcar, do café nessas regiões, atingindo, no entanto, a região açucareira do Leste (Bahia) até a Amazônia, avançando à medida que o transporte a vapor e motorizado começou a substituí-lo.

## Lagoa Vermelha: rota de passagem e pouso de tropeiros

Nesse contexto surgiu, portanto, a cidade de Lagoa Vermelha no Rio Grande do Sul, entre outras, que se organizaram em consequência do Ciclo do Tropeirismo. O local onde foi fundada esta cidade era ponto de passagem e de parada para descanso dos tropeiros que vinham das Missões e seguiam para Sorocaba, através de Vacaria, cruzando o Passo de Santa Vitória. Com a abertura do Passo do Pontão no atual município de Barracão, os tropeiros passaram a dar preferência a essa rota, para não pagar o imposto que era cobrado em Passo de Santa Vitória. Esta segunda estrada encontrava-se com a Estrada das Missões justamente onde hoje é o município de Lagoa Vermelha.

> Devido ao tropeirismo, o Rio Grande do Sul tornou-se uma economia subsidiária ao centro do país. No entanto esse movimento foi responsável por importantes acontecimentos na ocupação do território rio-grandense e, ao longo dos caminhos abertos pelos tropeiros, foram surgindo inúmeros povoados, hoje importantes cidades do estado, dentre as quais está Lagoa Vermelha. Por aqui os tropeiros passavam num trajeto conhecido como "Caminho das Tropas" que segue hoje mais ou menos o traçado da BR 285.[6]

A parada para o descanso dos tropeiros era próxima a uma lagoa, que servia para saciar a sede dos animais, assim como oferecia maior segurança aos tropeiros, uma vez que o Mato Português tornara-se perigoso. Local este, que ficava onde hoje está localizada a cidade de Caseiros, região naquela época habitada por índios selvagens que frequentemente atacavam e saqueavam as caravanas que por este caminho seguiam. Quando por volta de 1840, sobreveio à crise no comércio de mulas na feira de Sorocaba, alguns fazendeiros resolveram mudar-se da Lapa para o entroncamento das estradas usadas pelos tropeiros. Um dos primeiros a residir foi o fazendeiro

[6] ALMEIDA, Ney Garcez. *Evolução territorial de Lagoa Vermelha/RS*. Passo Fundo: Méritos, 2008. p. 35.

e curitibano José Ferreira Bueno, que decidiu fundar uma povoação, dando-lhe o nome de São Paulo de Lagoa Vermelha. O nome *São Paulo* foi dado por ser proprietário da Fazenda São Paulino e Lagoa Vermelha porque ali havia uma grande lagoa muito conhecida pelos tropeiros.[7]

A cidade da Lapa surge nesse cenário mantendo uma importante ligação histórica com o Rio Grande do Sul e especialmente com Lagoa Vermelha, por ser uma cidade estratégica que se localizava na rota dos tropeiros e certamente servia de pouso e descanso durante as viagens que se realizavam entre o Rio Grande do Sul e a Feira de Sorocaba e vice-versa, e também por ser a cidade de origem de muitos tropeiros que passaram a morar no Rio Grande do Sul e do próprio José Ferreira Bueno, o fundador de Lagoa Vermelha.

> Lapa florescia na condição de entreposto comercial e pouso obrigatório encravado no roteiro das tropas entre Viamão e Sorocaba, por onde circulavam as promessas de fortuna e riqueza. Tratava-se de um período de rendosos negócios. A então Vila Nova do Príncipe viveu a experiência de progresso. Centro econômico e social superior a Curitiba sobravam-lhe razões para alardear fartura e envaidecer-se do nível cultural de suas reservas pensantes. As famílias mais requintadas mandavam seus filhos às melhores escolas do país ou do exterior.

**Figura 1 – Mapa político e rodoviário do Rio Grande do Sul**




Fonte: http: www.pampaonline.com.br/Terrasdosul/dadosgeograficos.htm. Acesso em: 17 de abril/2010.

[7] BRANCO, Pércio de Moraes. *A região de Lagoa Vermelha:* aspectos históricos. Porto Alegre: EST, 2002, p. 93-94.

Lagoa Vermelha está localizada na Região Nordeste do Estado do Rio Grande do Sul, nos Campos de Cima da Serra. Limita-se ao Norte com Santo Expedito do Sul, Tupanci do Sul e parte de Esmeralda; ao Sul, com André da Rocha e parte de Muitos Capões; a Leste, com Esmeralda, Capão Bonito do Sul e Muitos Capões; à Oeste, com Sananduva, Caseiros, Ibiraiaras, São Jorge e Guabiju.[8] "A região Nordeste do Rio Grande do Sul, geograficamente, limita-se a Oeste com a Região do Médio Alto Uruguai; ao Sul, com a Região de produção e Serra, e Fisiograficamente, é denominada de Região dos Campos de Cima da Serra".[9]

"Os municípios desta região são originários do extenso Município de Santo Antonio da Patrulha, o qual a partir de 1850 dividiu-se, dando origem aos municípios de Vacaria, Osório, São Francisco de Paula, Taquara, Rolante e Lagoa Vermelha".[10]

Até 1898, o espaço territorial de Lagoa Vermelha tinha, aproximadamente, 12.000 km². Seus limites atingiam o Rio das Antas ao Sul e o Rio Pelotas ao Norte, na divisa com Santa Catarina, contando com áreas de campos nativos e grande parte, também, de sua área coberta por florestas, destacando-se nela, as araucárias. A região passou a ser povoada e reterritorializada.[11]

Desse grande espaço pertencente ao Município de Lagoa Vermelha originaram-se vários outros municípios, dos quais com exceção dos três primeiros, todos tiveram suas emancipações na segunda metade do século XX. Veranópolis (1898), Nova Prata (1924), Marcelino Ramos (1944), Sananduva (1954), Machadinho (1954), Machadinho (1959), São José do Ouro (1959), Maximiliano de Almeida (1961), Paim Filho (1961), Barracão (1964), Cacique Doble (1964), Nova Araçá (1964), Nova Bassano (1964), Ibiraiaras (1965), Ibiaçá (1965), Paraí (1965), Cotiporã (1982), Fagundes Varela (1987), Guabiju (1987), São Jorge (1987), São João da Urtiga (1987), Caseiros (1988), Vila Flores (1988), Vista Alegre do Prata (1988), André da Rocha (1988), Santo Expedito (1992), Tupanci do Sul (1992), Muliterno (1992), Santa Cecília do Sul (1996), Capão Bonito do Sul (1996).[12]

A ocupação dessa extensa área pelos luso-brasileiros teve origem na criação de gado e no tropeirismo. Os primeiros moradores lusos chegaram antes de 1800. Entretanto em razão da hostilidade dos índios coroados, denominados Caigangues, foram obrigados a se retirar e somente mais tarde fixaram-se definitivamente nas regiões de Barracão, Santa Rita e Turvo.[13]

---

8 NEPOMUCENO, Davino Valdir Rodrigues. *História de Lagoa Vermelha até o início do 3º Milênio*. Porto Alegre: EST, 2003, p. 32.
9 SILVA, Sueli Maria da; *Tropeirismo de porcos*. Porto Alegre. EST, 2007, p. 11.
10 Ibid, 2007, p. 11.
11 Ibid. 2007, p.19.
12 Ibid, 2007, p.19.
13 BARBOSA, Fidélis Dalcin. *Nova História de Lagoa Vermelha*. Porto Alegre, EST, 1981, p. 42.

> Na década de 1840, em função da crise do comércio de mulas, paralisando a Feira de Sorocaba, tropeiros procedentes de São Paulo, Lapa, Curitiba e Laguna fixaram-se nas áreas de campos de Lagoa Vermelha, que contavam com rebanhos de gado alçado e eram propícias para o desenvolvimento da pecuária, com isso, aumentando o povoamento e o número de estâncias de criação de gado. Os tropeiros, muitos deles, ocupavam as terras e tornavam-se posseiros, sem que tivessem documentos de legalização das áreas, originando conflitos acerca da legitimidade das posses. As áreas cobertas por florestas permaneciam pouco povoadas.[14]

Convém salientar ainda neste contexto que o gado no Brasil sempre foi de muita importância para a subsistência e para a economia, junto com outras atividades. O gado vacum foi introduzido no Rio Grande do Sul em meados do século XVII, através das Missões Jesuíticas. Com os ataques dos Bandeirantes paulistas, os jesuítas abandonaram a região das Missões, deixando o gado que se reproduziu e se tornou xucro. Portugal, em sua primeira ofensiva, querendo se estabelecer no Rio da Prata, fundou a Colônia do Sacramento, em 1680, cujo objetivo maior era dominar os caminhos, controlar a terra e a posse do gado vacum.[15]

> Quando os jesuítas foram obrigados a retirarem-se para a margem ocidental do Rio Uruguai, aqui deixaram cabeças de gado que se multiplicaram prodigiosamente. Para o Sul, o gado derivou até a campanha do Rio Grande e os campos do Uruguai, formando a fabulosa Vacaria do Mar. Para o Norte, espraiou-se pelos Campos de Cima da Serra, dando origem a não menos famosa Vacaria dos Pinhais. Merece ser lembrado que os jesuítas, por volta de 1630, obtiveram algum sucesso na tentativa de aldear os índios não guarani, justamente nas proximidades de onde se situa Lagoa Vermelha/RS, onde fundaram a Redução da Conceição, com três mil índios guadanás, que teve curta duração, mas não pouca influência. Como se pode deduzir, o tropeirismo missioneiro, antecedente do Tropeirismo português, marcou decisivamente a região. As idas e vindas dos paulistas à Colônia do Sacramento, que atravessavam com sucessivas peripécias, guiavam-se por rotas diversas. Além do mar, havia caminhos por terra, que primitivamente acompanhavam o litoral.[16]

Nessa época, Lagoa Vermelha pertencia ao município de Santo Antônio da Patrulha e fazia parte da Freguesia de Nossa Senhora de Oliveira de

---

14 SILVA, Sueli Maria da. *Tropeirismo de porcos*. Porto Alegre, EST, 2007, p. 20.
15 TRINDADE, Jaelson Bitran. *Tropeiros*. São Paulo: Editoração Publicações, 1992.
16 LIMA, Jarbas; O tropeirismo e o surgimento de Lagoa vermelha. In: *Raízes de Lagoa Vermelha*. Porto Alegre: EST. 1996, p. 15.

Vacaria. Em 22 de outubro de 1850, passou a fazer parte do município de Vacaria, criado nesse período. Em 16 de janeiro de 1857, foi a sede do município de Vacaria transferida para a então povoação de Lagoa Vermelha. Criada a freguesia em 17 de fevereiro de 1857, posteriormente removida a sede do município de Vacaria para a Vila Velha, Lagoa Vermelha foi elevada à categoria de vila, em 12 de abril de 1876, sendo instalada em 18 de janeiro de 1877; voltando Lagoa Vermelha a ser distrito de Vacaria em 1º de abril de 1878. Lagoa Vermelha voltou novamente a ser município em 10 de maio de 1881 e foi reinstalado em 26 de janeiro de 1883.[17]

"Nos campos de Lagoa Vermelha por volta do século XVII viviam os índios coroados, além das matas de pinheirais nessa região havia também extensas pastagens naturais, onde o gado vacum e muar trazido pelos jesuítas facilmente se adaptaram reproduzindo-se largamente na região".[18]

No início do povoamento do território de Lagoa Vermelha não houve a vinda de pessoas de origem estrangeira. A existência de gado de origem jesuítica certamente atraiu pessoas que já se dedicavam à atividade tropeira e à criação de gado, atraindo, portanto, fazendeiros e estancieiros de São Paulo e Paraná. Os imigrantes vieram após a fundação do município dando sequência ao processo de desenvolvimento e expansão populacional.

> As primeiras famílias a fixar residência em Lagoa Vermelha chegaram em 1842. Três anos depois foi erigida uma capela sob o orago de São Paulo Apóstolo de Lagoa Vermelha. Esta construção marcou a fundação do povoado que levou o mesmo nome. Nos caminhos abertos pelo tropeirismo pode-se acompanhar a expansão das populações rumo aos campos do interior sulino.[19]

A nacionalidade dos imigrantes ficou representada, inicialmente, por alemães, em seguida vieram os italianos e poloneses. Alguns árabes em menor escala, e também imigrantes de outras nacionalidades.

## Considerações finais

A abertura de novos caminhos e a consolidação dos já existentes foi promovida pela ação tropeira em muitos espaços, que na incorporação de áreas as dinamizaram e deram sentido econômico duradouro. A fixação humana

17 BARBOSA, Fidélis Dalcin. *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: EST. 1993, p. 5.
18 ANDRADE, José Antonio. Capão Bonito dos Pinhais. In: AMARANTE, Zeli Maria. (Org.). *Raízes de Lagoa Vermelha*, Porto Alegre: EST, 1996, p. 152.
19 Jornal Gazeta Popular, maio de 2001.

na trilha das tropas determinou o nascimento de nucleações, fundada pela necessidade de garantir a sua passagem ou estabelecer o fisco e/ou a cobrança de mercadorias em trânsito. Lagoa Vermelha, assim como, tantas outras cidades, surgiram em virtude desse contexto, integrando e dinamizando a economia regional por meio da atividade tropeira. A necessidade da abertura de novos caminhos que fossem mais seguros e que reduzissem a distância entre Sorocaba e Rio Grande do Sul, fez com que Cristóvão Pereira de Abreu abrisse novos caminhos. A partir de então essa região passou a ser trilhada com maior frequência pelos tropeiros que conduziam mulas para a cidade de Sorocaba, com o passar do tempo muitos deles em virtude da decadência da Feira de Sorocaba, decidem fixar residência por estas terras, continuando com suas atividades voltadas ao tropeirismo, mas desta vez incrementando e dinamizando a economia regional através do tropeirismo de mulas arreadas, cuja atividade principal se organizou em torno do comércio de mercadorias e de animais a nível regional.

A decisão dos tropeiros em estabelecer-se definitivamente no Sul do País, sobretudo em Lagoa Vermelha, e posteriormente com a vinda dos imigrantes, contribuiu diretamente para a formação e desenvolvimento econômico destas cidades e também a dinamização da economia regional, transformando muitos dos pequenos povoados, em prósperos municípios do Sul do País.

## Referências

ALMEIDA, Ney Garcez. *Evolução territorial de Lagoa Vermelha/RS*. Passo Fundo: Méritos, 2008.

ANDRADE, José Antônio. Capão Bonito dos Pinhais. In: AMARANTE, Zeli Maria (Org.). *Raízes de Lagoa Vermelha*, Porto Alegre: EST, 1996.

BARBOSA, Fidélis Dalcin. *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: EST, 1993.

BARBOSA, Fidélis Dalcin. *Nova História de Lagoa Vermelha*. Porto Alegre, EST, 1981.

BORGES, Maria Neli Ferreira. Vacaria: histórias do tropeirismo. In: SANTOS, Lucila S. et al (Org.). *Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004.

BRANCO, Pércio de Moraes. *A região de Lagoa Vermelha:* aspectos históricos. Porto Alegre: EST, 2002, p. 93-94.

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

LIMA, Jarbas. O tropeirismo e o surgimento de Lagoa Vermelha. In: *Raízes de Lagoa Vermelha*. Porto Alegre: EST. 1999

NEPOMUCENO, Davino Valdir Rodrigues. *História de Lagoa Vermelha até o início do 3º Milênio*. Porto Alegre: EST, 2003.

OLIVEIRA, Lizéte Dias de. O Caminho das Tropas. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel. (Org.) *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004.

SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; VIANNA, Maria Leda Costa; BARROSO, Véra Lucia Maciel. (Org.) *Bom Jesus e o tropeirismo no Brasil Meridional*. Porto Alegre: EST, 1995.

SILVA, Sueli Maria da. *Tropeirismo de porcos*. Porto Alegre, EST, 2007.

TRINDADE, Jaelson Bitran. *Tropeiros*. São Paulo: Editoração Publicações, 1992.

**Fonte de imprensa**

Jornal Gazeta Popular, maio de 2001.

# Ciclo do tropeirismo e o Passo do Pontão: marco zero do Rio Uruguai

***Dirceu Carneiro***
*Arquiteto, Ex-Senador Constituinte. Campos Novos/SC*

O nascimento do Rio Uruguai abriga um sítio arqueológico de extrema importância para a história do Caminho das Tropas. De grande importância econômica e estratégica, a passagem de tropas pelo Passo do Pontão ainda é uma capítulo a ser escrito na história do tropeirismo brasileiro.

## O Caminho dos Conventos

Desde 1711 havia uma preocupação do Governo do Brasil Império em abrir uma ligação dos Sertões de Curitiba ao Continente do Rio Grande. Em 1720 Bartholomeu Paes de Abreu dirigiu-se ao Governo propondo abri-la, o assunto voltou a ser examinado mas ficou apenas no papel. Coube ao Governador de São Paulo, Antônio da Silva Pimentel, realizar o grande projeto, incumbindo o Sargento Mor Francisco de Souza e Faria de executá-lo. Em 11 de novembro de 1728 com noventa homens, Souza e Faria iniciou onde hoje é o município de Araranguá, na localidade de Morro dos Conventos, seguiu pelo Vale do Araranguá, Turvo, Serra da Rocinha, adentrando por Bom Jardim, indo inexplicavelmente até próximo ao Morro do Cambirela em frente

à Vila de Desterro. Rumando para oeste, passou próximo ao Morro do Taió passando por Curitibanos no trecho catarinense, chegando em Curitiba dois anos após a saída dos Conventos.

A abertura do Caminho dos Conventos gerou protestos e descontentamentos em Laguna. Por ter ficado fora da rota, temia ser muito prejudicada. Fundada em 1684 por Domingos de Brito Peixoto, Laguna era conhecida desde 1538 pelos Jesuítas espanhóis Frei Bernardo Armendara e Frei Alonso Lebrón pelo nome de Biaçá. Nos primeiros anos de 1700, por ordem do Governo de São Paulo, foi aberto a partir de Laguna o caminho por terra da Colônia Portuguesa do Santíssimo Sacramento no estuário do Rio da Prata, feito por Francisco de Brito Peixoto, filho do fundador. Foram os lagunenses que descobriram a Vacaria do Mar (Uruguai), descobriram e ocuparam a Barra do Rio Grande, com João Magalhães genro de Francisco, ocuparam a região de Viamão com Gerônimo de Ornelas e outros na Sesmaria de Santana. A fortaleza Jesus Maria José da Barra do Rio Grande, foi levantada com pedras vindas da Ilha do Desterro de Santa Catarina. O caminho de Laguna à Colônia do Sacramento teve também a contribuição de Domingos Filgueiras que descreveu e resenhou a paisagem para guiar os viajantes. Laguna é uma verdadeira parteira do Rio Grande do Sul.

Com essa descoberta, Francisco de Brito recebeu o título de Capitão Mor desde Desterro, Sul de Santa Catarina, Ilha de Viamão e Continente do Rio Grande. Dentre as benesses recebidas, uma foi a de usufruir dos animais da Vacaria do Mar, os animais do vento, ou sem dono, como os Charrua os denominavam. Laguna passou a trazer inicialmente gado da Vacaria do Mar e construiu *a primeira charqueada do Sul do Brasil*, mais de meio século antes das charqueadas do Rio Grande do Sul e finalmente abateu gado vindo da Vacaria dos Pinhais. Até hoje Laguna tem uma localidade chamada Carniça (Campos Verdes), herança das charqueadas. Laguna mandou charque para todo o reino e Colônia Portuguesa e inclusive muares e gado em pé embarcados nas sumacas portuguesas, daí a preocupação com os Caminhos dos Conventos. Os primeiros animais do sul que foram transportados para São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, foram pelos caminhos do mar.

O caminho aberto por Souza e Faria foi inaugurado pelo seu amigo Cristóvão Pereira de Abreu em 1731 com oitocentos muares e bovinos. O caminho dos Conventos não foi bem sucedido, ficou muito longo e por topografia extremamente hostil. Ainda na década de 1730, Cristóvão Pereira de Abreu melhorou o traçado saindo de Viamão e Rolante no Rio Grande do Sul, Lages, Santa Catarina, encontrando o traçado do Caminho dos Conventos até Curitiba no Paraná. Em 1733 Cristóvão Pereira de Abreu transportou

a primeira tropa pelo novo traçado com sucesso, promovendo a integração territorial e econômica do sul ao Brasil colônia. Os primeiros animais continuaram vindos da Vacaria do Mar, inicialmente muares em maior número, para abastecer de força apropriada nos transporte das minas de ouro de Minas Gerais.

## O Passo de Santa Vitória

Muares eram produtos da cultura espanhola para o transporte de carga pelas montanhas. Os criatórios do Rio da Prata planícies de pastagem abundante apropriadas para a criação, abasteciam de muares as minas de prata de Potosí, nos Andes Peruanos, que durante décadas foram o mercado dessas mulas. Foi no período que Potosí estava no final do ciclo que foram descobertas as minas de ouro brasileiras. As mulas da planície do Prata, principalmente da Argentina, que estavam sem mercado, viram nas minas brasileiras uma oportunidade de negócio. Dessa maneira, prontamente o mercado de muares ia sendo abastecido e tal era a quantidade de animais demandada que o criatório do Prata foi se expandindo por todo o sul do Brasil. A gigantesca concentração humana nas minas de ouro inteiramente dedicadas ao trabalho, sem tempo para produzir sua própria comida, demandou o abastecimento principalmente de carne, que a gadaria da Vacaria do Mar e das missões tinham todas as condições de atender.

O gado da Vacaria do Mar, animais do vento, foram primeiramente abatidos em Laguna e outros enviados vivos embarcados de Laguna para São Paulo. O comércio de couro nessa época foi muito grande da Colônia do Sacramento via Rio de Janeiro e Europa. A partir de 1733 transportado por Cristóvão Pereira de Abreu direto para Sorocaba onde já se esboçava a Feira de Sorocaba desde 1714. O caminho Viamão, Lages, Sorocaba permaneceu muito ativo até o início do século XlX, onde o contrabando por outros passos fugia do pagamento de impostos no Passo de Santa, Vitória no Rio Pelotas instalado desde 1772.

Em 7 de maio de 1785, o governador da Capitania de São Paulo Francisco da Cunha Menezes em ofício a Antônio Rodrigues de Oliveira, Sargento Mor na Vila de Lages, mandava sequestrar todas as tropas que vinham do Rio Grande do Sul, que passavam pelos passos clandestinos desviando-se do pagamento de impostos no registro de Santa Vitória. Desde 1748, fugindo dos impostos e encurtando caminho, os tropeiros começaram a usar o Passo do Pontão, *no Marco Zero do Rio Uruguai*, considerado clandestino até 1848.

Em 15 de março de 1786, o alferes Manoel da Fonseca Paes, comandan-

te do Registro de Santa Vitória, oficiava ao Governador da Província do Rio Grande do Sul Sebastião Xavier de Veiga Cabral de Câmara:

> Conta-me que há perto de dois anos os indivíduos da Vila de Lages da Capitania de São Paulo abriram um passo Rio Pelotas abaixo, o qual pela direitura persuade-me distar deste registro 14 léguas no fundo de Vacaria, campos infestados de gentio brabo, por onde se comunicam com os povos das missões espanholas e por estes extraírem animais.

Também pelo Passo da Santa Vitoria escoaram a gadaria da Vacaria dos Pinhais. Estes animais que tiveram origem na interiorização dos criatórios jesuítas do Paraguai e Entre Rios, fugindo dos saques e pilhagens, foram transportados pelo Padre João de Iegros em 1697, com o índio capataz Lourenço Abayebi, 60 índios peões com 500 cavalos e 100 mulas durante oito meses, mais de 100 mil reses em lotes de 15 a 20 mil cada. Esse gado veio para a estância de São Luiz em Nossa Senhora das Oliveiras das Vacarias. Foi o Padre Iegros que abriu os difíceis caminhos do Mato Espanhol e Português, os maiores obstáculos do trajeto.

O esvaziamento do registro de Santa Vitória ocorreu pela dificuldade do caminho, mais longo, muito pedregoso e travessias de rios com enchentes frequentes, principalmente quando se iniciou o transporte de gado das Missões, assunto muito bem evidenciado pelo alferes comandante do Passo de Santa Vitória quando da reclamação ao governador.

## O Passo do Pontão, como passagem de animais, pode ter surgido junto ao Passo de Santa Vitória

Quando a família real veio para o Brasil, trouxe uma corte numerosa e alguma preocupação com o Sul do Brasil, muito dominado pelos espanhóis. Ordenou com veemência através do governo de São Paulo abrir um caminho pelo interior para iniciar pela conquista de Guarapuava, oeste do atual estado do Paraná. A missão com mais de trezentas pessoas foi comandada pelo Sargento Mor Diogo Pinto de Menezes em 1809. A ocupação foi difícil e levou mais tempo que o previsto. D. João, no sentido de agilizar a ligação com as Missões reiterou a urgência da ligação ao sul. Então, Diogo Pinto de Menezes em novembro de 1815 incumbiu o sargento de milícias Athanagildo Pinto Martins que com uns 20 homens guiados pelos índios Jojongue e Antonio Pehi de encontrar um caminho mais curto e direto para as Missões na Província do Rio Grande de São Pedro.

No final do ano que Napoleão Bonaparte foi derrotado pelo Duque de Wellington em Waterloo, Jonjongue inimigo étnico dos Povos Guaranis, hegemônicos na região de Nonoai, de Palmas desviou a expedição para o Leste chegando a região de campos até então desconhecidos (Campos Novos), atravessou o Rio Uruguai próximo ao encontro dos Rios Canoas e Pelotas, *Marco Zero* (Passo do Pontão) e daí rumando para São Borja onde Atanagildo chegou em abril de 1816.

Atanagildo permaneceu na Província do Rio Grande nas cidades de Cruz Alta e Palmeiras onde os paulistas tiveram grande presença nos seus primeiros anos. Um registro que a professora Suzana da Silva Perin (2008, p. 32-33) faz no livro "Barracão - sua história e suas origens", transcrito na íntegra tal a sua importância é o que segue:

> Já no ano de 1815, por ordem do governo da província de São Paulo percorri, estes vastos sertões e transpondo o Rio Pelotas, saímos nos campos de Vacaria. No princípio do ano de 1840, segui desta com uma força legal Cruzaltense e, com ela fomos derrotar as forças rebeldes nos Curitibanos e tenho além desta, informação dos tropeiros que tem transitado em dita estrada para melhor informar Vossa Senhoria.
>
> Tudo quanto alegam os peticionários a respeito da dita estrada é vero e só a ignorância em que tem estado o Governo de suas vantagens se pode atribuir a não estar ela já franca e aberta para o comércio.
>
> A estrada de que se trata passa por localidades muito superior à antiga pela Vila de Lages e evita as pedregosas que a obstruem e todas as vias apontadas que, com suas frequente inundações impedem o transito para passar o Rio Pelotas abaixo da confluência de todos eles. Tem além de tudo isso, a vantagem de encurtar pelo menos 6 dias de viagem. Já está transitável e a maior parte das comitivas que vem da Província de São Paulo; já algumas tropas tem por ela saído com permissão do administrador do Registro de Santa Vitória.
>
> Três obstáculos, contudo, tem havido e tem ocasionado algum embaraço no transito dela, os quais são: a passagem do Rio Forquilha, nos campos de Vacaria que já é caudaloso; a passagem da mata que borda o Rio Pelotas e a passagem do Rio Marombas. O primeiro se evita mudando a estrada duzentas braças mais ou menos do passo atual que já dá como transito até de carros e mesmo com dificuldade pode fazer ponte no dito rio. O segundo se evita abrindo a estrada de uma densa mata visto que a única dificuldade que apresenta é uma descida áspera e íngreme, porém curta do lado de aquém e com algum benefício já dará cômodo benefício e, do lado de além seguindo com a estrada mais para o lado direito do trilho atual, oferece localidade para uma boa estrada. O terceiro já consta que desapareceu com um novo pique que abriram nos Campos Novos, ao sair

> no campo da ilha já quase na estrada da mata, a qual não só encurtou de um dia de viagem, como evitou passar-se duas vezes no Rio Marombas, como acontecia pelo pique que primeiro abriram.
>
> O fato que torna evidente as vantagens dessa estrada sobre a antiga é o fato de ser ela transitada, apesar de nenhum benefício ter recebido da indústria humana, e sendo ela aberta conveniente todo o comércio desta Província para a de São Paulo se fará por ela, com grande vantagem, não só na diminuição da despesa, nos dias de viagem que encurta, como em perda de animais que sempre ocorre na estrada atual.
>
> Creio, portanto, que mais facilitara esse comércio, a mudança do registro de Santa Vitória para o Passo do Pontão, ficando estabelecida uma agência visto ser inadmissível a opinião do ilustríssimo Senhor Administrador da Fazenda Provincial de obstruir e inutilizar a estrada antiga, terá sempre de se fazer por ela o comércio dessa Província para a Vila de Lages e ser por onde os habitantes daquele município vão para a cidade de Porto Alegre, se abastecerem dos gêneros de mar fora, conservando-se ali agência se não pode temer que tenha lugar o contrabando na passagem dos animais. É o que me cumpre informar a respeito e rogo a Vossa Senhoria de fazer tudo presente a Câmara.
>
> Deus guarde a Vossa Senhoria. Cruz Alta, 21 de setembro de 1847.
>
> Ilmo. Sr. Presidente da Câmara Municipal desta Vila, Atanagildo P. Martins.

Este registro é de uma riqueza extraordinária. A primeira revelação é a passagem do Passo do Pontão, que pelo comportamento do guia Jonjongue, reforça a hipótese de um antiquíssimo caminho indígena, como tantos no Brasil Colônia. Que é coerente com a topografia amigável, campos até as barrancas do rio, travessia em um único rio, profundo e estreito (120m de largura 20m de profundidade), poupando a passagem pelo rio Canoas, Pelotas e outros, evitando enchentes e alagados. A descrição desse caminho se referindo ao rio Forquilha, passagem do Pelotas (Uruguai), fazendo sugestões de melhoria no trecho inclusive na passagem do rio Marombas e pelos Campos da Ilha quase ao pé da estrada da mata, revela a importância e intensa utilização desse caminho de tropas naquela época. A Fazenda da Ilha veio a ser de meu bisavô Pedro Driessen, que no ano da declaração de Atanagildo tinha apenas um ano de idade, ainda na Holanda.

A segunda revelação é da presença de Garibaldi em Curitibanos, que após ter conquistado o Passo de Santa Vitória e Lages, interceptando o antigo Caminho das Tropas já decadente e quase inoperante, foi para Curitibanos interromper o abastecimento do Império e do suprimento de tropas, já que era por ali que o gado do Sul estava sendo transportado para Sorocaba, via Passo do Pontão.

Muito se perguntou o que estariam fazendo em Curitibanos naquele janeiro de 1840, Anita, Giuseppe Garibaldi e seus farroupilhas. O depoimento de Atanagildo esclarece que sendo uma guerra econômica e de suma importância a defesa do suprimento de carne do Sul mobilizou prontamente as forças imperiais, que vindas de Cruz Alta sob o comando de Antonio de Mello Albuquerque. Passando pelo Passo Pontão, derrotaram os rebeldes no Capão da Mortandade em Curitibanos.

Nesse período temos vários registros de deslocamento de tropas imperiais vindas de São Paulo adentrando ao Rio Grande por Campos Novos e Passo do Pontão, desviando Lages e Santa Vitória ocupadas pelos farroupilhas com o intuito de atacá-los pelos flancos de Vacaria. Entretanto a consequência mais importante do pronunciamento de Atanagildo na Câmara de Cruz Alta, foi despertar o Governo da Província do Rio Grande do Sul para até então desconhecida atividade de tropas das missões para Sorocaba pelo clandestino Passo do Pontão.

Pelos benefícios apontados, redução do números de dias de viagem, redução de custo, além de uma serra muito melhor de transitar, o governador da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul, Tenente General Francisco José de Souza Soares de Andrea, designou o Capitão Joaquim Antônio de Moraes Dutra, para construir um quartel e casas para abrigar o quartel e coletoria para o local do Novo Registro. Era meados do ano 1848.

O relatório do Vice-Presidente da Província à Assembleia Legislativa em março do mesmo ano, continha a seguinte referência:

> Para melhorar a arrecadação das rendas da coletoria de Santa Vitória e desviar uma das causas que concorria para o seu decréscimo naquele lugar, foi conveniente remove-lo para o Passo do Pontão – por onde se dirige a estrada que de Campos Novos segue para a província de São Paulo, estrada esta mais transitada por ser melhor de que a outra de Santa Vitória, ficando aí dois agentes. (Apud PERIN, 2008, p. 35).

O local designado para edificação do novo posto era no encontro dos rios Canoas e Pelotas, *Marco Zero* do Rio Uruguai, entretanto pelas dificuldades apresentadas pelo local foi construído na boca da serra onde hoje está situada a cidade sede do município do Barracão/RS. A particularidade desse registro foi o arremate feito pela Sra. Ana Maria de Matos viúva do Francisco Ricardo da Silva (Chico Forro) primeiro morador do Umbu, localidade mais antiga de Campos Novos e a mais próxima da margem direita do Rio Uruguai. A instalação do registro do Pontão revelou de 1849 a 1856 a maior arrecadação de impostos da Província, foi também

coincidente com o período de maior atividade da Feira de Sorocaba como demonstra a estatística.

Esta revelação dispensa comentários sobre a importância e significação do Passo do Pontão e me autoriza a propor uma reflexão: o período clandestino por quase um século, mais o período da instalação do Registro, com a maior arrecadação da Província, coincidindo com o período de maior movimentação da feira de Sorocaba, como mostra a tabela abaixo, que foi por aqui que passou *o maior número de animais do Sul.*

Para a Feira de Sorocaba a gadaria da Vacaria do Mar passou por Viamão/Lages para Sorocaba, entretanto o gado das missões predominantemente pelo Passo do Pontão.

**Tabela 1 – Tráfego de animais para a Feira de Sorocaba/SP**

| |
|---|
| De 1731 a 1750, passaram mais de 2.000 de muares ao ano |
| De 1750 a 1780, passaram mais de 5.000 de muares ao ano |
| De 1780 a 1800, passaram mais de 10.000 de muares ao ano |
| De 1800 a 1826, passaram mais de 20.000 de muares ao ano |
| De 1826 a 1845, passaram mais de 30.000 de muares ao ano |
| De 1845 a 1855, passaram mais de 50.000 de muares ao ano |
| De 1855 a 1860, passaram mais de 100.000 de muares ao ano |
| De 1875 a 1890, em média mais de 12.000 de muares por ano |

Fonte: COSTA, Licurgo. *O continente das Lagens*: sua história e influência no sertão da terra firme, v. I.

Além da mudança do Registro de Santa Vitória pelo governo da Província do Rio Grande, o governador de São Paulo em 1851 mandou à revelia de Lages, abrir a estrada de Curitibanos, Campos Novos, até o Passo do Pontão, divisa do Rio Grande. Esta abertura foi feita pelo Padre Camilo Lelis Nogueira, vigário de Lages, e as melhorias feitas pelo Padre Camilo foram exatamente as correções propostas por Atanagildo na Câmara de Cruz Alta em 1847. O Padre Camilo melhorou a passagem do Marombas e mudou a subida da Serra do Passo do Pontão um pouco mais à direita como preconizava Atanagildo. Esta parte a conheço muito bem, pois fica em terreno de minha família por onde ajudei passar muitas tropas na década de 1950, e ainda hoje está lá como em 1851, uma verdadeira relíquia, e existe ainda vestígios do trecho antigo de antes de 1850.

É interessante registrar alguns eventos de entradas de paulistas principalmente, muito antes do período das tropas porque muitos historiadores levantam dúvidas e hipóteses por onde teriam adentrados no Rio Grande esses exploradores do período das entradas e bandeiras.

## O caminho de André Fernandes

> Pedro Ari Veríssimo da Fonseca (Tropeiros de Mulas, Edição Diário da Manhã, Passo Fundo RS) refere-se a uma outra rota, entre Passo Fundo e Laguna, passando pelo Campo do Meio e penetrando pelas pontas do Uruguai em Santa Catarina, acima do Rio Tijucas, que foi aberta pelo bandeirante André Fernandes, quando veio atacar a redução de Santa Tereza (Passo Fundo) destruída a véspera do natal de 1637. A bandeira de André Fernandes arrasou a aldeia jesuítica, aprisionou os índios e procurou instalar no local, um centro de abastecimento das outras bandeiras que desciam de São Paulo em busca de escravos. Os bandeirantes estiveram em Santa Tereza de 1637 a 1669, 32 anos depois dos quais retornaram para São Paulo, nada deixando no lugar. O caminho ficou abandonado por dois séculos, só reaparecendo no início do século XIX, embora com trajeto diferente, buscando em Vacaria, a grande estrada aberta por Cristóvão Pereira de Abreu. (MARQUES, 1990, 174-175).

O Passo do Pontão era território de Vacaria e por Campos Novos atinge o caminho de Cristóvão Pereira, pelos campos da ilha ao pé da estrada da mata. Licurgo Costa Historiador lageano que escreveu *O Continente das Lagens* entende que Raposo Tavares não passou por Lages rumo as missões e sim mais para o oeste, possivelmente Palmas, Campos Novos e Vacaria, que também concorda Padre Luiz Gonzaga Jaeger. Já o General João Borges Fortes um dos maiores estudiosos dos caminhos do Sul diverge.

Possibilidade também de em 1635, Raposo Tavares com seus 1500 guerreiros *tupis brasilis* e 150 paulistas, terem usado caminhos indígenas como Peabiru e seus derivados pelos Campos Gerais, Palmas, Campos Novos, Passo do Pontão e adentrando no Rio Grande, retornando em 1637 do Taquari com milhares de índios aprisionados para São Paulo. A proximidade de Passo Fundo com o Passo do Pontão e os antigos caminhos indígenas nos autorizam a levantar a hipótese de que os bandeirantes passaram pelo Passo do Pontão no século XVII.

Não encontro nenhuma evidência de que os bandeirantes tenham trilhado um caminho em território brasileiro a oeste de Campos Novos e transportados mais de 300 mil escravos indígenas, segundo alguns historiadores, para São Paulo sem deixar nenhum vestígio nas vastas e densas florestas da margem direita do Rio Uruguai.

A permanência de André Fernandes em Santa Tereza (Passo Fundo) e a defrontura do Passo do Pontão com a base de apoio de André Fernandes é coerente com a hipótese que os bandeirantes paulistas por ali tenham passado desde o século XVII, constituindo nos principais colonizadores da re-

gião até meados do século XIX. O patriarca dos Almeida de Campos Novos, Francisco Inácio veio de Sorocaba para o Rio Grande no final do século XVIII e após algum tempo no Rio Grande voltou para Campos Novos em 1790. Os Ricardo Ferreira da Silva, de Ponta Grossa, os Oliveiras, de Castro, quase sempre com uma permanência no Rio Grande e deslocamento para Campos Novos, local de terras boas e lugar pacífico.

Lagoa Vermelha fundada em 1844 por paulistas, Campos Novos em 1881 também na sua maioria paulistas e paranaenses, demonstram que era um fluxo de tropeiros e fazendeiros, consistente, histórico e persistente sempre no sentido de afirmar e consolidar o caminho das tropas pelo Passo do Pontão. As passagens do Rio Uruguai mais a oeste de Santa Catarina, como Goyo-Em só aconteceram a partir de 1850 inicialmente clandestinas e utilizando o traçado da linha dos telégrafos saindo em Palmas e seguindo rumo a Guarapuava encurtando bastante o caminho Missões/Sorocaba. Este trajeto nunca alcançou grande expressão pois a feira de Sorocaba nesse período já estava em franco declínio.

## Conclusão

O Caminho das Tropas pelo Passo do Pontão com algumas interrupções chegou até o final da década de 1950, quando o gado para São Paulo e Curitiba iam embarcado em trem, a partir da estação de Capinzal/SC, vindos pelo Passo do Pontão (Barracão/RS) pois o Rio Grande não permitia embarcar gado em trem. Nos idos de 1950 o frigorífico Gaudence de Curitiba comprou 10.000 bois na região de Carazinho, pleiteou embarcá-los lá mesmo, construindo até as mangueiras a margem da ferrovia e não teve autorização. Então os deslocou a pé pelo Passo do Pontão, (nessa época já conhecido como Passo do Barracão) até Capinzal em lotes de 300 reses cada. As últimas tropas a pé, pelo Passo do Pontão, para Sorocaba e São Paulo aconteceram nas décadas de 1930 e 1940. Com a construção da charqueada de Passo Fundo houve um pequeno fluxo de Campos Novos para Passo Fundo pelo Passo do Pontão até a falência da Charqueada.

Para concluir desejo registrar que procurei reunir informações dispersas em inúmeras obras de historiadores que abordaram o tema do tropeirismo e eventos que compõem a história do Passo do Pontão junto ao *marco zero* do Rio Uruguai, caracterizando como a mais importante passagem de tropas de muares e bovinos do Sul do Brasil para Sorocaba, infelizmente, não a mais conhecida.

## Referências

BLASI, Paulo. *Campos Novos*: um pouco de sua história. Florianópolis: EDEME, 1994.

BOITEUX, Henrique. *A República Catharinense:* notas para sua história. Rio de Janeiro: Xerox do Brasil, 1985.

CÉSAR, Guilhermino. *História do Rio Grande do Sul*: período colonial. Porto Alegre: Globo, 1972.

COSTA, Licurgo. *O continente das Lagens*: sua história e influência no sertão da terra firme. Florianópolis: FCC Edições, 1982, v. 1.

MARQUES, Alvarino. *Evolução das charqueadas riograndenses*. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1990.

PERIN, Suzana da Silva. *Barracão*: sua história e suas origens. Porto Alegre: EST, 2008.

SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel. (Org.). *Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul.* Porto Alegre: EST, 2004.

**Fontes orais**

CARNEIRO, João Batista. *Depoimento [março de 1959]*. Entrevistador: Dirceu José Carneiro. Campos Novos. Depoimento cedido na residência do entrevistador.

GUINATO, Gaudence: *Depoimento [janeiro de 1957]*. Entrevistador: Dirceu José Carneiro. Campos Novos. Depoimento cedido na residência do entrevistador.

IVADI C. de Almeida. *Depoimento [junho de 1959]*. Entrevistador: Dirceu José Carneiro. Curitibanos. Depoimento cedido na residência do entrevistado.

# Os tropeiros, a Capela e a Igreja Matriz Senhor Bom Jesus

***Lucila Maria Sgarbi Santos.***

*Professora, Pesquisadora e Idealizadora do Seminário sobre Tropeirismo. Bom Jesus/RS*

A região dos Campos de Cima da Serra, onde hoje está inserido o município de Bom Jesus, tornou-se conhecida pelo perpassar constante das tropas de mulas xucras com destino a Feira de Sorocaba em São Paulo.

Os tropeiros que por aqui passavam ao chegarem em Sorocaba comentavam sobre a região, descrevendo-a como sendo muito bonita, com boas aguadas, grande quantidade de árvores propícias para a construção de casas e demais benfeitorias necessárias para a instalação de fazendas, além de milhares de cabeças de gados "*sem dono*"

Estas informações despertaram o interesse de habitantes das regiões, além da Província de São Pedro do Rio Grande. Muitos senhores proprietários de fazendas ou militares que tinham prestado bons serviços ao Rei de Portugal, para manutenção e desenvolvimento da sua colônia, solicitaram a doação de sesmarias e obtendo-as, fazia-se necessário tomar posse, para tal foram sendo criadas as Fazendas Serranas. Essas, para sua manutenção, precisaram organizar tropas de mulas arreadas, as quais estabeleceram ao longo dos anos o comércio de troca com os seus vizinhos de outras localidades.

Foram estes tropeiros e/ou seus descendentes, também ligados às diversas modalidades de tropas, que solicitaram a criação de uma capela que trouxesse conforto espiritual aos habitantes do futuro município de Bom Jesus, pois estavam carentes de atendimento espiritual.

A partir da doação da primeira sesmaria nos Campos de Cima da Serra, em 1750, teve inicio o povoamento da região pelo homem branco e seus escravos. A partir das sesmarias começam a surgir as fazendas, formadas por numeroso grupo familiar, tendo em vista que organizá-las exigia muito trabalho e dedicação. Este núcleo era formado pelo sesmeiro, seus familiares, escravos, peões e capatazes; era vasta a extensão da terra xucra a ser domada.

No geral, os povoadores vinham de outras capitanias brasileiras e, aqui chegando, sentiam-se desprotegidos. Para vencer as adversidades e a solidão, o ser humano vale-se de sua fé em um ser superior, que possa socorrê-lo em suas necessidades. No território serrano não existia nenhum serviço religioso regular. Portanto, os povoadores precisavam dirigir-se a Vacaria, que ficava muito distante, sendo o transporte feito unicamente a cavalo, dificultando ainda mais o acesso aos serviços religiosos. Essa situação motivou a que quase todas as casas tivessem um lugar especial para suas orações. Em geral, cada fazenda tinha em casa um oratório dedicado ao santo de devoção, mas, mesmo assim, sentiam a necessidade de conforto espiritual.

Com o passar do tempo, as famílias pediram a criação de uma capela na área da futura povoação de Bom Jesus. No local, o pedido de criação de um pequeno templo vai dar-se com o retorno de Manoel Silveira de Azevedo, da Guerra do Paraguai. Este fator foi determinante para o inicio da tão sonhada capela.

Explicando: Segundo relatos de Memória Oral, Manoel Silveira de Azevedo, antes de partir para a Guerra do Paraguai, fez uma promessa ao Senhor Bom Jesus do Bom Fim, orago de sua devoção, que se fosse bem na guerra, isto é, se voltasse com saúde, mandaria erigir uma capela ao Senhor Bom Jesus do Bom Fim. Após ter retornado com saúde, iniciou as tratativas para a construção da referida capela. Manteve correspondência com Dom Sebas-

tião Dias Laranjeira, bispo da Diocese do Rio Grande do Sul. Ao que tudo indica, houve interferência política na questão, pois a autorização para a construção da referida capela foi dada pelo Presidente da Província de São Pedro do Rio Grande, Américo de Moura Marcondes de Andrade, através do decreto nº 1154, de 21 de maio de 1878, criando a Capela Curada do Senhor Bom Jesus do Bom Fim. Este decreto não foi aceito pela autoridade canônica, com a qual o Sr. Manoel Silveira de Azevedo mantinha correspondência.

O decreto para criação da capela foi dado pelo Bispo Dom Sebastião Dias Laranjeira, em 26 de março de 1879, mas este não fala em Capela Curada (capela com padre permanente e todos os livros de registro), apenas dava licença para construir uma capela filial de Vacaria (com direito a padre permanente, mas os livros de registro são organizados e permanecem junto à Igreja Matriz de Vacaria). Existem, portanto, duas datas autorizando a criação da capela pedida pelo devoto do Senhor Bom Jesus do Bom Fim, Manoel Silveira de Azevedo. Entendo que a mais correta é a de 1879, por ser autorizada pela autoridade competente, no caso o Bispo Dom Sebastião Dias Laranjeira, e, também, por ser esta a data que consta no Brasão de Armas do município.

Tendo conseguido a autorização, Sr. Manoel Silveira de Azevedo doou a área exigida para a construção da capela e do cemitério. Foi construída uma pequena capela de madeira, não uma de pedra conforme a autorização episcopal, cujo padroeiro é o Senhor Bom Jesus, ao redor da qual, surgia a vila de Bom Jesus.

Ainda hoje surgem discussões a respeito da data de criação da capela que deu origem à Igreja Matriz Senhor Bom Jesus.

Para desfazer em definitivo as dúvidas, em 1993, a então Secretária de Educação e Cultura, Maria Leda Costa Vianna enviou oficio à Cúria Metropolitana de Porto Alegre solicitando esclarecimentos.

Os esclarecimentos vieram através de uma carta do Monsenhor Ruben Neis, a qual anexou mais comprovantes da data oficial de criação do já referido templo. *Estas correspondências serão anexadas no final deste trabalho.*

No material enviado, constam algumas informações desconhecidas pela maioria dos bom-jesuenses, tal como, o pedido de transferência do local onde seria erigido o templo, próximo ao Capão Bonito, para localidade mais próxima a Vacaria, no local denominado Loureiro. Mais uma vez, a ordem de remoção foi dada pelo Presidente da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul, Desembargador Henrique Pereira de Lucena, em 1885, e não pela autoridade eclesiástica, Em 1886, o próprio presidente da Província revogou a lei anterior, removendo a sede da capela para o Loureiro.

Enfim, ficou decidido o local de construção próximo ao Capão Bonito, mas isto só aconteceu após Dom Sebastião Dias Laranjeira ter consultado Manoel Silveira de Azevedo, sobre as vantagens da referida mudança de local. Assim, após opinião desfavorável de Manoel Silveira de Azevedo sobre a remoção, ficou estabelecido definitivamente o local anterior para a construção do templo.

A interferência do poder público em questões atinentes ao poder eclesiástico retardou a construção da Capela Senhor Bom Jesus do Bom Fim.

Com o passar do tempo, a capela foi caindo em ruína, mas somente após a criação no final de 1918 da Paróquia Senhor Bom Jesus, é que foi projetada e levada a efeito a construção da Igreja Matriz de Bom Jesus. Ela teve seu início em 1919. As dificuldades foram muitas. Do início até a finalização dos trabalhos, incluindo pintura interna e externa passaram-se quase 40 anos. A pintura interna foi finalizada e inaugurada em agosto de 1957, sendo o artista encarregado Emilio Zanon, de Guaporé. Com o passar do tempo nota-se a necessidade de restaurar a pintura interna. Em fevereiro de 1994 foi assinado outro contrato com Emílio Zanon, de Guaporé, o mesmo artista que realizou a primeira pintura, no valor de US 26.000 dólares. Após nove meses foi concluído a trabalho de restauro e retirado os andaimes. No dia 19 de outubro de 1994, às 10h foi realizada a missa de consagração da restauração da Igreja Matriz Senhor Bom Jesus, pelo Bispo Diocesano Dom Orlando Dotti. Após a Missa foi realizado almoço para mais de 300 pessoas, além da venda de churrasco levado para casa. Na mesma época foram restaurados os bancos, mas para este fim foi contratada outra equipe.

No ano de 2019 foi contratada a restauração da pintura e dos vitrais por especialistas nessas áreas.

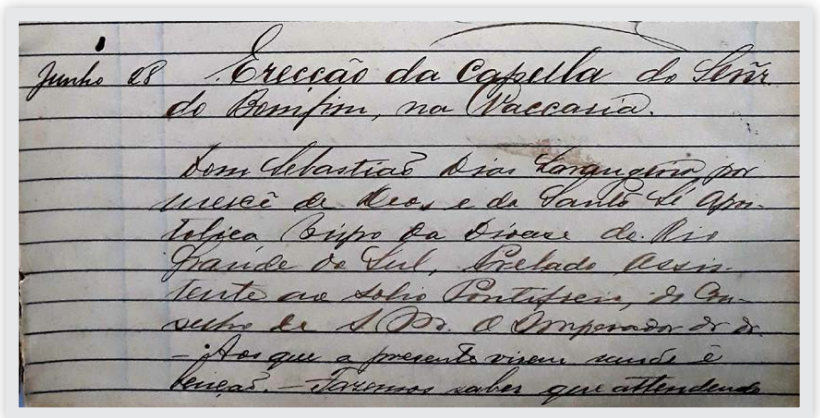
## Anotações extraídas do Livro Tombo

Em fevereiro de 1929, quando Dom João Becker visitou Bom Jesus, deixou escrito no Livro Tombo que a atual Igreja Matriz era provisória, de madeira e em estado ruinoso, e que a igreja nova em construção já chegou a alguns metros de altura.

Em 23 de março de 1931 foi demolida a Igreja de madeira existente ao lado, sendo a Igreja transferida eventualmente para o Salão Paroquial, onde funcionou até dois de abril daquele ano, uma quinta-feira santa, data em que o vigário Padre Júlio Hartmann inaugurou provisoriamente, com missa cantada, a nova Matriz.

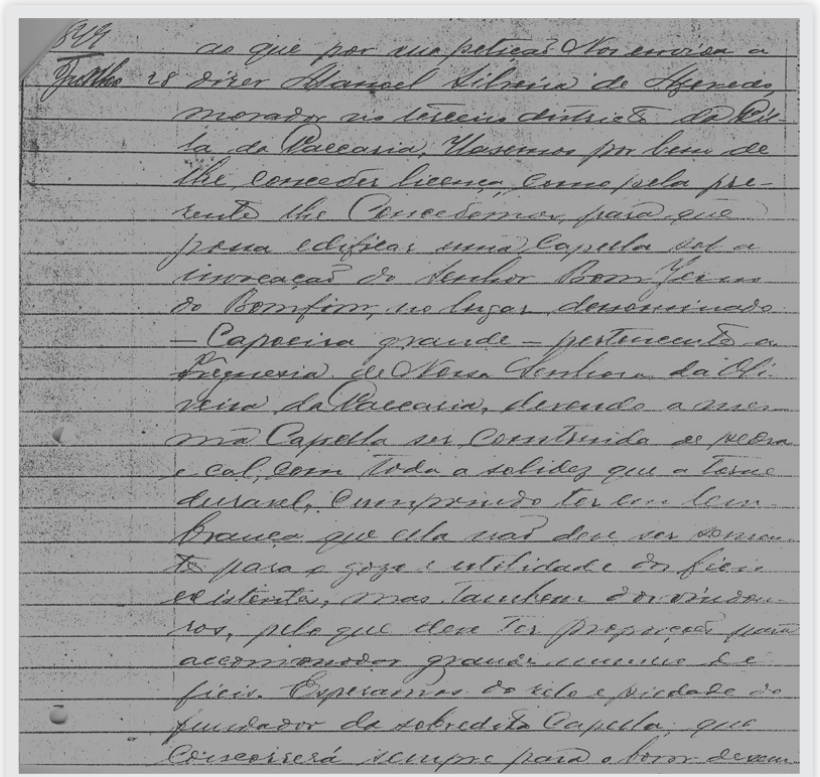
## Documentos comprobatórios

Em anexo seguem os documentos comprobatórios referentes aos vários atos concernentes à criação da Capela Senhor Bom Jesus do Bom Fim, provenientes do Arquivo da Cúria Metropolitana de Porto Alegre.

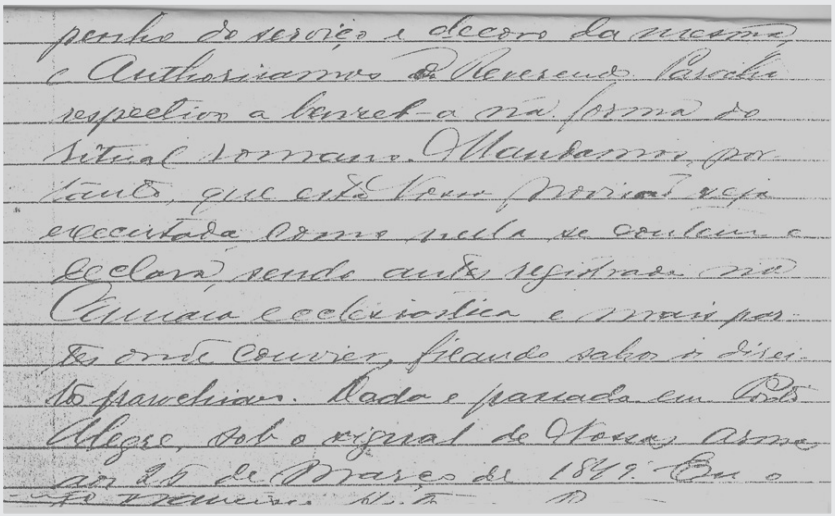


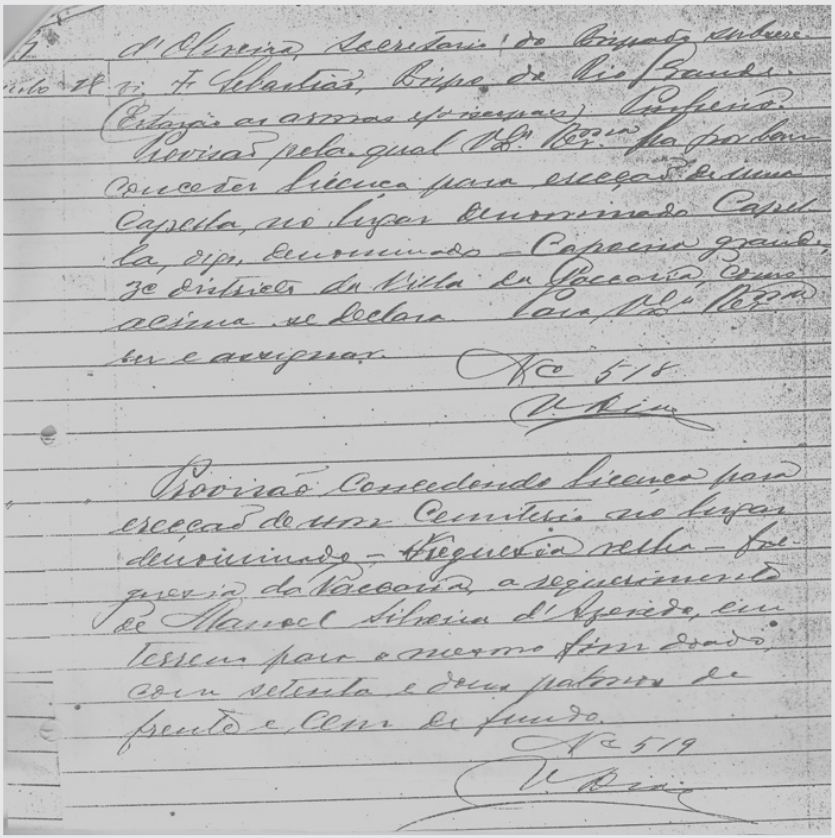
Junho 28 Erecção da Capella do Senr do Bomfim, na Vaccaria.

Dom Sebastião Dias Laranjeira por mercê de Deos e da Santa Sé Apostolica Bispo da Diocese de Rio Grande do Sul, Prelado Assistente ao Solio Pontificio, do Conselho de S. M. o Imperador &c. &c. &c. — Aos que a presente virem saude e benção. — Fazemos saber que attendendo



ao que por sua petição nos enviou a dizer Manoel Liberio de Mendonça, morador no destricto distante da Villa da Vaccaria, Houvemos por bem de lhe conceder licença, como pela presente lhe Concedemos, para que possa edificar uma Capella sob a invocação do Senhor Bom Jesus do Bomfim, no lugar denominado — Capoeira grande — pertencente a Freguezia de Nossa Senhora da Oliveira da Vaccaria, devendo a mesma Capella ser construida de pedra e cal, com toda a solidez que a torne duravel. Cumprindo ter em bem Branca que ella não deve ser somente para o goso e utilidade do fiel existente, mas tambem dos vindouros, pelo que deve ter proporção para accommodar grande numero de fieis. Esperamos do zelo e piedade do fundador da sobredita Capella, que Conservará sempre para o bom decen-





## Transcrição do fac-simile

Ereção da Capela do Senhor do Bom Fim, na Vacaria.

Dom Sebastião Dias Larangeira, por mercê de Deus e da Santa Sé Apostólica, Bispo da Diocese do Rio Grande do Sul, Prelado assistente ao Solio Pontíficio, do Conselho de S. M. o Imperador, etc.

Aos que a presente virem saúde e benção - Fazemos saber que atendendo ao que por sua petição nos envida a dizer Manoel Silveira de Azevedo morador no terceiro distrito da Vila de Vacaria. Havemos por bem de lhe conceder licença, como pela presente lhe concedemos para que possa edificar uma capela sob a invocação do Senhor Bom Jesus do Bom Fim no lugar denominado – Capoeira Grande –, pertencente à Freguesia de Nossa Senhora da Oliveira da Vacaria, devendo a mesma capela ser construída de pedra e cal, com toda a solidez que a torne durável, cumprindo ter em lembrança que ela não deve ser somente para o gozo e utilidade dos fiéis existentes, mas também dos vindouros, pelo que deve ter proporções para acomodar grande número de fiéis. Esperamos do zelo e piedade do fundador da sobredita capela que concorrerá sempre para o bom desempenho do serviço e decoro da mesma e autorizamos ao Reverendo Pároco respectivo a benzê-la na forma do ritual romano. Mandamos, portanto, que essa nossa provisão seja executada como nela se contem e declara, sendo antes registrada na Câmara eclesiástica e mais partes onde convier, ficando salvos os direitos paroquiais. Dada e passada em Porto Alegre, sob o sinal de Nossas Armas aos 26 de março de 1879. Eu [?] d'Oliveira, secretário do bispado subscrevi (desenho das armas) Sebastião Bispo do Rio Grande. (Estavam as armas episcopais). Pinheiro. Provisão pela qual Va. Exa. Rvma. há por bem conceder licença para ereção de uma capela no lugar denominado Capoeira Grande, 3o distrito da Vila de Vacaria, como acima se declara. Para Va Exa. Revma ler e assinar;

Nº 518
V. Dias

Provisão concedendo licença para ereção de um cemitério no lugar denominado – Freguesia velha, freguesia da Vacaria, a requerimento de Manoel Silveira d'Azevedo, em terreno para o mesmo fim doado, com setenta e dois palmos de frente e cem de fundos.

Nº 519
V. Dias

CÚRIA METROPOLITANA
Rua Espírito Santo, 95
90.010 — PORTO ALEGRE

Porto Alegre, 7 de abril de 1993

Exma.Sra.
Da.Maria Leda Costa Vianna
Secretária Municipal de Educação e Cultura
95440 BOM JESUS - RS

Tenho em mãos seu pedido de 19 de março p.p., em que pede "informações sobre a data de criação da Capela do Senhor Bom Jesus". Remeto, para estudos, os seguintes documentos:

1. Lei nº 1154 de 21 de maio de 1878, que cria a Capela Curada do Bom Jesus do Bom-Fim. Esta lei não adquiria valor sem a instituição canônica pelo Bispo.

2. Portaria de Ereção da Capela do Sr. Bom Jesus, em 26 de março de 1879. Esta Portaria não fala em Capela Curada, apenas dava a licença para construir uma Capela, filial de Vacaria.

3. Requerimento de Manoel Silveira de Azevedo, de 9 de fevereiro de 1879, pedindo licança para a construção da Capela.

4. Doação do terreno para a construção da Capela, em 15 de fevº de 187

5. Doação do terreno para o Cemitério, em 23 d3 janeiro de 1879.

6. Lei nº 1508, de 18 de novembro de 1885, transferindo a Capela filia para o ligar chamado Loureiro.

7. Ofício do Presidente da Província, de 1º de dezembro de 1885, remetendo ao Bispo um Memorial em que é pedida a remoção para o lugar denominado Loureiro.

8. Carta do Bispo ao Vigº de Vacaria, pedindo informações sobre a conveniência da transferência. A carta é de 10 de dezembro de 1885.

9. Carta do Vigário de Vacaria, contraria à transferência da sede da Capela para Loureiro. A carta é de20 de dezembro de 1885.

10. Carta de Manoel Silveira de Azevedo sobre a inconveniência de transferir a Capela para Loureiro. A carta é de 6 de dezº de 1885

11. Lei nº 1573, de 24 de abril de 1886, que revoga a lei nº 1508.

12. Resumo histórico da Capela do Sr. Bom Jesus do Bom Fim na Vacaria, escrito por volta de 1890 pelo Pe. Vicente Zeferino Dias Lopes, em que ele diz que o Bispo não instituiu canonicamente a Capela Curada.

Conseqüências: A lei nº 1154 de 21 de maio de 1878, instituindo a Capela Curada, não tem valor, porque não foi aceita pelo Bispo. Nas leis de nº 1508 e 1573, não se fala mais em Capela Curada, mas Capela filia de Vacaria. Capela Curada significa Capela com padre permanente para atender os fiéis, residente na localidade, com livros de registros de Casamentos, batismos e óbitos. Capela filial depende completamente do Vigario da paróquia, no caso Vacaria, que ia de vez em quando rezar missa na localidade, mas registrava tudo nos livros de Vacaria; portanto ainda não independente, mas dependente em todos os sentidos de Vacaria. A Provisão Episcopal de 26 de março tem valor como licença para a construção de uma Capela. No Ofício do Vigário, de 20 de dezº de 188 consta que já havia então, em 1885, uma pequena Capela de madeira. Portanto o documento de 1879 tem mais valor que o da lei de 1878. Mas a data da criação de uma simples Capela não pode ser tomada como de criação do município ou de fundação da localidade.

Mons. Ruben Neis

**Lei n. 1154 de 21 de Maio de 1878.**

*O Doutor Americo de Moura Marcondes de Andrade, presidente da provincia de São Pedro do Rio Grande do Sul.*

Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembléa Legislativa Provincial decretou e eu sanccionei a lei seguinte :



Artigo unico. — E' creado o curato do Bom Jesus do Bom-Fim nas immediações do — Capão Bonito, — no terceiro districto da villa de N. S. da Oliveira da Vaccaria, com as mesmas divisas do districto; revogadas as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir tão inteiramente como n'ella se contêm.

O secretario d'esta provincia a faça imprimir, publicar e correr.

Palacio do governo na leal e valorosa cidade de Porto Alegre, aos vinte e um dias do mez de Maio do anno de mil oitocentos setenta e oito, quinquagesimo setimo da Independencia e do Imperio.

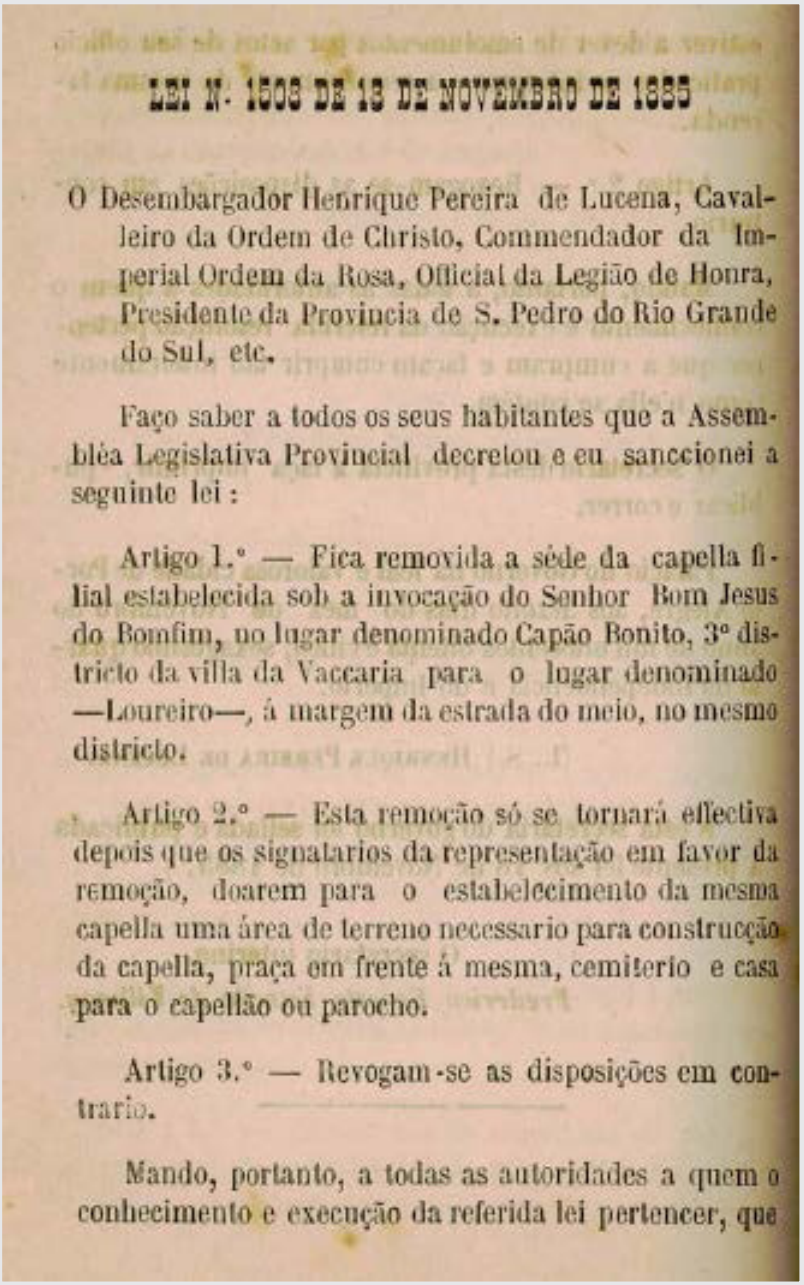
(L. S.)

*Americo de Moura Marcondes de Andrade.*

Nesta secretaria do governo foi sellada e publicada a presente lei aos 21 de Maio de 1878.

O official maior, servindo de secretario do governo,

*Germano Severiano da Silva.*



LEI N. 1503 DE 13 DE NOVEMBRO DE 1885

O Desembargador Henrique Pereira de Lucena, Cavalleiro da Ordem de Christo, Commendador da Imperial Ordem da Rosa, Official da Legião de Honra, Presidente da Provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul, etc.

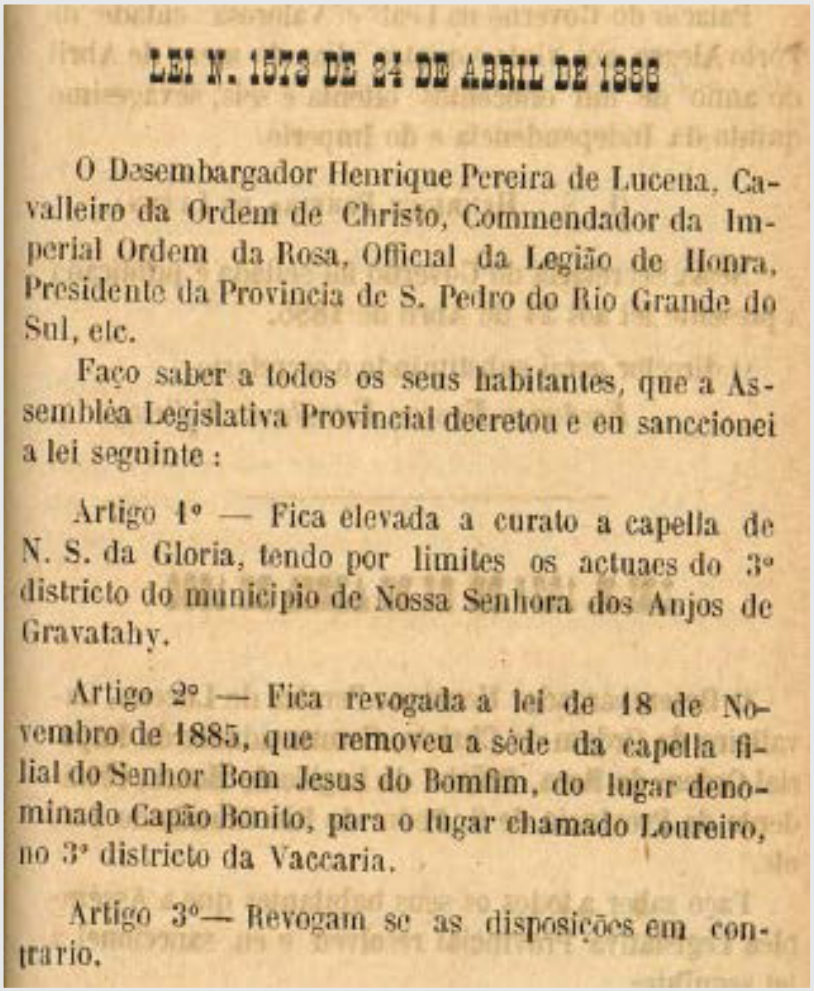
Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembléa Legislativa Provincial decretou e eu sanccionei a seguinte lei:

Artigo 1.° — Fica removida a séde da capella filial estabelecida sob a invocação do Senhor Bom Jesus do Bomfim, no lugar denominado Capão Bonito, 3° districto da villa da Vaccaria para o lugar denominado —Loureiro—, á margem da estrada do meio, no mesmo districto.

Artigo 2.° — Esta remoção só se tornará effectiva depois que os signatarios da representação em favor da remoção, doarem para o estabelecimento da mesma capella uma área de terreno necessario para construcção da capella, praça em frente á mesma, cemiterio e casa para o capellão ou parocho.

Artigo 3.° — Revogam-se as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que



LEI N. 1573 DE 24 DE ABRIL DE 1886

O Desembargador Henrique Pereira de Lucena, Cavalleiro da Ordem de Christo, Commendador da Imperial Ordem da Rosa, Official da Legião de Honra, Presidente da Provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul, etc.

Faço saber a todos os seus habitantes, que a Assembléa Legislativa Provincial decretou e eu sanccionei a lei seguinte:

Artigo 1º — Fica elevada a curato a capella de N. S. da Gloria, tendo por limites os actuaes do 3º districto do municipio de Nossa Senhora dos Anjos de Gravatahy.

Artigo 2º — Fica revogada a lei de 18 de Novembro de 1885, que removeu a séde da capella filial do Senhor Bom Jesus do Bomfim, do lugar denominado Capão Bonito, para o lugar chamado Loureiro, no 3º districto da Vaccaria.

Artigo 3º— Revogam se as disposições em contrario.

**Fontes documentais**

Arquivo da Cúria Metropolitana de Porto Alegre/RS.

Arquivo da Assembleia Legislativa do RS.

Correspondência com o Monsenhor Ruben Neis de 07 de abril de 1993.

Livro Tombo da Igreja Matriz Senhor Bom Jesus, n. 1 e 3.

# Tropeiros na formação da Região do Planalto Médio

***Maria Catharina Lima Pozzebon***
*Mestre e Doutora em História, Pesquisadora e Professora/UNICRUZ. Cruz Alta/RS*

***Vânia Maria Oliveira de Freitas***
*Professora/UNICRUZ, Pesquisadora e Doutora em História. Cruz Alta/RS*

## Sobre o tema tropeirismo[1]

É um fenômeno mundial, aparece na época em que o principal meio para vencer as distâncias era a tração animal.

Atividade tropeira, usou das trilhas em lugar de estrada, onde a produção precisava ser transportada a distantes centros consumidores.

Desde a antiguidade no Império Egípcio, o burro revelou-se um animal resistente ao peso da carga e as condições áridas do deserto. Sendo o cruzamento genético do burro com a égua, originando a mula, um animal que se adaptou às trilhas da Europa e aos ásperos caminhos da América e do sertão brasileiro.

## Brasil

No sertão do Brasil a primeira vez que se utilizou o transporte, foi usado pelos negros escravos. O cavalo era um animal veloz, mas tinha pouca resistência.

O sertão, formado por planaltos e vales, só podia ser percorrido pelas tropas de mulas, que inicialmente seguiram as antigas trilhas dos índios. "A introdução do gado vacum e cavalar no Brasil aconteceu em São Vicente. A primeira fase da pecuária esteve ligada à economia agro-açucareira, pois o gado alimentava o pessoal do engenho e servia como força de tração para o transporte da cana-de-açúcar e movimento da moenda.[2]

Em 1614 já havia uma feira de gado também em Capuame, Bahia.

## Rio Grande do Sul

"A origem do gado vacum no Rio Grande do Sul vincula-se indiretamente com os animais criados na capitania de São Vicente segundo pesquisas do padre Arnaldo Bruxel."[3]

---

1 Usado como fonte de embasamento teórico nesse item o livro: FLORES, Moacyr. *Tropeirismo no Brasil*. Porto Alegre: Nova Dimensão,1998, p. 5-6.
2 FLORES, Moacyr. *Tropeirismo no Brasil*. Porto Alegre: Nova Dimensão, 1998, p. 11.
3 FLORES, Moacyr. *Tropeirismo no Brasil*. Porto Alegre: Nova Dimensão, 1998, p. 11.

O gado deu origem à Vacaria do Mar, penetrou no atual Rio Grande do Sul em pequena quantidade com os missionários da Companhia de Jesus que fundaram as reduções de São Nicolau, Candelária do Ijuí e Caaró, de 1626 a 1628.

## Região do Planalto Médio[4]

A região do Planalto Médio, isto é, onde se localiza hoje Cruz Alta, Passo Fundo, Carazinho e Soledade, continuava inóspita. Somente após a conquista das Missões, empreendidas pelo paulista Gabriel Ribeiro de Almeida e pelos rio-grandenses José Borges do Canto e Manoel dos Santos Pedroso, é que essa área começa a ser povoada. Partindo de Vacaria, o paulista João de Barros abriu um caminho que atravessava o Estado do Rio Grande, passando pelo território da atual Passo Fundo e chegando até as proximidades da fronteira com a Argentina.

É conveniente lembrar que também se realizava nessa época certo tropeirismo clandestino, de contrabandistas, castelhanos, de oeste para leste, através da picada que unia as Missões à Vacaria dos Pinhais. O tropeirismo e o contrabando de gado, efetuados por paulistas através do Caminho do Planalto, fundaram as bases do tratado de colonização efetuada, através das estâncias apropriadas por luso-brasileiros.

> Os campos eram a zona de circulação livre e pluridirecional, onde os povoadores se disseminavam pelas primeiras fazendas isoladas pelas distâncias enormes. A mata era vencida em alguns poucos trechos de menor largura entre as zonas de campos povoados e nela se estabeleciam apenas alguns pontos de pouso em torno dos quais surgiam roças com produtos de subsistência.[5]

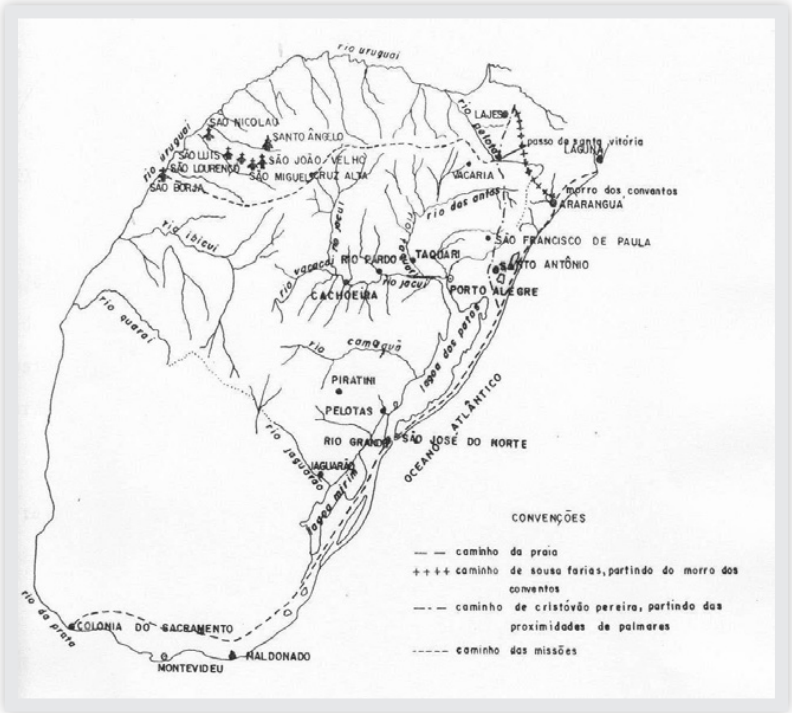
Nessa época era comum o tropeirismo clandestino, através da picada que unia as Missões à Vacaria dos Pinhais.

---

4 POZZEBON, Maria Catharina. *O caminho das tropas e a formação de Cruz Alta*. Porto Alegre Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2002, p. 69-70.

5 BERNARDES, Nilo. *Bases Geográficas do Povoamento do Rio Grande do Sul*. Ijuí: EdUnijuí, 1997. p. 56.

**Figura 1 – Mapa dos Caminhos tradicionais das tropas**




Fonte: FERREIRA FILHO, Artur. *História Geral do Rio Grande do Sul.* (1502-1974), 4 ed. Porto alegre: Globo, 1974, p. 38.

As estâncias, além de fornecerem o gado para as diferentes regiões do país eram caminhos de passagem através dos desfiladeiros de Santa Maria da Boca do Monte e por Santiago do Boqueirão.[6]

A reconstrução da ocupação do espaço pertencente à região do Planalto Médio aliando-se ao Tropeirismo, responde as indagações quanto ao seu processo de ocupação histórica; justificando-se, portanto, os objetivos deste trabalho.

## Trilha das Missões[7]

A trilha das missões partia de Cruz Alta, passava por Carazinho, cruzava o Passo Fundo, Mato Castelhano, Campo do Meio e Mato Português,

6 CONSTANTINO, Núncia Santoro. *Santiago-RS:* da concepção à maturidade em compasso brasileiro. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1984, p. 30.

7 Usado como fonte de embasamento teórico nesse item o livro: FLORES, Moacyr. *Tropeirismo no Brasil***.** Porto Alegre: Nova Dimensão,1998, p. 36.

rumando para o Passo da Santa Vitória, no Rio Pelotas, um dos formadores do rio Uruguai.

Estamos em janeiro de 1816, o alferes Athanagildo Pinto Martins partiu de Atalais, abrindo a vereda das Missões rumo ao sul, mas desviaram para o leste, saindo em Campos Novos, cruzaram o rio Pelotas chegando ao Campo do Meio, no Rio Grande do Sul, encontrando a Estrada das Missões.

Com esta nova vereda os tropeiros de Curitiba passaram a adquirir o gado diretamente nas Missões, desviando-se do caminho entre Vacaria e Viamão.

A partir de 1850 o gado argentino que entrava pelo Passo de São Borja e Santa Maria, seguia até os campos de invernada Cruz Alta e Passo Fundo.

## Cruz Alta, cidade de origem tropeira

Para que se possa compreender a formação urbana de Cruz Alta é necessária uma reflexão histórica de seu povo, sem perder o que vem sendo cultuado através de tempo, seja pela história oral ou pelo imaginário coletivo.

> [...] Sua história está intimamente relacionada com o guarani aculturado, com os tropeiros paulistas e curitibanos, com os soldados do Corpo de Milícias, com aqueles do Regimento de Fronteira; posteriormente, vieram imigrantes portugueses e padres jesuítas da Coroa espanhola, que estavam ligados ao projeto de conquista do Estado Absolutista Monárquico.[8]

Nos mapas e documentos dos jesuítas, a região onde se formou mais tarde o núcleo urbano, aparecia como Pouso de Cruz Alta, entre os Mato Castelhano e o Mato Português, trajeto que ligava o povo das missões com as Vacarias, tanto inicialmente, a Vacaria Del Mar, como Vacaria dos Pinhais.[9]

Originário de Cruz Alta, Erico Verissimo, em seu livro de memórias *Solo de Clarineta,* referindo-se a seus antepassados, escreve: "[...] O tronco materno, também de origem portuguesa, veio possivelmente do Planalto de Curitiba e de São Paulo. "Desconfio que seus ramos brotaram alguns desses tenazes tropeiros de Sorocaba, que desciam a cavalo ao Rio Grande do Sul, para comprar mulas a fim de revendê-las na feira de sua vila natal."[10]

---

8 QUEVEDO, Julio. *Rio Grande do Sul:* aspectos das Missões em tempos de despotismo esclarecido. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1991.

9 POZZEBON, Maria Catharina. *O caminho das tropas e a formação de Cruz Alta,* PUCRS, 2002. p. 69 -70.

10 ZIMMERMANN, Florisbela Carneiro. In: *Biribas:* a contribuição do tropeiro à formação histórico-cultural do Planalto Médio Rio-Grandense. Sorocaba/SP: Fundação Ubaldino do Amaral, 1991.

A mesma autora registra que Cruz Alta originou-se de um antigo pouso de tropeiros, a 15 quilômetros ao sul da atual cidade. Esse local, por muito tempo conhecido como Cruz Alta Velha, chamado hoje Benjamin Nott.

## O cotidiano do tropeirismo e a formação de uma identidade[11]

Do ponto de vista da história e geográfico, as marcas deixadas pelos tropeiros na vida do país são profundas e variadas, por exemplo, vários nomes de núcleos populacionais, hoje são cidades de pequeno, médio e grande porte.

Os tropeiros deixaram marcas na história do seu dia-a-dia marcadas pelo tempo/espaço, entrelaçadas com a história da ocupação do Rio Grande do Sul e sua integração ao território brasileiro.

> Os criatórios, as áreas de invernada e comércio por muito tempo restritas ao âmbito regional, as abordagens não conseguem captar por inteiro a importância do ciclo do tropeirismo, e dimensionar de uma forma mais abrangente o seu papel na formação da rede urbana que surgiu à margem do Caminho das Tropas, valorizando adequadamente os laços econômicos e culturais que se consolidaram, ao longo de mais de dois séculos, entre as áreas como o sudoeste paulista, a região paranaense dos Campos Gerais, o Planalto Catarinense e os Campos de Cima da Serra e o planalto médio do Rio Grande do Sul. (FLORES, 1998, p. 5).

O comércio de tropas xucras foi uma realidade essencialmente pluriregional.

## Considerações finais

Muito se tem escrito sobre a importância da atividade tropeira para a formação e desenvolvimento da região do Planalto Médio do Rio Grande do Sul. Na realidade, muito pouco se tem produzido sobre este tema, especialmente nos meios acadêmicos. Estudos no Estado e região Sul do país refletem uma necessidade de valorizar o tropeirismo como fator de ocupação e progresso.

---

[11] POZZEBON, Maria Catharina. *O caminho das tropas e a formação de Cruz Alta.* Porto Alegre Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2002, p. 72-73. (Embasamento teórico deste subtítulo).

O caminho das Missões tinha a intenção de ligar a região missioneira, com os campos de Guarapuava; partindo de Cruz Alta, passava por Carazinho, Passo Fundo, Mato Castelhano, Campo do Meio e Mato Português, rumando para o Passo de Santa Catarina, no Rio Pelotas. Sem dúvida nenhuma, o tropeirismo na região de Cruz Alta marcou profundamente a paisagem, determinando a forma de ocupação do espaço, induzindo as relações sociais e influenciando os costumes e tradições.

A presença dos tropeiros na região de Cruz Alta impulsionou a expansão territorial, pois os núcleos de povoamento desenvolveram-se dentro de uma lógica geográfica própria. Os caminhos alternativos e as paradas foram decisivos na formação e consolidação das cidades ao longo do trajeto percorrido pelos tropeiros.

Para concluir é importante salientar que se torna muito difícil definir a concepção sociopolítica e cultural da fundação de Cruz Alta, pois esta se relaciona a concepção particular do próprio aparato onde foi constituída, ou seja, a Capitania de São Pedro e, mais ainda, ao atrelamento á política e cultura portuguesa.

## Referências

BERNARDES, Nilo. *Bases Geográficas do Povoamento do Rio Grande do Sul***.** Ijuí: Ed Unijuí, 1997.

CONSTANTINO, Núncia Santoro. *Santiago-RS:* da concepção à maturidade em compasso brasileiro. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1984.

FLORES, Moacyr. *Tropeirismo no Brasil.* Porto Alegre: Nova Dimensão, 1998.

POZZEBON, Maria Catharina. *O caminho das tropas e a formação de Cruz Alta.* Porto Alegre Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2002,

QUEVEDO, Julio. *Rio Grande do Sul:* aspectos das Missões em tempos de despotismo esclarecido. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1991.

ZIMMERMANN, Florisbela Carneiro. In: *Biribas:* a contribuição do tropeiro à formação histórico-cultural do Planalto Médio Rio-Grandense. Sorocaba/SP: Fundação Ubaldino do Amaral. 1991.

# Criúva: uma Vila Tropeira

***Marta Helena Rosa***
*Professora e Pesquisadora. Ana Rech-Caxias do Sul/RS*

***Vera Lucia Mocelin***
*Professora e Pesquisadora. Caxias do Sul/RS*

**Figura 1 – Esplendor do Divino**



Fonte: acervo das autoras.

## O Esplendor do Divino – Criúva

Hoje não encontramos mais tropeiros pelas estradas. Mas notamos suas marcas, rastros e modo de vida.

Em Criúva – Caxias do Sul – estão expostas as marcas do encontro da serra com os Campos de Cima da Serra. Nesse local encontram-se entrelaçadas duas culturas fortes e distintas: o gaúcho *pelo duro,* da lida campeira, e o gringo descendente de

**Figura 2 – Igreja do Divino em Criúva-Caxias do Sul/RS**




Fonte: acervo das autoras.

imigrantes italianos, que ali se fundem num impressionante caldeirão de costumes.

No Rio da Mulada encontramos um dos muitos passos que ligavam o Campo dos Bugres ao restante do país, chegando até Sorocaba e as Minas Gerais.

**Figura 3 – Rio da Mulada em Criúva-Caxias do Sul/RS**



Fonte: acervo das autoras.

Os rios e arroios sempre foram caminhos abertos pelos nossos tropeiros em suas jornadas e desafios. Habilidade e coragem eram requisitos indispensáveis para colocar a tropa inteira na outra margem. Eis que chega o progresso e várias mudanças ocorrem.

Era o ano de 1899, início da construção da Ponte do Korff, no Rio das Antas, na estrada Rio Branco, que tornava a passagem dos tropeiros obrigatória. A então Vila Criúva, que surge como pouso, cresce e torna-se o ponto de ligação da Serra com as outras regiões.

Além do comércio, a vida em comum dos moradores estreita-se: costumes e modos de vida entrelaçam-se. A religiosidade é um traço marcante. Fé e festa misturam-se resultando na união desses homens e mulheres, mesclando suas culturas nessa paisagem tão singular: campo e serra.

**Figura 4 – Ponte do Korf no rio das Antas**



Fonte: acervo das autoras.

## Uma árvore que ajudou a fazer história

Criúva – os tropeiros deram origem a mais esse povoado, quando escolheram esse lugar para o pouso. Atravessavam o Rio das Antas, subiam os morros e descansavam nas Criúvas.

Árvores de médio porte que serviam como suporte para os arreios. Possuem ramificações tortuosas, tem incidência na beira de barrancos onde o solo é pedregoso. É uma árvore campeira. Seu fruto é pequeno e não comestível. A reprodução é feita das mudas da criúva, é muito difícil, pois essa árvore necessita de luz e muito sol e da proteção de outros arbustos enquanto muda pequena.

Na natureza, espalha-se na beira das matas formando capões com outras espécies.

**Figura 5 – A criúva**



**Figura 6 – Entrada da missa crioula na Mulada, Criúva, dentro das comemorações do Divino Espírito Santo**



Fonte: acervo das autoras.

As comemorações dos festejos do Divino Espírito Santo, realizados anualmente em maio, faz a integração desse povo tão peculiar do município de Caxias do Sul. São dez dias de festa envolvendo todos os moradores. Começa com a louvação, visitas às famílias em todos os recantos da região. Essas visitas são agendadas de um ano para o outro. A comitiva chega na casa a pé e com cantoria. A Bandeira do Divino é recebida pelo dono da casa, bem como, os festeiros de honra, o capitão do mastro e os demais festeiros e noveneiros. A comitiva é recebida com muita alegria. São oferecidos doces e bebidas. Também é o momento de fazerem suas promessas e agradecimentos por graças recebidas.

Nos nove dias que antecedem a Festa, são realizadas as novenas na Igreja da Vila. Os devotos e os noveneiros saem do salão paroquial levando a Bandeira do Divino, que é colocada em uma haste de madeira com cerca de dois metros de altura. Ela é confeccionada em damasco vermelho vivo, possui geralmente dupla face, de forma quadrangular, com cinco palmos de lado. No centro da bandeira é bordada em relevo uma pomba branca, da qual irradiam raios de luz em branco e fio de prata.

Levar a bandeira nos cortejos é uma honra para os escolhidos.

As cantorias são acompanhadas por gaitas, violões e bumbo.

As bandeiras e os tambores são abençoados pelo Padre antes da saída para o interior, onde também faziam o peditório.

No domingo, dia da festa, a vila enfeita-se para receber os visitantes. Após o almoço festivo, com danças típicas da região, ocorre a escolha dos próximos festeiros.

A Festa do Divino teve suas origens ligadas a Portugal no século XIV, com uma celebração estabelecida pela Rainha Isabel (1271-1336) por ocasião da construção da Igreja do Espírito Santo na cidade de Alenquer. Das Ilhas dos Açores veio para o Brasil, trazida pelos portugueses. Chegou ao Rio Grande do Sul em 1751, com os casais açorianos que povoaram o sul do Brasil.

**Figura 7 – Bandeira do Divino de Criúva-Caxias do Sul/RS**



Fonte: acervo das autoras.

**Figura 8 – Igreja do Divino Espírito Santo em Alenquer/Portugal**



Fonte: acervo das autoras.

## Claudino Picolotto

Cantador da louvação do Divino e organizador da missa crioula em nossa região. Há19 anos com participantes do CTG Andanças Serranas, canta e reza por toda a parte. Levando a integração cultural a todos os tradicionalistas e a população. É um semeador de fé e alegria de viver.

Canta e aglutina muitos fatos desses festejos trazidos pelos tropeiros para os Campos de Cima da Serra.

Picolotto nasceu em Criúva, em 1941, na Linha Café. Uma de suas primeiras experiências foi como madrinheiro em uma tropa de mulas, serra a baixo com destino a Três Forquilhas.

Filho de Augusto Picolotto, neto de imigrantes italianos, e Francisca Kaleski, descendente de poloneses, passou sua infância e parte da juventude na então Vila de Criúva ajudando, desde cedo, seu pai nas lides de carreteiro.

**Figura 9 – Claudino Picoloto beijando a bandeira do Divino Espírito Santo**



Fonte: acervo das autoras.

Um fato em que ele considera: *Deus estava comigo* – com apenas 13 anos, seu pai ordenou que fosse até a costa do Rio das Antas buscar uma mudança de um conhecido, com uma carreta e uma parelha de mulas. Lá se foi pela estrada velha de Criúva que levava até o passo para Vacaria.

Um pequeno rancho, umas tralhas, mas que surpresa havia uma senhora paralítica que deveria vir na mudança. Feita a carga colocaram a velha senhora em cima e que Deus nos ajude disse o menino. Escolheu duas pedras e deu ao senhor para calçar as rodas da carreta quando ele grita-se e lá se foram morro acima. O Jovem puxava a parelha de mulas e quando estas começaram a escorregar gritava: calça as rodas!

O senhor respondeu: perdi as pedras! Então ele correu, e sozinho suspendeu as rodas traseiras da carreta. *Sozinho não, tenho certeza que Deus estava comigo*.

Subiram a encosta e chegaram à Vila.

Picolotto ainda nos relata que via os tropeiros, após arriarem as mulas, pedirem a proteção de Deus para os animais, os alimentos e os homens que iam fazer a viagem.

Outro relato da proteção de Deus sobre os Tropeiros: Um tropeiro estava no meio de dois lotes de gado conduzindo-os para atravessar a ponte, quando aconteceu um estouro. Os peões da retaguarda correram para acudir e aos poucos vão formando novamente a tropa, com a certeza de que o companheiro estava pisoteado e morto.

Acalmou-se o gado, eis que o tal peão surge na ponte; ele havia se agarrado na beira e permanecido horas pendurado até o gado passar. Estava com Deus a seu lado.

Sempre que se armava um temporal eles apelavam para Santa Bárbara e São Jerônimo para espalharem as nuvens e em seguida procuravam um abrigo.

## Festejos do Divino, rumos a adotar...

Seguimos vivenciando o legado transmitido pelos formadores de nossa cultura tão peculiar dos Campos de Cima da Serra. Percorrendo antigas trilhas na difusão cultural reverenciando os esteios de nossos valores e de nossa identidade.

Nos Campos de Cima da Serra e litoral, famílias que residem nas mesmas propriedades há muitas gerações, preservando valores tradicionais e falares dos tropeiros muito específicos que mostram a vida espiritual desse povo.

**Figura 10 – Saída da missa crioula nos festejos do Divino Espírito Santo, na Mulada. Criúva-Caxias do Sul/RS**



Fonte: acervo das autoras.

**Figura 11 – Missa crioula na Mulada faz parte das comemorações do Divino Espírito Santo**



Fonte: acervo das autoras.

Hoje vamos encontrar os festejos do Divino em muitas paróquias urbanas e vilas, integrando as famílias nessa manifestação religiosa, como ocorre na Sagrada Família em Caxias do Sul, formada por doze comunidades todas praticantes de novenas em louvor ao Divino e também em Vila Seca com grande participação popular do campo e da cidade.

Mas, a grandiosa festa do Divino ocorre em Criúva há anos com a participação e integração de todos de geração em geração.

**Figura 14 – Pequeno oratório do Divino Espírito Santo entregue pelas autoras aos palestrantes, comunicadores e aos organizadores do XI SENATRO em 2012**



Fonte: acervo das autoras.

Com fé, pedimos ao Divino Espírito Santo que nos mantenha firmes na defesa de nossas tradições.

# Tropeando da serra ao litoral

***Edgar Bueno Silveira***

*Pesquisador, Tradicionalista, Pós-Graduado em Estudo das Relações Étnico-Raciais e Multiculturalismo e em Tecnologias em Educação. Diretor Cultural do CTG Rancho da Integração de Vacaria. Vacaria/RS*

## Introdução

Muitas são as pesquisas quanto às contribuições étnicas, culturais e econômicas que os tropeiros nos legaram. Muito sabe sobre esses aspectos, inclusive as rodovias e estradas que hoje seguem quase o mesmo trajeto que estes homens faziam, quando não o seguem totalmente.

Este trabalho é baseado em entrevistas de dois cidadãos (um ex-tropeiro e outro neto e filho de tropeiro), nas lembranças das histórias que meu falecido avô me contava de suas tropeadas, e na análise de alguns livros per-

tinentes ao tema. Muitos aspectos confirmam totalmente aquilo que outras pessoas já disseram e pesquisaram, sobre as rotas, negócios e cultura legados por estes viajantes corajosos.

São diversas as publicações sobre o assunto. Livros, artigos em jornais e revistas, fitas de vídeos e DVDs mostram e contam como era a vida dos tropeiros e os caminhos que eles seguiam. Por isso mesmo, não me baseio apenas em livros, mas sim na memória oral e história de vida de pessoas que não querem esquecer um tempo em que as distâncias pareciam maiores, a dificuldades mais vigorosas e a amizade e a confiança nos amigos mais verdadeiras. A eles, e à memória de meu falecido avô tropeiro, dedico este trabalho.

## O desbravamento da região

Campestre da Serra, Bom Jesus e Lagoa Vermelha não são ligados a Vacaria apenas pelo fato de terem se desmembrado desta última. A história, as primeiras incursões e caminhos que ligavam a capital do Rodeio Crioulo Internacional à capital e a Santa Catarina também unem as estas cidades a um aspecto comum: a própria ocupação e povoamento da região.

Há registros de que a primeira incursão de homens brancos na região de Vacaria foi liderada por Francisco de Sousa e Faria, que em 1729 chegou à região entrando pelos Aparados e deslocando-se até os Campos de Cima da Serra. Anos mais tarde, em 1738, Cristóvão Pereira de Abreu, o mais importante dos tropeiros já conhecido pela história gaúcha, fez o mesmo trajeto. Tal rota permitiu que chegassem à nossa região os primeiros habitantes não índios da história, uma vez que Francisco de Sousa e Faria e seus liderados não se fixaram nestes pagos.

Na década de 1730, surgiu uma nova rota para as tropas que saíam do Rio Grande do Sul até o sudeste brasileiro, passando pelos campos da Vacaria, atravessando o rio Pelotas no Passo de Santa Vitória, chegando a Lages, indo a Curitibanos, Campo Largo e São José dos Pinhais. Era o conhecido "Caminho de Sorocaba". Em 1752, foram concedidas as quatro primeiras sesmarias do Distrito da Serra, como era conhecida a região. Entre os sesmeiros, estavam novamente Francisco de Sousa e Faria e Cristóvão Pereira de Abreu, que começava a expandir seus domínios e territórios pela localidade. Além de Vacaria, outras cidades se desenvolveram a partir de vilas que surgiram ao longo dos caminhos percorridos por estes tropeiros.

Caio Prado Júnior, um dos mais conceituados autores e historiadores do Brasil, faz referência ao gado e às fazendas de nossa região, ao mencionar que "Nos campos de Vacaria, em território já do Rio Grande do Sul, as fazendas de

gado reaparecem mais numerosas, e com elas um povoamento ralo e exclusivamente pastoril".(PRADO JÚNIOR, 1999, p. 60). Na mesma obra, Prado Júnior aborda a história do "Povoamento do Interior" do Brasil, e destaca que o Rio Grande do Sul se desenvolveu a partir destas fazendas de gado e menciona o nome de Vacaria. Voltando a se referir aos caminhos que os tropeiros utilizavam, o autor destaca mais uma vez que a estrada principal que ligava o império ao extremo sul: "[...] partindo de São Paulo, propriamente de Sorocaba, via de Lages, penetra no Rio Grande cruzando o Pelotas no registro de Santa Vitória, estendendo-se até a capital da capitania. [...] A estrada São Paulo Rio Grande do Sul teve um grande papel histórico." (PRADO JÚNIOR, 1999, p. 267).

O famoso Passo de Santa Vitória, muito conhecido por famílias de ex-tropeiros e pesquisadores do assunto, seria o que hoje é um posto fiscal entre o Rio Grande do Sul e Santa Catarina. Ali se cobravam impostos sobre as tropas que seguiam para o sudeste brasileiro. As tropas de mulas seguiam para servirem de meio de transporte de mercadorias, enquanto que a tropa de gado seguia com o intuito de se tornar alimento, utilização do couro, sebo e guampas.

Fidelis Dalcin Barbosa, autor bastante conhecido na região serrana do Rio Grande do Sul, descreve as rotas de ocupação e povoamento da região e menciona Passo de Santa Vitória, ao citar:

> No Passo de Santa Vitória, transpõem um rio caudaloso e desconhecido, o qual por ser atravessado por canoas de couro, chamadas *pelotas*, receberá este nome, dado pelos bandeirantes. Os animais passam a nado, enquanto as pessoas e pertences cruzam o rio embarcados. (BARBOSA, 1978, p. 22).

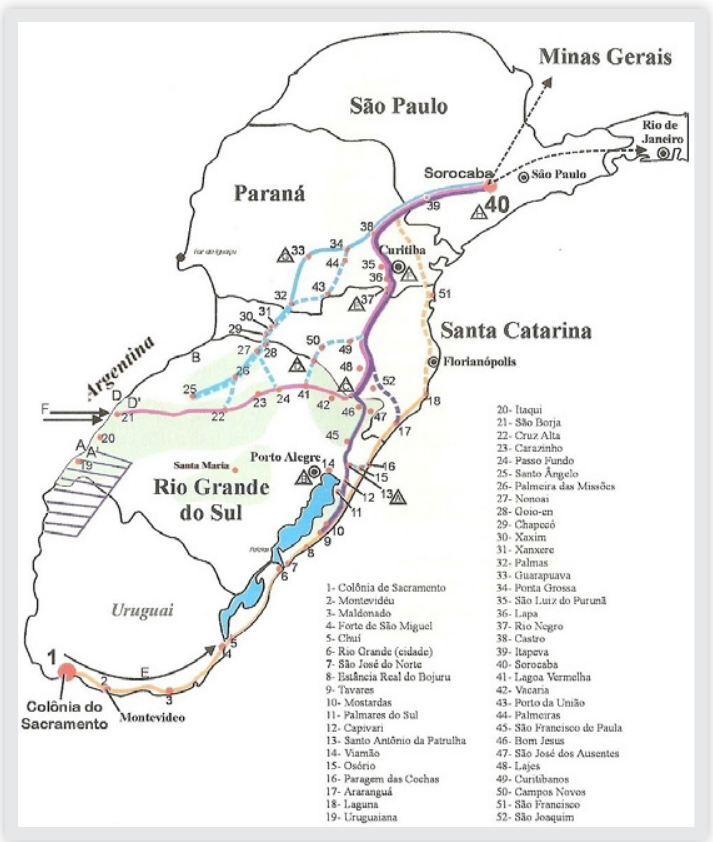
O mesmo Barbosa atribui também a tropeiros paulistas o desbravamento de toda a região em questão. Para ele, foram estes tropeiros que:

> [..] abriram caminho através do Planalto delimitado pelos rios Pelotas e das Antas, identificaram a região pelo nome de Campos de Vacaria. Estes abrangiam todo o território atualmente ocupado pelos municípios de Vacaria, Bom, Jesus, Esmeralda, Lagoa Vermelha, Barracão e São José do Ouro. (BARBOSA, 1978, p. 16).

Como a obra de Barbosa data de 1978, ele não faz qualquer referência aos municípios de Campestre da Serra e São José dos Ausentes, emancipados na década de 1990. Contudo, sabe-se que a chegada dos desbravadores deu-se entrando pelos Aparados da Serra, passando por São José dos Ausentes e chegando a Vacaria e à região de Lagoa Vermelha. Para ir de Vacaria para Caxias do Sul, passava-se pelo território que hoje pertence a Campestre da

Serra, entrando diretamente em Caxias do Sul pelo distrito de Criúva, e não pelo território de São Marcos, por onde hoje passa a BR 116.

**Figura 1 – Caminhos do Sul. Sinópse das estradas do tropeirismo. Séculos XVII, XVIII, XIX E XX**




Fonte: PAIXÃO CÔRTES (2000, p. 52). Mapa adaptado do original do livro.

## Do litoral até Vacaria

O caminho entre o litoral gaúcho e Vacaria passava por Bom Jesus. Meu falecido avô, Pedro Pereira Bueno, tropeava com seus companheiros do interior de Vacaria de onde levavam milho, feijão, batata, aipim, queijo, salame e outros produtos produzidos pelas famílias *interioranas* até Torres, onde esses produtos eram trocados por arroz, açúcar amarelo, rapadura, cachaça, sal e utensílios de cozinha como talheres e louças. Por vezes, trazia tecidos e aviamentos para as mulheres confeccionarem roupas.

Eliziário Vieira de Jesus, ou simplesmente *Seu Liziário*, que em 04 de Julho de 2006 irá completar 81 anos, foi tropeiro de mula e de gado. Saia de Vacaria. passava por Bom Jesus e São José dos Ausentes, e de lá descia a Serra da Rocinha, devendo "pegá às direita, passá o Tainhas, o Camisas, [...] (Eliziário ficou pensativo, tentando recordar o restante do percurso) até chegar em Torres. Segundo Eliziário, ele trocava produtos agrícolas e de origem animal pelos mesmos produtos que meu falecido avô citava, mas também trocava por polvilho e frutas, que segundo ele, "não dava por aqui. Estas frutas eram trazidas da Praia Grande." Eliziário recorda que no Rio Tainhas havia os chamados *carderão*, ou seja, pontos no curso do rio que eram muito profundos, chegando por vezes a fazer redemoinhos. Ele menciona que se atravessava nos *passos* sempre com um animal atrás do outro, para evitar que se saísse do caminho seguro para a travessia. Já meu falecido avô contava uma versão diferente: ele achava o rio bonito, e embora fosse largo, as águas eram calmas, sem força na correnteza e seu nível não passava da cintura de um homem.

Ao analisar o livro de Paixão Côrtes sobre o tropeirismo, Eliziário relembra que as botas de cano alto que aparecem nas gravuras existiam na localidade onde ele se criou, e menciona a saudade dos ponchos e bicharás que viu. O ex-tropeiro revela a saudade que sente do tempo das tropeadas, pois segundo ele havia lugares que era preciso parar a tropa e contemplar as lindas paisagens. Ele destaca ainda a importância daquele livro, pois com esta obra é possível provar para gerações mais novas que "cinco ou seis home levava 300, 350 cabeça de gado." Eliziário desculpa-se por estar *velho e esquecido*, pois de outra forma ele recordaria "poso por poso e passo por passo" da rota de Bom Jesus. Ao ver as imagens das taipas de pedra e dos corredores de tropa de Bom Jesus e São José dos Ausentes, o ex-tropeiro ficou tropeando lembranças, e por fim disse: "Eu conhecia tudo isso ai!"

O próprio formato de algumas ruas de Vacaria hoje estão arraigados a epopéia das tropas. Muitos de nós vacarienses já ouvimos a expressão "corredor grande da Moreira Paz". Realmente a atual Avenida Moreira Paz foi um corredor de tropas no passado. Daí a sua largura (quatro pistas, separadas duas de cada lado de canteiros, cada uma delas com estacionamento, e depois calçadas) a partir do centro da cidade, onde já havia comércio nos tempos mais remotos, até a frente do Cemitério Santa Clara. A partir do centro da cidade, quanto do Cemitério, não há ruas ou avenidas com a largura da Moreira Paz. Na verdade, chegando ao Santa Clara, as tropas seguiam pelo lado do cemitério, onde também há outra avenida extremamente larga: a Frei Dom Cândido Maria Bampi, que segue da Moreira Paz até chegar a Avenida Luis Jacinto Teixeira Schüler, ou a BR 285, que liga Vacaria a Bom Jesus.

Durante o tempo em que eu cursava Magistério no Instituto Estadual de Educação Irmão Getúlio, em Vacaria, um professor de História me disse que a Avenida Frei Dom Cândido Maria Bampi, por onde as tropas passavam, na verdade cortava o Cemitério Santa Clara ao meio, e que esta teria sido *empurrada* mais para o lado quando ele foi ampliado. Parece ironia do destino ou até mentira, mas do túmulo onde meu avô foi sepultado, pode-se avistar a avenida. Acredito que ele esteja onde gostaria de estar.

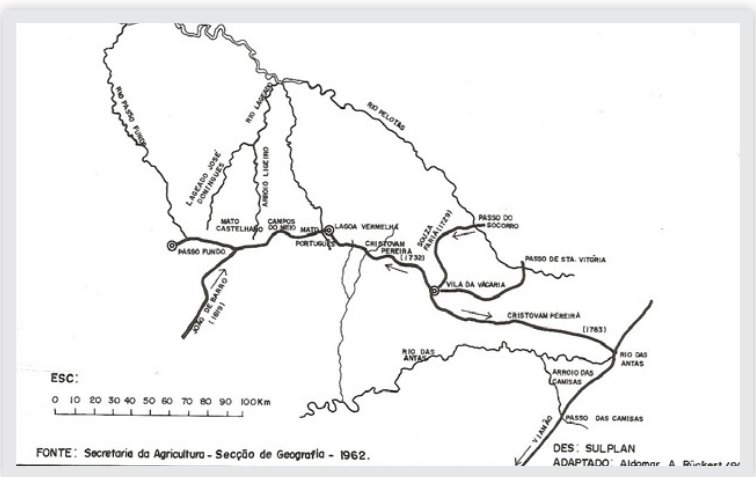
## De Santa Catarina até Vacaria

Além da rota de Bom Jesus e São José dos Ausentes, outro caminho para Santa Catarina se desenvolveu ao norte de Lagoa Vermelha.

Aldomar A. Rückert, pesquisador da ocupação e colonização do centro-norte do Rio Grande do Sul, destaca também a importância dos tropeiros para o desenvolvimento de toda a região, bem como do próprio Estado gaúcho, ao afirmar que pela atividade desses homens "[...] produz-se a articulação inicial do território meridional ao centro da Colônia e a ocupação progressiva das terras por esses tropeiros que acabam por sedentarizar-se". (RÜCKERT, 1997, p. 47).

A sedentarização dos tropeiros, de suas famílias, de fazendeiros e comerciantes que abasteciam as tropas, acabou por formar e desenvolver diversos municípios ao longo do percurso entre o Rio Grande do Sul e Sorocaba.

**Figura 2 – Trecho da *carta* (mapa) da província de São Pedro do Rio Grande do o Sul (1868)**




Fonte: RÜCKERT, 1997, p. 48. Mapa adaptado do original.

A ligação entre o Rio Grande do Sul e Santa Catarina se dava também pela região de Lagoa Vermelha, mais precisamente pela localidade conhecida como Pontão, hoje na região do atual município de Barracão. Aí foi instalado um posto de coleta de impostos em 1849, e por aí passavam tropeiros, tanto de gado quanto de mulas.

## De Vacaria à Lagoa Vermelha

A BR 285 entre Lagoa Vermelha e Vacaria, como tantas outras, segue o traçado que os tropeiros faziam.

Em 1819, o tropeiro paulista João de Barros abriu caminho entre Vacaria e Cruz Alta, o que permitiu a ocupação e povoamento de nossa região, a iniciar-se por Lagoa Vermelha, nosso município vizinho. Esse caminho permitiu que surgisse a rota de tropas passando pelo hoje município de Barracão, conforme citado anteriormente.

De lá seguiram rotas para o centro do Estado e para a região missioneira/fronteiriça.

## De Vacaria para Caxias do Sul

Nos idos da década de 1720, quando foi aberta uma estrada que ligou Curitiba a Laguna, posteriormente partindo do Morro dos Conventos e chegando até os Campos de Cima da Serra, aconteceu a primeira incursão dos tropeiros paulistas à região de Vacaria. Mais de dez anos após isso tudo, era aberta a Estrada Rio Branco, cruzando os atuais municípios de São Marcos, Caxias do Sul e Campestre da Serra, uma vez que a travessia do Rio das Antas era feita por dentro d'água, e a partir de 15 de Fevereiro de 1907, pela ponte do Korff, localizada a seis quilômetros do distrito de São Manoel desta última cidade. Entrava-se em Caxias do Sul pelo atual distrito de Criúva, daquela cidade.

A Estrada Rio Branco tornou-se de fundamental importância econômica para a região, pois os criadores e agricultores de Vacaria podiam levar com maior facilidade seus produtos para São Leopoldo, Taquara do Mundo Novo, Caxias do Sul, Feliz, Porto Alegre e São Sebastião do Caí, impulsionando o comércio local, sempre é claro, com a ajuda dos tropeiros, que levavam o gado em tropa ou os produtos em tropas de mulas com cargueiros, ou então com carretas.

Dalva Holmer Soldatelli menciona que os animais iam para Caxias do Sul e Torres carregados:

> [...] de tudo que levavam do campo para a cidade: queijo, charque, couro, lã, crina, mel, etc. Em troca, iriam carregar o que a cidade tinha para

> oferecer aos que ficavam no interior, longe dos produtos difíceis de serem encontrados: querosene, açúcar, café, arroz, sal, enlatados," bijouterias ", fazendas, aviamentos, vinho em barril, etc. (SOLDATELLI, 1996).

João Faoro, pecuarista e agricultor em Campestre da Serra, filho e neto de tropeiros falecidos, relata muitos aspectos importantes sobre a rota que os tropeiros estabeleceram pelo município, mais precisamente pela estrada que passa pela vila de São Manoel, hoje distrito de Campestre da Serra, e segue até atravessar o Rio das Antas pela Ponte do Korff.

Segundo Faoro, na estrada da localidade conhecida como Tronco, passavam tropas de gado e de mula, no tempo em que seu pai era bastante jovem, eles levavam para o litoral couro, charque e queijo. De lá eles traziam melado, açúcar amarelo, farinha de mandioca, etc. José Zago, falecido avô de Faoro, tinha um comércio grande, onde vendia de tudo, desde pólvora, roupa, e até comida. Era uma casa de três andares, havia um moinho, um galpão grande, e um moinho, sendo que para moer grãos e se fazer farinha, Zago cobrava a terça parte dos grãos moídos como pagamento. Ele abastecia os tropeiros e os moradores da vila, que era bastante grande na época. São Manoel tinha até cartório de registros.

Questionado se era verdade que muitas vezes não havia negociação em dinheiro com os tropeiros, Faoro revela que realmente não se usava dinheiro, se trocavam muitas coisas, uma mercadoria por outra.

João Faoro, pecuarista e agricultor em Campestre da Serra, filho e neto de tropeiros falecidos, relata muitos aspectos importantes sobre a rota que os tropeiros estabeleceram pelo município, mais precisamente pela estrada que passa pela vila de São Manoel, hoje distrito de Campestre da Serra, e segue até atravessar o Rio das Antas pela Ponte do Korff. Segundo Faoro, na estrada da localidade conhecida como Tronco, passavam tropas de gado e de mula, no tempo em que seu pai era bastante jovem, eles levavam para a o litoral couro, charque e queijo. De lá eles traziam melado, açúcar amarelo, farinha de mandioca, etc. José Zago, falecido avô de Faoro, tinha um comércio grande, onde vendia de tudo, desde pólvora, roupa, e até comida. Era uma casa de três andares, havia um moinho, um galpão grande, e um moinho, sendo que para moer grãos e se fazer farinha, Zago cobrava a terça parte dos grãos moídos como pagamento. Ele abastecia os tropeiros e os moradores da vila, que era bastante grande na época. São Manoel tinha até cartório de registros. Questionado se era verdade que muitas vezes não havia negociação em dinheiro com os tropeiros, Faoro revela que realmente não se usava dinheiro, se trocavam muitas coisas, uma mercadoria por outra.

A BR 116, que atravessa Campestre da Serra e liga Vacaria a São Marcos, não seguia o trajeto que hoje segue. Na verdade, o caminho era por São Manoel, como foi referido. Nem a estrada de Antônio Prado era a mesma. Não se passava pela encruzilhada da 116. Saía-se de Vacaria pela Rua Júlio de Castilhos em direção ao Bairro Chácara das Palmeiras, chegava-se até a Fazenda Clarice, seguia-se até Antônio Prado, de lá para o Guacho (distrito de Campestre da Serra) e depois por São Manoel. A serra de São Manoel e de Antônio Prado é muito mais leve do que a de São Marcos e Caxias, que é cheia de curvas. Essa rota definida era a rota que os tropeiros faziam.

Faoro relembra das tropas de porcos e das tropas de mula. Em seu relato, contou que sua família era composta por onze irmãos, que domavam as mulas para depois vende-las e tropear. Das tropas de porcos, relembra de uma vez que o seu avô arrendou uma parte da Fazenda Paiquerê (próxima, segundo alguns relatos, da fronteira do Rio Grande do Sul com Santa Catarina). Seu avô chegou a ficar quase dois anos nessa localidade, e quando veio de lá trouxe mais ou menos cinco mil porcos, "tocados por diante", em tropa de porco.

A histórica Catedral da praça central de Vacaria também tem a sua ligação com os tropeiros. O sino da igreja era uma maneira dos tropeiros saberem a hora da Ave Maria, pois o sino podia ser escutado ao longe. Ao final da tarde, os tropeiros reuniam-se para rezar e agradecer a jornada, além de pedir proteção para eles, bem como à suas famílias, que ficavam em casa. A própria imagem de Nossa Senhora da Oliveira, padroeira do município e que hoje se encontra na catedral, quando foi descoberta, teria sido levada para uma outra igreja, em uma cidade vizinha de Vacaria, viajando por rotas estabelecidas pelos tropeiros.

## Considerações finais

Seria inconcebível dar este trabalho por concluído. Apenas o considero parcialmente completo, uma vez que dia após dia surgem mais informações, mais detalhadas e completas sobre o assunto.

Eventos como o Seminário Nacional de Tropeirismo de Bom Jesus servem como referência de pesquisa para o assunto.

Uma coisa é certa: não se pode deixar esse legado histórico e cultural esquecido, seja pela sua importância histórica, quanto pelo respeito aos nossos antepassados. Qualquer religião, evangélica, seicho no ie, católica, espírita ou qualquer outra, prega o respeito à memória daqueles que nos antecederam.

Qualquer aspecto da cultura gaúcha deve ser preservado. Não por serem antigos, mas eternos, culturais e benéficos. As escolas, de têm por função

transmitir os saberes historicamente acumulados pela humanidade devem fazer sua parte.

Fiquemos todos tropeando lembranças, memórias e recordações da epopéia das tropas. “Pena que tudo isso acabô, porque era bunito, porque tudo que é bunito se termina!” (Eliziário Vieira de Jesus – aposentado, ex-tropeiro de gado e de mulas).

## Referências

BARBOSA, Fidélis Dalcin. *Vacaria dos Pinhais*. Caxias do Sul: Ed. da Universidade de Caxias do Sul: 1978.

HÖRMEYER, Joseph. *O Rio Grande do Sul de 1850:* descrição da Província do Rio Grande do Sul no Brasil meridional. Porto Alegre: D.C. Luzzatto Ed. EDUNI-SUL, 1986.

OLIVEIRA, José Fernandes de. *Rainha do Planalto*. Caxias do Sul: Ed. São Miguel, 1959.

PAIXÃO CÔRTES, João Carlos. *Danças Birivas do Tropeirismo Gaúcho*. Porto Alegre: CORAG, 2000.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação Social do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1999.

RÜCKERT, Aldomar A. *A trajetória da terra:* ocupação e colonização do centro-norte do Rio Grande do Sul: 1827-1931. Passo Fundo: EDIUPF, 1997.

SOLDATELLI, Dalva Holmer. Vacaria e os meios de transporte nas primeiras décadas do século. In: *Raízes de Vacaria I*. Porto Alegre: EST, 1996.

**Fontes documenais**

Relatos orais de cidadãos de Vacaria e Campestre da Serra.

# Boca da Serra: um povoado que nasceu com o tropeirismo e decaiu junto com ele

***Matusalém Roberto Ferreira***

*Empresário, Funcionário Público aposentado e Pesquisador. Caxias do Sul/RS*

Antes mesmo do Brasil ser oficialmente descoberto, as coroas portuguesa e espanhola, com a intermediação da Igreja Católica, já haviam estabelecido o “Tratado de Tordesilhas”. Em 07 de junho de 1494, os reis da Espanha e de Portugal com a mediação do Papa, dividiram a América

do Sul em dois territórios. A divisão era estabelecida por uma linha imaginária de Norte a Sul, que iniciava, hoje, em Belém do Pará ao Norte, e terminava em Laguna ao Sul. O território a Leste dessa linha imaginária pertenceria a Coroa Portuguesa e as terras e as Oeste e ao Sul, a Coroa Espanhola.

Os primeiros registros de ocupação dos Campos de Cima da Serra, que pelo tratado de Tordesilhas pertenceria a Coroa Espanhola, dão conta de que missionários da companhia de Jesus Espanhola. *Os Jesuítas*, por volta de 1530 fizeram uma das primeiras incursões para tomar posse da terra pertencente ao reino espanhol.

Desembarcaram em Laguna e por uma trilha indígena tentaram a interiorização, rumando para Sul. Cruzaram os banhados entre Laguna e a Serra do Mar, subiram pelo meio da selva por uma trilha inóspita, íngreme, perigosa com animais selvagens, intempéries, chegaram à localidade denominada de *Matemático*, já nos Campos de Cima da Serra, próximo hoje ao município de São José dos Ausentes, tendo ali deixado marcas de suas presenças. A viagem foi muito difícil, principalmente a subida da serra feita por trilhas e, devido às péssimas condições da viagem, decidiram retornar e abandonaram vários pertences, ferramentas, inclusive gado com os quais pretendiam fundar por ali uma redução jesuítica. Esse gado por centenas de anos procriou sem controle. O local era um imenso curral natural: a Leste havia os Aparados da Serra, ao Sul, o Rio das Antas e ao Norte o Rio Pelotas e o gado que encontrou excelente pastagem, proliferou sem controle. Quando os primeiros desbravadores portugueses, paulistas, e mesmo de Laguna, chegaram, vindos do Norte encontraram imensos rebanhos e deram o nome de Vacaria dos Pinhais, devidos ao gado e a imensidão de araucárias ali existente.

Outra tentativa de tomar posse dos Campos de Cima da Serra pelos espanhóis foi feito pelo Padre Jesuíta Cristóbal de Mendoza Orellana, mais conhecido por Padre Cristóvão de Mendoza. O primeiro cenário enfrentado pelo padre foi em Guaíra, hoje Paraná, território pertencente aos Espanhóis onde os Jesuítas organizaram cerca de trezentas reduções jesuíticas. Era um império. Porém os indígenas domesticados tinham um valor imenso para os Bandeirantes Paulistas que aprisionaram e escravizaram mais de 60 000 indígenas. Em meados de 1631, Antônio Raposo Tavares avançou sobre as reduções de Santo Inácio e Loreto em Guaíra, obrigando ao Padre Cristóvão de Mendoza efetuar com cerca de 12.000 índígenas catequisados, um êxodo em direção ao Sul para fugir desses Bandeirantes. Em cerca de 700 jangadas, onde reuniam todos os seus pertences deslocaram-

se pelo Rio Paranapanema e depois pelo Rio Paraná até a cachoeira das Sete Quedas. Daquele local o percurso por rio terminava, seguiram então a pé até atingirem a orla esquerda do Rio Uruguai. A viagem demorou anos e dos 12.000 retirantes, chegaram cerca de 4 000 indígenas. Cerca de 8.000 morreram de fome, doenças, em combates, fugiram aprisionados por tribos selvagens que os atacavam. Na região do Alto Jacuí, por volta de 1635, Padre Cristóvão de Mendoza, fundou a redução de São Miguel Arcanjo e de lá partiu em direção aos Campos de Cima da Serra para quem sabe, fundar nova redução, porém foi interceptado por índios imbianguaras que o trucidaram na localidade denominada hoje de Água Azul, a alguns quilômetros da boca da serra, algum índios domesticados que faziam parte da expedição conseguiram fugir e dias depois, retornaram com reforços e resgatam o corpo do padre, conduzindo-o a redução Jesus-Maria onde foi sepultado. Em 1636, novamente Antônio Raposo Tavares e seus bandeirantes invadiram essa redução em busca de índios domesticados para escravizar, exumaram os restos de Cristóvão de Mendoza e, conduzido para a redução de Conceição na Argentina, perdendo-se lá seus restos mortais. Nessa nova incursão, padre Cristóvão de Mendoza levava algumas cabeças de gado que foram abandonas agora abaixo do Rio das Antas, outro curral natural, pois a leste há os Aparados da Serra e ao sul haviam florestas imensas. Aqui também havia excelente pastagem onde os animais proliferaram por mais de cem anos, formando imensos rebanhos devolutos, sem proprietário. E foi esse gado todo, sem dono, espalhado pelo território ainda desocupado, mas pertencente ao Império Espanhol, que despertou a cobiça dos aventureiros portugueses, bandeirante e açorianos provenientes de São Paulo, e mesmo de Laguna que vinham até a região dos Campos de Cima da Serra somente para abater os animais sem donos, e levar o couro. Alguns desses aventureiros foram os primeiros povoadores da região. Era o ciclo do couro.

Durante esse período de indefinições de territórios entre portugueses e espanhóis, com invasões, guerras, acordos, tratados e outras ações, o Império Português, em 29 de maio de 1752 concede a sesmaria São João a Pedro da Silva Chaves *um mapeador* e *fazedor de Pátria*, considerado o fundador da freguesia de São Francisco de Paula de Cima da Serra. Português, casado com Gertrudes de Godói Leme, natural de Itu, São Paulo, era um homem poderoso, naquele ano recebeu o título de Capitão de Ordenança responsável pelos Campos de Cima da Serra e de confiança de *Sua Majestade*. Em 1777, Pedro da Silva Chaves declarou em testamento que possuía três fazendas, cerca de 4 000 cabeças de gado, 2.500 éguas, 400 éguas de

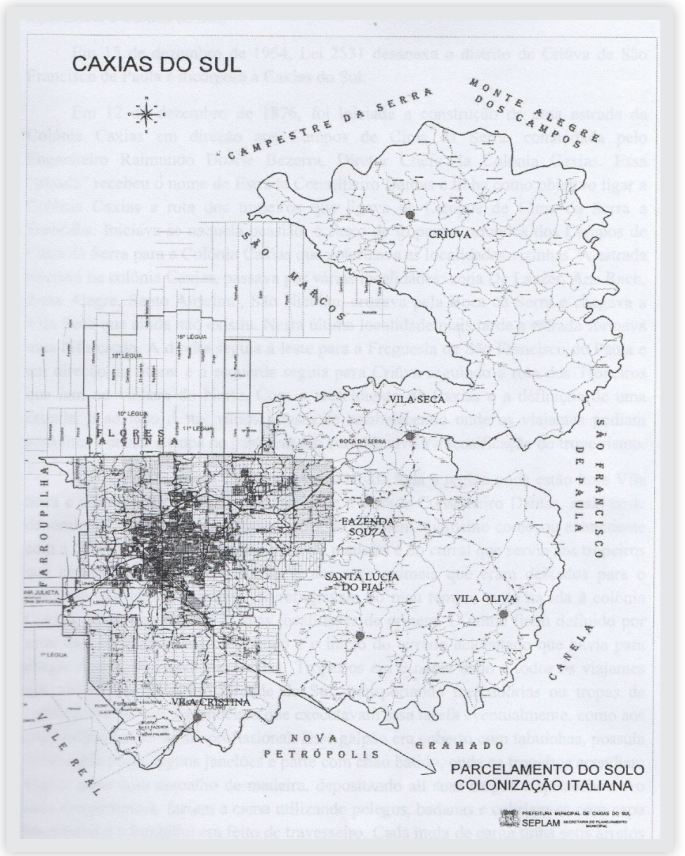
cria de mulas, 140 burros e nessas fazendas possuía também 77 escravos. A partir de Pedro da Silva Chaves, que tinha a obrigação pelo título de Capitão de Ordenança de proteger e desenvolver a região, muitas sesmarias foram distribuídas e até 1790 muitas fazendas haviam surgido povoando a região. Assim começou o povoamento dos Campos de Cima da Serra, assim surgiram as fazendas, os caminhos, as rotas tropeiras, os passos e os povoados. também surgindo amém a localidade da Boca da Serra, pela presença dos tropeiros.

A freguesia de São Francisco de Paula de Cima da Serra pertencia a Santo Antônio da Patrulha, um dos quatro primeiros municípios em que a Capitania de São Pedro do Rio Grande do Sul foi inicialmente dividida. O território se estendia ao Norte até o Rio Pelotas e a Oeste incorporava a Freguesia de Lagoa Vermelha. Em 1875 inicia a imigração italiana no Sul do Império Brasileiro, sendo os mesmos localizados na Encosta Superior do Nordeste, em terras devolutas do Governo Imperial, ao lado do território pertencente a Santo Antônio da Patrulha. Essa nova demarcação de terras é dividida em léguas e travessões, recebendo o nome de Colônia Caxias, sendo assentados os imigrantes italianos que vem chegando a partir de 1875. Em 1880 a população da Colônia Caxias era de cerca 16 000 habilitantes. Em 1884 a Colônia passa a categoria de Freguesia e recebe o nome de Freguesia de Santa Tereza de Caxias. Em 1890 pelo ato nº 257, uma espécie de emancipação, passa a categoria de Vila de Santa Tereza de Caxias. Em 1º de julho de 1910, passa a categoria de cidade.

Em pouco mais de 30 anos passa da condição de colônia para a condição de cidade. A partir de 1945 o nome da cidade passa a ser Caxias do Sul. Já a Vila de São Francisco de Paula de Cima da Serra obteve sua emancipação em 23 de dezembro de 1902 e permaneceu com todo o território dos Campos de Cima da Serra, inclusive com as localidades de São Marcos, Criúva, Vila Seca, Boca da Serra, Vila Oliva e Santa Lúcia do Piai (colônia Vitalina), vizinhas da freguesia de Caxias. Aos poucos alguns distritos vão sendo desanexados de São Francisco de Paula e anexados ao município de Caxias do Sul.

Em 23 de julho de 1921, decreto 2.822 anexa o território de São Marcos ao de Caxias do Sul.

**Figura 1 – Mapa de parcelamento do solo: Colonização italiana**




Fonte: Arquivo da Prefeitura Municipal de Caxias do Sul/RS.

Em 30 de julho de 1939, a região de Vila Seca, que incluía a Boca da Serra passa a pertencer a Caxias do Sul.

Em 15 de dezembro de 1954, a Lei 2.531 desanexa o distrito de Criúva de São Francisco de Paula, incorporando-o a Caxias do Sul.

Em 12 de dezembro de 1876, foi iniciada a construção de uma estrada da Colônia Caxias em direção aos Campos de Cima da Serra, comandada pelo Engenheiro Raimundo Duarte Bezerra, diretor chefe da Colônia de Caxias. Essa *picada*, recebeu o nome de Estrada Conselheiro Dantas e tinha como objetivo ligar a Colônia Caxias a rota dos tropeiros que ligava os Campos de Cima da Serra a Sorocaba. Iniciava-se naquela ocasião, o fluxo de tropeiros oriundos dos Campos de Cima da Serra para a Colônia Caxias que polarizava as localidades vizinhas. A estrada iniciava na colônia Caxias, pas-

sava por várias localidades: Zona De Lazzer, Ana Rech, Zona Alegre, Santo Anselmo, São Nicolau, cruzava pela Boca da Serra e chegava a Vila Seca que ainda não existia. Nesta última localidade, mais tarde, a estrada formava uma bifurcação. À direita seguia a leste para a freguesia de São Francisco de Paula e em direção ao litoral à esquerda seguia para Criúva, seguindo rota dos Tropeiros que iam ou vinham do Norte. Com o crescimento de Caxias e a definição de uma estrada e ao lado desta, vários pousos se estabeleceram onde os viajantes podiam pernoitar e deixar a tropa no pasto em um curral, havendo a intensificação do tropeirismo.

A Boca da Serra de Caxias era considerada toda a região onde estão hoje Vila Seca e a própria Boca da Serra, e por onde a estrada Conselheiro Dantas, mais tarde denominada de Estrada Rio Branco cruzava. O desenvolvimento começou exatamente com a construção de um grande galpão de madeira e do curral que servia aos tropeiros que circulavam por aquela estrada e aos seus animais, que eram deixados para o descanso. Ali eles pousavam e refugiavam-se do mau tempo, tanto na ida à colônia Caxias, quanto no retorno às suas localidades de origem. O nome ficou definido por estar essa localidade, entre o campo e o início do terreno acidentado que havia para chegar em Ana Rech e a colônia Caxias.

Tropeiros era o nome dado a todos os viajantes que circulavam pelo Rio Grande do Sul, transportando mercadorias ou tropas de animais. Podiam ser fazendeiros que executavam essa tarefa eventualmente, como aos que realizavam de forma profissional. Esse galpão era coberto com tabuinhas, possuía uma ampla porta, alguns janelões e parte com chão batido, onde os tropeiros acendiam fogo, parte com assoalho de madeira, depositando ali suas cargas e apetrechos. Ao lado dos pertences, faziam a cama utilizando pelegos, badanas e cobriam-se com capa ou poncho e o lombilho era feito de travesseiro. Cada mula de carga tinha seus arreios e os tropeiros conheciam as mulas uma a uma, bem como seus arreios. Depois de descarregadas as cargas, essas mulas eram largadas no potreiro e as reuniam pela manhã para prosseguirem viagem. Os tropeiros de gado, porcos ou perus, procediam da mesma forma e tinham suas técnicas para manter os rebanhos reunidos durante a noite.

Por ser território de São Francisco de Paula, em 1920 quando do recenseamento nacional elaborado pela Diretoria Geral de Estatística, a mando do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, a Boca da Serra não fazia parte do projeto de assentamento de colonos imigrantes e tinha seus primeiros moradores, herdeiros e descendentes das primeiras famílias povoadoras dos Campos de Cima da Serra, sendo muito deles descendentes de

Pedro da Silva Chaves e Gertrudes de Godói Leme ou Ignácio de Souza Correa proprietário da Fazendo Souza que abrangia parte de Ana Rech, a Boca da Serra e parte de Vila Seca. Esses nomes foram citados na relação: Alfredo S. do Amaral, Emilio Felix, Luiz Germiniani ou Ferminiano e José Antônio de Souza.

Com o crescimento da Freguesia de Santa Tereza de Caxias do Sul e a abertura da *estrada*, o comércio entre os serranos e a comunidade italiana começou a se intensificar. Os serranos, depois os litorâneos, os lageanos e outros, traziam suas mercadorias para negociarem por aqui. Logo, a Boca da Serra também passou a crescer na mesma proporção que Caxias do Sul. É a época do tropeirismo. Os grandes impulsionadores da economia da colônia Caxias, do Rio Grande do Sul e do Brasil! O transporte das mercadorias e o pequeno comércio que praticavam uniram os Campos de Cima da Serra e outras regiões com a colônia Italiana, a Colônia Caxias. A construção da ponte dos Korff sobre o Rio das Antas e a instalação da rede ferroviária em Caxias do Sul impulsionou a economia de Caxias e ainda mais o comércio com o nordeste do Estado. Chegou a ser realizado um estudo topográfico para a ampliação do tronco ferroviário que chegava a Caxias do Sul, que no projeto passaria pela Boca da Serra e seguiria em direção ao Nordeste do Estado. Se não fosse o desinteresse dos madeireiros da época em renovar as florestas devastadas pelo extrativismo descontrolado, quem sabe o projeto fosse executado.

O tropeirismo foi fundamental para o desenvolvimento e a sobrevivência de muitas famílias proprietárias rurais ou pequenos fazendeiros de localidades serranas e de fora do estado. Inicialmente os tropeiros não utilizavam dinheiro, mas o sistema de trocas. Traziam suas mercadorias e trocavam pelas que necessitavam. A variedade de mercadorias era grande, desde charque, couro, queijos, aguardente e animais vivos.

**Figura 2 – Ponte dos Korff**



Fonte: arquivo do autor

Nas proximidades dos galpões de pousos foram instalando-se casas de comércio, que favoreciam os tropeiros e também aos próprios comerciantes. Na lo-

calidade de De Lazzer, foi instalada a casa de comércio de secos e molhados *Ao Baratilho* de Antônio De Lazzer; em Ana Rech, além de pouso dos tropeiros, também comercializava as mercadorias trazidas, como queijo, charque, cachaça, além de animais e cavalos, vacas, ovelhas e até leite. Na Boca da Serra se instalaram duas casas de comércio: a do Sr. Virgílio Santini e a de Pacífico Casagrande que desenvolviam o comércio com tropeiros serranos. O prédio de casa de comércio de Pacífico Casagrande, era grande com 3 andares, toda em madeira, que serviam para o armazém e residência da família do proprietário.

Ao lado desse prédio, foi construído o moinho de cerais.

Depois das casas de comércio vieram outros empreendimentos desenvolvendo ainda mais o local. Muitas casas de madeira foram construídas e conforme Caxias do Sul progredia, a Boca da Serra progredia na mesma proporção.

Os tropeiros foram a razão do crescimento dessa localidade e ali aos poucos foram se instalando famílias e descendentes de Italianos, como a família Corso, Stumpf, Menegás, esses novos moradores foram instalando muitos empreendimentos.

Um dos primeiros, talvez tenha sido, a ferraria de Agostinho Corso, inicialmente fabricando ferraduras e ferrando animais tropeiros, foi transformada por volta de 1917 em uma fundição, cuja produção destinava-se quase toda a Metalúrgica Abramo Eberle. A ferraria passou a produzir tanques, tornos, lâminas de facas, serras e todos os itens de ferro para montarias e carretas, entre outras coisas. Quando instalaram a fundição chegaram a fundir sinos de Igreja. Após a morte de Agostinho foi modificada a razão social, passando a chamar-se Corso e Cia. A Eberle, além de produzir imensas portas de bronze sendo a primeira delas, as portas da agência Caxiense do Banco Francês-Italiano, sendo estas fundidas na fundição da Boca da Serra. Tempos depois a fundição transferiu-se para Passo Fundo. Além de todos esses itens, a fábrica de fogões Menegás instalados na Boca da Serra, produziu fogões a lenha por muito tempo, sendo reconhecidos pela alta qualidade.

Com abundância de água, uma vez que o Arroio Faxinal corta a região e hoje serve para abastecer o maior reservatório de água de Caxias do Sul, José Toigo mais conhecido por Tamanduá, instalou um monjolo que utilizado para quebrar milho e esmagar cascas de árvores, principalmente do bugre, para curtimento de couros, destinados a Selaria Bonfante em Santo Anselmo, que curtia couros e tingia pelegos e também para os moradores dos Campos de Cima da Serra, que curtiam em casa os couros de bois ou de ovelhas. Nas proximidades da Boca da Serra, em direção a Vila Seca residia o Seleiro Cons-

tante Arpini, ele fazia inúmeros artigos em couro, principalmente arreamentos para carretas e montarias. O Monjolo era um equipamento rustico, formado por uma haste de madeira com um recipiente em uma das extremidades e um pau de pilão no outro lado da haste. Através de um conduto, a água chegava ao recipiente o qual, conforme ia enchendo levantava o pau de pilão e ao encher esvaziava repentinamente, deixando cair a haste sobre o pilão com o produto a ser moído. Tratava-se de um equipamento primitivo, mas serviu aos moradores da localidade por muito tempo, até a chegada de máquinas mais apropriadas e de melhor desempenho.

**Figura 3 – É possível observar dois prédios altos, entre eles: o Pacífico Casagrande e o Moinho**



Fonte: arquivo de Nelson Suzin.

Em 1920 foi iniciada a construção de um moinho para a moagem de trigo e milho, primeiramente para servir aos moradores da região. O milho era moído em pedra e o trigo em cilindro. Havia também uma canjiqueira movida a água que fazia farinha de milho germinada, quirela e canjiquinha. Pelo beneficiamento dos grãos, o pagamento era feito com o próprio produto. Já o trigo era beneficiado em troca do farelo, ou seja, o cliente trazia uma quantia de trigo in natura, levava a farinha e deixava como pagamento o farelo, que era revendido para criadores em geral. Mais tarde os cereais eram comprados, beneficiados, embalados e vendidos. O prédio do moinho foi construído em pedra e tijolos e seu interior em madeira. Para obter esses tijolos, foi instalada nas proximidades, uma olaria de propriedade de José Menegás, este produziu todos os tijolos do prédio e por muito tempo produziu também para os moradores da região. O moinho era movido por uma roda d'água de seis metros de diâmetro, a qual lhe dava boa capacidade de moagem, abastecida com água do arroio Faxinal. Esse moinho foi de extrema importância para as famílias de toda a região. O milho e o trigo eram colhidos pelos colonos, porem o beneficiamento era difícil e custoso e a instalação desse empreendimento beneficiou a comunidade.

Dentro do moinho, havia uma pequena capela em homenagem à Nossa Senhora do Rosário, onde os moradores, liderados por Caetano Pessoli, rezavam o terço aos sábados a tarde ou noite e aos domingos.

**Figura 4 – Moinho de Cereais Boca da Serra Ltda.**



Fonte: arquivo de Nelson Suzin.

O "Moinho de Cereais Boca da Serra Ltda.", de propriedade de Nilton Suzin e Nelson Tódero, funcionou até 1976, quando foram encerradas as suas atividades. Em 1º de Julho de 2010 passou para o Patrimônio Histórico de Caxias do Sul, sendo registrada no livro dos tombos nessa data, página 039. Em 12 de outubro de 2014, o moinho sofreu um incêndio não esclarecido pelo Corpo de Bombeiros de Caxias do Sul, sendo queimadas todas as instalações e equipamentos que ainda havia em seu interior, restando de pé somente às paredes externas.

Outro fator que impulsionou o desenvolvimento de toda a região, além do tropeirismo, foi a instalação de inúmeras serrarias ou engenhos nas proximidades. A região era um imenso pinheiral e o desenvolvimento em ritmo frenético da Colônia Caxias, mais tarde Cidade de Caxias do Sul a procura por madeira para a construção de moradias e outros empreendimentos, aumentava diariamente. A era do extrativismo de madeira entra em ação, juntamente com a era das carretas para transporte dessa madeira.

Surgem quatro novas profissões: os lenhadores, os serradores, os carregadores e os carreteiros. Os lenhadores derrubavam as árvores, com juntas de bois arrastavam-nas até os engenhos. Os serradores trabalhavam no engenho, desdobrando as toras de madeira, os carregadores gradeavam e carregavam a madeira cortada nas carretas e os carreteiros faziam o transporte do engenho ao entreposto ou até o comprador.

Havia carretas com até oito mulas que transportavam de 10 a 12 dúzias de tabuas de polegadas. Pela estrada Conselheiro Dantas, mais tarde Rio Branco, passavam de 10 a 40 carretas por dia transportando madeira, tudo para ser entregue em Caxias do Sul ou para enviar por trem a

Porto Alegre. Na Boca da Serra havia uma espécie de *entreposto de madeira* onde os carreteiros descarregavam a madeira que saia dos engenhos. Dali a madeira era carregada em outras carretas e transportada para Caxias do Sul, até o comprador ou a estação Ferroviária para ser transportada para a capital. Com essa movimentação intensa, a Boca da Serra vai crescendo. Ali são instaladas também: oficina, hotel, barbearia, alfaiate, escola, açougue entre outros. Foi instalado um alambique e depois uma vinícola que produzia além de vinho, vinagre, graspa e cachaça.

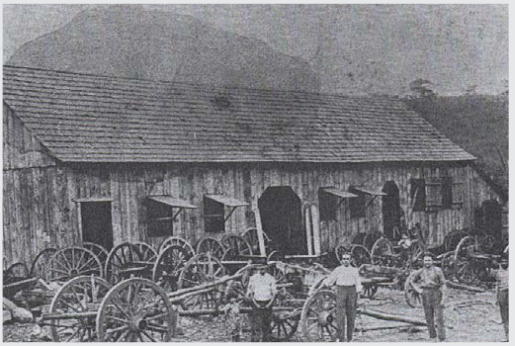
**Figura 5 – Serraria de José De Carli, na Boca da Serra (1915-1925)**



Fonte: Autoria de Rodolfo Balzaretti. Arquivo Municipal João Spadari Adami.

A Vila progride... Transformou-se no 7º distrito de São Francisco de Paula, sendo nomeado como primeiro subprefeito, também era subdelegado, o Sr. Vergílio Pinto, assessorado por um policial de nome Egídio Alcides Estelita Ferreira, foi nomeado como escrivão e dividia seu trabalho entre Boca da Serra e Vila Seca, esta começava a ser loteado por Patrício Pasquali, proprietário de uma imensa área de terra. Negrucho como era conhecido o Alcides, assim que chegou de São Francisco de Paula depois da nomeação, passou a residir em uma casa em frente ao Moinho e ali fazia seu trabalho de escrivão.

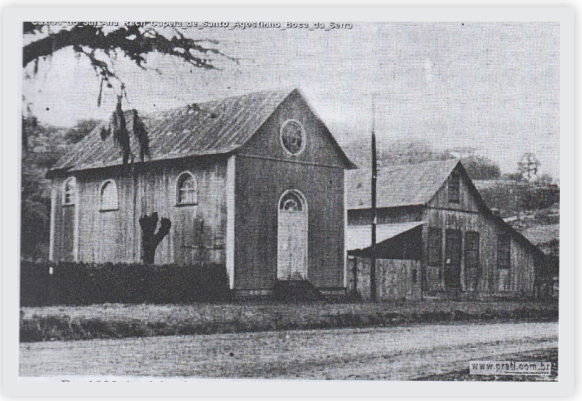
**Figura 6 - Fábrica de carretas em Boca da Serra em Caxias do Sul**



Fonte: Reprodução de Aldo Toniazzo (original em posse da família Suzin) e no acervo do Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami.

Com o extrativismo de madeira e a necessidade de transporte dessa mercadoria para Caxias, foi instalada uma fábrica de carretas entre Santo Anselmo e Boca da Serra.

**Figura 7 – Capela de Santo Agostinho (Boca da Serra)**



Fonte: Arquivo de imagens do site https//:www.prati.com.br.

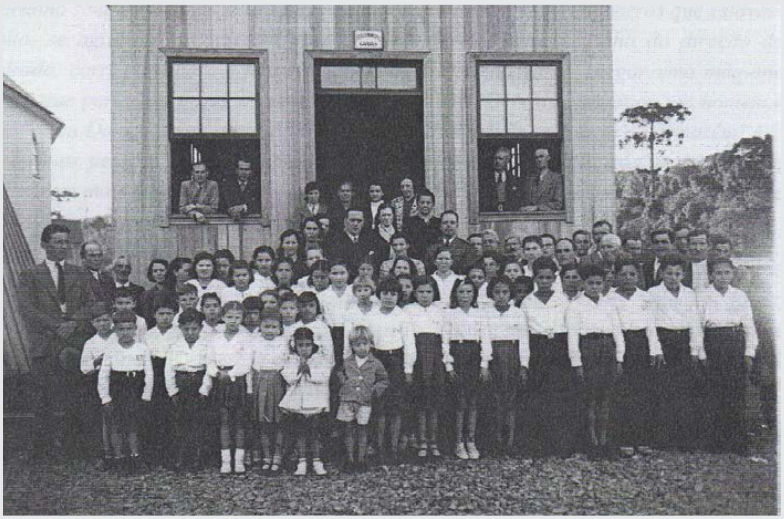
Em 1932 é celebrada a primeira missa na capela Santo Agostinho da Boca da Serra, pelo Padre Jerônimo Rossi. A pequena igreja, erguida em madeira resiste até hoje, sendo os construtores Ticiano Bazzo, Ângelo Suzin, Luiz Basso e Luiz Suzin. O altar foi construído por Enéas Bazzo. Ao lado esquerdo da Igreja, foi instalado um grande bebedouro d'água para animais. Os cavaleiros ao chegarem ao vilarejo, largavam seus animais no bebedouro e se dirigiam ao armazém. Entre a igreja e o armazém foi instalada uma cancha de bocha, tornando-se ponto de encontro dos moradores nos finais de semana.

No armazém que pertenceu a Jorge Davi Simon mais conhecido por árabe e nos últimos tempos a Laudelino Stumpf, mais conhecido por Dila, os frequentadores praticavam vários tipos de jogos de carta, principalmente nos dias de inverno ou chuvosos. Os jogos preferidos eram: o sessenta e seis, o tressete, o quatrilho e a escova. Jogavam também a moura, um jogo em que eram utilizados os dedos, semelhante ao par ou ímpar, porem em alta velocidade. No auge da Boca da Serra, houve dois grandes salões de baile e dois times de futebol.

Em 1939, o território de Caxias do Sul foi ampliado incorporando a região da Boca da Serra e Vila Seca, sendo a última destacada como distrito de Caxias do Sul, recebendo a subprefeitura que administra a região até os dias atuais.

Ainda em 1917, os moradores em sistema de mutirão, construíram um prédio que serviria como escola para as crianças do local, sendo o primeiro professor o Sr. Tiva Morais Stumpf, substituído pela professora Chiquinha Andrade Castilhos. Depois que a localidade passou a administração de Caxias do Sul, foi construído uma nova escola que recebeu o nome de Escola Visconde de Mauá.

**Figura 8 – Inauguração da "Escola Municipal Caxias". Provável localização na região denominada "Boca da Serra" em Vila Seca. Ao centro da foto vê-se o prefeito de Caxias do Sul, Dante Marcucci. Aparecem também Rivadavia Guimarães e Firmino Bonnett. Local: Vila Seca, Caxias do Sul (09/05/1940)**



Fonte: Arquivo Municipal João Spadari Adami.

Por volta de 1920 inicia a era dos veículos motorizados, surgindo os primeiros automotores ao município. Esses veículos chegaram a Caxias do Sul de trem., pois as estradas eram próprias para carretas. Aos poucos a intendência de Caxias do Sul vai ampliando a estrada Conselheiro Dantas, alargando e macadamizando seu leito. Primeiramente do bairro Caipora até a Zona De Lazzer, depois até Ana Rech e por volta de 1925 a melhoria chega a Boca da Serra, beneficiando principalmente os carreteiros que sofriam em demasia com as péssimas condições da estrada durante os períodos de chuva. E com o avançar do tempo e a melhoria das estradas, os primeiros automóveis começam a aparecer no interior do município, causando muita curiosidade.

Relatava Pompeo Manoel Ferreira, que presenciou a chegada do primeiro automóvel na Boca da Serra quando ainda era criança:

> Nós estávamos brincando perto do armazém, quando ouvimos um barulho estranho se aproximando da vila. Os animais, cavalos, vacas e cachorros que estavam soltos se agitaram e correram para se esconder. O barulho vinha da direção da estrada, corri para casa e ficamos na espreita, quando vimos chegar uma máquina preta que parou em frente ao ar-

> mazém do seu Davi. Dele desembarcou um homem e com o seu Davi ficaram olhando a máquina e depois entraram no armazém. Aos poucos as pessoas foram se aproximando da máquina e as crianças, mais curiosas chegaram mais perto, mas ninguém tocava na máquina. Foi o primeiro automóvel que tinha aparecido na Boca da Serra.

A presença dos veículos passou a se identificar até a chegada dos primeiros caminhões que aos poucos foram substituindo as carretas. Esses veículos foram reduzindo aos poucos a presença do tropeiro e do carreteiro que circulavam pela estrada Conselheiro Dantas. O extrativismo de madeira das araucárias e outras árvores que tinham começado pelas florestas mais próximas a colônia Caxias, foi escasseando, sendo necessário interiorizar cada vez mais os engenhos que desdobravam as toras retiradas dessas florestas, se tornando mais difícil o transporte da madeira em carretas acabando com o ciclo do transporte animal, iniciando o transporte motorizado. Inúmeros caminhões começaram a circular pela estrada Rio Branco.

O transporte coletivo iniciou em Ana Rech com os irmãos Jacintho e Jacob Basso que tinham adquirido um ônibus com capacidade para transportar 20 passageiros e fazia a linha Ana Rech X Caxias nas segundas-feiras, quintas-feiras e aos sábados, se estendendo mais tarde até Vila Seca, passando pela Boca da Serra. Tempos depois, Francisco Stedile comprou a linha Vila Seca X Caxias e incorporou-a a Empresa de Transportes Perola de sua propriedade. Já a empresa de ônibus de propriedade do Expresso Hoffmann, começou fazendo o itinerário Caxias do Sul X Cazuza Ferreira, mis tarde Caxias do Sul X Torres e realizava a coleta de passageiros na Boca da Serra. Nesses primeiros ônibus, os passageiros transportavam de tudo, desde galinhas, sacos de milho, feijão, charque e etc. As malas, quase todas feitas de madeira com cantoneiras de metal eram carregadas sobre o teto do veículo, sendo que o motorista ou o auxiliar subiam por uma escala que ficava na traseira do coletivo.

Entre Caxias do Sul e São Marcos, o Governo Federal abre uma nova estrada, a BR-2, atual BR-116, que ligaria o Brasil de Sul a Norte, desviando da Boca da Serra, o trânsito de veículos que procediam do norte do Estado. No projeto inicial, essa estrada Federal deveria passar pelos Campos de Cima da Serra, cruzar o Rio das Antas pela ponte dos Korff e seguir por Vacaria, porém manobras políticas *arrastou* a estrada, fazendo com que passasse pelo território de Caxias do Sul. Segundo Luís Antônio Alves em seu livro "Os Fundadores de São Francisco de Paula"; "Escolheu-se na época, quem deveria se desenvolver e quem deveria estagnar". Essa nova estrada desviou boa

parte do fluxo de mercadorias que vinham de Criúva, Vacaria, São Marcos e Bom Jesus, que passavam pela ponte dos Korff. Nesse processo histórico nota-se que as rotas e estradas foram e são determinadas para o desenvolvimento de uma região.

A Boca da Serra, que nasceu em função do tropeirismo, começa a sentir os efeitos da ausência desses homens. Há uma sensível diminuição econômica na localidade: as ferrarias, as oficinas, o comércio, as hospedarias entre outras atividades começam a fechar as portas e iniciam o movimento de êxodo, migrando para Caxias do Sul, onde havia uma carência de braços para a indústria. Porém, o povoado poderia ter resistido ao retrocesso econômico como tantos outros, mas conta-se que a decadência poderia ter sido por uma maldição proferida por um padre contra a Boca da Serra. Segundo a lenda, a família Corso havia comprado um porco de raça da criação dos padres para melhorar o seu plantel. Em certa ocasião, quando passava a cavalo pelo local em direção a Vila Seca, alguém por zombaria ou uma brincadeira de mau gosto, começou a chamar o porco que era criado solto:

- *Dom Timóteo, Dom Timóteo!* – Esse homem chamava o porco com o nome do padre, correndo atrás do animal.

O padre então, ao perceber a zombaria com o seu nome, muito irritado, teria amaldiçoado o lugar e desde então, houve um retrocesso no vilarejo, tornando-se quase uma vila fantasma. São poucos os moradores fixos e as casas que ainda restam por lá, a maioria delas são chácaras usadas nos fins de semana. O prédio do moinho que foi incendiado continua com suas paredes de pé, como que pedindo socorro sem solução da Prefeitura Municipal de Caxias do Sul, uma vez que o prédio é tombado. Cruza-se a localidade de lado a lado sem se avistar uma pessoa sequer. Os antigos habitantes foram mudando-se e esqueceram ali inclusive seus mortos, pois os moradores que ficaram sequer sabem onde era o cemitério, como acontece com a Secretaria de Meio Ambiente de Caxias do Sul, que controla os cemitérios. Hoje poucas são as famílias que continuam mantendo residência fixa por ali: a família de Nelson Suzin, a família de Luiz Alberto Suzin, a família de Ângelo Suzin, a família Tonella e a Sr.ª Rosa Luciano.

O retrocesso da Boca da Serra, independentemente de sua causa é sem dúvida um apagão na história de Caxias do Sul. Desde seu surgimento motivado pelo tropeirismo que procedia dos Campos de Cima da Serra, das "Vacarias", de Lages, do centro do País, trazendo ou em busca de mercadorias, que faziam ali sua parada e um o comércio muito intenso. O estabelecimento de famílias de descendência Italiana pela localidade trouxe o empreendedorismo à localidade e num curto espaço de tempo passou de

uma mera passagem, para um local industrializado e progressista. A Boca da Serra testemunhou os ciclos do couro, do tropeirismo, do extrativismo, da indústria e do êxodo de famílias dos Campos de Cima da Serra em busca de melhores condições de vida, que trocavam a vida livre de campesinos para a de funcionários de fabricas, de sol a sol. Passou da administração de São Francisco de Paula para o município de Caxias do Sul, ficando a poucos quilômetros da sede do município. O progresso foi eminente por muitos anos, até o início da decadência. Vários foram os fatores da decadência da localidade, entre elas a diminuição do extrativismo de madeira das florestas próximas, pois quase acabaram com as araucárias locais, transferindo os engenhos para mais distante. A diminuição e extinção do tropeirismo, a abertura de novas estradas que desviavam a passagem pela localidade como a BR-2, o surgimento de Vila Seca sendo destacada como sede do distrito, desprezando a Boca da Serra que era mais antiga e para quem acredita e fatores do além, por uma maldição que supostamente teria sido proferida por um padre contra a comunidade, determinou a quase extinção da localidade. Parte de seu território foi tomada pelas águas da represa do Faxina, outra parte transformou-se no Caxias Golf Club e o restante do território é bacia de captação e transformada em uma Área de Proteção Permanente, sendo impossível voltar ao que era.

A Boca da Serra é hoje só uma lembrança, e esse modesto trabalho destina-se a deixar registrada a história dessa localidade.

## Referências

ALVES, Luiz Antônio. *Os fundadores de São Francisco de Paula.* Caxias do Sul: Ed. do autor, 2007.

DALL'ALBA, Pe. João Leonir et al. *História do Povo de Ana Rech*. Caxias do Sul: EDUC, 1987, v. I e II.

GARDELIN, Mario; COSTA, Rovilio. *Colônia Caxias:* origens. Porto Alegre: EST, 1980.

GUERTLER, Gustavo. *A Arte do Trabalho.* Belas Letras. Projetos especiais.

POSSAMAI, Osmar et al. *Raízes de São Marcos e Criúva.* Porto Alegre: EST, 1988.

**Acervos**

Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami.

Arquivo de Matusalém Roberto Ferreira.

Arquivo e depoimentos de Nelson Suzin.

# Rolante no caminho das tropas: negação e reconstrução da memória

***Franciele Grings dos Santos***
*Advogada e 1ª Prenda do CTG Guapos da Cabanha Liberdade. Rolante/RS*

***Simone Adriana Grings dos Santos***
*Professora, Historiadora e Especialista em História do RS. Rolante/RS*

A história do tropeirismo é um dos capítulos mais importantes da formação gaúcha, pois integrou diferentes regiões do Brasil e traçou a rota de formação de muitas cidades das regiões Sul e Sudeste. Foi através dessa atividade que se consolidou o movimento comercial do país e que se definiram vocações regionais, como no caso da atividade econômica de algumas regiões do nosso estado até os dias de hoje, mas o estudo da temática "tropeirismo" é um assunto relativamente recente na nossa história, pois ao longo dos anos se privilegiava a história política e de grandes feitos.

O marco oficial da ocupação portuguesa no sul é a fundação de Rio Grande (1737), mas sabemos que muito antes dessa data já havia portugueses habitando o Rio Grande do Sul, em função das tropeadas. Sendo assim, podemos afirmar que os tropeiros portugueses vindos de Laguna são os responsáveis pelo início da povoação portuguesa no Sul.

Por volta de 1734 foi aberta a estrada Geral de Cristóvão Pereira de Abreu e os tropeiros que levavam gado do território do Rio Grande do Sul para São Paulo se reuniam em Viamão para depois segui-la em direção ao território paulista. Esse roteiro atravessava o território do atual município de Rolante.

A abertura desse caminho facilitou o comércio e proporcionou a ocupação das regiões próximas, sendo muito importante para a fixação portuguesa nas terras do Rio Grande de São Pedro. A ocupação portuguesa foi se firmando aos poucos no território rio-grandense a partir da ação dos tropeiros, precedendo a ocupação oficial representada pela fundação do forte em 1737.

A ação dos tropeiros vai representar então, o pioneirismo na integração e na fixação dos conquistadores, transformados em colonizadores sedentários, engajados num processo produtivo que permanece como referência para nosso estado até os dias de hoje. Foi também a responsável pela interiorização da penetração e ocupação portuguesa, o principal fato econômico da fase da conquista e ocupação do sul.

Nos lugares ao longo da estrada onde era costume pernoitarem para descanso, foram se formando locais de pouso de caráter transitório, pontos de encontro entre os que iam para o Norte e os que voltavam para o Sul. Com o tempo, a continuidade das paradas no mesmo local da região foi atraindo moradores para se fixarem nos arredores, tendo oportunidade de oferecer pouso e comida aos viajantes, bem como cuidados com os animais. Com a criação do Registro e posteriormente da Guarda em Santo Antônio, fica ainda mais evidente sua importância.

A abertura desse caminho representou um grande avanço também para a região, fazendo com que se desenvolvesse e fosse ocupada por moradores, pois até 1770 esse caminho era obrigatório para quem quisesse subir ou descer a serra. A existência de pousos em locais próximos aos caminhos dos tropeiros foi uma constante e, em Rolante, não foi diferente, pois as necessidades de cuidados com os animais e de descanso dos tropeiros eram as mesmas. Em muitos desses pousos, havia a possibilidade de reabastecimento de gêneros alimentícios, desenvolvendo-se em alguns casos, pequenos estabelecimentos comerciais. Deve-se a isso o povoamento inicial do município de Rolante, se bem que daqueles pousos não restou qualquer evidência, pois, "Com a cessação do uso da estrada, os estabelecimentos deixaram de ter razão de ser e foram abandonados." (ROST, 2004).

Com a descoberta de outro caminho, o do Planalto, a estrada passa por uma situação de relativo abandono, as terras do atual município de Rolante perderam muito do interesse econômico, ficando só o início do núcleo populacional e as estâncias dispersas. Mas o lugar não se torna novamente desabitado, pois vários moradores permaneceram na região sobrevivendo de outras maneiras que não envolvessem as tropeadas.

Rolante passou a fazer parte do contexto histórico a partir da abertura da Estrada dos Tropeiros, mas pouco se sabe sobre as pessoas que habitaram essa região até a chegada dos colonizadores alemães. Provavelmente os primeiros moradores tenham fixado sua morada em locais estratégicos dessa estrada, talvez nos locais que depois irão tornar-se o início do povoamento como na Ilha Nova, a meio caminho da serra e também junto ao "Passo das Tropas", próximo de onde se formou a cidade de Rolante.

Estabelecer o trajeto percorrido pelos tropeiros dentro do que hoje é o município de Rolante ainda é um desafio, pois com o declínio do comércio muar e a descoberta de outros trajetos o Caminho das Tropas perdeu parte da sua importância, dificultando sua manutenção. A ocupação do território e a falta de marcas que evidenciem o seu uso também é um entrave para o reconhecimento dos locais por onde passava o caminho.

O Passo no rio Rolante, conhecido como "Passo das Tropas", permaneceu na memória popular sobre esse período. Até o ano de 1950, quando foi construída a ponte sobre o rio Rolante, a maioria do transporte de cargas e pessoas entre Rolante e Santo Antônio da Patrulha ainda era feita através do cruzo do passo no rio Rolante. Assim, esse fato ficou registrado na memória das pessoas, o que permite afirmar que esse era o mesmo local por onde os antigos tropeiros realizavam a travessia do rio. Observando os locais próximos ao "Passo das Tropas" percebemos que realmente não apresentam condições de travessia de pessoas ou de animais, pois ora apresentam barrancos com mais de três metros de altura, ora tem profundidade muito elevada.

É provável que o Caminho das Tropas ou Estrada de Cristóvão Pereira cruzasse o rio Rolante, deixando de acompanhar o rio Rolantinho da Areia aproximadamente 2000 m depois do centro da cidade, provavelmente para fugir da grande quantidade de atoladouros, sumidouros e areais que existiam na várzea do Rio e começasse a subida da serra na altura do local onde hoje é a estrada municipal da Glória, subida forte de uns dois quilômetros, mas de chão firme. O caminho segue passando pelo "Túmulo do Farrapo" e chegando aos Campos de Cima da Serra através da estrada da Serra Velha.

Os poucos estudos da história inicial de Rolante, contribuíram para o silenciamento da memória sobre o trajeto da Estrada dos Tropeiros, pois com o tempo e a ocupação humana as propriedades foram sendo delimitadas, sem o conhecimento e a preocupação com a manutenção do caminho original, que foi praticamente esquecido.

Mesmo com toda a importância que este caminho teve, pois por certo período toda a riqueza produzida no sul que não fosse transportada pelo mar ou pelo litoral passava pelo vale do Rolante, pouco se sabe sobre ele. A própria história oficial do município praticamente não se refere a esse passado, sendo que a maioria dos moradores a desconhece.

O abandono do Caminho dos Tropeiros e a demora na ocupação das terras do "Vale do Rolante", fizeram com que a memória deste período ficasse praticamente esquecida. É consenso popular no município, que Rolante teve início com a colonização alemã a partir de 1882 e os alemães e seus descendentes consideram que a história do município iniciou-se a partir da sua chegada nestas terras; como não viveram aqui no período das tropeadas, passam a *negar* este passado como se ele não existisse.

São diversas as fontes que associam a abertura da Estrada de Cristóvão Pereira ou Estrada das Tropas ao nome de Rolante. Vários autores em seus trabalhos citam a região, referindo-se principalmente ao Vale do Rolante ou ainda ao Rio Rolante que mais tarde vai dar nome também à cidade. As

primeiras informações da região do Vale do Rio Rolante são de que, a partir da década de 1730, iniciou-se a passagem de gado da região próxima a Santo Antônio da Patrulha em direção a São Paulo, mais precisamente Sorocaba. Este fato é citado em vários registros: em documentos antigos, em textos sobre os primeiros caminhos do Rio Grande do Sul e também nos vários escritos sobre a ocupação e povoamento do Vale do Rolante.

O primeiro registro encontrado, que fala sobre este caminho que passava pelo Vale do Rolante, é o roteiro de autor anônimo que acompanhou os tropeiros e fez um diário, descrevendo em detalhes o roteiro pelo *Caminho do Sertão*, conhecido como "Roteiro de 1745". Esse texto nos dá informações do perigo que representava a travessia do rio Rolante e também informa alguns nomes de lugares existentes na atualidade, que reforçam a ideia do trajeto passando pelo território de onde hoje é Rolante. Importante também a informação de que nesse ano de 1745, já havia um morador nessa região.

Apesar do abandono, o caminho foi utilizado em 1840 durante a Revolução Farroupilha. Alfredo Varela (1915), em sua obra *Revoluções Cisplatinas*, faz referência à Estrada da Serra Velha como sendo, ao tempo da Revolução Farroupilha, a única via que ligava os campos de Viamão a São Francisco de Paula de Cima da Serra. As forças rebeldes que saiam de Viamão ou Porto Alegre, chegavam à Santo Antônio, cruzavam o Rio dos Sinos e seguiam em direção à São Francisco, passando pelo Vale do Rolante e pelo antigo Caminho das Tropas e consequentemente pela Estrada da Serra Velha, comandados por Canabarro e Bento Gonçalves. Ainda hoje, à margem do antigo caminho entre as localidades de Glória e Pedra Branca, há um local de romarias conhecido como o *Túmulo do Farrapo*.

Conforme a tradição popular, naquele lugar foi enterrado um religioso, integrante das tropas de Bento Gonçalves, quando da sua marcha para Cima da Serra, no final de 1840.

Para complementar essas informações nos valemos dos escritos do pastor Armindo Oscar Becker no texto: Centenário da Comunidade Evangélica da Ilha Nova (1995), no qual se refere a outros túmulos abandonados ao longo do caminho: "Faz pouco ainda era possível ver as inscrições nos túmulos que estão abandonados, como também estão abandonados os combatentes farroupilhas, enterrados na Chapada, juntamente com um padre".

A falta de conhecimento dos moradores da região em preservar essas evidências fez com que muitas informações preciosas se perdessem com o tempo, pois segundo os moradores da região, em tempos passados era comum a localização de armas e de utensílios junto ao leito da Estrada das Tropas. Eram objetos variados tais como: lanças, facas, sabres, esporas e mo-

ringas, que foram achados em quantidade considerável, sendo sua origem atribuída à passagem de tropeiros e de exércitos. Conforme a tradição oral, "vinham do tempo da Revolução". Mas com o passar dos anos foi ficando cada vez mais difícil a comprovação desses objetos, ficando somente a tradição oral e alguns poucos registros escritos sem maiores detalhes que possam esclarecer um pouco mais esses aspectos da nossa história.

Mesmo antes do início da colonização alemã nesta região, essa estrada continuou tendo uma grande importância local, pois através dela era feita a ligação entre as colônias da serra e Santo Antônio da Patrulha. A estrada da Serra Velha vai permanecer aberta devido ao florescimento da freguesia de São Francisco, que, por pertencer a Santo Antônio da Patrulha, vai fazer com que seja necessária a comunicação entre essas localidades, estimulando o comércio de tropas e cargueiros muares que buscavam este caminho mais curto, atendendo também as necessidades dos moradores próximos a ela.

A abertura de novos caminhos para Cima da Serra, menos difíceis, fez desaparecerem as antigas pousadas de tropas e diminuiu a movimentação pelo Vale do Rolante, mas não podemos afirmar que produziu uma estagnação econômica e sim que houve uma troca de atividades econômicas. Porém, teve como consequências o esquecimento e o posterior silenciamento sobre esse caminho.

É grande a falta de informações e o desconhecimento dos aspectos históricos de Rolante, inclusive pelos órgãos públicos, que deveriam ser os responsáveis pela preservação e divulgação dessa história. É urgente a tomada de atitudes que possam preservar o nosso passado antes que percamos essas informações tão valiosas, pois somente a memória dos mais velhos já não é suficiente para preservar os aspectos mais remotos e que não estão sendo devidamente registrados.

Também é muito importante a atualização e complementação da história apresentada, visto que, devido à falta de bibliografia sobre o assunto, os sites de pesquisa tornam-se a principal fonte de conhecimento, principalmente por professores e alunos do município, responsáveis pela continuidade da nossa história.

Talvez possamos explicar esse desconhecimento da história inicial de Rolante porque com o abandono do Caminho das Tropas o Vale do Rolante perdeu muito da sua importância. Quando os alemães e italianos aqui chegaram, o caminho servia como via de transporte de cargas e de tropas variadas, mas somente entre as localidades mais próximas e assim continuou sendo utilizado e lembrado. Tanto que a maioria das pessoas quando falam em tropeadas consideram apenas o período da colonização pelos imigrantes, quando tropeavam bois e porcos para os frigoríficos da região.

A ignorância relativa a esse período explica-se então, pelo fato desses colonizadores e seus descendentes não se interessarem pela história inicial do nosso município e desconsiderarem esse passado, como se ele de fato não existisse, como se toda a nossa história começasse com a chegada dos alemães e italianos. Os *brasileiros*, como são chamados os descendentes destes primeiros povoadores e que não pertencem às etnias hoje predominantes, sentem-se deixados de lado, sem participação na História do município e consequentemente, sem identidade, pois a negação da memória gera o sentimento de que essa cultura não tem valor.

Essa valorização excessiva do imigrante europeu em detrimento da cultura local não é característica exclusiva de Rolante, pois sabemos que o europeu detinha o domínio tecnológico dos instrumentos de trabalho. Quando vieram da Europa para cá eles já estavam num processo de industrialização, com domínio de técnicas mais modernas que permitiram o aumento da produção. Isso possibilitou que a economia colonial ficasse superior à pecuária, que deixou de ser dominante. Assim, os aspectos culturais do imigrante passaram a ter mais valor, enquanto que os *brasileiros* ficaram em segundo plano. Podemos perceber que não houve a construção de uma memória coletiva sobre esse passado, que seria uma riqueza construída e transmitida como herança ou legado, determinando o modo de ser e a identidade das pessoas.

Assim, ressaltamos a importância de trabalhos de pesquisa em qualquer nível, pois colaboram com a preservação do patrimônio histórico e cultural. A retomada desses aspectos da história constitui uma riqueza muito grande, é parte de nosso passado que está ficando para trás, do qual não temos memória. Muito ainda resta a ser feito no sentido de preservar nossa história. Em todos os lugares existem coisas que devem ser preservadas e se não conhecemos sua história não teremos como saber da sua importância e a necessidade de sua conservação, tornando-se apenas um lugar comum.

Por muito tempo as histórias relacionadas ao tropeirismo se delimitavam a conversas de galpão e relatos informais e as pessoas não davam importância ao trabalho do tropeiro, que era visto somente como mais uma atividade sem valor para a História.

A partir da divulgação dos estudos sobre o tema, principalmente através da atuação do SENATRO, houve a valorização da imagem do tropeiro e de sua atividade. Com a reconstrução de uma memória positiva, ligada a fatos e feitos importantes, possibilitou a criação de uma identidade tropeira e o surgimento de um sentimento de pertencimento. As consequências que esses estudos provocaram não se detiveram à região dos Campos de Cima

da Serra, atingindo quase todos os locais que tiveram a sua história inicial relacionada ao tropeirismo.

No município de Rolante, devido às dificuldades e falta de incentivo, este tipo de trabalho tem sido realizado somente por iniciativas isoladas de algumas pessoas da comunidade, que tem o conhecimento sobre o passado tropeiro do município. São realizadas atividades que aproximam a população desse passado, fazendo com que conheçam a história do lugar onde vivem, proporcionando a reconstrução da memória de um período praticamente esquecido, formando uma nova memória coletiva.

A reconstrução da memória e a formação de um saber local, mostrando ações dotadas de emoção, saudades ou surpresas, acontecem a partir do conhecimento das nossas origens, de quem foram nossos antepassados e quais suas contribuições. Assim aprendemos a valorizar o espaço em que vivemos e o que já aconteceu de bom antes de nós. O conhecimento da história, das origens é fundamental para a comunidade compreender aspectos da cultura e valorizar o povo e as características próprias dos seres humanos.

Várias atividades foram realizadas por um grupo de pesquisadores e simpatizantes da causa tropeira no município e região, a partir de 2006, e que contribuíram para o conhecimento sobre o assunto e a ligação das origens do município ao tropeirismo com a consequente reconstrução da memória.

1- Mostra Pública da História dos 25 anos do CTG Passo dos Tropeiros, durante a 11ª Kuchenfest com a apresentação dos resultados da pesquisa e que devido à aprovação do grande número de pessoas (756 visitantes), motivou a continuidade das pesquisas, no sentido de valorizar o local histórico que deu origem ao nome da entidade.

2- Projeto de revitalização do "Passo das Tropas". Realizado em conjunto com o Corpo de Bombeiros Voluntários de Rolante, a Prefeitura Municipal de Rolante, o Centro de Tradições Gaúchas Passo dos Tropeiros e a Escola Souza Cruz e tinha como objetivos, sensibilizar e educar para preservar o patrimônio cultural através do conhecimento compreensão e valorização de sua própria história e simbologias; conhecer o Passo das Tropas relacionando-o com os primórdios da história de Rolante; conscientizar alunos e comunidade sobre a importância do Passo das Tropas como local de memória e a necessidade de conservação e desenvolver atitudes concretas em relação à preservação do meio ambiente. Este projeto foi desenvolvido durante o ano de 2007, envolvendo principalmente alunos de 3ª e 4ª séries que realizaram atividades de pesquisa bibliográfica, entrevistas, passeio ao Passo das Tropas, limpeza e plantio de árvores nativas, e depois foi realizada uma mostra com fotografias e os trabalhos feitos pelos alunos.

3- Projeto "Tropeiros da Integração". Pesquisa realizada com o senhor Marco Aurélio Angeli, pesquisador da temática do tropeirismo, com o objetivo de conhecer aspectos diversos do tropeirismo, principalmente sobre o artesanato, isto é a maneira de confeccionar as peças utilizadas pelos tropeiros. Este trabalho foi apresentado na 8ª Mostra de folclore e Artesanato do ENART (Encontro de Arte e Tradição) realizado em Santa Cruz do Sul em Novembro de 2007, obtendo o 2º lugar na classificação geral, tendo sido publicado pela Corag em 2009, como parte integrante do livro: "Mostra de Arte e Tradição Gaúcha do Enart: 2000 a 2008".

4- Esse trabalho foi reapresentado, para a comunidade rolantense e da região, em março de 2008 durante as festividades do aniversário do Município de Rolante, durante a 12ª *Kuchenfest,* intitulado como "Artesanato tropeiro".

5- Projeto "Uma tropeada em Rolante". A partir da pesquisa realizada surgiu a ideia de fazer uma encenação de uma tropeada de mulas passando pelo centro da cidade, como uma reconstituição do antigo trajeto, a partir do Passo das Tropas e seguindo até a Praça da Matriz, onde segundo os antigos, era o local de descanso das tropas. Enquanto era realizada a encenação foi lido um texto explicando aos presentes sobre a história de Rolante, relacionando-a com a abertura do Caminho das Tropas.

6- Em janeiro de 2010, foi realizado o Projeto de revitalização do "Passo das Tropas," também em parceria com o CTG e que consistiu em palestras às pessoas interessadas do município e região, feitas no próprio Passo das Tropas, permitindo que as pessoas conhecessem o local e sua rica história. No mesmo dia também foram realizadas a coleta de lixo e plantio de mudas nativas na margem do rio, visando a sua preservação histórica e natural.

7- Apresentação do trabalho de pesquisa: "Rolante no Caminho das Tropas: Negação e Reconstrução da Memória" no Curso de Especialização em Historia do Rio Grande do Sul, da Universidade Federal de Rio Grande em 2010, com o Título de Distinção em sua aprovação.

8- Realização em 2014 de uma encenação de um pouso tropeiro original, com a participação de 25 pessoas atuando como tropeiros, respeitando os costumes da época, fazendo a reconstrução aproximada de um pouso, inclusive com a presença de uma mula arriada durante o XXII Thêncontro da Juventude Gaúcha nos pavilhões da Oktoberfest em Santa Cruz do Sul. O trabalho foi reapresentado durante o Enart para um grande público.

9- Participação especial no Raízes Farroupilhas, com oficina para mais de 700 crianças, durante as atividades da Semana Farroupilha de Rolante em 2015.

10- Montagem de pouso tropeiro em 2015, 2016 e 2017 a convite da Prefeitura Municipal de Rolante, durante o Rolantchê Internacional.

Estas atividades foram uma tentativa de reconstituir e divulgar uma parte da história original de Rolante e região, de fazer com que as pessoas se sentissem curiosas para pesquisar, procurar informações e, inclusive cobrar do Poder Público alguma providência no sentido de resgatar e preservar a nossa história. O trabalho com as crianças foi ainda mais importante, pois ao relatarem suas experiências para os familiares eles se tornam multiplicadores desses conhecimentos, fazendo com que outras pessoas fossem informadas também.

O desenvolvimento dessas ações teve um significado especial dentro do processo de resgate da nossa história, pois possibilitou o acesso à comunidade de informações que permitiram a compreensão de parte do seu passado e consequentemente à reconstrução de uma memória até então esquecida.

A insistência na recuperação de parte da nossa história fez com que o poder público voltasse os olhos para nossa História e em 2012 fosse aprovado na Câmara de vereadores de Rolante o Projeto de Lei Nº 15/2012, que "Denomina bem público de uso comum do povo - Passo de Rio**".** Art. 1º. O Passo de Rio, que inicia na Avenida Borges de Medeiros a 100 m. da Rua Valdemar Seibel, que atravessa o Rio Rolante, logo após a confluência do mesmo com o Rio Rolantinho da Areia até Estrada da Linha Reichert, denomina-se *Passo das Tropas***,** e mais recentemente a ponte construída próxima ao passo do rio, recebeu o nome de "Ponte Passo das Tropas".

Com o trabalho de pesquisa e resgate organizado junto à comunidade, percebemos o interesse da maioria das pessoas em participar dessas atividades de reconstituição da memória, mas não tem o devido reflexo em mudança de atitudes. Esse passado ainda não pertence à população.

Portanto, é necessária a continuidade das ações de conscientização das pessoas da comunidade e principalmente nas escolas para que possamos recuperar a História e reconsiderar a importância desse período. Para que realmente esses locais sejam considerados como Patrimônio Histórico e Cultural é necessário que as pessoas tenham memória daquele lugar e o considerem como tal.

## Referências

BARROSO, Véra Lucia Maciel. O caminho do "Certão": da integração ao isolamento. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi, VIANNA, Maria Ieda Costa; BARROSO, Vera Lucia Maciel (Org.). *Bom Jesus e o tropeirismo no Brasil Meridional.* Porto Alegre: EST, 1995.

BECKER, Armindo Oscar (Org.); KLEIN, Jorge. *Centenário da Comunidade Evangélica de Ilha Nova – Rolante/RS.* Rolante/RS: Branesa, 1995.

CARVALHAL, Juliana Pinto. Maurice Halbwachs e a Questão da Memória. *Revista Espaço Acadêmico.* Junho/2006. Artigo extraído de http://www.espacoacademico.com.br/056/56carvalhal.htm. Acesso em: 09/06/2009.

CÉSAR, Guilhermino. *História do Rio Grande do Sul.* Porto Alegre: Globo, 1980. (Coleção Província).

DOMINGUES, Moacyr. O tropeiro Cristóvão Pereira. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi, VIANNA, Maria Ieda Costa; BARROSO, Vera Lucia Maciel (Org.). *Bom Jesus e o tropeirismo no Brasil Meridional.* Porto Alegre: EST, 1995.

FRAGOSO, Augusto Tasso. *A Revolução* Farroupilha: narrativa sintética das operações militares, Rio de Janeiro, 1938.

FERREIRA FILHO, Arthur. *História Geral do Rio Grande do Sul.* 5 ed. Porto Alegre: Globo, 1978.

FORTES, João Borges. Velhos Caminhos do Rio Grande do Sul. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do RS.* Porto Alegre, 1938.

MACEDO, Francisco Riopardense de. Tropeirismo - fixação colonizadora. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi, VIANNA, Maria Ieda Costa; BARROSO, Vera Lucia Maciel (Org.). *Bom Jesus e o tropeirismo no Brasil Meridional***.** Porto Alegre: EST, 1995.

MAESTRI, Mario. *Uma História do Rio Grande do Sul:* da Pré-História aos dias atuais. 2. ed. Passo Fundo: UPF, 2000.

PETRY, Andréa Helena. A ocupação do Vale do Rio Rolante. In: BARROSO, Véra Lucia Maciel et al. (Org.). *Raízes de Osório*. Porto Alegre: EST, 2004.

POLLAK, Michael. Memória e Identidade Social. Revista Estudos Históricos, v. 5, n. 10 (1992) Disponível em: http://cpdoc.fgv.br/revista/arq/104.pdf

ROST, Ademir. O Rolante primitivo. In: *Tópicos de História de Rolante.* Trabalho de Conclusão de Cursso (Estudos Sociais) – Universidade do Vale do Rio dos Sinos – Unisinos, São Leopoldo, 1973 (revisada em 2004).

SANTOS, Lucila Sgarbi. Bom Jesus e o Tropeirismo. In: RODRIGUES, Elusa Maria Silveira; MADEIRA, Jussara Lisboa; SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Vera Lucia Maciel (Org.). *Bom Jesus e o tropeirismo no Cone Sul.* Porto Alegre: EST, 2000.

SCHIERHOLT, José A. Evolução histórica do município. In: *Rolante, rio que gera a história.* Rolante: Câmara Municipal de Vereadores, 2004.

TRINDADE, Jaelson Bitran. *Tropeiros.* São Paulo: Editoração, Publicações e Comunicações Ltda., 1992.

VARELLA, Alfredo. *Revoluções cisplatinas.* Porto Alegre: Chardron, 1915, v. 1.

VIANNA, Letícia. Patrimônio Imaterial: Novas Leis para Preservar... O quê? In: SILVA, René Marc da Costa (Org.). *Cultura popular e educação***.** Brasília: Salto para o Futuro - TV Escola; SEED/MEC, 2008.

# Garimpando nossa história: tropeirismo em Rio Pardo

***Emiliano J. K. Limberger***
*Pesquisador e Cooperólogo. Rio Pardo/RS*

Até a pouco, ao se tratar de tropeirismo em termos de movimento de tropas do fluxo sorocabano, não se incluía em tal manifestação campeira a participação rio-pardense. Falava-se de dois fluxos de importância econômica: o costeiro, incluindo os campos desde a Colônia do Sacramento até Sorocaba/São Paulo e o mais interiorano, compreendendo a área desde Viamão/Guarda Velha com o mesmo destino. Posteriormente descobriu-se ter havido uma 3ª rota, movimentando reses desde os campos *correntinos,* passando por São Borja, Cruz Alta com o mesmo destino final.

No entanto em termos criatórios nosso 1º baque econômico ocorreu justamente, quando o caminho das tropas, que seguia de nossa *Fronteira de Rio Pardo* (todo o interior sudoeste gaúcho) por Viamão, para continuar a rota primitiva daí pelos campos de Bom Jesus, Vacaria, Lages, viu-se abandonada pela opção de inflectar por via diferente, por Cruz Alta – Vacaria.

Incrível a ignorância do fato já assinalado por Carlos Krebs Filho em seu importante estudo dos fluxos tropeiristas gaúchos, fornecendo inclusive valioso mapa destas rotas com suas datas marcantes, sendo a nossa de 1756 em diante, justamente de quando os Guarani foram subjugados pela invasão luso-brasileira nos campos das estâncias dos Sete Povos.

Esta insensibilidade histórica deste período e desta economia em que aconteceu o assinalado baque da economia desta imensa região, portanto, bem anterior ao do abandono da navegação fluvial e do esvaziamento da ferrovia, revelou-se ainda recentemente, quando chegado convite de participação de nosso núcleo cultural-turístico no *SENATRO* de Bom Jesus, houve como que a manifestação de que tal não teria interesse, por não condizer com nossa realidade.

Pois manuseando os anais do SENATRO-2000 sob o título de *Bom Jesus e o Tropeirismo no Cone Sul,* topamos com o artigo de Florisbela Carneiro Zimmermann *Tropeiros do Botucaraí*, (p. 166). Que nos revela aí a articulista? Aborda a atividade tropeirista em área compreendida justamente na *Fronteira de Rio Pardo*, assinalando ter tal ocorrido de 1767 a 1799. A diferença de um decênio após a data inicial deve-se à circunstância de a autora analisar precipuamente tal lida nos campos circunvizinhos ao Botucaraí. Refere-se

entre outros dados que *no percurso de Soledade a Sorocaba leva-se de 25 a 45 dias,* [...] comercializando mulas, originárias da região, onde igualmente remanesceram ervais, *Herval dos povos nativos, lusitana sesmaria, marcando a teoria bravia de campeira formação*, como ela conta em poesia. Fornece entre outros dados significativos deste movimento gadeiro, valores vigentes: *399 bestas xucras, 14 mil réis cada; 108 bestas recém-nascidas, idem; 22 burros de manada, 25 ditos; 839 éguas xucras, 4.000 cada; 24 reses de criar, 10.000 cada; um burro hechor, 250.000* ("bota" burro procriador valorizado!).

Outra fonte de preciosas informações encontra-se em FLORES, Moacyr. *Tropeirismo do Brasil.* Porto Alegre: Nova Dimensão, 1998, do que se salienta o mapa (p. 38), de *Dos Caminhos de Tropas*: Caminho da Praia, Caminho de Souza Farias, Caminho das Missões, Caminho de Viamão, terminados todos em Sorocaba.

Segundo se verifica, omite ele o do interior da *Fronteira de Rio Pardo*, analisado pormenorizadamente por Carlos Krebs Filho, o que parece explicar-se pela circunstância de este autor ocupar-se mais com o período final deste tropeirismo rumo Sorocaba, – Assim conclui: "O tropeirismo marcou profundamente as regiões atravessadas pelos caminhos das tropas, determinando a formação de ocupações do espaço com currais, galpões e fazendas, induziu as relações sociais e influenciou os costumes e tradições."

Similarmente a autora do 1º trabalho referido comenta: "*Inúmeros descendentes* [...] continuam voltados para o trabalho do campo, como fizeram seus antepassados."

Mas, nesta carta geográfica omite nossa querência, em seguida (pg. 50) apresenta dados estatísticos de nossa região em 1787, baseado em Laytano: "Rio Pardo – bois mansos: 315; vacuns: 6404; equinos: 2.300; muares: 125; asininos: 22; ovinos: 80". "Cabe explicitar que aí não se concluíram os de Couto, o que respectivamente corresponde a: 305; 7.528; 3.064; 30; 40; 1.070" nem os de Jacuí-Taquari, igualmente integrante da "Fronteira de Rio Pardo", com que a produção global rio-pardense sobe a mais do que em qualquer das demais áreas como Mostardas, Triunfo, Gravataí, Povo Novo, etc.

O fluxo tropeirista vindo da fronteira e campanha passava por Cachoeira e daí pela estrada, que ainda hoje a liga a nossa querência, passava pelo Rio Pardo, seguindo rumo Santo. Amaro, Viamão. Disto remanesce a denominação popular de *rua das tropas* em nossa cidade.

Em outro artigo já se detalha ou mais especificamente a questão do tropeirismo entre nós. Era este de mercadorias e não tropas, agora procura resgatar turisticamente Candelária (meritoriamente). O tropeirismo aqui

abordado e então não se confunde com trilhas menores, como a que a nossa. Com isto parece fica razoavelmente demonstrada a importância deste ciclo econômico inicial de nosso grande pago primitivo, cuja debacle, verdadeira derrocada, constituiu a 1ª fase de nossos ciclos econômicos, sendo, no entanto, geralmente ignorada em nossa sucessão histórica sob este ângulo básico. Nunca se apresenta demasiado destacar que a base, como deixou à saciedade demonstrado, o arguto Carlos Marx, de qualquer desenvolvimento não pode prescindir do fundamento do progresso sociocultural, até religioso (como se viu no recente *Fórum da Igreja,* Setembro/2007/PUC-POA) que se alicerça sempre na base econômica de qualquer povo. Para entendermos nossa multifacitária história, é mister conhecermos os seus vários ciclos, dentre os quais sobressai este de nossos primórdios, normalmente descartado. O tropeirismo constituiu nossa 1ª etapa econômica de expressão. O desvio de sua rota desde a fronteira, passando por nossa vila, quando isto deixou de acontecer, representou forte baque, ao qual se vieram ao empós acrescer outros de igual importância.

Sem considerar estes períodos econômicos, não se consegue entender nossa história. Desvio do tropeirismo, militarização deslocada, supressão da navegação fluvial, ferrovia abandonada, paralisação da Cooperativa de Carnes. Eis os polos de nossa pregressa economia rio-pardense.

# Pelotas: evolução urbana nos caminhos das tropas[1]

***Maria Roselaine da Cunha Santos***
*Professora Graduada e Pós-Graduada em Geografia/UFPel, Sócia honorária do Instituto Histórico e Geográfico de Pelotas (IHGPEL). Pelotas/RS*

## Introdução

Quando olhamos uma cidade, com olhos de ver, percebemos nela sua história, seu passado através de seus prédios, praças, ruas, avenidas, bairros, resultantes das transformações sociais e econômicas por ela vivida. A dinâmica demográfica está diretamente ligada às formas de ocupação territorial através do processo histórico, assim como este movimento está diretamente

[1] Este trabalho tem por alicerce o artigo final apresentado para conclusão do Curso de Pós-Graduação em Geografia – ICH – UFPel em 2004; direcionado para apresentação no seminário sobre Tropeirismo em 2010; revisto em julho de 2020 para publicação do mesmo evento.

ligado aos interesses econômicos e seus condicionantes. A sociedade que originou a cidade apresentada nesta abordagem, se estruturou para dar sustentação à indústria e ao comércio criado a partir da atividade charqueadora. Atividade esta que nasceu antes do sítio urbano e impulsionou o povoado a transformar-se em Freguesia, elevando-a à Vila e Cidade, gerou riqueza e prosperidade, com valores e práticas sociais únicas para a sociedade da época na Província. Sofreu profundas transformações em sua economia, durante o decorrer do século passado, e adentrou o século XXI tentando adaptar-se ao novo modelo de territorialidade, baseado, como outrora, nas estruturas do poder econômico e político, mas desta vez sem o caráter social e cultural que a caracterizava. Os caracteres regionais estão se extinguindo, a cultura é global e os problemas e os dilemas das sociedades também são globalizados.

## Localização geográfica da cidade de Pelotas

Pelotas situa-se no extremo sul do Brasil, no estado do Rio Grande do Sul. Localizada entre os paralelos 31° e 32°, abaixo do Trópico de Capricórnio, nas latitudes médias. Quanto à longitude, o município localiza-se entre os meridianos de 52° e 53° a oeste do meridiano zero. Dista 270 km da capital do Estado. Tem uma área territorial de 1.608,768 km², nove distritos, onde estão distribuídos aproximadamente 350 mil habitantes. Cidade polo da Microrregião Homogênea 317, da Laguna dos Patos, pertence à Mesorregião Homogênea da Encosta do Sudeste.

## Alicerces do espaço urbano de Pelotas

Até o século XVIII, o Sul do Brasil era povoado por tribos indígenas, Tapes (Guaranis) e Minuanos. Os missionários espanhóis nas reduções jesuíticas, localizadas a Oeste do continente de São Pedro do Rio Grande, catequizaram os indígenas, plantaram trigo e criaram gado extensivamente; por questões de mando de terras, disputa por limites de fronteira, ocorreu o fim trágico desta coletividade nas reduções e a consequente dispersão da população sobrevivente. O gado solto multiplicou-se, espalhou-se por campos e coxilhas sulinos, foi a matéria prima para o primeiro impulso de desenvolvimento econômico do Estado, através do abate, aproveitamento de couro e sebo, e depois, o aproveitamento da carne. A disputa ideológica luso-espanhola pelas terras na região platina fez com que a ocupação fosse efetivada somente após o Tratado de Santo Ildefonso (1777), quando se consolidou o domínio português e a doação de sesmarias. Os primeiros a chegar, em

frentes oficiais, para povoar o Sul do Brasil são oriundos do Rio de Janeiro, juntamente com José da Silva Paes, apoiado por Cristovão Pereira de Abreu[2] e comitiva. A ordem era dar início ao erguimento dos fortes no Porto de Rio Grande e no canal do Estreito – o presídio Jesus, Maria, José, 1737-1738, oficializa uma guarnição, um acampamento militar. Desta forma, Gomes Freire de Andrada, José da Silva Paes e André Ribeiro Coutinho fincam as bases do que viria a ser a cidade de Rio Grande, e em 1747 foi criada a Vila de Rio Grande. Em 1763, quando da invasão espanhola, a capital foi transferida de Rio Grande para Porto Alegre. Muitos dos moradores, oriundos de Portugal continental e ilhéus, da Madeira e Açores (casais açorianos, casais de número), como também da Colônia de Sacramento e indígenas, partiram formando novos núcleos de povoamento. O primeiro foi Povo Novo na margem da Lagoa (Laguna) dos Patos, e alguns outros, que viriam a se tornar cidades, na encosta da Serra dos Tapes, chegando às terras de Viamão e expandindo-se por todo continente. O povoado que originou a cidade de Pelotas foi, nestes tempos, uma frente de resistência.

Em 1758 Gomes Freire de Andrada doou um trato de terras, a Tomás Luiz Osório como forma de pagamento por relevantes serviços prestados à coroa portuguesa em defesa do território, vendido por sua viúva e filhos, após sua morte em Portugal no ano de 1779. As terras em questão são assim denominadas em documento de doação: um rincão devoluto, um rincão chamado Pelotas.

Em 1779, o governador José Marcelino de Figueiredo deu posse através de despacho a um rincão devoluto na parte ocidental de São Pedro ao Tenente de Regimento de Dragões Manoel Carvalho de Souza. Este rincão se dividia ao norte com o rio das Pelotas, pelo sul com arroio Santa Bárbara, pelo leste com o sangradouro da Mirim e pelo oeste com a serra das Águas Vertentes. Estas terras foram vendidas, em 1780, a Pedro Pires da Silveira, que as transferiu em 1781, por escritura particular, ao Alferes Inácio Antônio da Silveira Casado.

Com mais algumas particularidades acrescidas, esta é a história da Fazenda do Monte Bonito que, em 07 de julho de 1812, foi separada de São Pedro do Rio Grande e reconhecida como a Freguesia de São Francisco de Paula, passada à categoria de Vila em 07 de dezembro de 1830, e elevada à cidade em 27 de julho de 1835 pela Lei Provincial de nº 5.

> Foi em 1810 que os moradores das terras de Pelotas solicitaram a criação de uma Freguesia [...] alegando que desde o ano de 1784 havia necessidade da sua divisão de São Pedro. [...] Para aquele sítio haviam concorrido

[2] Este há muito conhecia as distâncias entre Laguna e Colônia do Sacramento, recolhendo e tropeando gado.

> e habitavam além de 150 famílias, das mais abastadas da fronteira, consideráveis fábricas de carne salgada, que ocupava cada uma delas mais de cem pessoas, à exceção dos empregados no costeio dos gados e exercícios da lavoura [...] (MACIEL Apud OSÓRIO, 1922, p. 37-38).

Originalmente, Pelotas foi dividida em sete sesmarias: São Tomé, Santa Ana, Pavão, Santa Bárbara, Pelotas, Feitoria e Monte Bonito. Na sesmaria do Monte Bonito, nos terrenos de Antonio Francisco dos Anjos, ocorreu o primeiro loteamento (1813). No segundo loteamento (1832) estabeleceram-se as charqueadas do arroio Pelotas e São Gonçalo em terrenos pertencentes à Mariana Eufrázia da Silveira, recebidos por herança.

O povoamento e a urbanização do território brasileiro resultam dos acontecimentos vivenciados durante cada ciclo econômico. O ciclo do garimpo contribuiu sobremaneira com a estratificação dos chamados tropeiros, homens que empreendiam longas viagens, conduzindo as tropas de mulas e voltando com as mais diversas mercadorias.

Um dos expoentes na indústria do charque em Pelotas, Domingos José de Almeida,[3] mineiro do Arraial do Tijuco, autodidata, chegou a Pelotas no ano de 1819, como um jovem tropeiro e logo a seguir fixou residência. Passados poucos anos contraiu matrimônio com uma moça da Freguesia, filha de charqueador. Grande empreendedor diversificou seus negócios: fábrica de velas e sabão de sebo, navegação fluvial, olarias, estância e charqueada. Foi ele que introduziu o processo de destilação de graxa a vapor na manufatura do charque. Domingos José de Almeida e Antonio José Gonçalves Chaves, homem culto e letrado, foram os mais prósperos homens do lugar, a sua época.

Voltemos uns anos no tempo e vamos encontrar no século XVIII (1779-1780) José Pinto Martins, português de nascimento, da Freguesia de Meixomil, cidade do Porto, que residia em Aracati, no estado do Ceará. Fugindo de grande seca no ano de 1777, chegou à região, juntamente com um irmão; eram comerciantes, fabricantes de carne seca. Sua vontade era instalar um estabelecimento para salga de carne, na Freguesia de São Pedro (Rio Grande). Não obtendo bons resultados no processo produtivo, transfere-se para o pequeno povoado, e em um galpão de madeira coberto de palha Santa Fé à margem direita do arroio Pelotas, tem origem o primeiro estabelecimento saladeiril, para beneficiamento da carne salgada em grande escala.

Os estabelecimentos destinados à produção da carne salgada eram o local especifico para receber o gado para o abate e executar o processo de

[3] O primeiro monumento à República no Brasil foi erguido na Costa, bairro Areal, em homenagem a Domingos José de Almeida, ainda durante a monarquia, no ano de 1885.

desmonte do animal, e o salgamento,[4] para a carne verde transformar-se em charque.[5] Diferenciavam-se das estâncias, primeira propriedade privada rural, na forma de trabalho, e no espaço físico possuíam área significativamente menor, mas estavam obrigatoriamente unidas pela produção. O bovino e seus subprodutos eram a fonte de renda de ambas. As charqueadas tinham peculiaridades únicas. Para o funcionamento se fazia obrigatório que tivessem um de seus limites diretamente ligados a um curso de água navegável. A atividade charqueadora, responsável pelo desenvolvimento econômico da cidade, localizava-se predominantemente às margens dos arroios Pelotas e São Gonçalo; outras, em menor numero, nos arroios Fragata e Santa Bárbara.[6]

No alvorecer do século XIX, os poucos moradores do lugar viram nascer às margens destes volumosos cursos de água, pequenas aldeias, uma ao lado da outra: era o ciclo charqueador pelotense sustentando os primeiros pilares para a urbanização. O núcleo urbano teve início antes da primeira frente oficial de ocupação. Ele não foi fundado, não teve base política ou militar; foi sendo forjado pela necessidade de comércio e serviços, contrariando a prática usada no Brasil colonial. E não recebeu da coroa portuguesa um terreno próprio destinado aos órgãos administrativos, públicos e religiosos; os proprietários doaram os terrenos.

Era preciso ter um lugar para realizar casamentos, batizados, rezar o terço, reunir o povo; os habitantes, em grande parte de descendência lusa e espanhola possuíam arraigados valores religiosos. O Padre Felício Joaquim da Costa Pereira foi enviado ao Rio de Janeiro para dar a conhecer as necessidades do povoado em ter um oráculo, pois sua gente assim o solicitava. Quando em 1812 D. João VI criou a Freguesia de São Francisco de Paula, desmembrando-a da Freguesia de São Pedro, em mesmo ato nomeia Padre Felício o primeiro padre do lugar.

Em 1812 já se estabelecia na área compreendida entre a Rua do Passeio e a Rua da Palma um povoado em torno da igrejinha. Neste mesmo lugar, em 1813 teve início a construção de uma capela para receber o santo padroeiro, em terrenos que pertenciam a Antonio Francisco dos Anjos. O belo edifício

---

4 Salgação da carne (sal vinha do reino ou de Cádiz e possuía alto valor comercial (MARQUES, 1987, p. 201).

5 Corte da carne em mantas. Molho na salmoura por algumas horas. Salga: pilhagem em camadas de carne e sal. Ressalga: inversão da pilha a cada 24h. Secagem nos varais (MARQUES, 1987, p. 201).

6 O arroio Santa Bárbara serpenteava a cidade. Teve seu curso desviado por diversas vezes. Ainda nos dias de hoje surpreende os moradores com cheias em época de chuvas procurando seu leito; sua nascente é no arroio Fragata.

da catedral São Francisco de Paula foi erguido a partir de 1850, com recursos econômicos doados pelos "homens de bem".

A primeira planta de Pelotas foi feita pelo engenheiro Eduardo Kristckmann,[7] em nove de junho de 1834 e deu seguimento ao traçado urbano em forma de quadrilátero, já existente. O primeiro limite urbano, considerado oficial da Vila de São Francisco de Paula, data de 1832 e foi assim fixado: da Rua da Boa Vista (Marcílio Dias), costeando até o sul o arroio Santa Bárbara, até o Estaleiro e daí mais a leste, até a Rua das Cacimbas (Almirante Barroso), indo em direção mais ou menos ao norte à Rua do Passeio (Bento Gonçalves), fim da rua junto ao arroio Santa Bárbara.

No primeiro quadro de arruamento da povoação foram organizadas doze ruas no sentindo norte-sul, conhecidas pelas denominações: Rua das Fontes, Rua Alegre, Rua do Comércio, Rua da Igreja, Rua de São Miguel, Rua das Flores, Rua Augusta, Rua de Santa Bárbara, Rua do Açougue, Rua da Lagoa, Rua das Lavadeiras e Rua da Boa Vista. E sete no sentido leste-oeste que eram assim denominadas: Rua da Palma, Rua da Horta, Rua do Padeiro, Rua das Torres, Rua de Santo Antônio, Rua da Vigia e Rua do Passeio. O traçado urbano foi executado entre os anos 1815 e 1870, em quatro etapas, seguindo recomendações dos higienistas, que alertavam serem necessárias ruas arborizadas e bem traçadas, além de bom saneamento básico, higiene e coletas de lixo para manter a boa atmosfera física da cidade.

> Digo eu, abaixo assinado, Miguel de Labella, que de muito minha livre vontade, ofereço à Câmara Municipal desta Vila, o guindaste coberto de telha com todos os seus pertences e curral para servir de Matadouro Público desta dita Vila, sem que por isso eu exija aluguel, ou outro algum pagamento, pois faço esta oferta gratuitamente e me obrigo cumprir exatamente, podendo a dita Câmara Municipal determinar do referido guindaste e curral, que se acha situado à margem do Arroio Santa Barbara, como se fora seu próprio, enquanto ele servir de Matadouro Público. E para clareza do referido fiz passar a presente em que me assino perante o meu testemunho abaixo afirmado. São Francisco de Paula, 25 de novembro de 1833. (Correspondências da Câmara Municipal de Pelotas,[8] ano 1833. Acervo BPP - DPM004).

Nos ditames oficiais da Câmara Municipal da Cidade de Pelotas, já em 1834, tinha-se por proibido ter no recinto da Vila, curtume, forno de tor-

[7] Contratado por José Gonçalves Chaves.

[8] O Instituto Histórico e Geográfico de Pelotas em projeto/convênio desenvolvido com a Câmara Municipal de Pelotas e com a Biblioteca Pública Pelotense organizou e transcreveu documentos referentes à Câmara, publicados sob o título de Atas da Câmara Municipal de Pelotas (4 volumes) e o primeiro livro de Correspondências está pronto, aguardando lançamento.

rar tabaco, fábrica de sabão, e toda e qualquer matéria-prima que exalasse vapores que prejudicasse a atmosfera. Percebe-se que, apesar de não haver um zoneamento rígido, as indústrias localizavam-se nas áreas que melhor favorecessem a sua produção o que faz entender os vazios demográficos da Pelotas urbana dos séculos XIX e XX.

Foi em 1830 que os proprietários das charqueadas começaram a edificar seus palacetes e casarões, construir belos e refinados prédios, com construtores oriundos do Rio de Janeiro e Europa. Financiaram edifícios públicos e investiam em aberturas de ruas, avenidas e praças.

> Progresso industrial que Porto Alegre não conhece. Progresso mais rápido, abastança maior, fortunas mais sólidas. Cremos até que, para uma cidade nessas condições não seria sorte alguma se de repente, se mudasse para ela a sede do governo e o mundo oficial. (VON KOSERITZ, Carlos, Comércio em Pelotas, p. 170).

As primeiras posturas policiais são de 31 de julho de 1829; "Posturas Policiais Adotadas Para o Regime do Município da Câmara Municipal da Vila do Rio Grande de São Pedro do Sul Adotadas pela Câmara da Mesma Vila em sessão de 31 de julho de 1829". Em 1834 foram adotadas as "Posturas Policiais Aprovadas Pelo Conselho Geral para a Câmara Municipal da Vila de São Francisco de Paula", passando assim a vigorar normativas e decretos para disciplinar a vida na cidade. A primeira Câmara Municipal foi eleita em 29 de abril de 1832, na Vila. A posse se deu em 03 de maio, reunindo os poderes legislativo e executivo, composta de sete vereadores. Em 1835 quando elevada a cidade, a Câmara passou a eleger nove vereadores, o que só era permitido às capitais das Províncias.

**Tabela 1 – População de Pelotas**

| ANO | POPULAÇÃO |
|---|---|
| *1814* | *2.419* |
| *1830* | *4.300* |
| *1872* | *12.000* |
| *1890* | *33.249* |
| *1941* | *120.000* |

Fonte: Dados colhidos no Arquivo Histórico do IHGPEL.

A paisagem urbana modificou-se, começando a ser erguida a "cidade Princesa". O morar no entorno dos estabelecimentos charqueadores acar-

retava certo desconforto, odores, lama, insetos, intervenções de toda ordem na vida cotidiana da família. Registram-se aqui alguns acontecimentos pioneiros das transformações da cidade.

Em 1831, por iniciativa particular, começou a construção do teatro Sete de Abril. Tem seu primeiro conselho em 1834; é o quarto teatro mais antigo do Brasil.

O Mercado Público foi construído entre os anos 1848 e 1853. E também no ano de 1848, lampiões iluminaram a cidade, e em 1875 existiam 420 combustores a gás hidrogênio. No ano de 1889, a Usina do Gasômetro veio iluminar a cidade, e em 1921 a distribuição a gás pelo Gasômetro atingiu um perímetro de 164.943.180 m².

A Santa Casa de Misericórdia tem sua edificação entre os anos 1843 e 1848. O cemitério em terreno adjacente é de 1855 e o hospital Beneficência Portuguesa foi construído entre os anos de 1857 e 1861.

O Asseio Público foi criado em 1866, ligado à Intendência Municipal. Tem seus galpões de alvenaria instalados em terreno de charqueada que pertencera a José Gonçalves da Silveira Calheca, às margens do arroio São Gonçalo.

Na Praça da Regeneração, em 1865, foram instalados os chafarizes para a retirada de água. Esta praça, após a visita do Imperador, passou a ser chamada Praça Pedro II. Depois da Proclamação da República passou a ser Praça da República. Em março de 1931, por decreto, passou a ser Cel. Pedro Osorio. Pelotas teve mais cinco grandes áreas de terrenos destinados às praças, contribuindo para o embelezamento da cidade.

Nos primeiros anos da década de 1870 chegaram da Europa, chafarizes e a caixa d´água[9] da Praça Piratinino de Almeida (Praça da Santa Casa), instalada em 1875. Neste mesmo ano, em assembleia particular com 45 pessoas reunidas, foi fundada a "Bibliotheca Publica Pelotense", e no ano de 1878 foi lançada a pedra fundamental. Ao lado foi construído entre os anos de 1878 e 1881, o edifício que abriga a Prefeitura Municipal, localizado na Praça Cel. Pedro Osorio, 101, para receber a Intendência Municipal e a Câmara de Vereadores.

A Companhia Hidráulica Pelotense foi constituída entre os anos de 1871 e 1873, com projeto do português Hygino Correa Durão, apresentado ao governo imperial para abastecer a cidade de água potável. Neste mesmo ano, bondes de tração animal passaram a transportar os moradores.

O Parque Pelotense foi entregue a população no ano de 1883, localizado

[9] Belíssimo exemplar em ferro, originário da Escócia.

na região do Prado no Fragata, com uma área de 20.000 m², empreendimento particular do cidadão José Alvares de Souza Soares, apaixonado por homeopatia constrói no parque um laboratório homeopático; neste ano é criada a mais antiga faculdade de agronomia do Brasil, em prédio pertencente à família Antunes Maciel, o Lyceu da Agronomia, com traçado arquitetônico feito por arquitetos franceses.

A Associação Rural de Pelotas teve seu início em 12 de outubro de 1898 como Sociedade Agrícola Pastoril do Rio Grande do Sul, sediada em Pelotas. Em 1899 foi realizada a primeira exposição agrícola pela entidade recentemente criada. Participaram desta exposição quatro mil pessoas, sendo que a população do município na época tinha em torno de quarenta mil habitantes.

O Banco Pelotense foi criado em 1906, com um capital inicial de três mil contos de reis. Próximo de completar vinte e cinco anos, ele foi extinto. Possuía mais de 70 agências distribuídas pelo Estado e nas principais capitais do país.

A Companhia Fiação e Tecidos Pelotense[10] foi fundada em 1908 pelos senhores Plotino Duarte e Alberto Rosa.

A Cia Frigorifica foi organizada em 1916 com um capital de quatro mil contos de réis, e em relatório do ano de 1926 consta planta e projeto de um matadouro modelo para a cidade. Neste mesmo ano em terrenos adjacentes ao Logradouro Público foi construído o Pontilhão da Tablada, em uma das vertentes do Arroio Pepino.

O edifício do Palácio do Comércio teve sua construção iniciada em 1938, através da criação de uma taxa alfandegária, inaugurado em 1942. Ele podia ser avistado do alto do serro de Santo Amor, distante trinta quilômetros do sítio urbano, tamanha era sua magnitude.

Apesar de ter perdido, ao longo período da Revolução Farroupilha mais de um quarto de sua população e sofrer um empobrecimento, a cidade na década seguinte ao fim do conflito, atingiu altos padrões de desenvolvimento. Em 1853, o relatório da Província registrava a existência de 37 olarias e 38 charqueadas na zona rural; foi o esplendor da economia baseada na indústria do charque. Os proprietários das charqueadas eram portugueses ou descendentes. João Simões Lopes Neto registrou a existência dos seguintes estabelecimentos em tempos passados: três estabelecimentos no Retiro,

[10] Fundada em 1908, pelos senhores Alberto Roberto Rosa e Plotino Amaro Duarte. Os navios levavam o charque para o nordeste e voltavam vazios,o que era economicamente desfavorável. A criação desta empresa permitiu a volta destes carregados de algodão, barateando o custo de ambas às cargas e gerando muitos empregos. Instalada em 36.518m² começou a funcionar em 1910, favorecendo o emprego de mão de obra feminina.

um na Graça, um na Palma, um no Cotovelo, três no Cascalho, um na Boa Vista, dez na Costa, um no Moreira, três no Areal, um no Coqueiros, um no Fontouras, um no Atoladouro, um no Castro, um na Boca do Arroio; todos estes localizados no arroio Pelotas. E ainda: nove na margem esquerda do São Gonçalo, im na margem direita do Santa Bárbara, dois no arroio Fragata. E destaca que no local onde se avista o Palacete da Baronesa dos Três Cerros existiu uma charqueada pelos idos de 1825.[11] E no Laranjal, na Picada do Leão, mais uma (LOPES NETO,1994). No Laranjal se encontra a casa construída no trato de terras doado a Tomás Luiz Osório, mas este local não teve estabelecimento charqueador, segundo sua proprietária.

A partir de 1858, o projeto colonizador de Jacob Rheingantz e Antonio de Oliveira Guimarães instala na Serra dos Tapes, na região de São Lourenço, distrito de Pelotas, colonos oriundos de distintas regiões da Alemanha. O modelo de ocupação da terra, resultado das diversas frentes de povoamento e colonização lusa, associado ao grande fluxo de africanos ocasionado pelo tráfico negreiro, foi modificado, e os colonos receberam glebas de terra.

No ano de 1895 quando acaba a Revolução Federalista, o Rio Grande do Sul, precisava de uma nova cadeia produtiva; era preciso somar esforços para avançar e recuperar as perdas. O setor primário ainda era o principal gerador de riquezas. Pelotas ainda era o maior polo produtivo e comercial da região e concentrava suas forças em torno da criação de gado e atividades procedentes, associada à produção de arroz, trigo e pêssego.

**Logradouro Público/Tablada – Passo dos Negros – Porto**

No contexto histórico-econômico-social de Pelotas, vamos encontrar o Porto, o Logradouro Público/Tablada[12] e o Passo dos Negros, responsáveis pela estruturação dos espaços.

> O Logradouro Público e a Tablada foram estabelecidos em 1825. Só teve sua medição estabelecida em 1851. Deveria limitar-se a leste da fazenda do Monte Bonito e os terrenos das Charqueadas do São Gonçalo e o Arroio Pelotas.

11 Assim sendo, sua ligação fluvial seria com o São Gonçalo (nota da autora).

12 Logradouro Público/Matadouro, uma *sanga* que servia de escoamento ao matadouro, percorria a parte central da República do Líbano atravessava a D. Joaquim e saía na Guilherme Wetzel, atravessava a Avenida Fernando Osório, passava por dentro da Construtora Pelotense, cruzava a Marcílio Dias e despachava nos banhados do Canal Santa Bárbara, próximo aos trilhos (CARVALHAL, 2003). Pela descrição a *sanga* citada seria parte do arroio Pepino, localizado nessa região e utilizado para escoar detritos do logradouro e de outros estabelecimentos. O mesmo foi canalizado parcialmente, mas ainda hoje sua nascente é na República do Líbano. Esta região pertencia ao Logradouro Público, e o final de seu curso é no São Gonçalo (nota da autora).

> [...] A Tablada, como foi chamado o lugar para onde o gado era trazido, para ser comercializado, representou uma melhoria no processo de produção de carne salgada. (GUTIERREZ, 1985, p. 173).

A população se desenvolvia às margens do arroio Pelotas. As charqueadas e as fábricas alimentavam este perfil de desenvolvimento. As vendas e comércios de gêneros de primeira necessidade começaram a surgir nos caminhos onde a população se instalava. Os bovinos da região da campanha adentravam a cidade pelo passo do Fragata. O Logradouro Público, situado na Tablada, ao norte da malha urbana, na estrada das Três Vendas, atendia ao exposto no artigo 45 do Código de Posturas de 1834: não permitia a passagem de tropas de novilhos pelas ruas da Vila que distava do povoado, em torno de quatro quilômetros, localizado em uma vasta planície. O ingresso na Tablada era uma vitória para o tropeiro e comitiva, que por muitos dias conduziam o gado, enfrentavam acidentes, animais extraviados, enfraquecidos e mortos, pois a jornada era longa. A tarefa era executada por tropeiros, peões e alguns condutores contratados unicamente para este fim. Nas cercanias da cidade aguardavam a vez da tropa ingressar no imenso potreiro, (Leilão das Tropas) para realizar um bom negócio. Muitas das vezes, tropas com centenas de animais ficavam lado a lado. Era preciso ter ainda, força física e tenacidade para que não houvesse conflitos, e toda atenção voltada para o gado não se misturar. Era chegada a hora de concluir a jornada de muitos dias.

> [...] O vereador Almeida propôs que se oficie ao juiz de paz para ordenar ao seu delegado no Capão do Leão, a fim de fazer encaminhar as tropas de gado xucro que se destinam às charqueadas de São Gonçalo e Pelotas pela estrada da coxilha que segue até Monte Bonito, providenciando o dito juiz de paz desta Vila para que jamais passem as ditas tropas de gado por esta povoação [...] (Atas da Câmara 2011, sessão de 10 de maio de 1832).

Este era o local dos grandes negócios. Quase que diariamente os charqueadores e negociantes se dirigiam para a Tablada. O comprador escolhia, tinha o poder da barganha, pois quanto melhor a condição do boi, melhor seria o resultado final; quem ditava o preço era o comprador. Para ingressar neste ciclo era forçoso possuir um fundo monetário razoável para implantar a estrutura necessária para a produção. Por vezes alguns charqueadores se faziam acompanhar da família. As mulheres permaneciam nas Carruagens (Coupés Vitória), para se protegerem do sol, da poeira e porque senhoras naqueles tempos, com consideráveis exceções, não se expunham junto ao mundo masculino. Estes chegavam à Tablada em grande estilo. Era comum

vestirem-se a moda europeia, camisa de casimira fina, botas de cano alto e chapéu Chile. Para examinar a tropa trocavam a carruagem para montarem em cavalo, gordo, encilhado com apero em couro e prata, que o escravo conduzira até ali. Nem todos os charqueadores[13] eram estancieiros. E os que tinham grandes propriedades e criavam gado, por vezes, no período de safra necessitavam comprar gado para complementar sua produção e atender ao comércio interno e externo. O Logradouro Público, situado na Tablada, foi o espaço complementar às charqueadas e grande número de pessoas afluía para o local, com interesse em outros negócios: não só o gado era comercializado, mas também lãs, couros e produtos coloniais eram oferecidos. A grande maioria dos charqueadores de Pelotas era comerciante. Eles compravam o gado vivo e após o abate, que era feito de forma cruel com o animal e desumana para o executor, tudo era aproveitado – os denominados subprodutos[14]: sangue, ossos, chifres, língua, couro e sebo.

> Em 1930 o meu pai me levou no que tinha sobrado da sede do Logradouro. O lugar era nas imediações onde hoje está a Escola Cassiano do Nascimento. Contavam que a balança pesava 40 animais de uma só vez. (Alcebíades da Silva Santos, depoimento à autora, janeiro de 2003).

**Tabela 2 – Gado abatido em Pelotas**

| Anos | Cabeças de gado |
|---|---|
| *1871 a 1885* | *5 milhões* |
| *1905 a 1915* | *1,8 milhões* |

Fonte: Dados colhidos no Arquivo Histórico do IHGPEL.

13 Até os últimos dias da monarquia haviam recebido o título de nobreza por sua participação na elevação e desenvolvimento da cidade 11 homens de bem e outros receberam menções de destaque: João Rodrigues Ribas, Veador do Paço Imperial; Domingos de Castro Antiqueira, Barão e Visconde de Jaguari; João Francisco Vieira Braga, Barão, Visconde e Conde de Piratini; José Antonio Moreira, Barão de Butuí; João Simões Lopes, Barão e Visconde da Graça; Joaquim da Silva Tavares, Barão de Santa Tecla; Aníbal Antunes Maciel, Barão dos Três Cerros; Leopoldo Antunes Maciel, Barão de São Luis; Felisberto Inácio da Cunha, Barão de Correntes; Francisco Antunes Gomes da Costa, Barão do Arroio Grande; Dr. Joaquim Augusto de Mendonça, Senador do Império; Dr. Antonio Ferreira Viana, membro do Conselho do Império; Dr. Francisco Antunes Maciel, membro do Conselho do Império; Dr. Miguel Rodrigues Barcelos, Barão de Itapitocai; Joaquim José de Assumpção, Barão de Jarau.

14 Grandes tachos com água fervendo para retirar a graxa dos ossos. Os ossos queimados e em forma de cinza, usados como adubo ou amontoados para delimitar um e outro espaço físico. Sebo lavado e usado para diversos fins (conservar botas e arreios, alimentação). Couro seco ao sol esticado em estacas, exportado para a Europa. (MARQUES, 1987, p. 201).

O Passo dos Negros, denominado primeiramente de Passo do Neves e Passo Rico, (Passo Real) em consequência da abundância econômica, resultante do rendimento do fisco, imposto pela Coroa, passou a Passo dos Negros, a partir da permanência e povoamento daquela área pelos africanos. O local era a única porta de entrada em Pelotas, de todo o elemento humano e de objetos e gêneros que desembarcavam no Porto de Rio Grande. Seguiam assim o caminho do Povo Novo e daí pelas partes mais altas do terreno para o Sangradouro da Lagoa Mirim, o São Gonçalo, dando seguimento em direção à foz do arroio Pelotas, lugar de melhor passagem.

Tal a importância do local que em 1815 o Marquês de Alegrete solicitou a criação de uma escola para o Passo Rico/Passo dos Negros. E em carta topográfica de 1820 observam-se quatro ruas existentes, obedecendo ao modelo de quadrilátero original das ruas de Pelotas.

Entre os anos 1835-1845, o estado do Rio Grande do Sul viveu sob a égide da Revolução Farroupilha, deflagrada por questões socioeconômicas e sustentada pelos charqueadores, estancieiros e comerciantes de Pelotas e arredores. E em junho de 1836, o Passo dos Negros tomou para si um feito histórico, quando ali ocorreu a primeira batalha naval em terras brasileiras; era neste tempo, um dos locais mais habitados e movimentados da cidade. A ponte dos Dois Arcos ou ponte dos Escravos, construída em 1854, em seguimento ao acesso à cidade, deu melhores condições de trafegabilidade, visto que o terreno alagadiço constituía-se em determinados locais de atoleiro.

> Entendendo achar-se o Passo dos Negros, em São Gonçalo, quase impraticável, e ser patente a vantagem de estabelecer passagem por meio de uma barca em frente ao Porto. Proponho que a Câmara oficie neste sentido ao Presidente, pedindo licença e a adjuração para remoção da passagem, daquele para este lugar e da forma que proponho. Sala das Sessões, 23 de outubro (Correspondências da Câmara Municipal de Pelotas, ano 1844, Acervo IHGPEL - CV. OO4/2.0011.1844).

O Passo dos Negros foi testemunha do apogeu e do esquecimento da economia que elevou Pelotas à primeira cidade do Estado. Neste local existiu uma fábrica de beneficiamento de línguas, registrada no ano de 1874, uma charqueada, já nos primeiros tempos, e, posteriormente, um grande complexo industrial de beneficiamento de arroz, proporcionando povoamento e vida social no lugar, entre metade do século XIX e início do Século XX. A partir deste último período começou a se caracterizar por outro modelo de urbanização, tido como um espaço rural dentro do urbano (rururbano). Ali também se podia encontrar em pequenas chácaras ou sítios: legumes, verduras, flores, leite

fresco originário de leitarias ali localizadas. Hoje, completamente descaracterizado, restam poucos indícios do passado, como a massa falida do engenho São Gonçalo/Cel. Pedro Osório, as casas que abrigavam funcionários, o prédio que abrigou a escola e a figueira centenária.

**Figura 1 – Ponte dos Dois Arcos. Ao fundo, a escola, e à frente o engenho**



Fonte: acervo da autora, 2012.

Em fins da década de 1850 estruturou-se o Porto de Pelotas, no São Gonçalo, e os primeiros trapiches. Nos anos 1870 foi fundada a Cia Ferro Carril e Cais de Pelotas e foi desobstruída a foz do São Gonçalo, e suas águas canalizadas.

Em 1903, teve início a construção do ramal do Porto de Pelotas. A seguir foi construído um trecho de linha férrea ligando a Estação de Pelotas ao Porto da cidade. O projeto do Caís era composto de três alinhamentos, somando 563,80 m, da Praça Domingos Rodrigues à estação Fluvial. Em 1933, a linha do Caís foi ampliada novamente. Com esta benfeitoria o caráter urbano da cidade foi novamente alterado. Até os anos 70 do século XX, a região era caracterizada por ser uma das maiores ofertas de trabalho. Não só por isso, na Rua Benjamim, paralela a que se localiza o Porto, foram edificadas casas de moradia de médio e alto padrão.

Em 1891 Pelotas possuía quatro linhas de transporte urbano. A empresa responsável por este serviço era a empresa pelotense Zanotta e Cia. Esta empresa no ano de 1890 incorporou-se à Ferro Carril, de origem carioca. Das linhas existentes, a que oferecia maior número de horários era a do Porto ou linha Central, que chegava até a Catedral São Francisco de Paula e, durante seu percurso, percorria 3,5 quilômetros.

As demais linhas eram as seguintes: Linha do Prado (da estação central até o Fragata); da Estação da Estrada de Ferro (do centro até a Estação Ferroviária) e da Tablada (do Mercado Central até o Matadouro da Tablada). O prolongamento da linha de bonde teve prosseguimento a partir do Logra-

douro Público em direção das Três Vendas, procurando as linhas de menor declive, tanto quanto possível, porque essa estrada se constituiria em provável rua de bairro. E assim aconteceu, dando origem a uma avenida.

> O local era de Três Vendas, assim chamado por se defrontar na encruzilhada das estradas Três Armazéns que disputavam a preferencia dos tropeiros. No dia em que as tropas vinham à feira era obrigatório o almoço no "Jacob alemão" (Jacob Brod) e nos Santos (corruptela do velho francês Tossaint); estes eram os pontos de repasto. (PIMENTEL Apud OSORIO. O expositor número 8, p. 77-78).

A Avenida Fernando Osório, identificada no século XIX, por ser o lugar do Leilão das Tropas, e no início do século XX, pela instalação de imigrantes alemães, hoje abriga amplo e variado comércio. Além desta citamos algumas outras: a Avenida Dom Joaquim, que sediou outrora a sede do Logradouro Público de Pelotas, e passou por um reordenamento em meados do século passado. As avenidas Salgado Filho, República do Líbano, Ildefonso Simões Lopes e Zeferino Costa testemunharam outra realidade econômica, época em que se plantava arroz e trigo da Galatéia, Liscano, Boa Vista até o Retiro. Atualmente estão concentradas nesta região 21 das 28 olarias do município e o Aeroporto. As avenidas São Francisco de Paula e Juscelino Kubsticheck de Oliveira, nos anos 1980 complementaram as novas opções de deslocamento para uma das primeiras áreas habitadas. A Avenida Ferreira Viana, juntamente com a Avenida Domingos de Almeida são as opções para quem se desloca para os bairros Areal e Laranjal. Acreditamos ser absolutamente necessário o entendimento das diversas fases de uso do espaço, nos primeiros tempos da cidade, porque todo o complexo viário é derivado dos primeiros caminhos e estradas: Estrada do Arrozal, Corredor da Barbuda (Av. 25 de julho), Corredor do Passo dos Negros, Corredor das Tropas, Estrada de Baixo (Av. Ferreira Viana), Estrada do Engenho, Estrada de Cima/Domingos de Almeida (Av. Domingos de Almeida), Estrada da Boa Vista (Av. João Gomes Nogueira), Passo do Fragata (Av. Duque de Caxias).

## Pequeno histórico de uma charqueada

A charqueada do Cascalho pertenceu a Domingos de Castro Antiqueira, por herança. Foi construída por ele em 1810, para sua mulher Joana Maria Bernardina, filha de Manoel Domingues, charqueador e proprietário de estabelecimento lindeiro, localizado no Cotovelo. Domingos de Castro Antiqueira nasceu em 1763 em Viamão e faleceu em 1852, filho de pai índio

e mãe de origem portuguesa. Foi um dos primeiros charqueadores, grande proprietário de terras e escravos, entre estes, alguns com profissão de carpinteiros e pedreiros, os quais trabalhavam em suas obras e edificações; para obras públicas, ele os cedia gratuitamente.

Possuía uma chácara na Ilha dos Marinheiros denominada *Filantropia* porque utilizava sua renda em benefício das muitas famílias pobres de origem mestiça da região. Foi Fidalgo Cavaleiro da Casa de Sua Majestade Imperial, Comendador da Imperial Ordem da Rosa, e recebeu do Imperador o título de Barão de Jaguari.

Quando da Guerra Cisplatina (1825-1828), entregou ao Governo Imperial grande valor monetário para ajudar as tropas da Província do Rio Grande do Sul e foi agraciado com o título de Visconde de Jaguari.

Em 1847 arrendou a charqueada do Cascalho aos franceses Salgues & Roux, estes aplicaram mão de obra de imigrantes bascos, franceses e escravos assalariados na elaboração do charque, aprimoraram o processo, usando o modo de produção platino. a superioridade da produção fez com que o produto fosse exportado para Havana. Com relação à charqueada Fanny, filha de Roux, relata: "um lugar muito bonito, com uma casa grande, jardim, uma quinta com laranjeiras e outras árvores frutíferas. Nas adjacências, havia um grande terreno onde se matavam animais e beneficiavam-se as carnes e os couros. O trabalho era das quatro da manhã ao meio dia" (SAMPAIO, 2004).

José de Castro Antiqueira, filho de Domingos, herdou a charqueada em 1852, vendendo-a, mais tarde a Leonidio Antero da Silveira, natural de Rio Grande.

Pedro Luis da Rocha Osorio, nascido em Caçapava do Sul, em 1854, órfão de pai e mãe, aos quatorze anos juntamente com seus irmãos vendeu a propriedade, alforriou os escravos e saiu a trabalhar tropeando gado. Com dezessete anos chegou a Pelotas, empregou-se em uma casa de tecidos como auxiliar de serviços. Após quatro anos de trabalho, encerrando a firma suas atividades, e gozando ele de boas relações, foi convidado a trabalhar na charqueada Boa Vista que pertencia na época a Gomes & Costa. Em 1880 esta sociedade foi desfeita, e o proprietário Gomes da Costa convidou-o à gerência, dando-lhe participação nos lucros. Em 1885, com apoio financeiro do comendador Antonio da Costa Correa Leite, ingressou na indústria saladeril.

Neste tempo, o estabelecimento do Cascalho já necessitava de alguns reparos e modernização, e assim foi feito: uso de vapor para força motriz, trilhos para transportar animais, trabalho em série, e trabalhadores especializados e assalariados, nas diferentes etapas de produção. Foi apoiador da

causa abolicionista, filiado ao partido Republicano, e em suas propriedades nunca utilizou mão de obra escrava.

No ano seguinte à compra da Charqueada do Cascalho, Pedro Osorio, conseguiu uma boa produção e, consequentemente, bons lucros, pagando a dívida, contraída com a compra da propriedade. Partindo deste primeiro grande investimento ampliou seu patrimônio. No decorrer dos anos, trabalhando muito, adquiriu e construiu charqueadas em Pelotas e outras cidades da região, contribuindo sobremaneira para o aumento do índice de exportação do produto. Ele foi um visionário, percebeu a decadência do período de ouro do charque, por diversas causas, sendo a mais importante, a instalação dos frigoríficos em diversos lugares da região da campanha. Empreendedor que era, na primeira década de 1900, sem deixar de produzir charque partiu em busca de alternativas. Ampliou seus negócios, dedicou-se à cultura do arroz no Cascalho, importou maquinário, mecanizou a lavoura, incentivou seus conterrâneos a investir, apoiando-os financeiramente. É considerado o rei do arroz em razão de todo seu esforço em estruturar, desenvolver e modernizar o plantio do arroz no Rio Grande do Sul. Foi no Cascalho a primeira charqueada, das doze charqueadas que Pedro Osório foi proprietário. Também foi a primeira lavoura de arroz e seu primeiro engenho; foi onde teve robusta criação de equinos, sua paixão. Na sua vasta propriedade com milhões de hectares de terras que ia da costa do arroio Pelotas, na região denominada Cascalho até o Retiro, funcionavam cinco granjas, e foi o lugar que alicerçou todo seu patrimônio. Quando morreu em 1931 deixou uma grande fortuna a seus descendentes em terras, gado e empresas; e ao estado o legado de ter sido o homem que deu a maior contribuição para terminar com a dependência do Brasil da importação de arroz italiano.

O núcleo da sede da charqueada, ainda hoje pertence aos seus descendentes na geração dos trinetos. Sobre o Cascalho diz Vera Rheingantz Abuchaim: “O fato de não existirem, no Cascalho, vestígios de senzalas, tem sido motivo de orgulho para seus descendentes”.

**Figura 02 – Casa sede da Charqueada do Cascalho**



Fonte: acervo da autora, 2015.

## A cidade e o elemento africano

No Brasil colonial, o escravo negro chegou junto com os primeiros povoadores. O polo charqueador pelotense consolidou o sistema de escravidão no século XVIII no Rio Grande de São Pedro, no ano de 1814. Dois anos depois da oficialização da Freguesia, do número total da população, 52% destes eram escravos. De março a outubro, meses de safra, os escravos trabalhavam dezoito horas diárias. Na entressafra, deslocados para as olarias trabalhavam na confecção de telhas, tijolos e na estruturação do povoado. Homens e mulheres cativos faziam todo e qualquer serviço para desenvolver o lugar que crescia sustentado pela força de seu trabalho. O número de escravos da propriedade definia a condição socioeconômica do patrão e o valor comercial, dependia de sua idade, força física e da sua qualificação. Os qualificados, isto é, aqueles que dominavam o complexo de produção charqueadora eram divididos entre carneadores, salgadores, graxeiros e tripeiros. Os demais desempenhavam as funções de sapateiros, pedreiros, alfaiates e destinados às lides domésticas. Através de testamentos de charqueadores constata-se uma média de 80 cativos por estabelecimento. As famílias, mesmo que por sorte do destino chegassem às senzalas formadas, assim não permaneciam. As mulheres e crianças, em minoria, dormiam separadas dos homens. As crianças faziam pequenos serviços, desde muito cedo, e as mulheres nas lides domésticas, da sede da charqueada ficavam entregues a sua sorte, com amas de leite, acompanhantes da sinhá e muitas delas ao dispor dos seus senhores. Segundo o professor Mario Osório, a Praça da Regeneração era destinada para as carruagens de aluguel e a da Matriz para as feiras livres organizadas por escravas domésticas. (MAGALHÃES, 2011). "[...] O Vereador Viana propôs que se designassem as praças para carros e quitandeiras – a Câmara designou a Praça da Regeneração para os carros e a da Matriz para as quitandeiras [...] (MAGALHÃES, 2011, p. 43)."

Quando fugiam embrenhavam-se nos matos, reuniam-se em grupos formando os quilombos, com o crescimento urbano escondiam-se nos novos espaços criados e quando participavam do transporte do charque para os países platinos, não retornavam de livre vontade. Os negros escravizados, afastados do lugar de origem tiveram que adaptar-se a serviços e tarefas que não faziam parte de seu cotidiano. As charqueadas sulinas eram tidas como o pior trabalho. Os rebeldes de outras províncias eram enviados ao trabalho nas charqueadas como forma de castigo.

> [...] Até esta época, segundo Antônio Carlos Machado (1947, p. 133) tínhamos no Rio Grande do Sul, três importantes valongos, no Albardão, no Estreito e no local onde hoje está o Porto Novo, defronte à ilha então chamada do Ladino, onde os navios negreiros, na calada da noite, despejavam a sua carga viva (MAESTRI FILHO, 1984, p. 109).

É a charqueada São João, hoje aberta à visitação pública, que apresenta as características mais próximas de como as mesmas se apresentavam no século XIX. A população negra em muito superava a branca e apesar de mal alimentados, seminus, trabalhando de sol a sol tinham coragem e uma vontade sobre humana de liberdade, e por isso a presença do feitor era uma constante e os severos castigos também.

As charqueadas de Pelotas emanciparam seus escravos em 1884. Quatro anos antes de a Princesa redentora assinar a Lei Áurea foram libertos 3000 escravos, ato realizado no edifício da Intendência. Um grande número permaneceu trabalhando nas propriedades por não terem como pagar contratos e dívidas geradas por suas despesas. Neste mesmo ano, o parlamento brasileiro, apregoa a libertação dos sexagenários, sendo que os libertos deveriam permanecer nos lugares que estavam. No Rio Grande Sul, a lei aprovada com o nome de Saraiva Cotegipe, em 26 de setembro de 1885, foi de tal forma distorcida na sua originalidade que foi aprovada pelos escravagistas. Em Pelotas o movimento com os negros começou a ter significado e as discussões com a presença destes é uma constante. Como isto ocorria? Trabalhamos com algumas suposições: apoiados pelos charqueadores abolicionistas, muitos teriam tido liberdade antecipada; a presença de negros alforriados oriundos do Uruguai; e os fugitivos que viviam em quilombos. Em 1886 foi aprovada a lei contra castigos corporais, por força do imperador Pedro II. Quando das discussões nas Câmaras Municipais, dos regulamentos de serviços, pela necessidade de organizar a relação patrão e empregado foi na cidade de Pelotas a primeira oficialização de trabalho através da Câmara Municipal. O processo de libertação na prática foi gradativo; os cativos permaneceram nas propriedades a serviço do patrão ou recolheram-se para os quilombos. Não existiam muitas outras possibilidades de trabalho remunerado; o progresso se efetuou sobre o sacrifício dos escravizados. Quando a cidade passou a gerir recursos econômicos oriundos da industrialização, a utilização de mão de obra foi preferencialmente dos imigrantes e seus descendentes, desprezando a força de trabalho que a edificou.

## Considerações finais

As charqueadas, os frigoríficos, as grandes indústrias, as casas comerciais e o Banco Pelotense desenvolveram e sustentaram a economia de Pelotas. Os edifícios públicos, hospitais, escolas, clubes sociais e esportivos, cinemas e transportes foram projetados e instalados para atender, em um primeiro momento, uma população refinada e de poder econômico elevado.

O tempo de riqueza e nobreza se faz presente nos belos palacetes urbanos, espelhando traços clássicos de diversas correntes arquitetônicas: no centro histórico, nas praças, na largueza das ruas retas, na azulejaria, nas portas e janelas com beirais em madeira nobre ou pedra de cantaria, nos aventais das janelas, nos adornos em azulejo apresentando imagens de santos nas marquises das casas, nos ladrilhos hidráulicos e ainda mais: nas caixas d'água, nos chafarizes, nos gradis em ferros rendilhados, nos exemplares das treze residências sedes de charqueadas que permanecem imponentes, na costa do arroio Pelotas, patrimônio material, memória da cidade. A indústria do charque originou em Pelotas um modo de vida com relações sociais estratificadas, resultado da associação do capital luso-brasileiro com a força de trabalho do negro escravizado e do tropeiro, responsável pelo transporte e entrega das tropas com centenas de cabeças de gado. Este modo de comércio e produção vigorou por mais de cem anos, entre o final do século XVIII e as primeiras décadas do século XX.

O perfil da população foi alterado a partir da segunda metade do século XIX, com a presença de novas frentes de ocupação na Serra dos Tapes, imigrantes europeus, modificaram e fortaleceram as frentes de produção e trabalho. Os carros de bois e as carroças desciam a serra em direção ao sitio urbano, transportando produtos coloniais de toda ordem. Com o passar dos anos outras etnias somaram-se a estas, investiramm não só na produção primária, mas também aplicando dinheiro nos setores da navegação, indústria, hotéis e bancos, desempenhando papéis importantes na economia local e contribuindo de forma definitiva para a diversificação da produção e comércio. Dezenas de olarias confeccionavam telhas e tijolos. Foi pioneira na produção de cerveja no Brasil. Renomadas confeitarias elaboravam requintados doces para servir aos apreciadores ilustres. Viveu o auge da industrialização entre os anos 1920 e 1960, mas cem anos antes já havia intensa atividade produtiva manufaturada.

Quando o polo charqueador entrou em declínio, foi construída uma nova relação de oferta de trabalho em distintas frentes de serviço. Os transportes fluviais e ferroviários cederam lugar à nova ordem urbana imposta

pela expansão do transporte rodoviário e ao incentivo à industrialização, a partir dos anos 1950. Entre os anos 70 e 80 do século passado, o Porto e seu entorno perdeu lentamente a importância econômica. A partir dos anos 2000, novamente o Porto recebeu mudanças na sua estrutura. O aumento no aprofundamento do calado o estabeleceu como auxiliar do Porto da cidade de Rio Grande, um novo perfil de ocupação começou a se estabelecer nas dezenas de prédios com estruturas industriais que ali permaneciam desativados, redirecionando o modo de uso.

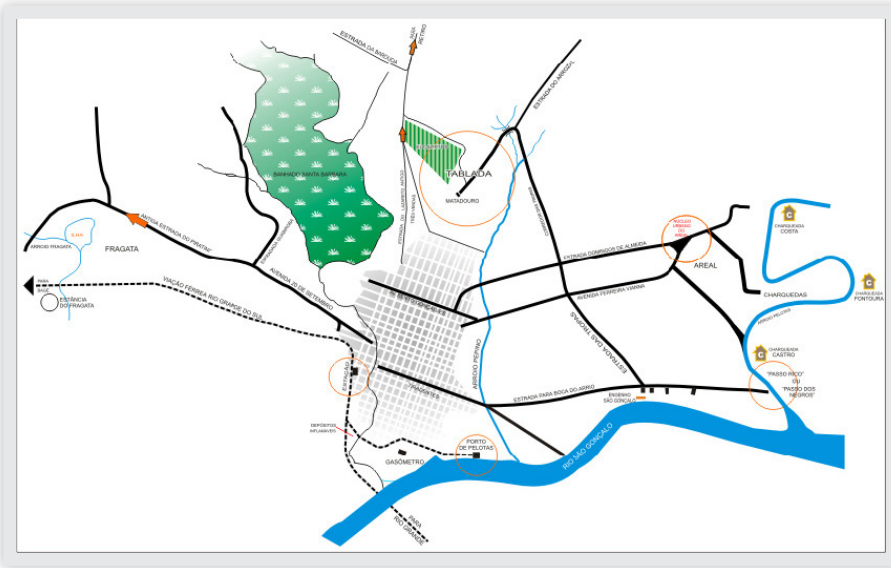
Sem dúvida, analisar o espaço como expressão da estrutura social equivale a estudar a sua elaboração pelos elementos do sistema econômico, do sistema político e do sistema ideológico, assim como por suas combinações e as práticas sociais que derivam disto (CASTELLS, 1978, p. 154).

A nova relação entre oferta e demanda na região das Três Vendas e Areal[15] teve início em meados do século passado. A partir dos primeiros anos deste século, uma generosa e compacta rede comercial se multiplicou, dia após dia, reocupando antigos espaços, edificando prédios dentro da mais moderna concepção logística. Os contrastes paisagísticos são gritantes, apresentando grandes cinturões periféricos, e a busca para qualificar a vida, torna a mobilidade urbana um desafio constante. Segundo o censo IBGE de 1980, Pelotas dividia-se em quatro áreas distintas: Centro, Fragata, Três Vendas e Areal. O III Plano Diretor divide o espaço urbano da cidade em: Três Vendas, Balsa, Areal, Centro, São Gonçalo, Fragata e Laranjal. Os terrenos ermos, as chácaras, as leitarias abrirm passagem para condomínios horizontais ou verticais de alto padrão ou populares. A adaptação da malha urbana para atender a um intenso e constante fluxo, não trouxe fim aos problemas de locomoção de seus habitantes. Convertidos em grandes avenidas, os caminhos originais interligam os bairros em uma terra de alto valor imobiliário.

A cidade que originou a indústria saladeiril do Rio Grande do Sul, hoje é conhecida como capital nacional do doce, herança étnica cultural, resultado da união de povos que nela se estabeleceram. Com inúmeras potencialidades, a cidade é um grande polo industrial, comercial e educacional, configurada por rostos de várias etnias que intervém de muitas formas no seu cotidiano. Mas também é a cidade do interior que apresenta o maior numero de pessoas de descendência lusa no Estado.

[15] Bairro Areal (Areial) abrigou a sede das charqueadas de maior contribuição econômica para o desenvolvimento da cidade; sua localização entre o arroio Pepino e a costa do arroio Pelotas, foi preponderante .

**Figura 3 – Mapa do município de Pelotas de 1911, reorganizado em 2004, por Maria Roselaine**




Fonte: Prefeitura Municipal de Pelotas.

Para melhor compreensão do sítio charqueador, sugerimos visualizar o mapa da página da Prefeitura Municipal de Pelotas, editado em 2008.

http://www.pelotas.com.br/storage/gestao-da-cidade/mapas/area-urbana/U11%20-%20SITIO%20CHARQUEADOR.pdf

## Referências

ABUCHAIM, Vera Rheingantz. *O tropeiro que se fez rei.* Porto Alegre: Gráfica Mosca Ltda., 2013.

CHAVES, Antônio José Gonçalves. *Memórias economo-políticas sobre a administração pública do Brasil.* Porto Alegre: Cia. União de Seguros, 1988.

GUTIERREZ, Esther. *Negros, Charqueadas e Olarias***:** um estudo sobre o espaço pelotense. Pelotas: Ed. UFPel, 1993.

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PELOTAS (IHGPEL); BIBLIOTECA PÚBLICA PELOTENSE (BPP); CÂMARA MUNICIPAL DE PELOTAS. *Correspondência da Câmara da Câmara Municipal de Pelotas.* Pelotas: Pallotti, 2019.

LEITE, José Antonio Mazza. *Xarqueadas de Danúbio Gonçalves:* um resgate para a história. 2 ed. Pelotas: Ed. UFPel, 2009.

LEÓN, Zênia de. *Pelotas:* sua história e sua gente. Pelotas: Ed. UFPel, 1996.

LOPES NETO, João Simões. (Org.) *Apontamentos referentes à história de Pelotas*

*e de outros dois municípios da Zona Sul:* São Lourenço e Canguçu. Mario Osorio Magalhães. Pelotas: Armazém Literário, 1994.

MAESTRI FILHO, Mário José. *O escravo no Rio Grande do Sul:* a charqueada e a gênese do escravismo gaúcho. Porto Alegre: EST; Caxias do Sul: Ed. UCS, 1984.

MAGALHÃES, Mário Osório (Org.). *Atas da Câmara Municipal de Pelotas (1832-1845)* Gráfica e Editora Pallotti, 2011.

MAGALHÃES, Mário Osório. *História e Tradições da Cidade de Pelotas.* 2 ed., Porto Alegre: UCS; EST; IEL, 1981.

MARQUES, Alvarino da Fontoura. *Episódios do Ciclo do Charque.* Porto Alegre: Edigal,1987.

NASCIMENTO, Heloísa Assumpção. *Nossa cidade era assim.* Pelotas: Livraria Mundial, 1989.

NOBRE, Nelson. *Pelotas Memória.* Fascículos, 1889 a 1992.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História do Rio Grande do Sul.* Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980.

RODRIGUES, Arlete Moisés**.** *Moradia nas cidades brasileiras.* São Paulo: Contexto, 1989.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra-Urbano no Brasil.* São Paulo: FAPESP, 1998.

**Fontes documentais**

**Entrevistas**

Entrevista de Jayme Carvalhal e Alcebíades da Silva Santos, concedidas à autora no período de janeiro a setembro de 2003.

# Cidades tropeiras no Rio Grande do Sul

***Luiz Antônio Alves***

*Economista, Historiador, Escritor, Pesquisador, Membro do IHGRS, IHG/SAP, da Academia Sorocabana de Letras e do Colégio Brasileiro de Genealogia. Caxias do Sul/RS*

Numa época em que o correio não passava de uma instituição quase inexistente, escreve João Dornas Filho, o tropeiro era o único agente de comunicações, conduzindo cartas, notícias, encomendas e recados de toda espécie. Essa era uma parte importantíssima da ação social desenvolvida pelos tropeiros; a transmissão de informações orais que também são um cometimento de caráter social. O tropeiro era o telégrafo, era o jornal, era o rádio,

porque era ele, ao regressar da Corte, quem levava as notícias mais frescas, eram os 'primeiros a dar as últimas' posto que estas, ao serem transmitidas, já levavam obrigatoriamente um atraso muita vez de meses. Mas, sem a regularidade das viagens das tropas, as populações segregadas nos núcleos interiorizados ficariam praticamente incomunicáveis e só poderiam expedir e receber notícias em casos esporádicos (José Alípio Goulart).

O sentimento de pertencimento é um definidor de gostos, personalidades e outros elementos culturais que se incorporam à identidade coletiva ou individual.

Pertencer a um determinado grupo social, identificar-se com a etnia dominante ou torcer por algum time de futebol faz parte do processo existencial. Outras áreas também são atraídas ao portfólio do crer e pertencer, como a religião escolhida, a corrente ideológica (partidária?) e algumas tradições ligadas aos falares, cantares, ofícios e regionalismos.

O tropeirismo, como viés cultural que apresenta interligações com a História, Antropologia, Sociologia e Economia, principalmente, é também um condutor de idéias sobre a nossa gente brasileira. As rotas seguidas pelos tropeiros deixam rastros culturais, num mecanismo de trocas e de leva-e-traz de costumes entre regiões.

Quando alguém se identifica com essa temática, há um interesse e um pertencimento, quem sabe, iniciado com antepassados da família. Se existe um movimento mais visível e contundente de vestígios tropeiros numa determinada localidade é possível dizer que a comunidade toda ou uma parte significativa do grupo social também valoriza o tropeirismo em termos de pertencimento coletivo.

Assim, determinadas localidades expressam esse sentimento e sua valoração importante para a formatação que se chama "identidade cultural". Muitos municípios gaúchos estão nesse grau em reconhecer a importância para as pessoas o sentido amplo de demonstrar sua história tropeira.

Para comprovar isto tudo, pesquisei na internet entre 2012 e 2014 os sites oficiais de Prefeituras de municípios do Rio Grande do Sul, onde são citados termos que incluem o universo tropeiro. Sabemos que muitos não "se declaram" ou não tem o sentimento de pertencimento a essa temática, embora tenham convivido no passado com tropeiros e tropeadas. Portanto, o patrimônio cultural adotado ou herdado de forma espontânea é um produto de aceitação e sentimento de pertencimento da população. A escolha do símbolo mais importante da cidade pode ser ligada à imigração italiana, alemã ou polonesa, a um fato histórico ligado às revoluções, produto agrícola ou industrial, personagens históricos ou às belezas naturais. Assim, trago

apenas uma relação na qual aparece algum traço tropeiro, citando inclusive o texto postado no site oficial. Os verbetes resumidos e fielmente copiados dos textos postados oficialmente na internet seguem em ordem alfabética, num total de 49 Municípios do Rio Grande do Sul:

**Arroio Grande** – A única indicação constante no site da Prefeitura Municipal é a existência do CTG Tropeiros da Querência. Certamente uma homenagem aos Tropeiros que por ali transitavam com o gado.

**Barracão** – "Os tropeiros que vinham da Província de São Paulo passavam pelo nosso município com o objetivo de fugir do pagamento de impostos no Registro de Santa Vitória. Atravessaram o Rio Uruguai, logo abaixo das confluências do Rio Pelotas e Canoas, por um passo que era conhecido por eles como Passo do Pontão. Quando o Presidente da Província tomou conhecimento que os tropeiros utilizam esse passo de forma clandestina, em 1848, encarregou o Capitão Joaquim Antônio de Moraes Dutra para construir uma obra (um barracão) que serviu de quartel e casa de coletoria. Esta Coletoria do Pontão localizada em Barracão no período de 1849 a 1856 foi o Registro que mais imposto arrecadou para a Província".

**Barra Funda** – nome é "devido a existência de um acidente geográfico chamado de barra, que se forma na desembocadura do Rio Agusso, afluente do Rio da Várzea, o qual faz parte da bacia do Rio Uruguai. No ciclo do tropeirismo na região o local foi utilizado pelos tropeiros para fazer a travessia do gado".

**Boa Vista das Missões** – "Mais ou menos em 1820, começaram a chegar aqui os primeiros moradores. Seus campos eram cobertos de barba-de-bode com grandes criações de burros e cavalos os quais eram comercializados no Estado de São Paulo. Na época, esses animais eram tosados para a extração do cedenho, vendido para a produção de cordas, pincéis, vassouras, etc."

**Bom Jesus** – "Para a História do município, merece destaque o fato de ter tido o maior posto de arrecadação de impostos e controle do Governo Imperial, na Província do Rio Grande de São Pedro. O posto funcionou por muitos anos no Rio Pelotas, no chamado Passo de Santa Vitória... Bom Jesus teve toda a extensão do município primitivamente habitada por indígenas. Mais tarde vieram os primeiros bandeirantes paulistas e tropeiros lagunenses que procuravam não só o gado como caminhos melhores entre São Paulo e Colônia do Sacramento. Muitos destes pioneiros instalaram-se com fazendas de criação." De uns anos para cá consta "Terra do Tropeirismo" que é o resultado de muitos anos de trabalho em torno do SENATRO.

**Cacique Doble** – "Já no início do século XX, iniciou-se o desbravamento das férteis terras à margem direita do Arroio Carazinho, de propriedade

da família Bueno, residentes em Sananduva, onde passavam os tropeiros que iam a busca de alimentos e víveres, no Estado de Santa Catarina. Quando em viagem, acampou-se aqui um desses tropeiros, João Mariano Pimentel, perto do local onde hoje está situada a cidade de Cacique Doble".

**Candelária** – Este é um município que incorporou a idéia de vinculação de sua História com o Tropeirismo. Trata a Rota Caminho dos Tropeiros como uma das Riquezas Turísticas da região. O site projeta o assunto de forma abrangente: "Um grande investimento foi feito na Rota turística Caminho dos Tropeiros. Esta rota também foi trabalhada em conjunto com a comunidade. Está sendo executado através da mão-de-obra da secretaria de obras públicas, com recursos da secretaria municipal de turismo e dos próprios proprietários inseridos na rota. A rota promete colocar Candelária no mapa do turismo rural do estado pela primeira vez. Entre os parceiros desta rota estão a Prefeitura Municipal, Sindicato Rural, Senar, Emater, Ascar e a Rota Venturas que abrange as seguintes atrações: Aqueduto, Horto Medicinal Girassol, Museu Rural, Agroindústria, Rodeio da Figueira, Ponte do Império e o Engenho de Serra e Moinho Colonial".

**Canela** – "O nome da cidade provém de uma árvore, chamada de Canela, então localizada não longe do local onde está situada atualmente a Praça João Correia. Esta caneleira servia de ponto de encontro e pousada de tropeiros".

**Caraá** – "Os primeiros habitantes de Caraá foram os indígenas que deram o nome à localidade. Bem mais tarde chegaram os luso-açorianos, iniciando um povoamento esparso, principalmente nas trilhas de tropeiros que desciam a serra em busca de terras baixas do litoral, para se dirigirem a São Paulo".

**Carazinho** – A ligação dos tropeiros birivas paranaenses com a fundação da cidade é muito comentada pela historiografia local. No site oficial é contada a história de um Tropeiro que ao salvar seu escravo numa enchente morreu afogado. Chamava-se Pedro Ribeiro de Santana Vargas: "É considerado um dos fundadores de Carazinho, pois com outras pessoas arrecadou fundos para a construção da Igreja. No site oficial da Prefeitura Municipal consta:" No longínquo ano de 1872, conta a tradição, em uma cancha de carreira existente no local onde hoje está a Av. Flores da Cunha, na direção da Prefeitura para os lados da saída de Passo Fundo, possivelmente numa tarde de domingo, Pedro Ribeiro, jovem habitante das redondezas, talvez tenha dito ao seu pai Possidônio - que lugar bonito meu pai, para construir uma capela e fundar um povoado'. Com o tempo ele organizou uma lista de contribuições para adquirir a terra que pertencia a Floriano José de Oliveira. Abriu-a com 120 mil réis, conseguindo mais 80 mil réis, totalizando 200 mil réis, que era o preço da terra. E após o memorável domingo de carreiras, con-

forme a tradição ocorrida em 1872, onde se iniciou a doação da terra para o povoado, e que efetivamente se concretizaria a 28-12-1880, novamente os desígnios do destino. No seu afã de transportar tropas de gado, ao atravessar o Rio da Várzea, próximo a uma cachoeira ali existente, ou talvez no arroio dos Cabritos, durante uma cheia, surgiu a fatalidade. Ao tentar salvar a vida de um escravo que se afogava, encontrou a morte por afogamento. O mesmo escravo que o teria salvado em São Paulo na passagem do Ribeirão Iguape, anos antes. Deixava de existir aos 33 anos um homem empreendedor. Pelos padrões da época um pouco antes do que seria previsto. Nascido em Ponta Grossa a 09-11-1844, falecido em Carazinho a 08-08-1878. "E assim nasceu Carazinho com a presença de homens que pertenciam a uma sociedade já desenvolvida como Ponta Grossa, Castro, Curitiba".

**Caxias do Sul** – Embora a cidade tenha uma projeção em torno da imigração italiana, há vestígios que os Tropeiros tinham pousos para descanso, pois era passagem que ligava os Campos de Cima da Serra com a região de São Sebastião do Caí, Montenegro e Capital. Além disto, o "descobridor" do Campo dos Bugres (primeira denominação dada a cidade) foi Antônio Machado de Souza, um tropeiro que abriu caminho na serra e no sertão até chegar às coxilhas de Vila Seca e Criúva. O site oficial apresenta: "Antes da chegada dos imigrantes italianos, no século XIX, a região era habitada por índios caingangues. Daí vem sua denominação antiga de Campo dos Bugres. Por ali, também passavam tropeiros em seus deslocamentos entre o sul do estado e o centro do país."

Sabe-se, como já foi citado em outros textos publicados em livros do SENATRO que o município é atravessado de Norte a Sul por uma rota tropeira, tendo como pontos principais a Ponte do Raposo e a Ponte do Korff. Também já foi contada a história da empresa Eberle, que no início do século XX, foi considerada a maior fabricante da América Latina de produtos ligados aos tropeiros e carreteiros. No Distrito de Criúva, para formalizar e sacramentar essa História existe o CTG Pousada dos Tropeiros.

**Cambará do Sul** – A região anteriormente povoada por índios e explorada por jesuítas foi "a partir daí construído caminhos que ligassem a Vacaria dos Pinhais aos campos de Curitiba e São Paulo para que se conduzisse o gado capturado para comercialização na Feira de Sorocaba. Assim, os Tropeiros vindos da região Sudeste e Sul do Brasil começaram a se instalar nesta região dando origem as primeiras propriedades".

**Canoas** – "A área onde hoje se localiza o Município era habitado pelos índios Tapes, quando em 1725 chegaram à região os Tropeiros lagunistas e com eles o povoador e conquistador Francisco Pinto Bandeira".

**Caseiros** – "Em meados de 1637, Caseiros foi passagem para os bandeirantes rumo às missões jesuíticas. Em 1713, índios missioneiros conduziram e fizeram aqui parada para rebanho de gado, com que se iniciou o povoamento dos campos na Vacaria dos Pinhais. Ainda em 1738 serve como caminho das missões a São Paulo, em 1819 o Tropeirismo, abriu novo caminho entre os matos Castelhano e Português, encurtado distâncias e abrindo pioneiramente a atual BR 285".

**Charqueadas** – "A origem das Charqueadas está ligada ao charque (carne bovina seca e salgada). Charqueadas eram os locais onde se fazia o charque, a partir do final do século XIX. Os Tropeiros conduziam o gado até a Foz do Arroio dos Ratos, afluente do Rio Jacuí. Ali o gado era abatido e a carne se transforma em charque que depois eram transportada pelo Rio Jacuí até Porto Alegre e outros centros do País e exterior".

**Chuí** – "A povoação se iniciou com alguns ranchos e casas isoladas, nas voltas da antiga Guarda, às margens do Arroio Chuí estabelecida pelo Coronel de Ordenanças Cristóvão Pereira em 1737. Hoje, o único resquício desta antiga Guarda é uma cacimba (cisterna) quase oculta pelos altos pastos do terreno".

**Ciríaco** – "Segundo a tradição, Ciríaco, dono de uma posse de terras em Passo das Pedras, era famoso esgrimista, de fama em toda a região e seu principal paradeiro seria uma estalagem da Família Oliveira, que era casa comercial e parada para pouso de Tropeiros que faziam o percurso São Paulo/Fronteira do Rio Grande do Sul. Certo dia provocou Tropeiro de Cruz Alta para um duelo e sofreu a primeira derrota. Ferido no seu orgulho de famoso peleador e alquebrado pelos anos, entregou a sua espada ao vencedor e adquiriu uma posse de terras na região da mata, onde construiu uma choupana e ali morreu e enterrado. Ali que surgiu a cidade que levou seu nome". Até hoje não se descobriu o nome verdadeiro do personagem.

**Coqueiro Baixo** – "O local onde existia o Coqueiro fica na bifurcação, hoje da Rua Vicente Mânica e a Av. Itália, sendo o ponto de referência para descanso, e/ou narrar as viagens dos tropeiros e viajantes, mascates, que transitavam pela localidade com suas tropas de mulas e burros vindos de outras regiões".

**Cruz Alta** – "A demarcação das terras a partir do Tratando de Santo Ildefonso em 1777, na linha divisória dos Campos Neutrais, que separavam as terras de Espanha e as de Portugal, cortava o território rio-grandense pelos divisores de água exatamente por esse local onde existia uma grande cruz e uma pequena Capela do Menino Jesus. A partir de então, este imenso corredor recebeu um grande fluxo de pessoas das mais variadas atividades,

como comerciantes, desertores do exército, contrabandistas, imigrantes, etc. A grande cruz alta tornou-se ponto de invernada e um grande pouso para milhares de Tropeiros oriundos das fronteiras com a Argentina e Uruguai, que se dirigiam até a Feira de Sorocaba pra comercialização de animais. O local consolidou-se ainda no final do século XVIII como Pouso dos Tropeiros e muitos passaram a residir nas proximidades, até que, no início do século XIX depois de uma tentativa sem sucesso, mudaram-se então mais para o norte onde hoje se situa a cidade de Cruz Alta, cuja fundação deu-se no dia 18-08-1821".

**Glorinha** – "A Rua da Glória também era rota tradicional de Tropeiros, caixeiros-viajantes e carreteiros, que aproveitavam a sombra de inúmeras figueiras para o seu descanso e pernoite, criando uma aconchegante e movimentada pousada ao ar livre".

**Gramado** – "A Serra Gaúcha foi habitada, desde os tempos imemoriais, pelos índios caingangues. Nos séculos XVIII e XIX a região de Gramado era desbravada por descendentes de açorianos, os chamados "tropeiros" que utilizavam a região para o descanso do gado".

**Julio de Castilhos** – "O antigo rodeio é a atual praça da cidade. Fica entre São Martinho e Cruz Alta, ponto de pouso e sesteada de Tropeiros de mulas".

**Lagoa Vermelha** – "A partir do Século XVI, o território foi ocupado por gado, trazido pelos jesuítas das reduções. O rebanho em pouco tempo tornou-se bravio e selvagem, reproduzindo-se em mais de um milhão de cabeças. A localidade conhecida como fundos dos campos da Vacaria era rota de Tropeiros vindos de diversos pontos do Estado em direção à Feira de Sorocaba. Este caminho teria sido aberto entre 1734 e 1736".

**Maquiné** – "Em 1840 iniciou a colonização do município situado no vale do Rio Maquiné, com a vinda de Antônio Leonardo Alves, procedente da família Abreu. A chegada de novas famílias ao final do século passado com imigrantes alemães, italianos e poloneses, deu novo impulso à produção primária. O transporte dessa produção era feito em balsas, descendo o Rio Maquiné até Osório e Torres. As mulas faziam o intercâmbio comercial com as cidades de Taquara, Caxias do Sul e Porto Alegre".

**Monte Alegre dos Campos** – Pertence aos antigos campos da Vacaria dos Pinhais. "Conta a história que, certo dia, um Tropeiro chamado Pedro Zamban, de passagem pela localidade, resolveu dar uma parada nas terras de Valentim Vieira, onde havia um pequeno monte, com belas pastagens, verdes e brilhantes, que reluziam ao sol, destacando belos animais que pastavam ao entardecer. Chamou-lhe a atenção que os animais, formados por

belos equinos, entre machos e fêmeas, estavam livres e em paz com a natureza, lhe parecendo como se estivessem "alegres" e contentes por estarem ali. Esse fato lhe deixou muito feliz, porque, além das hospitalidade do seu anfitrião e de sua família, aquele lugar era belíssimo e trazia enorme paz de espírito. Este lugar agradou por demais o Tropeiro que acabou adquirindo terras e instalando-se com sua família.

**Nonoai** – A necessidade de se descobrir um novo caminho que conduzisse os tropeiros do norte (São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Pernambuco) que vinham ao Rio Grande do Sul a procura e compra de gado muar. Esses tropeiros ou compradores de mulas entravam em nosso Estado pelo campo da Vacaria, atravessando o Rio Pelotas em alguns lugares, fazendo com isso uma grande curva, e, por conseguinte, aumentando muito o caminho. Em Xanxerê (SC) estava localizado o Comendador João Cipriano da Rocha Loures, encarregado da civilização de várias tribos de índios do sul do país. Vários comerciantes de mulas de São Paulo e Rio de Janeiro solicitaram ao Senhor Rocha Loures que descobrisse outra estrada que viesse a encurtar o trajeto, ou, seguindo mais para o norte, tornasse mais fácil a travessia do Estado do Paraná para o mercado muar nordestino. Imediatamente, o Senhor Rocha Loures tratou de explorar o lugar mais conveniente para a futura estrada e que fosse mais favorável aos comerciantes. Acompanhado de vários *linguarazes,* partiram de Xanxerê, passando pelos atuais municípios de Chapecó, chegando a um lugar denominado Porto Goi-en. De lá subiram rumo ao atual município de Erechim e descendo para o município de Passo Fundo. De Passo Fundo saíram costeando o rio, cujo nome é o mesmo da cidade, pela estrada já existente, a qual conduzia à zona das missões até um lugar denominado de Serrinha. De Serrinha, sempre costeando o Rio Passo Fundo pelo campo, chegaram ao Toldo Indígena dos Kaingangues ou Coroados, cujo Cacique nessa época era um índio chamado Nonoai. Todos os membros da caravana foram recebidos sem hostilidade pelo bondoso e prestigioso Cacique. O Comandante Rocha Loures expôs ao chefe indígena a pretensão de abrir uma estrada desde Passo Fundo, que, passando por este Toldo, fosse chegar num lugar chamado de Goio-En, no Rio Uruguai. Esta proposta foi acatada pelo índio e então foi firmado um compromisso entre ambos. Os índios se comprometeram a retirar-se o mais breve possível para o interior, rumo ao oeste. Por esta razão o Município leva o nome do Cacique Nonoai. Aberta a nova estrada, que saindo de Passo Fundo, iria atravessar o Rio Uruguai no passo do Goi-en e seguiria depois para Xanxerê, rumo a São Paulo, todos os *trafegantes* do comércio de mulas começaram a utilizá-la. Nonoai, que fica distante apenas 18 km do Passo do Goio-En e num lugar muito bo-

nito, com ótima aguada e pastagens maravilhosas, tornaram-se o ponto de parada dos tropeiros, que ali permaneciam para recuperar as energias gastas durante as longas jornadas conduzindo as tropas. Com o movimento nessa estrada era muito grande, criou-se a necessidade de se construir instalações onde se encontrasse pasto, pousada, etc., a fim de favorecer os tropeiros. Logo se formou uma espécie de povoado que se desenvolveu a largos passos e dentro de pouco tempo Nonoai tornou-se uma das principais povoações do norte do Estado. Nove anos após, o governo estadual viu-se obrigado a criar em Nonoai uma Coletoria a fim de cobrar os impostos de exportação de mulas. Isso se deu em 1847. "Nesse mesmo ano Nonoai começou a receber os primeiros imigrantes vindos da Europa". Este texto indica a construção de uma Rota Tropeira que com o tempo tornou-se uma estrada importante nos dias de hoje. Sabe-se, também, que a transferência dos índios não foi tão calma como se depreende do citado texto inserido no site oficial da Prefeitura.

**Palmeira das Missões** – Os historiadores definem o povoamento do município em três fases distintas. A segunda fase é citada: "Pode ser chamada do ciclo do tropeirismo que abrange cerca de um século. Começa em 1816 precisamente na data da conhecida Exploração dos Caminhos das Missões Portuguesas comandada por Atanagildo Pinto Martins, descobrindo um local de fácil passagem para o gado. Com isto, muda a rota dos tropeiros, determinando a fixação definitiva dos paulistas em terras de Palmeira... Em 1816 ou 1819, o Brigadeiro Atanagildo desceu de São Paulo com sua milícia, parou em Laguna e seguiu em direção ao Sul, penetrando no território do Estado, a fim de explorar um caminho para o comércio de tropas... Desenvolveu-se logo após, um pequeno núcleo populacional, que servia de entreposto e foi o tropeiro paulista João de Barros que atravessou o território deserto, habitado naquele tempo por indígenas selvagens. João de Barros transportava uma tropa de bestas que levava para negociar em São Paulo, adquirida na fronteira do Estado. Na época existia apenas uma estrada ligando o Estado de São Paulo ao Sul, pois ela passava por Viamão, Santo Antônio e Lages".

**Pantano Grande** – "Quando da posse da Fazenda do Espinilho, nas proximidade da hoje cidade de Pantano Grande, em 1917, pelo Sr. José Saldanha Ferreira, já havia alguns moradores, porém diz a sabedoria popular que em 1934, construiu-se a segunda casa comercial de secos e molhados de propriedade do Sr. Pedro Nunes de Oliveira, onde se instalou o primeiro telefone, a primeira rodoviária e oferecia pousada aos viajantes e tropeiros que por aqui passavam".

**Passo Fundo** – "Remonta o nome desta cidade aos velhos dias em que, para evitar a volta e demais inconvenientes da antiga estrada por Viamão

e Santo Antônio da Patrulha, os tropeiros entraram pela campanha, ainda deserta, fazendo o trajeto da viagem do sul rio-grandense para São Paulo e vice-versa, passando por aqui... O Rio Passo Fundo foi sempre um marco referencial importante para a passagem dos tropeiros que abriram esse novo caminho para encurtar o trajeto à feira de Sorocaba, e de lá às Minas Gerais. Assim, esse novo caminho valentemente desbravado uniu a região das Missões ao centro do País".

**Pinhal Grande** – "O domínio português na região intensificou a exploração destas terras. Por volta de 1813, o curitibano João Gonçalves Padilha e seu irmão José Maria Gonçalves Padilha, realizavam o comércio de potros, cavalos e muares entre essa região e São Paulo".

**Pontão** – "O nome do município é originário de uma Ponta de Mato que avança sobre o campo, ponto de passagem e acampamento dos antigos tropeiros de mula que negociavam seus animais em São Paulo".

**Quaraí** – "Em nove anos de doações de sesmarias, 42 estancieiros foram os primeiros proprietários dos 3.238 km² que formam a área do município. Entre esses pioneiros encontrava-se o paulista de Sorocaba, comprador de mulas, João Batista de Castilhos, que além da sesmaria recebida comprou outra, que fora concedida a José Joaquim de Melo, e parte deste campo é hoje a cidade de Quaraí".

**Rolante** – "Pelo ano de 1888, iniciou-se o povoamento da sede de Rolante no município de Santo Antônio da Patrulha. De acordo com alguns historiadores, os Tropeiros que levavam gado do Rio Grande do Sul para São Paulo se reuniam em Viamão para seguir a estrada geral de Cristóvão Pereira de Abreu, na direção do território paulista. Esse roteiro atravessava o território atual do município de Rolante. Por volta de 1734 e 1735, quando de sua abertura, a estrada geral de Cristóvão Pereira de Abreu apresentava precárias condições de trânsito, embora fosse utilizada pelos viajantes que se dirigiam para o norte".

**Ronda Alta** – "A primeira picada aberta foi para permitir a passagem da linha telegráfica que ligava o sul do país com o Estado de São Paulo, por volta do ano de 1900. Orientados por essa linha telegráfica, por aqui passavam os tropeiros provindos da Argentina e Região das Missões conduzindo gado bovino e muar (animal pertencente à raça do mulo) até Sorocaba. Os tropeiros escolheram o lugar, que se localiza na Fazenda Sarandi, no km 71 da rodovia RS 324, que liga Passo Fundo a Ronda Alta, a 5 km da cidade, essas terras serviam de descanso para os tropeiros e as tropas. Era um lugar propício por ter abundantes pastagens e duas sangas que convergem para o mesmo lugar, formando uma espécie de cercamento natural, onde os animais

podiam ser soltos bastando fazer a 'Ronda' no 'Alto' para que os animais não escapassem. Inicialmente, os tropeiros chamavam o local de Rondinha do Campo, porém, mais tarde para diferenciar de Águas da Rondinha, uma vez que estava dando confusão com as correspondências e pelo fato dos tropeiros fazerem a Ronda do Alto, passou a se chamar Ronda Alta".

**Sananduva** – "A região historicamente foi ocupada pelo elemento branco a partir dos primeiros anos do século XIX. Naquela época Tropeiros paulistas que anteriormente utilizava a Estrada de Viamão para conduzir muares das Missões à Feira de Sorocaba, no Estado de São Paulo, descobriram um novo caminho, a estrada do Barracão, junto ao Rio Pelotas, na divida entre os Estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina. O novo trajeto, além de encurtar a longa viagem, facilitava a condução dos animais por não possuir rios caudalosos de difícil travessia".

**Santa Bárbara do Sul** – "Surgiu às margens do antigo caminho das tropas, que transportavam gado vacum e muar para serem comercializadas nas feiras de Sorocaba. Na década de 1820, foram concedidas as primeiras concessões de posse nesta região. Um dos agraciados foi Atanagildo Pinto Martins, que formou a Fazenda Santa Bárbara influenciando no seu desenvolvimento econômico".

**Soledade** – "Empreendimento que presumivelmente acarretou relevantes resultado para a efetiva ocupação da região foi a abertura (reabertura) da Picada do Butucaray, no ano de 1810, ligando aquele região meridional (Rio Pardo e centro-sul) ao Capão do Meio no planalto setentrional (Passo Fundo, no norte) e estrada de Vacaria. Ficou, tempos depois, conhecida como a Estrada das Tropas".

**Santo Antônio de Palma** – "Os primeiros moradores a se fixarem na sede e arredores de nosso município foram: Cipriano Miranda, *Antônio Biriba,* Urbano Perin e outros... As estradas eram feitas a facão, foice, pás e picaretas. Havia grande número de cargueiros e tropeiros que por aqui passavam. Para atender a essas pessoas, a família Palma instalou um bar e uma casa de pouso e forragem para animais. As mercadorias trazidas de Muçum e de Guaporé eram vendidas em Campo do Meio e Passo Fundo e vice-versa".

**Santo Antônio da Patrulha** – "As origens desse povoado remontam à própria história do Estado. Com a fundação da Colônia do Sacramento em 1680, cresce o interesse dos colonizadores portugueses em povoar e defender o território meridional do Brasil. Por volta de 1736 é aberta por Cristóvão Pereira de Abreu a *Estrada dos Tropeiros*. Devido ao contrabando de gado que passava por essa estrada, surgiu um Registro ou Guarda, mais tarde chamada Patrulha, em 1739. Essa fiscalizava e cobrava impostos dos rebanhos que

passavam por ali e seguiam para Sorocaba e Minas Gerais. Também chamada Estrada Real, partia de Viamão, passava por Santo Antônio, seguindo pelo vale do Rio Rolante e subindo a serra, encontrando-se com a estrada dos Conventos, que do vale do Rio Araranguá se dirigia para Curitiba e São Paulo".

**São Francisco de Paula** – "Localizado na Serra Gaúcha, surgiu no início do século 18 como parada no caminho das tropas de gado do Rio Grande do Sul para o centro do País... No final do século XVIII, com a expansão da mineração na zona das Gerais, paulistas e lagunistas desceram para o Rio Grande para buscar mulas para a zona mineradora, já que nosso Estado passou a ser o grande fornecedor de animais de tração, próprios para a atividade extrativa. Neste contexto, entra São Francisco, pois os caminhos das tropas partia da altura de Palmares do Sul, atravessava o atual território de Santo Antônio da Patrulha, alcançava o planalto pelos Campos de Cima da Serra, indo na direção de Lages, avançando para Sorocaba. Foi com o transitar dos tropeiros por este caminho que teve início o processo de ocupação dos Campos de Cima da Serra, recebendo os primeiros "sesmeiros".

**São José do Herval** – "Antigamente era conhecido o local como Burro Morto, em alusão a várias tropas de muares que transitavam por aqui. Era uma pequena localidade do décimo distrito de 'Solidai'" (Soledade).

**Seberi** – "Há muitos anos atrás, quem vinha de Palmeira das Missões, seguindo para Barril (hoje Frederico Westphalen), ou para Água do Mel (hoje Iraí), tinha que passar por uma picada no início de uma vasta mata nativa, aberta pelos tropeiros que seguiam para São Paulo ou por colonizadores que buscavam terras férteis ou viajantes que por ali passavam».

**Sapucaia** – "Também conhecida como a Fazenda do Cerro, foi fundada em 1737, pelo retirante da Colônia do Sacramento, o português Antônio de Souza Fernando. A fazenda localizava-se no sopé do Morro Sapucaia. A estância se estendia desde o Rio Gravataí até o Rio dos Sinos. Ao lado, localizava-se a Fazenda Guaixinin-Sapucaia, que se estendia até Porto Alegre, de propriedade de Francisco Pinto Bandeira, genro de Antônio de Souza Fernando. Para povoar essas fazendas, os tropeiros prearam o gado bravio que se criava selvagem pelos campos, remanescendo do gado criado pelos padres jesuítas das missões, destruído pelos bandeirantes. Por mais de um século, o meio de vida da região foi a criação de gado".

**Três Passos** – "Adiante 35 km da Colônia, no sentido sul, foi construído em 1882 uma casa de guarda avançada que tinha como incumbência vigiar e proteger a precária estrada. Este local fora escolhido por contar com três córregos de água potável que serviam a homens e animais, recebendo a

todos os viajantes com hospitalidade e a generosidade de uma terra profícua e abundante. Chamado inicialmente de Pouso dos Três Passos é neste local que mais tarde surgirá uma moderna comunidade. Nas terras ao redor do pouso, vai transformando-se em povoado".

**Tramandaí** – "Começa o desenvolvimento do gado, das charqueadas e extração de ouro. Depois de 1700, intensifica-se o caminho dos tropeiros. Surgem os primeiros rincões e invernadas de tropas".

**Viamão** – "Elevada à categoria de freguesia em 1747, por ocasião da invasão castelhana (1766) se instalava nela a sede do governo da capitania. E em 1880 desmembra-se de Porto Alegre para tornar-se vila e sede do município. A importância histórica e social de Viamão iniciou quando foi sede das primeiras estâncias de criação de gado. Os grandes rebanhos de gado, que existiam na campanha do Rio da Prata, transitavam por Viamão para serem comercializadas em Laguna (SC)".

**Victor Graeff** – "Conta-se que a colonização do município aconteceu por tropeiros que passavam pelo Arroio Cochinho e ali paravam para descansar e matar a sede bebendo água das vertentes. Esses tropeiros tinham por destino a cidade de Cruz Alta e arredores".

**Vila Flores** – "Ficava a beira do caminho dos tropeiros que transportavam seu gado para Lagoa Vermelha, que tinham como ponto de referência um velho pinheiro que pegou fogo em uma queimada. Este local era conhecido como Pinheiro Seco e em 1920 passou a chamar-se Vila Flores, em homenagem a família Fiori, uma das primeiras a habitar a cidade".

**Vacaria** – "Foram os missionários jesuítas que, ainda no século XVI, iniciaram a colonização da região, espalhando o gado trazido das Missões pelas extensões desertas conhecidas como *Baqueria de Los Piñares*. Durante mais de um século, disputas com os índios caingangues marcaram a história da região antes que fosse consolidado o Caminho dos Tropeiros, ligando a região do Prata com o Brasil".

## Referências

Sites das Prefeituras Municipais do Rio Grande do Sul.

# O tropeirismo no sertão da Bahia

***Idelma Aparecida Ferreira Novais***
*Mestre em História/UFBA, Doutora em Ciências, História Econômica/FFLCH/USP, Pesquisadora e Escritora. Vitória da Conquista/BA*

A prática do tropeirismo no sertão baiano exerceu uma importância fundamental na formação e consolidação de século XX, especificamente em Vitória da Conquista e região, período em que a introdução de novos transportes e construções de estradas proporcionaram a decadência dessa atividade. Dialogando com pesquisadores que tratam da história econômica do Brasil, buscamos identificar a dinâmica do mercado interno nas áreas sertanejas e a política de abastecimento, destacando o trabalho de homens envolvidos na difícil tarefa de percorrer longos caminhos, estabelecendo uma rede de integração entre várias localidades do sudoeste baiano. O cotidiano, as crenças e os roteiros de viagem são outros aspectos do universo do tropeiro examinados nessa pesquisa. Para isso, além da bibliografia sobre o tema, utilizamos atas da câmara, códigos de posturas, documentos cartoriais e depoimentos de ex-tropeiros, revelando uma faceta da história regional ainda pouco explorada.

A formação do mercado interno no Brasil, em fins do século XVIII e no século XIX, se deu principalmente pela agricultura de subsistência como o milho, feijão, farinha e pela criação do gado, que era destinado ao abastecimento dos centros urbanos como Salvador e o Rio de Janeiro. O gado, de início, era transportado a pé, andando vários quilômetros até chegar às feiras, depois passou a ser abatido nas próprias fazendas de criação e a carne transformada em carne seca e levada à feira no lombo dos animais. O gado era produzido em larga escala nos sertões, fator que possibilitou a interiorização do Brasil. No Sertão Baiano não foi diferente. Houve o predomínio da pecuária e da agricultura para subsistência e para comercialização, sendo de fundamental importância a utilização das mulas, animais mais resistentes para o transporte. Dessa forma, além da criação de gado – fonte de renda para os sertanejos – havia também a de muares, cavalos que também contribuíram para impulsionar o mercado interno revelando uma atividade rendosa e significativa para criadores e comerciantes.[1]

O Sertão da Ressaca[2] constituía-se, ainda no século XVIII, num dos fo-

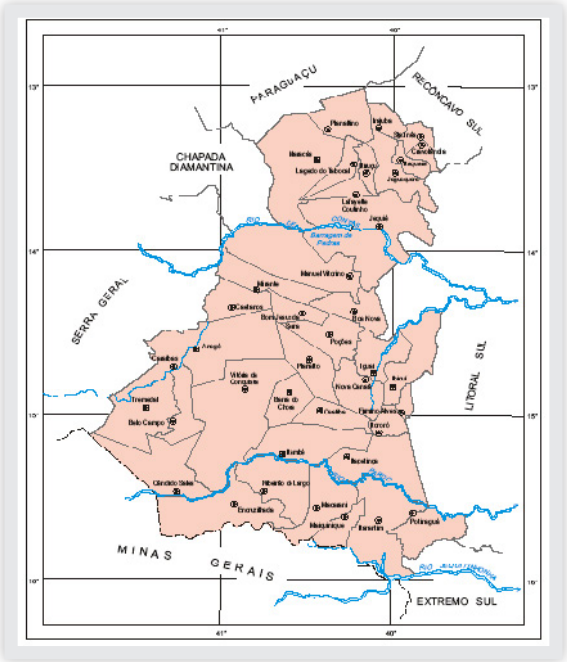
[1] NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira. *Tropas e Tropeiros no Sertão da Bahia*. Vitória da Conquista.

[2] Região localizada entre os Rios Pardo e das Contas, também identificada como Planalto da Conquista, no Sudoeste da Bahia, teve como um dos pontos de apoio na fazenda Ressaca, estabelecida na primeira metade do século XVIII, por Mathias João da Costa, ás margens do riacho do mesmo nome, no atual município de Tremedal, originando aí a denominação da região de Sertão da Ressaca.

cos mais ativos de expansão de conquista de novas terras, graças à importância econômica da pecuária no mercado consumidor interno, sendo a construção de estradas essenciais para o projeto de integração das vilas litorâneas da Província baiana aos centros produtivos interioranos.[3]

O povoamento e crescimento da população no Sertão da Ressaca, e em especial na Imperial Vila da Vitória, se deu por ser uma das principais áreas de criação de gado, cultivo de algodão e produção de alimentos, como também, por ser um entreposto ligando as várias regiões da província da Bahia, sendo esta, ponto obrigatório de parada de tropeiros, viajantes, comerciantes e boiadeiros. É uma região que apresenta uma distância considerável do litoral e da cidade de Salvador, e devido a isso, possui certa autonomia socioeconômica. Porém, sem perder de vista as conexões da região com o território da província baiana nesse período, é importante ressaltar que, apesar do nosso interesse estar centrado em uma região específica, não poderemos entender a dimensão das suas relações econômicas se não ampliarmos a conexão entre as várias partes que compõem o cenário baiano e nacional. Assim, essa ocupação e o povoamento do Sertão da Ressaca, que compreende a região dos rios das Contas e Pardo, fez parte desse processo e foi importante por estar ligado a esse movimento de expansão econômica da região centro-sul da Bahia e, portanto, os municípios de Vitória da Conquista, Poções, Barra do Choça, Planalto, dentre outros.

**Figura 1 – Região Econômica Sudeste, Estado da Bahia**




Fonte: http://www.sei.ba.gov.br/images/inf_geoambientais/cartogramas/regioes_eco/pdf/regecon_sudoeste.pdf

[3] FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de; PARAÍSO, Maria Hilda Baqueiro. *Caminhos ao Encontro do Mundo*: a capitania, os frutos de ouro e a Princesa do Sul. Ilhéus, 1534-1940. Ilhéus: Editus, 2001, p. 40-41.

A figura de João Gonçalves da Costa foi pioneira no processo de conquista, ocupação econômica e povoamento do Sertão da Ressaca, considerado uma pessoa empreendedora e aventureira, atuando como um agente do Estado Português. Em 1744, João Gonçalves da Costa aparece integrado na bandeira do mestre-de-campo João da Silva Guimarães, ocupando o posto de Capitão-mor, e após a morte deste, destacou-se como "eximo Conquistador e violento dizimador de aldeias indígenas da região".[4] Após frustradas buscas pelo ouro e por ter submetido os índios do Sertão da Ressaca, João Gonçalves fixou-se na região, em fins do século XVIII, fundando o Arraial da Conquista e tornou-se um grande proprietário de terras e criador de gado. Porém não se limitou somente a esses feitos. Continuou a explorar os rios da região e seus afluentes, *limpando* o sertão daqueles que contrariavam os seus interesses, ou seja, os índios, sendo o principal responsável pelo aniquilamento desses povos,[5] como também, abriu estradas que ligavam o sertão ao litoral, representando vias de comunicação e comércio, importantes para a formação e desenvolvimento de povoados e da pecuária. Esta se constitui para o Sertão da Ressaca, na "atividade primordial e definitiva no processo de ocupação da área, complementando os dois primeiros fatores que haviam marcado inicialmente a conquista daquela região".[6]

João da Silva Guimarães juntamente João Gonçalves da Costa, venceram os indígenas. E os dois bandeirantes prenderam, expulsaram e mataram essas populações, principalmente no que ficou conhecido como o *banquete da morte*, nesse episódio o Capitão João Gonçalves da Costa, convidou os indígenas para uma festa, uma cilada onde foram cercados e assassinados com armas de fogo. Depois desse feito, João Gonçalves levantou a bandeira da conquista e começou a povoar a região desde o fim do século XVIII.[7]

Essa forma de ocupação não foi exclusiva do Sertão da Ressaca. Manuel Correia de Andrade registrou que em todo o sertão os indígenas eram aprisionados, mortos ou expulsos das suas terras refugiando-se nas terras altas menos acessíveis aos brancos, numa luta pela sobrevivência na chamada *guerra justa*, ou seja, na luta dos índios contra os pecuaristas pelas terras, onde prevaleceu o domínio do branco. Nas terras antes ocupadas

4 SOUZA, Maria Aparecida S. *A Conquista do Sertão da Ressaca*: povoamento e ocupação de terra no interior da Bahia. Vitória da Conquista: UESB, 2001, p. 48.

5 Os povos indígenas fazem parte do tronco dos Gês – integrados pelos mongoiós, pataxós e os imborés (botocudos), habitavam a área entre os rios Pardo e das Contas.

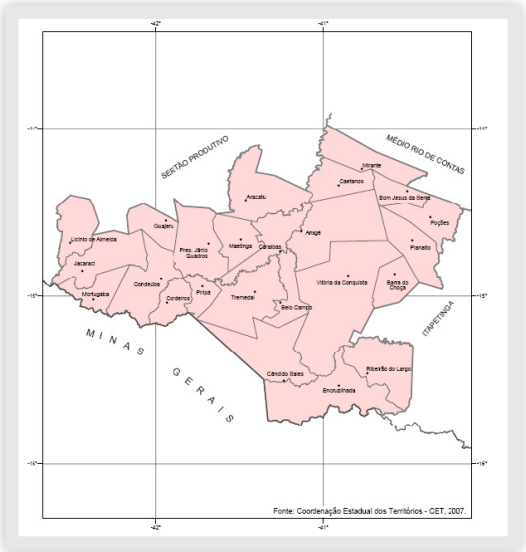
6 Idem. p. 101.

7 Tratam deste assunto: AGUIAR, Durval Vieira de. *Descrições Práticas da Província da Bahia*; SOUZA, Maria Aparecida S. *A Conquista do Sertão da Ressaca*: povoamento e ocupação de terra no interior da Bahia, TANAJURA, Mozart. *História de Conquista*: crônica de uma cidade; VIANA, Aníbal. *Revista História de Conquista*, entre outros.

pelos indígenas se deu o povoamento, a criação de gado e a agricultura de subsistência.[8]

No século XIX, o arraial da Conquista, que pertencia ao termo de Caetité sofreu algumas mudanças de ordem administrativa e territorial. Em 1831, a freguesia do Rio Pardo foi elevada a categoria de vila da Província de Minas Gerais e, consequentemente, o arraial da Conquista, assim como os arraiais de Santo Antonio da Barra, São Felipe e Poções passaram ao domínio administrativo da Província de Minas Gerais. Porém, foi uma decisão não aceita pelos moradores desses povoados, principalmente o arraial da Conquista, gerando muitos protestos. Contudo, as respostas da presidência da província da Bahia e de Minas Gerais demoraram e, somente em 1839 o território foi desmembrado da província de Minas Gerais, "justamente pela alegação dos seus habitantes da longa distância da capital mineira e, pelo fato de já constituírem uma população de 8 a 10 mil pessoas. Em 1840, ocorreu a emancipação do arraial conservando os limites anteriores com a denominação de Imperial vila da Vitória.[9]

**Figura 2 – Sertão da Ressaca e seus municípios atuais**




Fonte: http://www.sei.ba.gov.br/ - Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia.

8 ANDRADE, Manuel Correia de. *A Terra e o Homem no Nordeste*. São Paulo: Brasiliense, 1973, p. 146.

9 SOUZA, Maria Aparecida S. *A Conquista do Sertão da Ressaca*: povoamento e Ocupação de terra no interior da Bahia. Vitória da Conquista: UESB, 2001, p. 193-194.

A nova Vila foi edificada em terrenos acidentados, ao pé da Serra do Periperi. Esta se desenvolveu devido à pecuária que representou, na época, a principal atividade econômica da região, como de todo o sertão. O Sertão da Ressaca revelou-se propício à criação do gado, e assim, as fazendas foram instalando-se e o núcleo populacional crescendo. O gado se adaptou bem à região e este se tornou a razão de ser da conquista do Sertão, pois povoou, gerou receita, impulsionou o mercado interno, além de ser o responsável direto pela abertura de estradas. De acordo com o relato de Durval Vieira de Aguiar sobre a região, o clima e as águas são os melhores possíveis. A temperatura, principalmente à noite, é fria, regulando 10 a 17 graus no inverno e 18 a 25 (à sombra) no verão [...], por esta razão reputa-se a vila o lugar de mais salubridade do sertão, e relativamente, o em que mais se vive [...] concorrendo muito para isso alguma regularidade das estações.[10]

Assim, no século XIX, o Sertão da Ressaca integrava ao mercado interno de forma dinâmica, gerando acumulações endógenas com ritmo próprio. Os fazendeiros e comerciantes diversificavam suas atividades comercializando os produtos da atividade agropastoril, como também oferecendo a população da Imperial Vila da Vitória uma diversidade de mercadorias importadas como alimentos, remédios, fazendas, ferramentas. Dessa forma, a Imperial Vila da Vitória não estava isolada, mas mantinha uma rede de relações econômicas com outras regiões da província baiana e mineira. Eram fazendeiros que ocupavam posições importantes na economia da região, atuando como comerciantes, tropeiros e credores.

Nesse sentido a Imperial Vila da Vitória era uma região com potencialidades econômicas com amplos recursos naturais e apresentava uma agricultura significativa, tendo como principais produtos além do algodão, a mandioca, o milho e o feijão, com destaque para a pecuária. Tanto ali, como no sertão em geral, a auto-suficiência não era absoluta, pois havia uma troca de produtos entre sertão-litoral, e havia vários produtos vendidos na vila para atender as necessidades locais; e ainda possuía um fluxo comercial intenso, mantendo, essa região, relações comerciais com a Bahia (Salvador), norte de Minas Gerais e outras vilas da província da Bahia.[11] Segundo Antonieta Miguel,

> as estradas tornaram-se um espaço essencial para as trocas mercantis [...] o comércio inter e intraprovincial movimentou a vida dos moradores das vilas

[10] AGUIAR, Durval Vieira de. *Descrições Práticas da Província da Bahia*. Rio de Janeiro: Cátedra, 1979. p, 199.

[11] MIGUEL, Antonieta. *Vida material e cotidiano*: a imperial Vila da Vitória na segunda metade do século XIX. Salvador, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, 2000, p. 60-61.

> sertanejas oferecendo, por outro lado possibilidade de enriquecimento, por outro, o contato com formas de pensar e agir que representassem a integração ao mundo civilizado do Império [...], pode-se afirmar que os contatos comerciais do arraial da Conquista e posterior Vila da Vitória foram mais intensos no âmbito regional Rio Pardo, Minas Novas, Chapada Diamantina, Ilhéus, Areia, Nazaré figuram como fontes de referências para as trocas. A cidade da Bahia aparece como fornecedora de produtos estrangeiros que chegavam às vilas em lombos de muares sob o comando dos tropeiros.[12]

Ao tratar do Alto Sertão,[13] Jurema Mascarenhas Paes analisa o povoamento da região, bem como a abertura de estradas que possibilitavam o intercâmbio entre vila, cidade e província, como também a circulação de comerciantes, viajantes e notícias, realçando a figura do tropeiro e a importância das tropas para a integração regional. Segundo a autora, as relações comerciais eram realizadas entre as províncias, sendo o tropeiro o responsável por consolidar o desenvolvimento da economia interna da colônia.

> Graças às tropas foi possível a existência e a sobrevivência das cidades e vilas do Alto sertão, oxigenando através dos caminhos e estradas, as relações socioeconômicas do interior. Acampamentos, simples e estradas, grupos vicinais, lugarejos, esquecidos, vilas e províncias foram pouco a pouco, se integrando e se desenvolvendo através dos circuitos comerciais de exportação e de circulação interna. Tropas de burros permitiram que o fumo das terras altas do "Sertão de Baixo", bem como, o algodão, o couro, o ouro e diamantes de alto Sertão se ingressassem no mercado de exportação.[14]

Já Cláudia Chaves analisa o papel do mercado interno mineiro no final do século XVIII, afirmando que com a decadência da mineração em Minas Gerais há uma diversificação da economia, projetando a região, no início do século XIX, como principal centro abastecedor do Centro-Sul. Para isso, Chaves investiga o papel dos tropeiros neste processo, pois "não só os produtores rurais da capitania (de Minas Gerais) se preocupavam em abastecer a região mineradora, como também um grande número de comerciantes ligados às casas comerciais do Rio de Janeiro e Bahia, se dirigiam a esse mercado consumidor [...]. Esse movimento comercial estimulou a elaboração de um estudo sobre a atuação dos tropeiros no mercado mineiro [...]".[15]

---

12 Idem, p. 60-61.

13 Região da Serra Geral.

14 PAES, Jurema Mascarenhas. *Tropas e Tropeiros na Primeira Metade do Século XIX no Alto Sertão Baiano*. Salvador, Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia, 2001, p. 54-53.

15 CHAVES, Claudia Maria das Graças. *Perfeitos Negociantes*: mercadores das minas setecentistas. São Paulo: Annablume, 1999, p. 19-20.

No caso do mercado de Salvador no século XIX, Kátia Maria de Queirós Mattoso chama atenção para o mau abastecimento e a má distribuição de gêneros de primeira necessidade. Por outro lado, a autora afirma que o mercado apresenta várias funções, entre elas, a de praça de comércio internacional e também de importante praça de distribuição de mercadorias importadas que alimentassem regiões ainda longínquas, utilizando para isso o transporte marítimo e também as vias terrestres, seguindo pelos caminhos abertos pelas trilhas do gado que naquele período ainda chegavam à cidade de Salvador, transportadas pelas tropas de muares, pois segundo a autora, "essas tropas de tropeiros levavam para as cidades e povoados distantes todo tipo de mercadorias e, seguramente, traziam de volta o que se produzia de economicamente significativo, como, por exemplo, algodão – que dava com gosto nas terras altas de Caetité [...] Todavia, esse importante fluxo comercial interno é-nos pouco conhecido, pois nos faltam estudos dedicados ao comércio inter-provincial e provincial".[16]

Ainda segundo Mattoso, o circuito exportador, encontrava na atividade comercial inter-regional e local o complemento indispensável para assegurar uma margem de lucro, para os grandes comerciantes.

Ao analisar o Sertão da Ressaca interessa-nos, desse modo, compreender como os proprietários de terra e comerciantes, presentes na região de meados ao final do século XIX, mantiveram, ampliaram e integraram uma ampla rede de produção e circulação de mercadorias no oitocentos. Para isso, contamos com uma ampla documentação que nos permitirá compreender e analisar a produção e as relações de trabalho como, por exemplo, o desenvolvimento de uma policultura e a participação direta do dono das terras na produção. A exemplo, temos o proprietário Manoel Teixeira Fontes, que além de criador de gado "[...]saía para seu sítio denominado Guariba, a fazer umas roças e plantações outras[...] onde plantou árvores de espinhos, caféeinas, canaviais, bananais e pastos, além de roças e madeiras (existentes no sítio) que estavam prontas para se fazer Engenho [...]".[17]

Assim, além da policultura a pecuária foi uma atividade econômica rendosa, importante, substituindo assim, a falta dos minerais que faziam ao Nordeste e ao Rio Grande do Sul, centros produtores de gado, que abasteciam o mercado interno, principalmente a região das Minas Gerais, Rio de Janeiro e são Paulo.[18]

---

16 MATTOSO, Kátia, M. de Queirós. *Bahia*: a Cidade de Salvador e seu Mercado no Século XIX. São Paulo: HUCITEC. 1978, p. 244-245.

17 Inventário de Manoel Teixeira Fontes. Arquivo do Fórum João Mangabeira. Vitória da Conquista, Bahia. 1ª vara Cível. Caixa de inventários, n. 04, 1843.

18 HOLANDA, Sérgio Buarque de. *História da Civilização Brasileira*. Tomo III. As Áreas de Criação de Gado, 1997. p. 219.

A criação de gado era interessante para a coroa portuguesa, pois gerava receita para o governo português, além de povoar o interior do território, abastecendo o mercado interno. Dessa forma, a metrópole incentivou a criação do gado, cedendo sesmarias e instalando fazendas. Para Ruy Medeiros, "o gado, portanto, serviria para integrar o vasto território à economia colonial, além de criar condições propicias à cobrança de tributos tão desejados pela coroa portuguesa".[19]

A vegetação da Caatinga, utilizada como pastagem natural e o salitre existente na região, formaram condições favoráveis à criação e a difusão dos rebanhos compostos, basicamente pelo gado *pé duro*, excelente pela sua capacidade de adaptação.

A água sempre foi um problema no sertão e em épocas de seca prolongada a situação se agravava. A criação de gado só foi possível nessa região através da fixação de fazendas ao longo das margens dos rios e, quando as fazendas foram se instalando no interior, em lugares onde não existiam rios, a solução encontrada para obter água foi a abertura de cacimbas, tanques e açudes que favorecessem o abastecimento de água para o sertanejo e para o gado.[20]

Para atender as necessidades do mercado interno, o gado era criado em larga escala, em regime extensivo, pois o solo e a vegetação da caatinga exigiam grandes extensões de terra para os animais. O gado era criado solto, tendo o vaqueiro a responsabilidade de cuidar do rebanho, não permitindo que este se perdesse na capoeira. Era costume nesse período (século XIX e início do século XX) o gado ser criado em terras comunais. Os rebanhos de todas as fazendas da região pastavam juntos e não existiam cercas indicando a propriedade.[21]

Os tropeiros foram os responsáveis diretos pela entrada dos cavalos e muares no Brasil. Segundo Rogich Vieira, os tropeiros traziam esses animais do Rio Grande do Sul, da Argentina, do Uruguai e de Santa Catarina, pois estes eram tidos como os melhores para o transporte de carga. Segundo ele, desde a década de 1750, a Coroa Portuguesa arrecadava imposto sobre a entrada e a circulação de animais no Brasil. Isso já garantia um bom lucro para a máquina administrativa, como também para enriquecer o mercado

---

19 MEDEIROS, Ruy. *Os Primórdios de Conquista*. *Fifo*: ensaios conquistenses. Vitória da Conquista, 1997, p. 7.

20 ANDRADE, Manuel Correia de. *Terra e o Homem no Nordeste*. São Paulo: Brasiliense, 1973, p. 202.

21 Ver: ANDRADE, Manuel Correia de. Op. Cit., p. 146-147; SILVA, Francisco Carlos Teixeira. Pecuária e Formação do Mercado Interno na Brasil Colônia. *Estudo, Sociedade e Agricultura*, Rio de Janeiro, n. 08, p. 124-125, abril 1997.

e os comerciantes. A compra e venda desses animais, e, também, para o pagamento do imposto eram facilitadas, uma vez que era feito em *espécie de duplicatas* que possibilitava o parcelamento do pagamento em um ou dois anos conforme contrato assinado. Quando o tropeiro estava precisando do dinheiro, este trocava a duplicata em um agiota e, mesmo perdendo alguns juros, usufruía o dinheiro para a compra de mercadorias que satisfaziam as necessidades imediatas.[22]

Já o comércio do gado era muito trabalhoso e difícil. Os animais saiam das fazendas e percorriam longas distâncias até chegar aos principais centros de consumo. Com as longas caminhadas, o gado chegava magro, e em péssimas condições de consumo, e isso refletia no preço do animal, que nem sempre correspondia ao valor equivalente ou esperado pelo proprietário. A solução encontrada foi a instalação de fazendas de engorda perto dos grandes centros de comércio, onde o gado permanecia um tempo até se recompor da viagem e estar pronto para ser vendido por um bom preço. Francisco Carlos Teixeira aborda essas dificuldades em seu trabalho e ainda faz um apanhado sobre as principais feiras de gado da Bahia, para ele,

> As grandes feiras da Bahia, como Nazareth, Capoame, Jequié e São João da Mata foram pouco a pouco substituídas, no alvorecer do século XIX, por Feira de Santana. Esta, transformou-se em um poderoso ponto de articulação entre duas zonas distintas: os tabuleiros, mais ricos e agricultu-ráveis, e o Sertão, mais seco e pastoril. Santana articula com Salvador, a região da Chapada da Diamantina, os sertões de Vitória da Conquista e Itambé, criando na sua periferia uma região de invernadas.[23]

Para Maria Isaura Pereira de Queiroz, o gado já estava acostumado com as grandes distâncias. Segundo afirma, o sertão não só foi de grande circulação de gado, como também de gente: retirantes, vaqueiros, fazendeiros, comerciantes, tropeiros percorriam o sertão de uma fazenda a outra, visitando familiares, vizinhos, fregueses,[24] contribuindo cada vez mais para a interiorização do Brasil.

No Sertão da Ressaca existia um fluxo intenso de passagem de tropas, boiadas e viajantes. Com isso a Câmara Municipal arrecadava uma quantia

---

22 VIEIRA, Rogich. A feira de muares de Sorocaba. In: BONADIO, Geraldo. *Tropeirismo e a Formação do Brasil*. Sorocaba: Academia Sorocabana de Letras; Fundação Ubaldino do Amaral: Skol/Momesso/Caracu. 1984, p. 32-34.

23 SILVA, Francisco Carlos Teixeira da Op. Cit. p. 145

24 QUEIROZ, Maria Isaura P. de. *Os Cangaceiros*. São Paulo: Duas cidades, 1977, p. 27.

considerável de Imposto sobre o transito dessas tropas e boiadas. Na década de 1850, era cobrado o imposto por cada cabeça de gado exportado, assim, por cada cabeça de gado vacum era cobrado a quantia de 0$050, a do cavalar era de 0$100 e a besta, recebia um valor mais elevado, de 0$300. No caso da Importação o valor cobrado era de "0$320 por cada fardo de mercadoria importados de besta de muar, com exceção do sal, ferro e aço" e que seria cobrado o valor de 0$500 por carga. Já a exportação dos gêneros produzidos no município e que iam geralmente para as Lavras Diamantinas era cobrada a taxa de 0$500. No que diz respeito à arrecadação geral exportado para Lavras Diamantinas, foi de 5$000 do gado vacum e 8$000 com as muares carregados. Em 1873, a câmara votou o aumento do imposto de 0$300 para 0$500 sobre cada besta muar que entrasse ou passasse pelo município para ser vendida

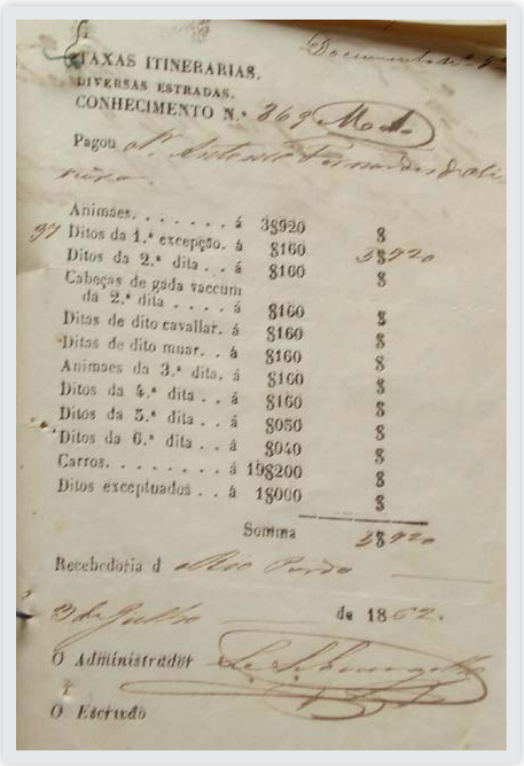
**Tabela 1 – Taxas itinerarias. Documento n° 5**
**Diversas estradas. Conhecimento 869.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Pagou Sr. Antonio Fernandes de Oliveira | | | |
| Animais ..... | a | 3$920 | $ |
| Ditos de 1ª excepção..... | a | $160 | 5$920 |
| Ditos de 2ª dita..... | a | $160 | $ |
| Cabeças de gado vacum de | | | |
| 2ª dita ..... | a | $160 | $ |
| Ditas de dito cavalar..... | a | $160 | $ |
| Ditas de dito muar ..... | a | $160 | $ |
| Animais da 3ª dita ..... | a | $160 | $ |
| Ditos da 4ª dita..... | a | $160 | $ |
| Ditos da 5ª dita..... | a | $050 | $ |
| Ditos da 6ª dita..... | a | $040 | $ |
| Carros..... | a | 19$200 | $ |
| Ditos exceptuados ..... | á | 1$000 | $ |
| | Somma | 25$330 | 5$920 |

Recebedoria do Rio Pardo.
3 de julho de 1862.
O Administrador. (Assinatura). O Escrivão.

Fonte: AFJM. Imposto.

## Documento Fac-simile



TAXAS ITINERARIAS.
DIVERSAS ESTRADAS.
CONHECIMENTO N.º 869 Mod.

Pagou

| | | |
|---|---|---|
| Animaes. . . . . á | 3$920 | $ |
| Ditos da 1.ª excepção. á | $160 | $ |
| Ditos da 2.ª dita . . á | $160 | $ |
| Cabeças de gado vaccum da 2.ª dita . . . . á | $160 | $ |
| Ditas de dito cavallar. á | $160 | $ |
| Ditas de dito muar. . á | $160 | $ |
| Animaes da 3.ª dita. á | $160 | $ |
| Ditos da 4.ª dita . . á | $160 | $ |
| Ditos da 5.ª dita . . á | $050 | $ |
| Ditos da 6.ª dita . . á | $040 | $ |
| Carros. . . . . á | 19$200 | $ |
| Ditos excepluados . . á | 1$000 | $ |
| Somma | | $ |

Recebedoria d

de 1862.

O Administrador

O Escrivão

O gado era vendido nas feiras e apresentava preços variados de acordo com a idade e função de cada animal. Assim, existia animal cavalar de diversos preços, variando conforme a qualidade. Na década de 1840, no inventário de Lourenço Gonçalves Quaresma, foram encontrados animais cavalares entre 4$000 a 100$000: "Um cavalo ruço velho, chamado Ciúme, avaliado por 4$000" e "Um cavalo melado de sela e de estrebaria avaliado por 100$000". Já um cavalo de serviço da fazenda custava em média 40$000. O gado vacum também tinha preços diferenciados, geralmente custava em torno de 9$500 a 8$000 a cabeça de uma vaca comum, mas o boi manco de carro ou de tração custava em torno de 18$000 a 20$000. Os animais que tinham maior valor no mercado eram os muares. Uma mula valia entre 80$000 a 90$000, já a jumenta entre 100$000 a 200$000 e se estivesse prenha custava em torno de 220$000 a 300$000.[25]

Outra solução encontrada para um melhor escoamento da carne foi o surgimento das charqueadas no Ceará e Pernambuco. Depois de um período

[25] AFJM, Caixa de Inventário 1840-1841: Inventário de Lourenço Gonçalves Quaresma, 08/1841.

de grande estiagem, o Rio Grande do sul assumiu o controle do mercado, mas as Charqueadas do nordeste continuaram a aparecer nas grandes feiras da região como Caruaru. A *carne*-seca, a *carne do Ceará*, como é conhecida, encontrou no sertão um ambiente propício ao seu preparo e desenvolvimento, uma vez que secava mais rápido devido ao clima quente.[26] O seu preparo consiste em abrir e fatiar a carne, pôr sal e deixar tomando sol e sereno durante uns três a quatro dias. Esse tempero produzia uma carne saborosa, apreciada pelo consumidor, que sempre lhe era fiel na compra.[27]

As charqueadas entraram em crise devido a medidas e controle do governo Francisco Carlos T. da Silva diz que essa medida de controle tanto foi tomada em relação a charqueada como também com relação a outros produtos de abastecimento como a farinha de mandioca. Isso foi uma tentativa de se livrar dos atravessadores, porém o Senado da Câmara da Bahia, como também outras vilas resolveram, para solucionar o problema, tabelar os preços da carne seca. Dessa forma, por volta de 1740, os criadores e os plantadores de farinha sofreram certo prejuízo nas vendagens.[28]

Porém, quando era efetuada a venda do gado, esta era feita em grande número, principalmente se fosse para um local longínquo, levando-se em conta as grandes distâncias percorridas e os custos com as viagens. Nos inventários as relações de animais vendidos que aparecem, são sempre em grandes quantidades. Um exemplo disso foi a relação dos animais vendidos pelo testamenteiro do finado Lourenço Gonçalves Quaresma, na qual a viúva Ana Senhoria não gostou da venda, pois se sentiu lesada em seu patrimônio e na petição apresentada por ela, pedindo para que o Alferes Joaquim Gonçalves Quaresma, irmão e testamenteiro de Lourenço Gonçalves Quaresma, para que o mesmo prestasse contas dos produtos e animais por ele comercializados, e a mesma alega ser prejudicada com a venda desses animais e afirma que o testamenteiro, seu cunhado "a que se tem declarado incompetente" e que "a venda feita pelo testamenteiro prejudicou a herança" e pede que o mesmo preste contas e "por isso seja servido mandar ouvir ao mesmo e os interessados [...] para todo o tempo constar não só o nome dos animais vendidos, como os preços em poder do mesmo testamenteiro".[29] Ao todo foram 25 mulas, 7 cavalos, 216 cabeças de gado e 2 jumentas no valor total de 5:094$000 de réis.[30]

---

26 HOLANDA, Sergio Buarque de. *História da Civilização Brasileira*. Tomo III. As Áreas de Criação de Gado, 1997, p. 219

27 NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira. *Tropas e Tropeiros no Sertão da Bahia*. Vitória da Conquista: UESB, 2002 (monografia).

28 SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. op. cit. 1997, p. 147.

29 AFJM, Caixa Inventário 1840-1841: Inventário de Lourenço Gonçalves Quaresma, 1841.

30 NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira. *Mulher, Família e Negócio*: O papel da mulher no Sertão da Ressaca. São Leopoldo: ANPUH. 2007.

Os cavalos e muares eram vendidos para as montarias e para o transporte de cargas. O mais vendido era o muar, e o seu preço era de acordo a sua qualidade, as *bestas florão* e as *berros grosso* eram os mais caros, de qualidade excepcional; já os *refugos* e os *alcaides*, eram animais ruins e difíceis de vender; Tinham ainda os *burros xucros*, não domados, os *tambeiros* e *cargueiros*, animais dóceis e mansos e o *fuá* animal preguiçoso. Para cada tipo de animal, o tropeiro, o comerciante e o comprador, o identificavam de acordo as suas qualidades e funções.[31] De acordo com Pe. Antônio Vieira "entre os animais, alguns se prestam mais para determinados trabalhos que outros. Assim, o cavalo preferencialmente foi destinado mais a montada e como animal de guerra. O boi, mais para tração. O burro e o jumento, para transporte de carga e tração na lavoura".[32]

A Imperial Vila da Vitória também era um local de engorda dos gados que desciam de são Francisco e de Minas Gerais para o Sertão da Ressaca ou vilas litorâneas. Assim, era destinado para pastagem, descanso e engorda do gado o lugar denominado Vargem, pois o gado que entrasse na Vila não podia pastar fora do lugar determinado pelo código de posturas.[33]

Na Imperial Vila da Vitória adotava uma política de atender bem aos boiadeiros, tropeiros e viajantes que passassem pela região, pois era um fator importante para a realização de bons negócios, o que garantia também o seu retorno ao comercio da vila. Dessa forma, na região possuíam vários pousos, com uma boa estrutura com vendas, tanques nos locais que não havia água corrente, fazenda de engorda e curral público. E para evitar qualquer problema, era proibido os moradores da vila "fazer vexames e outro tipo de constrangimento aos criadores e a outras pessoas que trouxesse seus gados para com o objetivo de desviá-los do mercado".[34]

Na documentação aparece a indicação de que durante as viagens ocorriam pequenos incidentes com os animais transportados. Geralmente era um animal que se perdia pelo caminho, adoecia, era atacado por algum animal, principalmente cobras e também ser roubado, causando assim, grandes prejuízos. Quando ocorria de um animal morrer pelas estradas, o dono era obrigado a enterrá-lo em lugares afastados das vilas e caminhos públicos.[35]

---

31 VIEIRA, Rogich. *A Princesa dos Tropeiros*. Op. cit. p. 11-12-17 e 69.

32 VIEIRA, Padre. Antonio. *O Jumento Nosso Irmão*. Rio de Janeiro. São Paulo: Livraria Freitas Bastos S/A, 1964. p. 221.

33 APEB. Seção Colonial e Provincial. Série Legislativa. Códigos de Posturas de 1842. Livro 861 – 1841-1889.

34 APEB. Seção Colonial e Provincial. Série Legislativa. Códigos de Posturas de 1842. Livro 861 – 1841-1889.

35 APEB. Seção Colonial e Provincial. Série Legislativa. Códigos de Posturas de 1842. Livro 861 – 1841-1889.

## Estradas e rios rompendo o isolamento

As atividades comerciais estabelecidas com as cidades como Bahia, Nazareth, Valença, São Felix, Ilhéus, Região do São Francisco e norte da província mineira se tornaram possíveis primeiramente pelo empreendedorismo dos fazendeiros da Imperial Vila da Vitória. Eles não pouparam esforços no sentido de abrir e melhorar estradas que ligavam o Sertão da Ressaca a essas cidades, rompendo o isolamento do interior com o litoral. Os rios Pardo e das Contas também foram importantes vias que possibilitaram o escoamento de mercadorias, comércio e comunicação.

João Gonçalves da Costa também abriu estradas para ligar o sertão ao litoral, representando vias de comunicação e comércio, e foram importantes para a formação e desenvolvimento de povoados e da pecuária. Esta se constituiu para o Sertão da Ressaca "na atividade primordial e definitiva no processo de ocupação da área, complementando os dois primeiros fatores que haviam marcado inicialmente a conquista daquela região".[36]

Essa dinâmica na economia local já havia sido registrada pelo príncipe austríaco Maximiliano de Wied-Newied, em sua passagem pela região no início do século XIX.

> Arraial da Conquista, principal localidade do distrito, é quase tão importante como qualquer vila do litoral [...]. Independente dos recursos que a cultura dos campos fornece para a subsistência dos habitantes, a venda do algodão e a passagem das boiadas que vão para a Bahia, lhes proporcionam outros meios de vida. As boiadas que vem do rio São Francisco passam também por essa localidade, e algumas vezes vêem a chegar, numa semana, para mais de mil bois que se destinam à Capital.[37]

O transporte do gado às feiras era um problema desde o inicio do povoamento e da criação, devido à inexistência de estradas. Para Ruy Medeiros o problema do escoamento do gado só foi resolvido no século XX.[38] Ubirajara Brito afirma que o Sertão da Ressaca ficou muito tempo isolado dos principais centros urbanos, como Salvador, uma vez que o transporte era difícil devido a precariedade de estradas.[39] O gado foi o responsável direto pela abertura das

[36] Op. cit. 2001, p. 101.
[37] WIED-NEUWIED, Maximiliano. *Viagem ao Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1817, p. 427.
[38] MEDEIROS, Ruy. Os Primórdios de Conquista. *Fifo*: ensaios conquistenses. Vitória da Conquista, 22 nov. 1997, p. 7.
[39] BRITO, Ubirajara. *Vitória da Conquista ou a Capital do Sertão da Ressaca*. 1997, p. 3. (Texto xerocopiado).

primeiras estradas do sertão. Segundo o Príncipe Maximiliano, João Gonçalves da Costa, preocupado com a situação, chegou a usar recursos próprios para a abertura de estradas, ainda no século XIX, e que a coroa portuguesa ainda não o tinha ressarcido pelos empreendimentos feitos na região.[40]

A abertura de estradas no Sertão da Ressaca, para Maria Aparecida S. de Sousa, significou a integração dessa área com outros lugares como o litoral e a capital. Para ela, as principais estradas seguiam os cursos dos principais rios sendo João Gonçalves da Costa um dos principais responsáveis por esse empreendimento, "já que era experiente explorador dos rios daquela área, como por exemplo, o Pardo [...] Em outras palavras, pode se afirmar que ele foi fundamental na ruptura do isolamento do Sertão da Ressaca e adjacências".[41]

Essa preocupação com a abertura e também conservação de estradas pode se perceber claramente no Código de Posturas de 1842, no artigo 20: "Todo o proprietário, ou pessoa que tiver terra junto das estradas e caminhos públicos, é obrigado a tê-las limpas, e desramadas. Pena 10$000 reis, ou oito dias de prisão. Na mesma pena incorrerão os que não conservarem as estradas, que passarem por suas terras, limpas e sem ramagens, que embaracem o transito público".[42] (Gráfica de *O Jornal de Conquista*, 1982).

No decorrer do século XVIII, o caminho chamado de *estrada geral da Bahia*, *estrada real do sertão* ou simplesmente de estrada geral, era uma das mais antigas a ligar Minas Gerais a Bahia e o litoral ao sertão. Possuía 3 variantes: a primeira seguia para O Rio São Francisco até a Barra do rio das Velhas, a segunda, aberta por João Gonçalves do Prado até a nascente do Rio Verde e uma terceira via que passava pelo Sertão da Ressaca até a Vila da Valença no litoral. Segundo afirma Ângelo Alves Carrara, mesmo que o caminho da Província de Minas Gerais à Província da Bahia fosse mais longo, "era muito melhor que o do Rio de Janeiro e da vila de São Paulo e menos dificultoso, por ser mais aberto para as boiadas, mais abundante para o sustento e mais acomodado para as cavalgaduras e para as cargas".[43] Por isso era a preferida e a mais usada pelos boiadeiros e tropeiros mineiros para escoar a sua produção e importar produtos necessários a região. A afirmação também revela que a preocupação da Imperial Vila da Vitória em atender bem aos boiadeiros, tropeiros e viajantes eram reconhecidas por eles.

---

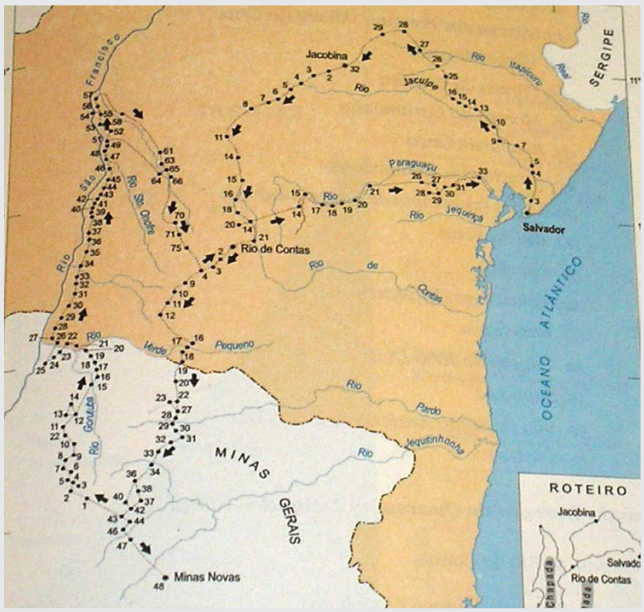
40 WIED- NEUWIED, Maximiliano. *Viagem ao Brasil*. Companhia Editora Nacional, 1817, p. 439.

41 SOUZA, Maria Aparecida S. *A Conquista do Sertão da Ressaca*: povoamento e Ocupação de terra no interior da Bahia. Vitória da Conquista: UESB, 2001, p. 98-99.

42 Código de Postura da Câmara Municipal da Imperial Villa da Vitória, 18 de maio de 1842. Arquivo público da Bahia.

43 CARRARA, Ângelo Alves. *Minas e Currais*: Produção Rural e Mercado Interno de Minas Gerais 1674-1807. Juiz de Fora, MG: Editora UFJF, 2006, p. 124-125.

**Figura 4 – Estrada real e suas vertentes na Bahia (Século XVIII)**[44]




Fonte: IBGE.

Nesse período havia uma maior fiscalização em relação às estradas que destinavam a Minas Gerais, em consequência da mineração, sendo muitas delas o transito de cargas eram proibidas pela Coroa Portuguesa. Porém Ângelo Alves Carrara afirma que o caminho da Bahia não era totalmente proibido, uma vez que era por ele que abastecia as minas de "gados, fazendas sertanejas e mais coisas que não se proíbem a introdução delas", uma vez que eram destinadas a sustentação dos lavradores.[45]

Em 1846, a Câmara Municipal da Imperial Vila da Vitória enviou um ofício ao Governo da Província declarando "que a Estrada Geral por onde transitam as boiadas e tropas que passa neste Município vem da Província de Minas Gerais e vai ter seu fim nos portos de Valença, Nazareth e Aldeia". Como a estrada apresentava os limites da Vila do Rio Pardo, na Província de Minas Gerais até o litoral da província baiana, a câmara informava aos tropeiros, boiadeiros, viajantes e outros interessados o melhor

44 Caminhos do Sertão: Roteiro de Joaquim Quaresma Delgado, 1731-1734. In: NEVES, Erivaldo Fagundes; MIGUEL, Antonieta (Org.). *Caminhos do Sertão*: Ocupação territorial, sistema viário e intercâmbios coloniais dos Sertões da Bahia. Salvador: Arcádia. 2007, p. 215.

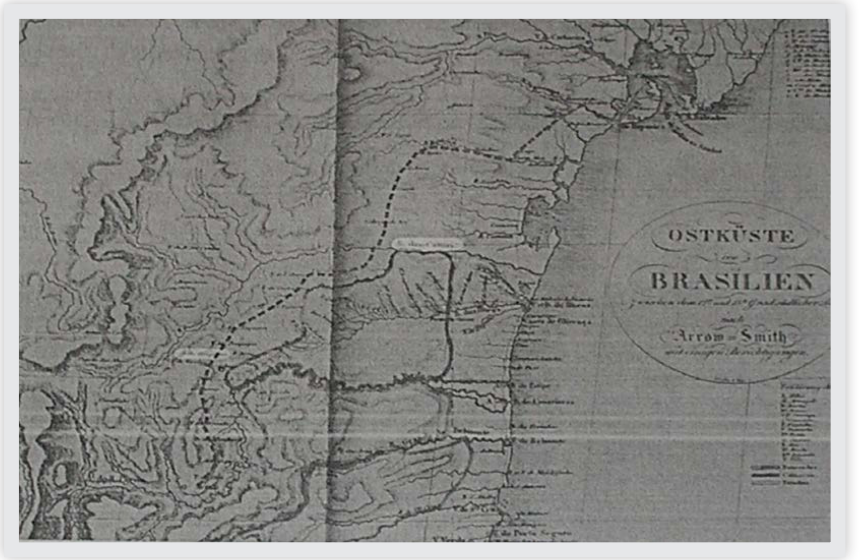
45 Idem, p. 131.

caminho que deveriam segui para chegar ao litoral, bem como os locais que existiam pousos certos, geralmente seguindo os cursos dos rios e outras aguadas para atender as necessidades que surgiam durante a viagem. Mesmo não havendo água corrente em algumas localidades, a câmara informou também que havia em lugares mais secos a construção de tanques para armazenar água que ficavam à disposição dos viajantes. A preocupação com a água se deve ao fato desse recurso hídrico ser de extrema importância para os animais sobreviverem às longas jornadas.[46] Além disso, havia a instalação da venda que comercializava milho e outros produtos para os tropeiros, boiadeiros e viajantes.

O percurso indicado pelo ofício tinha início na Vila do Rio Pardo, em Minas Gerais e fazia seu primeiro pouso na Fazenda da Ilha, o segundo na Fazenda Ressaca, que tinha um riacho com o mesmo nome. Depois fazia o terceiro pouso obrigatório na localidade chamada de Curral de Varas, seguindo para o Furado Grande, local inclusive que deu "muitos prejuízos aos Boiadeiros e Tropeiros por secarem-se as lagoas; porém são veredas boas e muitas vertentes para elas correm, e por córregos podem-se conservar as águas por meio de tanques". Nessas regiões mais secas, desprovidas de rios perenes, eram locais de pousos certos, onde montavam uma estrutura para atender aos boiadeiros, tropeiros e outros viajantes com a construção de tanques, geralmente usando pedras e madeiras, assim eram os pousos dos lugares denominados Panela, Porcos e Olho D'água. Daí seguia então para o oitavo pouso, o lugar denominado Barra do Choça "com água corrente que não seca", seguindo então para Taquaral, "com água em brejos que não seca" e dali para o Arraial dos Poções, lugar seco, onde havia um tanque já construído e com condições de construírem outro. Do Arraial dos Poções seguia-se para a Fazenda Goiabeira, depois para o lugar denominado Cachoeira e posteriormente para a localidade da Jibóia. Da Jibóia seguia-se para a região do Rio das Contas, onde não havia problemas relativos com a falta de água. Já os pousos posteriores denominados de Poço da Anta, Casca e Fazenda Santa Anna eram lugares mais baixos, seguros e podiam construir tanques. Antes de chegarem aos portos, fazia-se uma ultima parada na localidade de Torre. Assim, se completava o caminho da Estrada Geral que partia da Província Mineira, atravessava todo o Sertão da Ressaca até chegarem aos portos da Província Baiana.[47]

[46] APEB. Seção Colonial e Provincial. Série Correspondências. Maço: 1463. 1840-1866.
[47] APEB, idem.

**Figura 5 – Caminho de Minas Gerais a Bahia (Século XIX)**




Fonte: WIED-NEUWIED, Maximiliano.[48]

O roteiro que o príncipe Maximiliano fez, partindo de Minas Novas e passando pelo Sertão da Ressaca, é o mesmo descrito no oficio da Câmara Municipal da Imperial Vila da Vitória, em 1846 e completa assim as três vias que partem da Estrada Real em Minas até o território baiano.

Além dessa estrada, o mesmo ofício também indicava um caminho que partia da Imperial Vila da Vitória e ia até a Vila de Ilhéus "por onde com muito custo e não pequeno trabalho descem alguns lotes de gado a qual é abundantissíma de água e fértil de pastos em todos os pousos". Porém não havia uma descrição mais detalhada de onde exatamente se fixavam os pousos.[49]

As condições e abertura de novas estradas eram assuntos frequentes nas correspondências e atas da Câmara de Vereadores, sempre com a justificativa de estar em busca do "benefício da agricultura, comércio e segurança pública". Assim, na sessão extraordinária de vinte e dois de janeiro de 1856, os vereadores discutiram as condições das estradas bem como das suas distâncias e principais problemas, principalmente pelo fato da maioria delas se tornarem intransitáveis durantes as estações chuvosas, e procuravam encontrar soluções para o melhoramento das ditas estradas. A mesma sessão

48 WIED-NEUWIED, Maximiliano. *Viagem ao Brasil*. Companhia Editora Nacional, 1817, p. 439.
49 APEB, idem.

informou também que "no intuito de prosperar a agricultura e o comércio, iria dar início a abertura de mais duas estradas que partam d'esta vila para o da Barra do Rio das Contas e para Canavieiras". Além disso, havia a necessidade de construírem pontes tanto no Rio Pardo como no Rio das Contas porque "pela abundância das águas privam em quase metade do ano", atrasando a travessia desses rios não só dos animais como dos viajantes e tropeiros.[50]

Os fazendeiros também reivindicavam, inclusive com abaixo assinado, a construção e melhoria das estradas, como é o caso do abaixo assinado que os habitantes do distrito da Verruga elaborou, onde reconhecia que a acessibilidade ao distrito era difícil, uma vez que existia um trecho de duas léguas, com ladeiras íngremes e passagens perigosas tanto para as pessoas como para os animais de carga e de gado. Assim, a população pedia a presença das autoridades ao local para então efetuarem os melhoramentos que a estrada necessitava.[51]

Em 1857, a Câmara da Imperial Vila da Vitória respondeu a circular ao Governo da província informando sobre as atividades econômicas da vila, principalmente no que se referia a produção, ao comércio, as estradas e ao transporte terrestre e fluvial através do Rio Pardo e do Rio das Contas. Pela circular, podemos ter uma noção da dinâmica comercial que a região mantinha com outras vilas da província baiana e mineira. Dessa forma, afirma que os mercados para onde iam os produtos da região como feijão, mandioca, milho, arroz, algodão e aguardente eram para as vilas de Santa Isabel, município de Valença, sendo importados em pequenas quantidades para a vila "gêneros necessários da produção estrangeira, nos mercados da Vila de Canavieiras e da Vila da Barra do rio de Contas".[52] Temos assim, uma troca de mercadorias entre o Sertão da Ressaca e as cidades litorâneas e ribeirinhas da província baiana.

Na mesma circular, as estradas foram descritas como estando em péssimas condições e apontava aquelas que precisavam ser melhoradas com urgência na época como as que ligavam a Imperial Vila da Vitória as cidades de Valença e Nazareth, como também, da estrada que passava pela Barra do Choça, principalmente, no que diz respeito a segurança dos tropeiros e viajantes, por ser região de muitos perigos. Além desses reparos nas estradas, houve a necessidade de abri outras que facilitassem as passagens das boiadas na região do Ribeirão em épocas de chuvas, pois nesse local era "impossível

50 AMVC: Atas da Câmara da Imperial Vila da Vitória, 1850-1857.
51 AMVC: Atas da Câmara da Imperial Vila da Vitória, 1850-1857.
52 APEB. Seção Colonial e Provincial. Série Correspondências. Maço: 1463. 1840-1866

o transito neste tempo" e que causava "grandes prejuízos e demoras nas subidas das tropas, das boiadas e cavalarias, que são os principais do comércio neste município". A estrada que ligava a vila à Província de Minas Gerais também estava em péssimas condições e precisava ser reparada "para a descida dos gados magros" da província mineira "para soltar no lugar d'este município", no qual seriam engordados e enviados para o consumo dos lugares denominados Suçuarana e Furado Grande.[53]

As vias de transporte que facilitavam a circulação de mercadorias, viajantes e informações não eram somente as terrestres. As vias fluviais do Rio Pardo e do Rio das Contas foram importantes no Sertão da Ressaca. De acordo com a mesma circular, "As vias de transporte por onde vem algum sal e algum ferro e aço são pelo Rio Pardo e rio das Contas em canoas e capacidade de 50". E, apesar da navegação, nesses dois rios apresentarem algumas dificuldades em determinados trechos, significava

> um futuro lisonjeiro para o município (removidos certos obstáculos) pela facilidade do transporte e fertilidade e suas margens especialmente as do Rio das Contas, próprias para a criação de gado e para todos os demais produtos agrícolas de primeira necessidade. Os demais gêneros importados são conduzidos por terra em lombos de animais pelas estradas de Nazareth, Valença e pelas de Ilhéus. [...] os animais empregados na condução dos gêneros são burros e cavalos que carregam as 7 arrobas e viajam 4 a 5 léguas por dia, sendo o preço do porte de cada um 300$000 por légua sem a do tropeiro, custando os burros de 120$000 a 140$000 e o cavalo de 50$000 a 80$000.[54]

Tanto os canoeiros, quanto os tropeiros enfrentavam perigos de serem atacados, principalmente pelos indígenas. De acordo com a correspondência enviada do Governo da Província pela Câmara Municipal da Imperial Vila da Vitória podemos perceber a preocupação em relação aos ataques dos índios aos viajantes, tropeiros e canoeiros. Segundo a mesma correspondência, muitos casos ocorreram nas estradas do Sertão da Ressaca sendo que na via que liga este município a Ilhéus, o pardo Mucanan foi flechado pelos índios e no "Rio Pardo o canoeiro Clemente, cuja flechada empregada na região umbilical atravessou os dois rins, e dentro de 24 horas sucumbiu e não recearão sujeita a tantos canoeiros que ali estavam, donde se pode inferir que muito maior era o número de índios que vagam nas margens daquele rio".[55]

[53] APEB. Seção Colonial e Provincial. Série Correspondências. Maço:1463. 1840-1866.
[54] APEB. Seção Colonial e Provincial. Série Correspondências. Maço: 1463. 1840-1866.
[55] APEB. Seção Colonial e Provincial. Série Correspondências. Maço: 1463. 1840-1866.

Esses perigos dos ataques indígenas não intimidavam as autoridades, fazendeiros e comerciantes manter as viagens e os negócios com as outras localidades. Além de dizimarem, os documentos apontaram como solução para esse problema o povoamento e cultivo nas áreas de matas no sentido de afugentar os silvícolas e, assim, manter as viagens dos tropeiros e canoeiros mais seguras.[56]

O fluxo nos rios Pardo e das Contas, apesar dos perigos e dificuldades, era intenso. Em 1855, o Rio Pardo recebeu uma frota de 30 canoas, carregadas de sal e necessitava de uma mão-de-obra de "90 canoeiros para a respectiva tripulação", ou seja, uma média de três pessoas para trabalhar em cada canoa. O documento afirma que o trabalho era rigoroso, pois em "muitos lugares arrasta-se as canoas por terra com distância de muitas braças, não podendo elas descerem se não juntas por ser muito grande os esforços para as ditas rolar". Devido a isso havia a necessidade de angariar trabalhadores em várias localidades do município uma vez que no distrito da Verruga, local onde havia iniciado o recrutamento de braços, não podia fornecer toda essa mão de obra.[57] As viagens em frota tanto serviam para facilitar o trabalho da tripulação nos trechos difíceis como para a defesa dos próprios tripulantes, quando estes se encontravam com os indígena.

O transporte terrestre e fluvial foi importante para o desenvolvimento do mercado interno. Segundo Sérgio Buarque de Holanda, o que estimulava as expedições era o lucro certo, permitindo o comércio pelos sertões, sendo que a quantidade de "mercadoria levada pela embarcação era a mesma transportada a pé em distancias mais ou menos longas".[58] Em sua análise, ressalta a importância da pecuária e do tropeirismo como mecanismos que asseguraram o desenvolvimento econômico interno brasileiro, pois os "lucros produzidos pela pecuária, ao contrário da mineração e da agricultura comercial, foram incorporados ao país, contribuindo para o seu progresso material, apesar do pouco que fez a Metrópole no sentido de auxiliar essa atividade econômica".[59]

O sal era a mercadoria mais transportada pelas rotas fluviais e também possuía o frete mais caro, uma vez que o preço era "razoável não se atendendo ao carreto como o perigo da condução por água de Canavieiras pelo rio Pardo", pois caso ocorresse algum acidente era perda total da mercadoria.

---

56 Idem.

57 APEB. Seção Colonial e Provincial. Série Correspondências, 1855. Maço: 1463. 1840-1866.

58 HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Moções*. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1945. (coleções Estudos Brasileiros), p. 99.

59 PETRONE, Teresa Schorer. As áreas de criação de gado. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. (Org.) *História da Civilização Brasileira*. 5 ed., São Paulo: DIFEL, 1982, p. 227. (A época colonial, tomo I, 2º v.).

Assim, "o preço convencional do transporte de 105 alqueires em canoadas de sal ficava por 140$000", elevando assim o preço da mercadoria quando este chegasse ao mercado da Imperial Vila da Vitória pois além do frete pago ao canoeiro, ainda havia os gastos com o transporte das mulas das margens do rio até ao mercado da vila.[60]

## Tropeirismo e seus significados

O tropeirismo foi um acontecimento histórico e social importante para o desenvolvimento do comércio interno e das cidades. Foi marcante para a nossa história, a nossa cultura e em função disso é um tema que merece ser explorado. Neste trabalho fornecemos a nossa contribuição ciente de que outras questões do universo do tropeirismo merecem ser aprofundadas.

O tropeirismo encontrou espaço para se desenvolver no Brasil deste o século XVII. Foi na mineração que essa prática cresceu, assumindo a importância e o dinamismo do mercado abastecedor. Os difíceis acessos da região das gerais exigiam um tipo de animal que fosse resistente, que percorresse e suportasse as enormes distâncias, com terrenos íngremes e ainda com o peso da carga. Assim, o burro foi a solução para um período que não existia transportes motorizados e nem estradas com boas condições de trânsito.

Caio Prado afirma que no Brasil colônia não existia a produção de muares e que estes vinham de fora, da região platina. Embora o Brasil tenha importado muitos muares e cavalos, principalmente dos pais platinos como Argentina e Peru, tiveram criadores de muares no Brasil desde o século XVIII, sendo os principais produtores Sorocaba e a região mineradora, pois era necessário produzir o animal, uma vez que as grandes distâncias dificultavam a aquisição desses animais.[61] Porém, no século XIX, a Bahia produzia e comercializava muares. Outro equivoco de caio Prado é colocar que o nordeste o transporte de carga era feito a cavalo uma vez que não existiam mulas. Mas para esse tipo de tarefa o cavalo não é resistente e a mula foi desde o início o animal utilizado para o transporte tanto no sul, nas minas, como no nordeste. Para evidenciar esse fato, Paulo Mercadante afirma que "os tropeiros da mata são os mesmos do centro e do sertão".[62] A prática do tropeirismo apresenta características semelhantes em todo o Brasil, embora alguns autores apontem algumas diferenças como a linguagem, vestimenta.

---

60 AFJM: Caixa Diversos, 1874: Ação Orçamentária de Joaquim Fernandes Ribeiro, 05/1874.

61 MATTOS; Mário. Fases de Prosperidade e de Declínio do tropeirismo. IN. BONADIO, Geraldo. *O Tropeirismo e a Formação do Brasil*. Sorocaba: Academia Sorocabana de Letras, 1984, p. 18.

62 MERCADANTE, Paulo. *Os Sertões do Leste*. Rio de Janeiro: Zahar, 1973, p. 61.

A origem da palavra tropa é também muito discutida. Rogich Vieira acredita que seja palavra com sentido americanizado, provindo das colônias hispânicas, principalmente Peru e Argentina. Para Aluísio de Almeida tropa tanto pode ser de cavalos, bois, muares como até porcos, acrescentando a tudo isso a idéia de rebanho em marcha para a feira ou matadouro. Rogich Vieira ainda faz uma análise dessa palavra tropa de acordo com as regiões brasileiras, para ele no Brasil Central restringiu-se o significado, designando apenas tropa de muares asininos, já para o Norte e Nordeste a tropa é o "comboio" e o tropeiro unicamente o "comboeiro".[63]

Alguns historiadores divergem quanto à identificação do tropeiro. Para Licurgo Santos Filho e Paulo Mercadante,[64] o tropeiro é o dono da tropa. Outros como João Dornas Filho[65] afirmam que o tocador e o dono da tropa é a mesma pessoa, colocando ainda a função do tropeirismo como sendo uma profissão, sendo o tropeiro prático e honrado nos negócios. Alcir Lenharo afirma que o tropeiro é o negociante de tropas "solta" ou "carregada", ou ainda, "aquele que vive de negócio", nesse caso tropa é composta por animais carregadas ou soltas a serem negociados.[66] Neste trabalho, o tropeiro é o tocador da tropa, é aquele que vive a prática do tropeirismo, é a pessoa que atua na atividade de transportar tropas xucras ou arreadas e que também negociava, sendo ele dono ou não da tropa.

Além de tropeiro que viajava com mercadoria, ainda havia o cometa, o mascate, o caixeiro viajante, cada um tinha a sua função e particularidade, pois o cometa era responsável pelas transações econômicas, trabalhava para firmas das cidades e percorria os sertões e outras regiões levando dinheiro para empréstimos e os últimos acontecimentos do mundo da moda, da dança e as informações. Não andava com tropa, apenas com um ou dois animais para conduzir pequenas mercadorias. Já o mascate viajava quase sempre a pé e comercializava pequenas coisas como sabonetes, rendas, espelhos, jóias entre outras coisas. Mesmo a pé, o mascate caminhava longos caminhos indo de vila em vila com seu malote levando novidades. Temos também o mercador, um dos primeiros a andar pelo Brasil, percorria enormes distâncias com seus animais, geralmente dois, um para montar e outro para as mercadorias, viajava de feira em feira, levando mercadorias que não tinha na região e retornava com produtos que faltava em outra. Merca-

63 VIEIRA, Rogich, A Feira de Muares de Sorocaba. In: BONADIO, Geraldo. Op. Cit., 1984, p. 27-32.
64 Ver respectivamente Uma comunidade Rural no Brasil Antigo, 1956 e Os Sertões do Leste, 1973.
65 DORNAS FILHO, João. *Tropas e Tropeiros*. Belo Horizonte: Academia Mineira de Letras, 1967.
66 LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação:* o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-*1842*. São Paulo: Símbolo, 1979, 1979, p. 110.

dor e cometa são parecidos. Porém, o primeiro é independente e o segundo trabalha para alguma firma da cidade.[67] Esses ágeis comerciantes passavam meses, longos períodos viajando, mas sempre retornavam.

Tropeiro, caixeiro viajante, mascates e também o joalheiro, eram tipos de uma única função, grandes comerciantes e trabalhadores para o abastecimento e manutenção do país. Segundo Eurico Alves Baoventura o tropeiro, o mascate e o joalheiro "fixaram a civilização no interior e ajudaram a tornar-se luxuosa a vida no sertão".[68] Pois o luxo também fazia parte da vida dos fazendeiros e senhoras e demais população do sertão. Podemos perceber nos inventários produtos como mobílias, louças, tecidos, jóias e outros objetos usados pela população que eram transportadas e comercializadas por eles. Boaventura também afirma que havia diferenças entre tropeiro, mascate e joalheiro, mesmo atuando no transporte e comercialização de mercadorias, porém a maneira e postura com que comercializava e o produto distinguia cada um. A exemplo do Joalheiro, segundo o autor,

> O tropeiro mais fino era o joalheiro. Mais importante e requintado. Carregava e transportava mercadorias de forma um tanto aprimorada e sem óbices dos tropeiros de alpercatas. Um tropeiro elegante, mas com as mesmas possibilidades de fixar a vida do interior, de estabelecer a intercomunicação no mar e do sertão. Ao seu aparecimento, os bauzinhos de folha das sinhazinhas e das matronas se abriam, e o dinheiro obtido com a safra do fuma ou com os capados cevados se dissolvia em berloques de ouro, em almendrilhas [...] anéis, cordões e crucifixos [...] Relicários não podiam deixar de comprar [...] E jóias e enfeites, comprado tudo às mãos audaciosas e cúpidas deste joalheiro ambulante.[69]

Aluísio de Almeida, ao fazer o intróito do romance *A Princesa dos Tropeiros* de Rogich Vieira, aborda o tropeiro como sendo uma figura nacional da História do Brasil somente comparável ao bandeirante. "O bandeirante gerou o tropeiro, o tropeiro gerou as indústrias. Para ele o bandeirante descobriu, o tropeiro uniu. Aquele devassou, este civilizou. Tropeiros, houve-os em todo o país, houve-os na Europa, até há pouco havia-os no Oriente e ainda haverá o seu irmão, o cameleiro. Todos com outro nomes, por exemplo, o *muletier*".[70] Já para Boaventura, o bandeirante desbravou o sertão, o

---

67 DORNAS FILHO, João. Op. cit. p. 122-124.

68 BOAVENTURA, Eurico Alves. *Fidalgos e Vaqueiros*. Salvador: Centro Editoria e Didático da UFBA, 1989, p. 137.

69 BOAVENTURA, op. cit. 142.

70 ALMEIDA, Aluísio de. In: VIEIRA, Rogich. *A Princesa dos Tropeiros*. Sorocaba, SP: Literatura Universal, 1972, p. 7-8.

fazendeiro o conquistou e o tropeiro o auxiliou nessa conquista e sem este poderoso auxilio do tropeiro, era quase impossível a fixação do fazendeiro no sertão.[71] Assim, o tropeirismo foi imprescindível para a formação do Brasil, pois significou o único meio de transportar mercadorias pelo interior do território brasileiro, em lugares de difícil acesso, propiciando modificar a vida das populações de diversas localidades.

A tropa cargueira ou arriada, composta com 12 ou 10 animais cargueiros, mulas ou bestas que eram mais resistentes, percorriam grandes distâncias para levar às vilas e feiras, mercadorias que necessitavam as populações e que eram difíceis de ser encontradas. Vera Ravagnoni Job, afirma "que isso representa mercadoria móvel, necessárias em outras áreas".[72] Havia também a tropa xucra (animais não domados) e a tropa solta, formada por lotes de animais como gado, porcos, carneiros, a serem vendidos nas feiras.

Os tropeiros enfrentavam muitas dificuldades na sua atuação. Eram longas caminhadas, tocando os burros e prestando atenção para que nada de errado pudesse acontecer e machucar um animal ou danificar as mercadorias. Além do mais, o tropeiro tinha que ter condições físicas para o trabalho, pois pegavam muito peso, caminhavam muito e não tinha condições adequadas para dormir e alimentar. O trabalho era árduo e a disciplina rigorosa: levantavam cedo, pegavam os animais, arriavam e começavam a andar mais um bom trecho até chegar a outro pouso ou ao seu destino.

Para arriar a tropa, utilizava-se arreio em couro, resistentes para aguentar o peso e o movimento dos animais. Era necessário prender muito bem a mercadoria no animal, para que ela não quebrasse, perdesse ou estragasse. João Dornas Filho descreve muito bem os arreios com o arreamento dos animais, pois

> Para arriar-se o burro, pôe-se-lhe primeiro, ao lombo, um albarda, que é de madeira e tem uma forte saliência vertical nas suas extremidades da parte superior; suspendem-se nelas, de cada lado, as caixas ou sacos a se transportarem. A fim de diminuir a pressão dessa cangalha, forra-se internamente com capim seco, de longas folhas estreitas e que é estendido bem por igual; põe-se por cima desse colchão de capim um coxim feito de esteiras encobre-se este com um pano de algodão. A albarda assim acolchoada é, ainda guarnecida de um couro recortado; a parte externa deste

71 BOAVENTURA, op. cit, p. 139.

72 JOB, Vera Ravognani. Algumas Considerações sobre o Ciclo do Ouro e o Tropeirismo. In: BONADIO, Geraldo. *O tropeirismo e a formação do Brasil*. Sorocaba: Academia Sorocabana de Letras. 1984, p. 13.

> tem dois orifícios para deixar passar as pontas da cangalha, uma correia larga e, atrás, uma outra comprida [...].[73]

A cangalha era um objeto muito importante, pois era nela que a mercadoria seguia segura. Era feita toda em madeira e, colocada no animal, podiam-se colocar as bruacas, confeccionadas em couro, para não danificar a mercadoria, e composta com uma tampa, também em couro e colocada em cada lado da cangalha. As mercadorias e o peso deveriam ser iguais em cada bruaca para que houvesse um equilíbrio, não fazendo o animal sofrer com isso. Para reforçar a segurança, o tropeiro jogava por cima da cangalha e da bruaca um couro para proteger as mercadorias inclusive das chuvas.

Depois de arriada, a tropa era organizada para seguir viagem. Era ornamentada e os animais recebiam guizos, gongolos, chocalhos. O madrinheiro[74] puxava a tropa e o restante o acompanhava. Quando chegavam a uma cidade ou em uma vila, iam todos ver a tropa com aquele barulho dos guizos, pois quando as tropas chegavam, se ouvia o barulho de longe e todos faziam aquela festa para recebê-los e reencontrá-los depois de uma longa viagem.

Como a produção de mercadorias era feita geralmente na própria fazenda do tropeiro-fazendeiro, percebe-se que o tropeiro era um homem do campo, mas voltado para as atividades comerciais lucrativas, elevando a categoria do tropeiro no âmbito econômico-social, organizado no sistema familiar de produção. Em relação a isso, Alcir Lenharo afirma que "no universo social deste tipo de famílias produtoras de gêneros de subsistência mercantil, a categoria tropeiro aparece como um tipo social indefinido, ofuscado pela parametragem detida sobre a categoria proprietário, densa e absolutizada, de quem o tropeiro se apresenta como se fosse apenas uma sombra".[75] Essa afirmação de Alcir Lenharo pode servir de exemplo para os tropeiros do sertão da Bahia.

O tropeiro, além de homem de negócios, comerciante, assumia outras funções, principalmente como difusor de idéias, noticias, além de levar bilhetes, cartas, recados e *os últimos* acontecimentos dos lugares visitados. Quando uma tropa chegava a um lugar, todos corriam para ouvir as notícias e saber dos últimos acontecimentos. As tropas funcionavam como correios, e os motivos não eram apenas pela demora de conseguir notícias através de outros meios, mas principalmente pela confiança que as pessoas deposita-

---

73 DORNAS FILHO, João. *Tropas e tropeiros*. Op. cit., p. 107-108.

74 O madrinheiro era quem ia na frente da tropa, sempre enfeitado, e tanto podia ser uma pessoa, um cachorro, como um burro.

75 LENHARO, Alcir. Op. cit., p. 110.

vam nos tropeiros, pois "O tropeiro era geralmente muito conhecido na vila, reconhecido como pessoa de bem que, vivendo deste trabalho, tornava-se credor de grande confiança e estima dos comerciantes".[76]

Como podemos ver, as pessoas depositavam confiança no tropeiro pelo fato dele ter algumas características como a honestidade e a lealdade. Cuidavam de suas encomendas e entregava as com todo o cuidado, pois eram considerados práticos e honrados nos negócios. O tropeiro era geralmente um homem corajoso e hábil. Andava pelos caminhos do sertão, sendo agente de ligação entre o mundo ruralizado com o urbano. Trazia consigo uma bagagem cultural riquíssima, relacionando-se com pessoas diferentes em lugares diferentes.

Para ser tropeiro tinha que ser forte, resistente, pois além das longas caminhadas, existe ainda o carregamento das mercadorias que eram pesadas. E se esse tropeiro era um sertanejo, havia aí uma combinação perfeita, pois segundo Euclides da Cunha "o sertanejo é, antes de tudo um forte [...] sua aparência, entretanto, ao primeiro lance de vista, revela ao contrário".[77]

A própria atmosfera do sertão transforma o homem. As condições precárias de alimentação, água, chuva faz o sertanejo um vitorioso em conseguir superar esses problemas naturais. O tropeiro, nesse caso, foi de grande ajuda, levando as condições básicas de alimentação, informações a esses lugares de carência no período da seca. Mas quando chovia, a paisagem se transformava e o sertanejo se alegrava, pois era época de fartura.

Em períodos de secas que assolavam o sertão baiano, os tropeiros iam em socorro da população faminta transportando alimentos para as regiões mais atingidas. Os alimentos comprados em Canavieiras eram transportados pelo rio Pardo e outros conduzidos por "lombos de animais de Ilhéus e de Areia". Enviadas principalmente a comarca do Rio das Contas. Em alguns casos os tropeiros iam ao auxílio dos flagelados gratuitamente, em outros casos reduziam o valor cobrado pelo frete dos alimentos.[78]

Contudo, em todo o século XIX os tropeiros atuaram no sertão baiano possibilitando a fixação do homem no interior, como também rompendo o seu isolamento, uma vez que proporcionaram a troca de produtos e infor-

---

[76] FONSECA, Humberto José; SILVA, Danilo M. da. Povoamento, Abastecimento e Cotidiano: Conquista nos séculos XVIII e XIX. IN. FONSECA, Humberto José (Org.). *História e Cotidiano no Planalto da Conquista*. Vitória da Conquista: Museu Regional de Vitória da Conquista/ UESB, 1998, p. 143 (Memória Conquistense n. 3).

[77] CUNHA, Euclides da, citado por QUEIROZ, Maria Isaura P. de. *Os Cangaceiros*. São Paulo: Duas Cidades. 1977, p. 28.

[78] APEB. Seção Colonial e Provincial. Série Presidente da Província – Secas. Maço 1607, 1845-1860.

mações entre o sertão e o litoral. Essa prática do tropeirismo ultrapassou todo o oitocentos, persistindo até meados do século XX.

## Tropeirismo no século XX

As estradas eram difíceis de percorrer devido a falta d'água, principalmente em épocas de secas prolongadas. Os animais tinham que andar devagar e com menos peso do que o habitual, pois o sol, geralmente intenso no Sertão, contribuía para o desgaste físico dos animais. Essas estradas foram formadas principalmente pela atividade trapeira desde o início do povoamento na região, ainda no final século XVIII, porém, no século XX ocorreram várias mudanças no Sertão da Ressaca. Com o fim do Império, a cidade que antes era denominada Imperial Vila da Vitória passa a ser Conquista e posteriormente Vitória da Conquista, que permanece até os dias atuais. A cidade crescia a cada ano, o comercio se desenvolvia e novas estradas eram abertas e melhoradas. Porém, não era um desenvolvimento tal qual ocorria no Sul do país, onde o tropeirismo entrou em decadência no início do século XX. No Sertão da Ressaca não houve a decadência precoce do tropeirismo. As tropas perduraram com vigor até a década de 1950, entrando em decadência entre 1960 a 1970, período em que ocorreu a construção da Rio - Bahia (BR 116).

Vale ressaltar que além de fontes cartoriais e documentos da Câmara, foram utilizados nessa fase da reconstrução histórica do tropeirismo os depoimentos de ex-tropeiros. A história Oral é uma fonte importante para a recuperação dos relatos desses indivíduos e que contribui para reforçar as evidencias encontradas nos documentos.

As estradas que ligavam esses lugares de rota dos tropeiros, no inicio do século XX, ainda se caracterizavam por caminhos estreitos, obrigando a tropa a andar em fila. Esses caminhos muitas vezes eram cheios de galhos que machucavam os animais e danificavam as mercadorias. Essas estradas, de acordo com a sua localidade, nas regiões de clima seco e de caatinga como Jequié, Anagé, Condeúba, Itaji, Caetité, entre outras os desgastavam mais. Já a região de Poções, Itabuna, Ilhéus, Iguaí e Ponte de Astero (Ibicuí), a dificuldade encontrada pelos tropeiros era a chuva, que era constante nessa área, elevando o nível das águas dos rios Pardo e Salgado o que obrigavam tropeiros a permanecerem no pouso durante cinco a sete dias até que o nível dos rios voltasse ao normal.

O Príncipe Maximiliano relata sobre a presença de salteadores nas estradas das margens do rio Gavião, representando perigo para viajantes e tropei-

ros, que a preferiam por ser mais curta, porém perigosa.[79] Já nas primeiras décadas do século passado, os tropeiros andavam livres e despreocupados por essas estradas da região, pois, segundo os ex-tropeiros, não havia perigo algum de roubo ou até morte por salteadores pelos caminhos, indicando certa diminuição da violência nesses locais. O ex-tropeiro José Ribeiro de Carvalho conta que não se preocupava com isso, e que o único perigo que enfrentavam era o fato de "às vezes nós tava na rancharia, às vezes chegava um camarada com uma surraca[80] nas costas, então tinha aquele negócio de eles pedirem o arrancho a gente. Aí a gente falava assim, "que saqueiro tinha que dormir amarrado". Aquilo era hábito que tinha, que ficava com medo de saqueiro, quer dizer, daqueles que carregava a surraca nas costas. Que os tropeiros tudo eram unidos".[81]

A Estrada Real de Poções (atual BR 116) ligava Vitória da Conquista a Poções e esta não era usada pelos tropeiros, a não ser que estes fossem diretamente até Poções, pois era um percurso longo. O caminho usado por eles cortava o povoado de Itaipu,[82] no município de Vitória da Conquista, e aí seguia o roteiro até Jequié. De Itaipu para Jequié, os tropeiros levavam sete dias, e iam parando nos pousos que existiam ao longo do caminho. Assim, o primeiro pouso quando saíam de Itaipu era Inácio (hoje pertencente ao município de Planalto), depois Mamoneira, Manoel Roque (atual Manoel Vitorino), Buscavile, seguindo Lagoa da Pedra de Nênego (integrantes do município de Manoel Viturino), Rodeador, Castanhão e, por último, Jequié. Esse era o roteiro e os pousos que os tropeiros de Itaipu usavam até chegar em Jequié.[83]

Além desses lugares, os tropeiros de Itaipu percorriam Encruzilhada, Brumado, Caetité, Rio de Contas, Jequié e Itaji. Onde tinha frete os tropeiros iam, não importava o lugar e nem as condições das estradas. Para fazer esses trajetos e os fretes eles ficavam até meses fora de casa, mas sempre retornavam.

A prática do tropeirismo não ficou restrita somente às cidades citadas acima. O ex-tropeiro José Ribeiro de Carvalho residia em Iguaí e viajava para Poções, Itabuna, Ilhéus, Ponte de Astero (Ibicuí). Já o ex-tropeiro Manoel

79 Op. cit., p. 439.
80 Surraca, saco usado nas costas pelo viajante.
81 José Ribeiro de Carvalho, ex-tropeiro, Op. cit.
82 Antes o povoado era chamado de Lagoa da Pedra.
83 Conforme os depoimentos dos ex-tropeiros Ivan Alves Ferreira, Ivo Alves Sobrinho e Sandoval Pereira de Oliveira, alguns nomes sofreram alterações, mas outros permaneceram com a mesma denominação oferecida pelos tropeiros. O rancho que ficava na Cachoeira de Manoel Roque é o mesmo citado pelo Príncipe Maximiliano quando este esteve na região e se arranchou ali. Op. cit. 447.

Pereira da Silva, Tinha outra rota de Viagem. Ele Morava em Anagé e viajava para Mata Verde em Minas Gerais, Taboa dos Alves em Anagé, Candeal, Condeúba e Jequié.

Os animais eram fundamentais, sem eles não seria possível o tropeirismo se desenvolver e expandir. Assim, era necessário ter um cuidado especial com a alimentação e também para um bom preparo físico, pois além de caminharem longas distâncias, ainda carregavam peso de até 120 quilos, subindo e descendo ladeiras. Na seca, o cuidado era redobrado devido à falta d'água e o calor que desgastavam o animal. Era preciso então diminuir o percurso e o peso da carga.

As doenças dos animais eram tratadas pelos próprios tropeiros. As mais comuns eram a dor de barriga, geralmente causada por uma planta venenosa, tratadas com garrafadas e com rezas; Já a pisadura provocada pelo atrito de cangalhas e outros ferimentos eram tratados com toucinhos quentes e repouso, entre outras doenças comuns.[84] Senhor Sandoval Pereira de Oliveira diz que as doenças não eram comuns nos animais de seu Juvenal porque eram bem tratados e isso ajudava na saúde do animal.[85]

Os burros eram animais ariscos e alguns apresentavam algumas manias, principalmente na hora de recolhê-los na manga, pois escondiam ou fugiam; na hora de arriar, o ex-tropeiro Ivan conta que

> Não deixava de num apresentar uma mania. Tinha, tinha um mesmo que todo dia que arriava ela, enquanto ela não derrubava pra tornar arriar, ela não panhava [seguia o caminho] a estrada. Arriava ela duas vezes durante a viagem e num tinha esse dia. Ela fazia de tudo pra derrubar [...] pulava, caia, deitava, rolava pelo chão. Aí, tinha que consertar e só assim ela seguia viagem.[86]

> Os tropeiros percorriam os vastos sertões abastecendo as feiras. Mas em muitos casos, os tropeiros iam de fazenda em fazenda, ou abasteciam as vendas que existiam pelos caminhos, levando as encomendas feitas pelos vendeiros. Assim, José Ribeiro de Carvalho, afirma que as feiras eram poucas e pequenas, e que existia mesmo era muitas vendas pelo interior que eles percorriam atendendo aos pedidos dos vendeiros e dificilmente iam às feiras.[87]

O tropeiro com a sua experiência, já sabia os lugares onde encontrar mercadorias, para satisfazer os clientes com suas encomendas. Jequié, nas

84 DORNAS FILHO, João, Op. cit., p. 113.
85 Entrevista com o ex-tropeiro Sandoval Pereira de Oliveira em 27/01/2002.
86 Entrevista com o ex-tropeiro Ivan Alves Ferreira em 03103/2002.
87 Entrevista com o ex-tropeiro, em 31/12/2001.

primeiras décadas do século XX, era um centro comercial, pois todos os comerciantes se dirigiam aquela cidade em busca de mercadorias vindas da Capital através do trem, ou iam lá para pegar o trem e fazer as suas compras diretamente em Salvador e de Jequié, as tropas encarregavam de transportar as mercadorias até o seu destino. O ex-tropeiro Sandoval Pereira de Oliveira lembra que

> Durante as viagens encontrava tropas vindas de todos os lugares. Vinha de Tremedal Ferraz, Candeúba, vinha de outros lugares, que descia e pegava um frete, ia levar até em Caraíbas [...] Tremedal Ferraz é uma cidadezinha, fica assim acima de Conquista (ao norte de Vitória da Conquista). Pega muita mercadoria assim [...] Pegava em Jequié, porque o despejo era em Jequié, que tinha o trem. Vinha de Salvador e carregava as mercadorias, colocava no trem e deixava marcado em Jequié pra "fulano de tal". "Fulano de tal" chegava e botava nos armazém e a gente chegava pra pegar o frete. Chegava: "Tem frete pra, pra Tremedal Ferraz. Tem frete pra Candeúba". Tinha frete pra tanto de lugar aí pra cima. E pegava e entregava, pegava o dinheiro.[88]

Jequié, no século XX, representou a cidade do progresso. Com a Estação Ferroviária de Poiri passou a ser o centro de referência para as outras cidades do Sudoeste. Os tropeiros seguiam para Jequié, onde poderiam levar seus produtos, transportar as mercadorias que chegavam do trem para outras cidades. Segundo Sandra Regina Mendes "nesse cenário, tem-se a figura do tropeiro como um elemento propulsor no processo de interligação regional".[89]

Os tropeiros, além de procurar nos armazéns se havia algum frete para fazer, eles já tinham os fregueses certos na região onde moravam e viajavam. Geralmente eram vendeiros que faziam encomendas diretamente com ele. Seu Manoel Pereira da Silva explica que as feiras que tinham naquele tempo, início do século XX, eram poucas e só existiam em cidades, e que o comércio era efetuado com os vendeiros e fazendeiros, no qual era para o consumo da fazenda e dos vizinhos que compravam. Isso evidência a presença de um núcleo populacional formado ao redor das vendas. Na região do povoado de Itaipu, onde os tropeiros entrevistados ainda residem, senhor Sandoval Pereira de Oliveira lembra que*: E era... era cheio de venda, nas estrada tudo.*[90]

Na atividade do tropeirismo, havia uma troca de produtos do campo

88 Entrevista de 27/01/2002.

89 MENDES, Sandra Regina. *Nos Caminhos das Tropas:* cultura e turismo em Ipiau e entorno. Ilhéus/Ba. Dissertação (Mestrado) – UESC, 2006.

90 Op. cit.

para a cidade e vice versa. Assim, na ida o tropeiro geralmente levava produtos de subsistência como carne seca, toucinho, feijão, farinha, milho, algodão e outros produtos como pedra de amolar, forno de fazer farinha, Pedra de forno. Na volta, traziam mercadorias que não tinham na região e, também encomendas para os vendeiros do lugar como açúcar, rapadura, querosene, sal, roupas, os fardos de tecidos, tijolo, café, sabão, peixe e até cerveja. A troca de produtos variava de acordo a necessidade do lugar. O pagamento por essa mercadoria e pelo frete era sempre em dinheiro.

A produção dessa mercadoria era feita na própria fazenda do tropeiro. Plantava feijão, mandioca e criava o gado. Em toda fazenda existia a casa de farinha. A mandioca era colhida e enviada para a casa de farinha, onde as mulheres raspavam, moíam, transformavam em massa e era levada para a prensa, onde era retirada a água para depois levar ao forno para torrar. Depois era só ensacar, carregar os burros e comercializar. Da mandioca retirava a puba e o polvilho, que eram bons para o preparo de bolos e biscoitos, não podia faltar o beiju de massa. Todo esse processo era manual.

Para o preparo da carne seca, levava um certo tempo, de 03 a 04 dias. A produção era muita. Matava-se de 08 a 10 vacas. Seu Ivan afirma que essas vacas que matavam tanto era das própria criação como era adquiridas quando alguém passa vendendo na região. 02 ou 03 pessoas passavam o dia e a noite observando a carne para que nada ocorresse a ela, à noite fazia-se a fogueira e dormiam no estaleiro, revezando a dormida, enquanto um dormia o outro olhava. Tanto seu Ivan Alves Ferreira como seu Sandoval Pereira de Oliveira descrevem como era a produção de carne seca

> Bom, a carne seca, meu pai chegava, comprava o gado, matava. Bom, retalhava, passava o sal, ali botava no sol. No sol passava o dia, passava a noite, 02 a 04 dias. Era assim, a gente dormindo debaixo do estaleiro. Bom, era assim, matava 08 a 10 vacas.[91] [...] Matava 08,10 bois. Nós cansávamos de dormir, assim no sereno, assistindo a carne, no fundo da casa (risos). Acabava, encaixotava, fazia os móis e levava pra Jequié. Chegava lá era igual pólvora (risos), vendia tudo, carne bem tratada. E tudo o que a gente achava aqui pra vender a gente levava pra Jequié e vendia.[92]

Durante as viagens, a alimentação do tropeiro era pouco variada, basicamente era o feijão tropeiro no almoço, temperado com toucinho, carne seca e na janta o arroz tropeiro, temperado com toucinho e carne seca, Para a merenda antes das refeições era feito um cafezinho acompanhado com

[91] Entrevista com o ex-tropeiro Ivan Alves Ferreira em 03/01/2002.
[92] Entrevista com o ex-tropeiro Sandoval Pereira de Oliveira, Op. cit.

uma farofa de torresmos e também par aquecer a tropa durante a noite, no rancho. Geralmente uma pessoa da topa ficava encarregado de cozinhar, enquanto comiam o arroz tropeiro, o feijão já estava sendo preparado para o almoço do outro dia. Os tropeiros carregavam a comida e os utensílios para cozinhar a comida e a *trempe ou a rabicha.*[93] Segundo seu Ivan a trempe é o seguinte, enficava um pau de lá outro de cá e, tinha o arquinho e pegava aquilo e o caldeirão ficava pendurado. Ali cozinhava o que quisesse.

Durante a viagem não existia parada para o lanche entre o almoço, geralmente pela manhã, e a janta, a tarde. Isso porque a tropa andava em um ritmo acelerado e não parava. Se ocorresse de parar para merendar, corria o risco de ficar para trás e depois ter que correr para alcançar a tropa e assim, o cansaço era maior.

À beira das estradas se erguiam vendas e ranchos para atender as necessidades dos viajantes e tropeiros. Os ranchos geralmente ficavam em alguma fazenda e sua estrutura era simples, apenas um barracão com telhado e meia parede. No local os tropeiros descarregavam as mercadorias e as protegiam contra possíveis chuvas. O ex-tropeiro José Ribeiro de Carvalho afirma que, às vezes, a rancharia tinha muita tropa e quando isto ocorria, quem ia chegando por último ia ficando no *tempo.*[94]

Quando não tinha rancharia com uma estrutura coberta, o tropeiro armava sua própria barraca, que carregava junto com as mercadorias. Segundo seu Sandoval Pereira de Oliveira, para armar a tolda, abria uma vala no chão para isolar o terreno da enxurrada da chuva, enfiava quatro paus e cobria com couro para proteger a mercadoria. Para dormir, cobria o chão com couro e deitava.[95]

A vestimenta do tropeiro era simples: camisa de algodão e calça. Para calçar usava as "precatas" de couro, que eram mais confortáveis para andar. Usavam um chapéu de couro e, de acordo com José Ribeiro de Carvalho, ele era útil, não só para proteger do sol, mas também para transportar as agulhas, que ficavam pregadas nas abas dos chapéus, para costurar os sacos dos cereais durante a viagem e não derramá-los caso rasgassem pelo caminho.

O banho era também difícil e rústico. O tropeiro recorria aos tanques e rios que existiam perto do pouso, quando não nadavam pegavam um vasilhame e tomava o banho jogando a água com um caneco. Isso tudo era

---

93 Segundo Paulo Mercadante, Op. Cit. p. 64, são dois paus enfiados no chão paralelamente e outro atravessado, que servia para pendurar o caldeirão acima do fogo. Era essa rabicha que os tropeiros de Itaipu usavam.

94 Entrevista com o ex-tropeiro José Ribeiro de Carvalho, Op. cit.

95 Entrevista com o ex-tropeiro Sandoval P. de Oliveira, Op. cit.

ao ar livre, não existiam banheiros para as necessidades fisiológicas. Porém, quando era o período da seca e faltava água, ocorria do tropeiro não tomar o seu banho com a frequência habitual.

Como a produção de mercadorias era feita geralmente, na própria fazenda do tropeiro/fazendeiro, percebe-se que o tropeiro era um homem do campo, mas voltado para as atividades comerciais lucrativas, elevando a categoria do tropeiro no âmbito econômico-social, organizado no sistema familiar de produção. Em relação a isso, Alcir Lenharo afirma que "No universo social deste tipo de famílias produtoras de gêneros de subsistência mercantil, a categoria tropeiro aparece como um tipo social indefinido, ofuscado pela parametragem detida sobre a categoria proprietário, densa e absolutizada, de quem o tropeiro se apresenta como se fosse apenas uma sombra".[96]

Essa afirmação de Alcir Lenharo pode servir de exemplo para os tropeiros do sertão da Bahia. Os grandes tropeiros como Juvenal Alves Ferreira, Genésio Alves Ferreira e Terto Teixeira, eram fazendeiros, possuíam grandes propriedades, vendas e tropas. Juvenal Alves Ferreira, por exemplo, possuía 50 mulas que formavam 10 tropas e viajavam pelo sertão da Bahia. Licurgo Santos Filho reforça essa questão ao analisar a vida do fazendeiro Antônio Pinheiro Pinto dizendo que além de criador, intermediário, plantador ou revendedor, foi também, uma espécie de capitalista, sendo comerciante ou mercador.[97]

A prática do tropeirismo se estruturou de várias formas. O tropeiro Juvenal Alves Ferreira desenvolveu um tropeirismo de estrutura familiar. Este possuía a propriedade de 80 hectares de terra na caatinga, na fazenda Lagoa da Pedra, onde os seus filhos e agregados trabalhavam tanto na criação, plantação e como tropeiros. Segundo o depoimento do ex-tropeiro Ivan Alves Ferreira, filho de Juvenal, seu pai recolhia vários garotos desamparados que posteriormente trabalhavam para ele:

> Meu pai saía pro mundo aí, e quando chegava, era difícil chegar sem num trazer um (garoto). Tava aí no meio do mundo aí, pegava eles trazia pra dentro de casa. Saía casado... Foi 30, 34. Ele disse que "num criou não, dominava porque quem criava era Deus". Desses 34, poucos dele que não saíram casados... E era assim, pegando dessa maneira viajando, chegava, topava meninote, pegava e trazia e botava na escola e, quando fosse o ponto da estrada,[98] ia para a estrada mais ele e só saía casado.[99]

96 LENHARO, Alcir. Op. cit., p. 110
97 FILHO, Licurgo Santos. Op. cit., p. 35.
98 Época em que o garoto já estava pronto para seguir a atividade de tropeiro.
99 Entrevista. Op. cit.

Seu Sandoval Pereira de Oliveira é um dos que foi criado por seu Juvenal. Ele lembra emocionado quando estava com 15 anos, sem pai e nem mãe, em Jequié e o tropeiro, lhe deu abrigo e o chamou para seguir para Vitória da Conquista com a tropa, no ano de 1937. Segundo ele

> Cheguei em Jequié, procurei meu irmão. Ele já tinha descido pra Rio Novo. Nesse tempo tava dando uma febre quebra pescoço, eu era pequeno, mas eu era muito ativo. Eu disse: quer saber, eu num vou acompanhar meu irmão mais não. E aí, agora dentro da cidade. Aí agora eu fiquei batendo (sem rumo), batendo até de noite. Quando o velho Juvenal estava com as tropas, os tropeiros aí tudo arrumando mercadoria para trazer para Conquista, pra aí pra cima, pra Tremedal tudo ele carregava mercadoria de Jequié. Pra vim, pra ir. Aí agora eu tava me batendo, eu disse: "o senhor pode me dar um arrancho pra me botar minhas coisas aí, até eu arrumar um ponto aí". Ele disse: "pode meu fi, pode botar. Bota aí debaixo do couro que eu durmo, estando aí tá guardado". Assim, botei o saco embaixo da [...] que eu não tenho vergonha de contar não, assim debaixo do couro que ele dormia. Aí agora eu fiquei calmo [...] Quando foi mais tarde ele viu que eu tava me batendo ele disse: "Ô meu filho, você vem dormi aqui mais eu, você dorme mais eu". Um camarada dele, um tropeiro dele gritou de lá: "Num quer ele aí não que ele é ladrão". Até hoje eu lembro disso, eu tinha 15 anos [...] Depois eu ajeitei mais ele, ele disse: "Você vai mais eu, vamos pra uma fazenda que eu tenho em Conquista". Eu tinha vontade de conhecer Conquista. Eu vim mais ele. Chegou lá ele me entregou "Eu trouxe um moço para vocês", entregou pra velha. E eu fiquei mais ela morando e fazia tudo na roça. Fiquei quase que nem filho [...].[100]

O ingresso no universo do tropeirismo começa cedo, aos 12, 13, 15 anos, desde que suportasse o peso da carga. Nesse caso, dois meninos acompanhavam o tropeiro, pois os dois juntos podiam suspender a bruaca e colocá-la na cangalha e o tropeiro colocava a outra. As duas cangalhas deveriam ser postas ao mesmo tempo no muar para que não houvesse acidentes nem com o animal e nem com as mercadorias.

Aqui no Sertão Baiano as tropas familiares ou independentes, como era o caso de José Ribeiro de Carvalho, que tinha sua própria tropa, mas não possuía propriedade rural, viajava levando frete de um lugar para o outro. Porém, existia a estrutura empresarial de tropas, ou seja, firmas que alugavam a tropa ou encarregavam-se dos fretes. De acordo com Emerson Pinto de Araújo, em Jequié todo frete era feito por tropas e que o preço era elevado pelo transporte, além da responsabilidade sobre as mercadorias, Rotordan-

[100] Entrevista, Op. cit.

do que já possuía um armazém, também não demorou muito para formar a própria firma de tropas, muito bem equipada com 120 bestas.[101] Mesmo existindo essas firmas, a estrutura familiar do tropeirismo foi a que prevaleceu na região.

Outro fato interessante no sertão é a participação da mulher. Nos trabalhos do tropeirismo dos autores citados não aparece a figura da mulher. A não ser Rogich Vieira, que no romance A Princesa dos Tropeiros, há uma mulher, Isabel, que sendo filha de um tropeiro passa a viajar com o pai depois da morte da mãe. Mas na realidade do tropeirismo isso não ocorre nos trabalhos acadêmicos de Bonadio, Paulo Mercadante, Alcir Lenharo entre outros.

No sertão, a mulher desenvolve atividades semelhantes àquelas destinadas ao homem. Apesar de ser considerada como um ser inferior, fruto da visão masculina que ainda vigora no país, a mulher sertaneja é um ser forte e determinada. Maria Isaura Pereira de Queiroz, afirma que

> Num ambiente que cheira a patriarcado, seria de se esperar que as mulheres vivessem encerradas no gineceu; todavia, as virtudes femininas mais rezadas eram ali a coragem e o espírito de iniciativa. As mulheres participavam das aventuras e do pioneirismo dos maridos, esposavam as disputas dos clãs, lutando ao lado dos seus [...]. A mulher sertaneja era obediente, mas não escrava; e, desaparecido o homem, não raro tornava-se chefe de família [...].[102]

Sendo o tropeirismo um espaço ocupado quase que exclusivamente de homem, fica difícil para a mulher se projetar como tropeira. Mas isso não foi impossível. Embora nas entrevistas realizadas, a maioria dos tropeiros afirmem que nunca tinha visto uma mulher nesta atividade, relatando que não era serviço feminino, uma vez que elas não aguentavam o peso e as difíceis jornadas que o tropeirismo exigia, os ex-tropeiros José Ribeiro de Carvalho e Sandoval Pereira de Oliveira viram mulher sendo tropeira, coisa rara segundo eles, mas que existiu. De acordo com seu José, elas participavam, pois tinha mulher que possuía tropa e tinha o tropeiro, mas ela acompanhava a tropa. Era a dona da tropa. Já seu Sandoval diz que viu duas ou três e que "Era a mesma mulher assim, ajeitava, botava um chapéu e tocava o lote. Panhava uma taca e saia batendo e levava. Agora outros é que ajudavam botar a carga, que elas não aguentavam carregar o lote".[103]

[101] Op. cit., p. 64.
[102] Op. cit., p. 38.
[103] Entrevista, Op. cit.

Como Maria Isaura Pereira de Queiroz ressaltou, a mulher no sertão trabalhava e assumia a mesma tarefa que o homem. As mulheres dos tropeiros assumiam todas as responsabilidades dos maridos, quando estes estavam viajando e ficavam até meses fora de casa. Benedita Alves Ferreira, mulher de Juvenal Alves Ferreira, tomava conta de tudo quando o marido viajava. Cuidava da administração da fazenda, orientando o trabalho com a criação, da roça, da casa de farinha e da casa, isso para que a produção não parasse. A mulher do sertão está além da cozinha. Chegou a ser tropeira.

A região Sudoeste sempre teve a sua representação nos fazendeiros. Desde João Gonçalves da Costa, os fazendeiros do gado buscam o melhoramento dos seus negócios, principalmente com a abertura de estradas. Nas primeiras décadas do século XX, alguns proprietários rurais organizaram-se no sentido de abrir a estrada que liga Vitória da Conquista a Jequié. A Estrada Real de Poções, que liga Vitória da Conquista a Poções, foi melhorada e durante 30 anos aproximadamente, terminou a construção da rodovia BR 116. O evento representou um momento importante para o desenvolvimento da região, onde o jornal de Vitória da Conquista noticiou o a inauguração em 08 de junho de 1963, destacando a presença de autoridades estaduais e federais e elogiando a obra: "Espetáculo magnífico, que talvez não se repetirá, foi a inauguração da nova *rio Bahia*, rodovia da integração nacional, iniciada há mais de 30 anos e concluída completamente asfaltada em toda sua extensão pelo presidente João Goulart, que a inaugurou no dia 30 de maio último, na divisa dos estados da Bahia e Minas Gerais".[104]

Os fazendeiros, nesse período do coronelismo, eram as representações máximas na cidade de Vitória da Conquista. Eles comandavam todas as atividades administrativas, políticas e economias na sociedade conquistense. O povo, que não tinha como sobreviver em tempos difíceis, era obrigado a aceitar o mando do coronel, como afirma Ruy Medeiros ao apontar as condições que germinaram o poder do fazendeiro na região.

> O monopólio da terra, a disparidade entre homens disponíveis ao trabalho e a inexistência de mercado de trabalho, fazem com que o fazendeiro seja o dono da vida e imponha seu domínio à legião dos pobres dos campos [...] Não havia ninguém em condições de se opor eficazmente ao "coronel". O poder de mando local enraizava-se no controle da terra e efetivava-se através da família [...] O Clientelismo e o controle econômico fixam as bases eleitorais dos núcleos familiares.[105]

[104] VIANA, Aníbal Lopes. *Revista História e Conquista*. v. 2, Vitória da Conquista, p. 145.
[105] MEDEIROS, Ruy. *Fifo*. Diversificação econômica, fator demográfico e participação política em Vitória da Conquista. Vitória da Conquista: 1977.

O controle dos fazendeiros estava presente em tudo, a própria Rio - Bahia só foi construída pelo incentivo dos coronéis, que não queriam ficar isolados das outras áreas da região. Em 1953 já existiam estradas em alguns lugares da Bahia, mas não na região Sudoeste. Foi devido a isso que o tropeirismo continuou no sertão da Bahia, pois as estradas eram as mesmas do século XIX. Em 1953 não mudou tal realidade. Essa mudança só foi ocorrer em 1963 com a construção da Rio - Bahia.

Somente depois da Rio - Bahia e com a introdução de automóveis e caminhões que transportavam pessoas e mercadorias, que o tropeirismo entrou em decadência. Porém, mesmo com caminhões e automóveis "o jumento continua sendo o animal do pobre vai a toda parte. Vai onde não chega o caminhão [...] Ele está tão integrado à vida comunitária das classes humildes do sertão que estas não subsistiram sem ele. Muitas famílias tem nele o seu ganha-pão".[106]

O fim do tropeirismo no Sertão Baiano se deu devido a construção das estradas e pela introdução do automóvel, precisamente o caminhão, substituindo assim, as dedicadas mulas. No entanto, esse ponto precisa também ser mais pesquisado, para fazer uma análise mais adequada do fim do tropeirismo, pois este pode ter ocorrido em uma região e em outra ter sobrevivido por mais tempo, uma vez que a construção das estradas e a penetração do automóvel não aconteceram em todos os lugares ao mesmo tempo.

Contudo, o universo do tropeirismo é fascinante, emocionante e constitui um campo aberto a novas descobertas, pois pouco se fala, e pouco se escreve sobre o assunto.

## Referências

AGUIAR, Durval Vieira de. *Província da Bahia.* 2 ed. Rio de Janeiro: Cátedra, 1979.

ALMEIDA, Aluísio de. In. VIEIRA, Rogich. *A Princesa dos Tropeiros.* Sorocaba/SP: ELU, 1972.

ANDRADE, Manuel Correia de. *A Terra e o Homem no Nordeste.* São Paulo: Brasiliense, 1973.

BOAVENTURA, Eurico Alves. *Fidalgos e vaqueiros.* Salvador: Centro Editoria e Didático da UFBA, 1989.

BRITO, Ubirajara. *Vitória da Conquista ou a Capital do Sertão da Ressaca***.** 1997. (Texto xerocopiado).

[106] VIEIRA, Padre. Antonio. *O Jumento Nosso Irmão*. Rio de Janeiro/São Paulo: Livraria Freitas Bastos S/A, 1964, p. 228.

CARRARA, Ângelo Alves. *Minas e Currais:* produção rural e mercado interno de Minas Gerais (1674-1807). Juiz de Fora/MG: Ed. UFJF, 2006.

CHAVES, Claudia Maria das Graças. *Perfeitos negociantes:* mercadores das minas setecentistas. São Paulo: Annablume, 1999.

DORNAS FILHO, João. *Tropas e Tropeiros*. Belo Horizonte: Academia Mineira de Letras, 1967.

FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de; PARAÍSO, Maria Hilda Baqueiro. *Caminhos ao Encontro do Mundo:* a capitania, os frutos de ouro e a Princesa do Sul - Ilhéus, 1534-1940. Ilhéus: Editus, 2001.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1945.

JOB, Vera Ravognani. Algumas Considerações sobre o Ciclo do Ouro e o Tropeirismo. In: BONADIO, Geraldo (Org.). *O tropeirismo e a formação do Brasil.* Sorocaba: Academia Sorocabana de Letras. 1984.

LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação*: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil (1808-1842). São Paulo: Símbolo, 1979.

MATTOS, Mário. Fases de Prosperidade e de Declínio do tropeirismo. In: BONADIO, Geraldo. (Org.). *O Tropeirismo e a formação do Brasil*. Sorocaba: Academia Sorocabana de Letras, 1984.

MATTOSO, Kátia, M. de Queirós. *Bahia*: a cidade de Salvador e seu mercado no século XIX. São Paulo: HUCITEC. 1978.

MERCADANTE, Paulo. *Os Sertões do Leste*. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.

MEDEIROS, Ruy. *Os Primórdios de Conquista. Fifo*: ensaios conquistenses. Vitória da Conquista, 1997.

MEDEIROS, Ruy. *Fifo. Diversificação econômica, fator demográfico e participação política em Vitória da Conquista.* Vitória da Conquista, 1977.

MENDES, Sandra Regina. *Nos Caminhos das Tropas:* cultura e turismo em Ipiau e entorno. Ilhéus/Ba, Dissertação (Mestrado) – UESC, 2006.

MIGUEL, Antonieta. *Vida material e cotidiano:* a Imperial Vila da Vitória na segunda metade do século XIX. Salvador, Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia, 2000.

NEVES, Erivaldo Fagundes; MIGUEL, Antonieta (Org.). *Caminhos do Sertão*: ocupação territorial, sistema viário e intercâmbios coloniais dos Sertões da Bahia. Salvador: Arcádia. 2007.

NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira. *Mulher, família e negócio*: o papel da mulher no sertão da Ressaca. São Leopoldo: ANPUH. 2007.

NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira. *Mulher, família e negócio: o papel da mulher no sertão da Ressaca*. São Leopoldo: ANPUH. 2007.

PAES, Jurema Mascarenhas. *Tropas e Tropeiros na Primeira Metade do Século XIX no Alto Sertão Baiano*. Salvador, Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia, 2001.

PETRONE, Teresa Schorer. As áreas de criação de gado. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. (Org.) *História da Civilização Brasileira*. 5 ed., São Paulo: DIFEL, 1982. (A época colonial, tomo I, 2º v.).

QUEIROZ, Maria Isaura P. de. *Os Cangaceiros*. São Paulo: Duas cidades, 1977.

SANTOS FILHO, Licurgo. *Uma Comunidade Rural no Brasil Antigo:* aspectos da vida patriarcal no Sertão da Bahia nos séculos XVIII e XIX. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1956.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. Pecuária e formação do Mercado Interno no Brasil Colônia. *Estado, Sociedade e Agricultura*. Rio de Janeiro, n. 08, abril, 1997.

SILVA, Maria Odila Dias da; MOTA, Carlos Guilherme (Org.) *A interiorização da Metrópole:* 1822 dimensões. São Paulo: Perspectiva, 1972.

SOUZA, Maria Aparecida S. *A Conquista do Sertão da Ressaca:* povoamento e Ocupação de terra no interior da Bahia. Belo Horizonte, Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, 1998.

TANAJURA, Mozart. *História de Conquista:* crônica de uma cidade. Vitória da Conquista: Brasil Artes Gráficas, 1992.

VIANA, Aníbal Lopes. *Revista História e Conquista*. v. 2. Vitória da Conquista: Gráfica de "O Jornal de Conquista", 1982.

VIEIRA, Padre. Antonio. *O Jumento Nosso Irmão*. Rio de Janeiro/São Paulo: Livraria Freitas Bastos S/A, 1964.

VIEIRA, Rogich. A Feira de Muares de Sorocaba**.** In: BONADIO, Geraldo. (Org.) *Tropeirismo e a formação do Brasil*. Sorocaba: Academia Sorocabana de Letras; Fundação Ubaldino do Amaral: Skol/Momesso/Caracu. 1984.

WIED-NEUWIED, Maximiliano. *Viagem ao Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1817.

**Fontes documentais**

Entrevista com o ex-tropeiro Idalino Ribeiro dos Santos. Itaipu, Vitória da Conquista, 20 de setembro de 2000.

Entrevista com o ex-tropeiro Ivan Alves Ferreira. Itaipu, Vitória da Conquista, 03 de janeiro de 2002.

Entrevista com o ex-tropeiro José Ribeiro de Carvalho. Barra do Choça, 31 de dezembro de 2001.

Entrevista com o ex-tropeiro Manuel Pereira da Silva. Itaipu, Vitória da Conquista, 02 de janeiro de 2002.

Entrevista com o ex-tropeiro Sandoval Pereira de Oliveira. Itaipu, Vitória da Conquista, 27 de janeiro de 2002.

**Crédito das imagens**

Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia- http://www.sei.ba.gov.br/

# Rua das Tropas: um caminho tropeiro na área urbana da Lapa/Paraná

***Cláudia Bibas do Nascimento***
*Bacharel e Licenciada em História/Universidade do Contestado, Mestre em História/ PUCRS, Pesquisadora com ênfase na Arqueologia. Lapa/PR*

Esta comunicação propõe uma reflexão sobre a composição histórica da área urbanizada do município da Lapa, Paraná. Além de apresentar como o Caminho das Tropas desenvolveu econômica e socialmente o antigo pouso. O texto analisa a inserção do caminho no quadro urbano atual da cidade, tomando como ponto de partida, o crescimento urbano e sua dinâmica relação entre o antigo e o moderno.

O ir e vir das pessoas está intrinsecamente ligado a destinos de chegada e de partida. Em nossa sociedade pós-moderna onde a tecnologia caminha a longas passadas, basta uma tela plana de três dimensões, com 360º, algumas centenas de pixels e cores que vão desde o azul celeste até o azul ciano para que em poucos segundos, o deserto que emoldura as famosas pirâmides do Egito esteja literalmente sob nossos pés. Dentro dessa perspectiva, o telespectador vestido com seu pijama e munido com seu óculos 3D, observa a reprodução de um fragmento da realidade sem perceber que ao redor dos monumentos da antiga civilização egípcia, está a área urbanizada do Cairo.

Ao olhar somente as pirâmides sem atentar para o que está ao seu redor, o telespectador observa muitas vezes, somente o que lhe é aprazível. Neste cenário virtual, basta um olhar mais atento e uma caminhada além do setor histórico e arqueológico para perceber que o cenário do Nilo, do papiro e das múmias coexiste com pontes, mesquitas e veículos. Contudo, a paisagem continuou a ser desenhada, estabelecendo um diálogo entre o antigo e o moderno.

No contexto brasileiro, o velho e o novo também convivem em muitas cidades, como em Lapa, situada no Paraná. Nesta cidade, há na composição do cenário urbano a presença tanto da arquitetura luso-brasileira e colonial, quanto de construções referentes à arquitetura moderna. Apesar dos problemas políticos e sociais enfrentados nas últimas décadas do século XX, para que a memória local fosse preservada, é possível observar no fluxo do tempo um dinâmico processo de mudanças e permanências que envolve a paisagem urbana da cidade.

Aliar o crescimento das cidades com a preservação do patrimônio cultural se tornou segundo Chmyz e Brochier (2004, p. 35), um grande desafio. Como as cidades vêm enfrentando um crescimento populacional desorde-

nado, que leva ao estabelecimento de moradias em espaços vazios da cidade, ao (re) planejamento dos centros urbanos e a modificação da paisagem, a infraestrutura urbana está exigindo programas de políticas públicas que atendam as necessidades básicas dos cidadãos.

Partindo dessa conjuntura, pode ocorrer durante a realização de obras para melhoria da infraestrutura urbana, a evidência de vestígios estruturais e fragmentos da cultura material relacionados ao passado urbano das cidades. A emergência de obras para instalação de cabos elétricos e telefônicos, a abertura de ruas e calçamentos, a construção de novos espaços de lazer, revitalizações de praças e restaurações em antigos edifícios são os principais fatores que incidem sobre o patrimônio histórico e arqueológico urbano.

> A cidade contemporânea tem muitas camadas. Forma o que poderíamos chamar de palimpsesto, uma paisagem composta de várias formas construídas, sobrepostas umas às outras ao longo do tempo. Em alguns casos, as camadas anteriores são de origem realmente antiga, enraizadas nas civilizações mais velhas, cujas marcas ainda podem ser percebidas por trás do tecido urbano de hoje (HARVEY, 1994, p. 1).

Juntamente com a camada arqueológica, há no subsolo canos, passagens de esgoto, poços, etc., considerados em um primeiro momento, como um mosaico inteligível para a compreensão da história urbana. Todavia, ao desvendar as camadas da urbe, os vestígios existentes podem informar sobre o processo de ocupação e o desenvolvimento da cidade, estabelecendo dessa maneira, uma conexão entre o passado e o presente.

## A cidade como objeto de estudo

Impregnada de elementos da vida cotidiana a cidade é o resultado da intervenção de seus habitantes, sendo um produto concebido através do homem – que modifica e transforma o meio ambiente. Como o meio urbano é portador de histórias, catalisador de vivências e um depósito que deve ser explorado para se preservar a memória social, a cidade se tornou alvo das pesquisas históricas. De acordo com Lyra,

> É no espaço urbano que as marcas da História ficam mais claras. No desenho das ruas, na conformação das praças [...]o povo marca a cidade com seus conhecimentos acumulados, a cultura transladada de sua terra de origem, transformada no tempo e no espaço. A cidade não é um bem móvel: ela é dinâmica, ela se altera (LYRA *apud* PARANÁ, 1993, p. 15-16).

Ao estudar as inferências do homem sobre a cidade e na cidade com aportes conceituais e metodológicos próprios, as pesquisas de História Urbana, iniciadas aproximadamente há duas ou três décadas[1] no território brasileiro, assumiram uma postura heterogênea com análises históricas que vão desde a delimitação dos espaços até os conflitos e intervenções urbanísticas. Por meio dessas pesquisas, os historiadores mostraram a necessidade de se interpretar a cidade e produzir dados que resultem em um entendimento sobre a vida urbana. Em suas propostas de estudo, surgiram argumentos que inferem sobre a composição histórica do espaço urbano; sobre os grupos sociais que habitavam e/ou percorriam a área urbanizada; de que forma passado e presente se relacionam na urbe, entre outros temas.

Palco de diversas realidades, a cidade é considerada por Meneses (2006, p. 65) como uma obra aberta. Dinâmica e em constante transformação, a cidade composta por arruamentos, becos, praças, igrejas, casas, e mais uma incontável categoria de estruturas construídas, conduz à vida social. A constituição do tecido urbano só tem significado se existe a ação humana. Neste sentido, Isidoro de Sevilha em VII d. C já afirmava que não eram as pedras que faziam a cidade, mas os homens. Para a historiadora Sandra Pesavento,

> A cidade [...] tem um pulsar de vida e cumpre plenamente o sentido de noção do habitar e essas características a tornam indissociavelmente ligada ao sentido humano: cidade, lugar do homem; cidade, obra coletiva que é impensável no individual. Cidade, moradia de muitos; a compor um tecido sempre renovado de relações sociais (PESAVENTO, 2007, p. 14).

Repleta de emoções e sentimentos, saberes, odores e sons, ruas e calçamentos, templos e habitações, espaços vazios e espaços hermeticamente projetados, a cidade é para nós historiadores, um profícuo campo de estudo e nela, o traçado urbano pode ser considerado um instrumento de análise para a compreensão de seu processo de origem e ocupação. Fruto de caminhos e suas ramificações, o traçado remete ao ir e vir das pessoas e aponta para o surgimento do meio urbanizado.

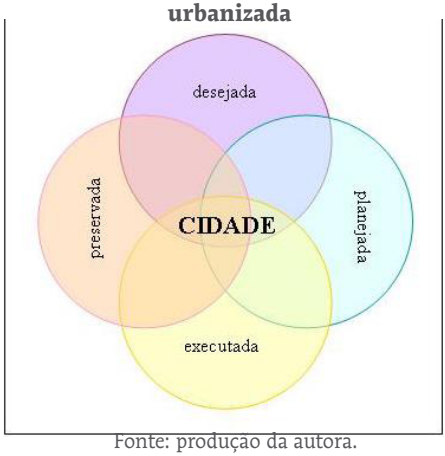
A maioria dos estudos sobre a urbe assinala a existência de um ciclo articulado onde a cidade é desejada, planejada, executada e preservada, como o descrito na Figura 01, em esquema proposto por Giovanaz (2000, p. 38). Nele, a autora aponta que o urbanismo no decorrer dos séculos XIX e XX,

[1] A partir dos anos 2000, as pesquisas históricas sobre a cidade urbanizada tomaram fôlego e entre seus principais nomes, estão Sandra Jatahy Pesavento (1995, 2007), Luís Octávio Silva (2002), Lúcia Oliveira (2002), Maria Stella Brescianni (2002) e Fania Fridman (2007).

visou o crescimento e o futuro das cidades ao solucionar problemas como a questão da limpeza e selecionar espaços de memória.

Entretanto, é necessário perceber que apesar de ocorrer um ciclo de transformação urbanística nas cidades, há aspectos distintos que devem ser considerados quando analisados seus processos de formação. Para Pinheiro (2002, p. 2), de um lado, há a existência de cidades planejadas, criadas e desenhadas, formuladas através de modelos geométricos invariavelmente ordenados; e por outro lado, existem cidades espontâneas, modeladas geomorfologicamente de forma irregular, sem projetistas, seguindo as leis da terra e o dia a dia de seus habitantes. É, porém, no segundo aspecto apresentado, que a cidade da Lapa se encaixa, pois em torno do espaço por onde os tropeiros passaram, surgiu primeiramente um caminho e depois, um pouso iniciando o processo de ocupação do território lapiano.

**Figura 1 – Ciclo da cidade urbanizada**




Fonte: produção da autora.

## Lapa na rota das tropas

Ao contrário de muitas cidades paranaenses, Lapa não teve seu surgimento em torno de uma igreja ou de uma estação de trem, e nem ao menos foi fruto de uma ação planejada, mas, seu surgimento se deve a um caminho tropeiro. A partir dele, a vida social e econômica se desenvolveu fazendo com que ao longo do caminho surgisse um pequeno núcleo urbano. Cabe salientar, que anterior a este processo a região denominada primeiramente de Registro Velho, já possuía em seus campos aldeias indígenas onde seus habitantes deixaram como marcas de sua presença, sítios pré-históricos[2] cerâmicos e líticos a céu aberto.

O processo de ocupação dos campos lapianos teve início a partir das décadas de 1730 e 1740 em decorrência da abertura da Estrada da Mata, que ligava o Rio Grande de São Pedro à Colônia do Sacramento. Nesta década, Valle

[2] Dados provenientes das primeiras escavações arqueológicas realizadas na década de 1970 por Igor Chmyz na região interiorana do município. Em 2008, o Museu Histórico da Lapa recebeu uma doação de artefatos líticos provenientes de localidades como Pedra Alta, São Bento, Rio do Areia, Espigãozinho, Arroio da Barra, Capão Bonito, Colônia Johannesdorf e Lagoa Gorda.

(1983, p. 32) assinala que chegaram aos campos da Lapa, algumas famílias de origem portuguesa estabelecidas em áreas próximas ao Rio Iguaçu através da concessão de sesmarias.[3] Trinta anos depois, já com o nome de Capão Alto de Santana, a região se tornou ponto final para parada e descanso das tropas que cruzavam as regiões Sul e Sudeste do Brasil em caminhos terrestres.

Importante pouso tropeiro devido à formação climatológica e vegetal encontrada ao longo do caminho, Capão Alto possuía conforme Bigarella (1997) uma paisagem propícia para a invernada das tropas com topografia suave e escarpas areníticas representadas por serras com grandes extensões de campos naturais e capões de mata Herberts (2009, p. 174) ao apresentar em sua tese a paisagem do Caminho das Tropas alega que, normalmente, os pousos eram realizados em locais que favoreciam a permanência das tropas, como por exemplo, espaços com ou sem acidentes naturais, próximos a fontes de água e locais de pastagem. O naturalista inglês Auguste de Saint-Hilaire em sua passagem nos Campos Gerais do Paraná, também fez referência aos pontos de pastagens aproveitados para as invernadas das tropas que vinham do Rio Grande do Sul. Dessa forma, a paisagem encontrada pelas tropas foi um condicionante para o desenvolvimento do traçado urbano, do qual faz parte a topografia, o ecossistema natural e o clima.

Com o surgimento dos aluguéis para pastagem, ou pontos de engorda, e o estabelecimento de mais habitações e casas comerciais nos campos lapianos, alguns moradores do Registro de Curitiba enviaram à capital da Província de São Paulo, uma petição para que o governador mandasse fundar na paragem uma povoação. Tal situação impulsionou o crescimento populacional, aumentando o número de fazendas e sítios e exigindo providências materiais e espirituais. Segundo Westphalen (1979, p. 3), licenças de alvarás para abertura de casas de secos e molhados em 1768 e 1771, o registro de nove fazendas e doze sítios em 1771, a eleição de um alferes e a criação do cargo de capitão-do-mato em 1780, e a construção da igreja Matriz em 1784, foram critérios que levaram à criação da Freguesia de Santo Antônio da Lapa em 1797.

Devido ao constante crescimento populacional, a necessidade de implantação de leis e ao advento dos ideais urbanísticos, a Freguesia de Santo Antônio no início do século XIX foi elevada à categoria de vila em 1806 e em

[3] De acordo com Wachowicz (2002, p. 79-80), para se obter uma propriedade nos Campos Gerais paranaenses, o interessado acompanhado de dois ou três escravos após escolher uma paragem que lhe agradasse, formava um preposto e soltava no local algumas cabeças de gado bovino e cavalar. Alguns anos mais tarde, alegando posse, o proprietário solicitava a concessão de sesmaria.

1872 tornou-se cidade composta por 172 casas habitadas e 19 casas desabitadas, 01 Igreja Matriz, 01 Casa de Câmara e Cadeia, 04 ruas longitudinais, 06 ruas transversais, 01 cemitério, 1.453 fogos e 8.709 habitantes. No ano seguinte, a infraestrutura urbana recebeu a instalação de um reservatório de água, escola, teatro, vias pavimentadas e iluminação pública.

No século XX, mais precisamente na década de 1938, Lapa foi reconhecida pela importância de seu patrimônio cultural recebendo o tombamento da Igreja Matriz e de duas residências como bens nacionais. Na transição de 1970 para 1980, novas edificações foram registradas como patrimônio estadual, resultando posteriormente, no tombamento do setor histórico, nível estadual, 1989; nível federal, 1992. O patrimônio cultural lapiano por apresentar no meio urbano, uma conformação urbanística linear constituída de ruas paralelas ao caminho tropeiro, interligadas por travessas de reduzida largura (PARCHEN *apud* PARANÁ, 1993, p. 65), materializou em sua paisagem urbana, marcas da economia tropeira, encontradas tanto na culinária, ofícios e celebrações, quanto nos lugares urbanos e rurais.

## Um caminho tropeiro na área urbana

No Paraná existiram diversos caminhos terrestres que proporcionaram o desenvolvimento de atividades comerciais e o surgimento de cidades localizadas principalmente no litoral, no primeiro e no segundo planalto. Os primeiros caminhos no estado foram abertos por indígenas e tinham como finalidade comunicar aldeias e seus centros de atividades. Entre os caminhos largamente percorridos por indígenas, bandeirantes e tropeiros está o Caminho do Peabiru,[4] a Estrada da Mata e o Caminho das Tropas.

Pelo território lapiano, passou a Estrada da Mata, caminho que estabeleceu a comunicação entre São Paulo e os Campos Gerais paranaenses. Aberta por picadas de bandeiras que tinham como objetivo reconhecer e explorar o território brasileiro, a estrada contou com um intenso trânsito de homens e animais que seguiam para os registros de Viamão e Sorocaba. Após a conclusão do Caminho das Tropas em 1731, a Estrada da Mata foi absorvida pelo caminho e inserida no itinerário das tropas passando a ser o principal trajeto do tropeirismo entre os séculos XVIII e XIX.

[4] Em território paranaense, o caminho pré-colombiano que estabeleceu a ligação dos Andes peruanos com o litoral Atlântico percorreu alguns trechos dos municípios de Pitanga e Campina da Lagoa. Em 1970, conforme Chmyz e Sauner (1971, p. 12) foram encontrados cerca de 30 km remanescentes do caminho na área rural de Campina da Lagoa numa trilha que media 1,40 m de largura e 0,40 cm de profundidade.

Contando com 1.500 km de extensão entre o Registro de Viamão, localizado no Rio Grande do Sul, e o Registro de Sorocaba, em São Paulo, o caminho formado por estradas, rios, campos, montes e serras, incorporou e adaptou ao seu traçado lugares que forneciam bons pontos de água e pouso para as tropas. Marcado por vias terrestres que tinham como finalidade realizar a ligação de pontos extremos para facilitar o ir e vir das tropas de homens e animais, o Caminho das Tropas foi uma importante rota comercial e dele foram originadas cidades que movimentaram a vida socioeconômica das províncias localizadas no Sul do Brasil. Denominado também como Caminho do Viamão, o percurso deixou rastros na paisagem e nos pousos, estabelecendo relações sociais, construindo fazendas, capelas, igrejas, casas e praças (KERSTEN, 2000, p. 176).

Entre os diversos caminhos percorridos pelos tropeiros com gado vacum, muar e cavalar, Brum (1999, p. 123) aponta como pontos de referência nos estados do Sul, com algumas pequenas variações, as cidades de Santo Antonio da Patrulha, São Francisco de Paula, Bom Jesus, Vacaria, atravessando o Passo de Santa Vitória, seguindo por Lages, Rio Negro, Lapa, Ponta Grossa, Castro, Itararé, Itapeva, Itapetininga, Araçoiaba da Serra e Sorocaba.

Diferente dos caminhos tropeiros que se encontram atualmente em áreas rurais[5] nos estados do Sul, um pequeno trecho do Caminho das Tropas engloba o traçado urbano da Lapa. Conhecido como Rua das Tropas, o caminho que originou a cidade é a principal via de acesso à área urbana, sobrevivendo às intempéries do tempo e ao planejamento urbano contemporâneo.

## Rua das Tropas

Componente da paisagem da cidade, o traçado urbano constitui o desenho geral da cidade e é composto por ruas, avenidas, calçamentos, pontes, etc.; sendo estes, a estrutura interna da urbe. Socialmente produzido, dele decorre a conformação da cidade e a estipulação dos espaços de circulação. No caso das ruas, em particular, além do asfalto, do paralelepípedo e dos calçamentos que fazem parte do traçado, há uma camada do tecido urbano que fornece subsídios para o entendimento da história da cidade.

Consideradas como artérias que constituem o *corpus* urbano, as ruas são locais de conflitos e vivências, de comemorações e rituais, de símbolos

[5] As pesquisas arqueológicas no Caminho das Tropas empreendidas por pesquisadores do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul vêm apresentando uma série de análises sobre as estruturas viárias remanescentes dos caminhos utilizados pelas tropas de homens e animais, e consequentemente, sua cultura material. Cabe salientar, que muitos trechos do caminho Viamão-Sorocaba ainda se encontram preservados e outros, foram englobados pelas plantações de soja e milho que movimentam hoje a economia dos estados.

e significados e por meio delas, flui o ir e vir das pessoas. Cada rua é uma pequena parte de uma área construída, onde seus moradores têm uma experiência íntima com cada uma delas, criando um sentimento de lugar (CASTILHO, 2006, p. 2).

Os historiadores desde a Antiguidade relatam a construção de pontes, a delimitação de ruas, a criação de sistemas de abastecimento de água e redes de esgoto, como componentes do meio urbano. No entanto, ao caminhar pelas ruas muitas vezes desconhecemos suas origens e a nomenclatura que possuem. Castilho (2006, p. 2) ao realizar um estudo sobre os nomes das ruas de Campo Grande, Mato Grosso do Sul, ressalva que as pessoas passam pelas ruas da cidade sem relacioná-las com seu nominativo. Para a autora, há um desconhecimento da origem dos nomes das ruas por parte da população, assim como de seus significados na história da cidade.

Em Lapa, a Rua das Tropas não foi somente o espaço físico por onde os tropeiros passaram com seus animais, mas um condicionante ao desenvolvimento da cidade. Apontada no Inventário Nacional das Referências Culturais do ano de 2006 como bem cultural lapiano, a Rua das Tropas com seu traçado reto e largo – bem próprio à passagem das tropas – e sua extensão com mais de dois quilômetros, acolheu os diversos momentos da história da cidade, pois ao longo dela, a Lapa aflorou e cresceu (KERSTEN, 2006, p. 109).

No contexto da economia tropeira, Kersten (2006, p. 109) assinala que passavam pelo largo caminho da rua, tropas com 30 e até 200 animais. Entre os lapianos mais velhos, muitos relatam que pelo trajeto urbano percorriam tropas e mais tropas em pequenos intervalos do dia. Dona Ondina Pinto ao acompanhar os últimos momentos da economia tropeira, relata a Rua das Tropas de seguinte forma:

> Para mim esta rua sempre se chamou das Tropas por causa das tropas que vinham do Rio Grande do Sul e passavam por ali para pegar a estrada que ia para Curitiba e para São Paulo. A casa de papai era aquela que ele comprou quando veio de mudança de Rio Negro. A Zilda encerava muito o assoalho e, um dia, ia passando uma tropa com muitos animais; uma vaca desembestou, entrou no corredor, (da casa) e ficou entalada. Os tropeiros apearam os cavalos e enrolaram o rabo da vaca nas mãos, puxando o bicho pelo assoalho encerado até que a vaca deslizou para rua (LACERDA, 1997, p. 31).

Dona Ondina também forneceu detalhes sobre a vida cotidiana ao longo da Rua das Tropas, descrevendo a existência de várias pessoas que pos-

suíam casas e comércio nas quadras que se formaram na década de 1920. Sua leitura imbuída de valores e memórias pessoais aponta para a existência de uma composição étnica heterogênea, derivada da formação social e econômica da Lapa. Entre os personagens citados, estava o viúvo funcionário inglês da estrada de ferro, cujo nome era Tamplin; Nhô João Bernardo, guardião do Engenho; Quinco Xavier, um solteirão que fazia deliciosos doces; o velho alemão Glazer, que possuía uma oficina; Jorge Montenegro, que habitava um sobrado colonial onde o primeiro andar abrigava a Coletoria e no segundo, a residência da família; a loja do sírio Pedro Gebran; o médico João Cândido Ferreira, que possuía casa em estilo colonial; o caboclo José Nanico; Ana do Barranco, que tinha uma casa de mulheres; o preto Joaquim, que trabalhava com couro e fazia arreios e rédeas; entre outros personagens.

De acordo com Pereira (1924, p. 47), as ruas da Lapa na década de 1920 eram bem traçadas e seguiam a direção norte/sul, estabelecidas pelo primeiro alinhador Francisco Teixeira Coelho visando às melhores áreas de sol para os habitantes.

Quanto à composição da infraestrutura, a Rua das Tropas inicia no perímetro urbano com o painel *Os Tropeiros*, obra criada em 1965 pelo artista plástico Poty Lazzarotto. Nele, a imagem confeccionada em azulejos apresenta um tropeiro conduzindo animais na paisagem típica dos Campos Gerais do Paraná. Composto em homenagem aos tropeiros que participaram do processo de colonização do Sul do Brasil, o painel é hoje cartão postal do município. Em seguida, há na continuidade da rua, um canhão de artilharia no centro das vias que remete ao Cerco da Lapa ocorrido durante a Revolução Federalista de 1893.

Dividida em dois trechos, a Avenida Dr. Manoel Pedro – que segue para o Centro Histórico, e a Avenida Caetano Munhoz da Rocha, rumo à BR 476, a rua possui duas vias, calçamentos laterais e um canteiro central arborizado com bancos de madeira destinado ao passeio dos pedestres. Ao longo do seu trajeto, é possível observar diversos períodos de urbanização devida à presença de diferentes estilos arquitetônicos como, por exemplo, a arquitetura luso-brasileira do século XIX, o ecletismo e a influência européia do início do século XX, o estilo neocolonial das décadas de 1950 e 1960, além da arquitetura moderna e contemporânea. De acordo com Kersten (2006, p. 111), em toda a extensão da rua há casas e estabelecimentos comerciais mantendo de certa forma, sua vocação original.

Entre as principais ruas transversais ao caminho urbano das Tropas, encontram-se antigos caminhos estreitos com grandes casarios, como os encontrados nas ruas Francisco Braga, Sete de Setembro, Westphalen, Ba-

rão dos Campos Gerais, Eufrásio Cortes e Nossa Senhora do Rocio. Quanto à nomenclatura utilizada, esta segue a tendência apontada por Castilho (2006, p. 5), onde políticos locais, santos católicos e datas cívicas foram usados como instrumento de memória e de homenagem.

Além de passeio e local que liga vários pontos da cidade, a Rua das Tropas também é palco de manifestações religiosas, militares e cívicas. Lacerda (1997, p. 78) ressalva que na década de 1920, a procissão de finados que partia da Igreja de São Benedito tinha a Rua das Tropas incluída em seu roteiro. As comemorações militares e cívicas do dia 7 de setembro e 26 de abril, também são realizadas na principal Rua da Lapa com a finalidade de se comemorar a Independência do Brasil e o Dia do Tropeiro.

## Considerações finais

As primeiras medidas tomadas para a proteção do patrimônio cultural paranaense acompanharam as discussões nacionais acerca do que deveria ser preservado como memória da população. Entre 1970 e 1980, os chamados bens de pedra e cal foram alvos da desenfreada urbanização onde as políticas públicas seguindo os ideais de crescimento e desenvolvimento político e econômico, tendiam a destruição de muitas edificações históricas. Como resultado desse processo, os órgãos responsáveis pela preservação da memória tomaram medidas que restringiram o uso e a ocupação do solo, privilegiando os bens que apontavam para a presença da cultura branca e européia.

Na malha urbana, ruas, largos, becos e mais uma infinidade de estruturas construídas para o bem-estar da população, foram deixados de lado durante o processo de seleção dos bens culturais por dotarem uma pequena visibilidade se comparados aos imponentes casarios do centro histórico. Atualmente, os espaços de circulação foram englobados pelo crescimento urbano e considerados tardiamente como representantes da memória local, pois até o final do século XX, somente o centro histórico das cidades era entendido como portador de memórias.

Neste início de século XXI, as políticas de preservação passaram a selecionar espaços que refletem a composição heterogênea da população e as ruas, como locais dinâmicos, passaram a ser mais do que simples locais de passagem, mas um espaço de todos. Pela Rua das Tropas em especial, transitaram no decorrer dos séculos milhares de pessoas, provenientes de lugares diversos e portadoras de culturas diferentes. Esses fatores foram essenciais para que as políticas públicas transformassem a rua no ano de 2006, em

bem cultural. Sendo assim, a rua derivada do Caminho das Tropas passou a ocupar relevância histórica não somente por sua antiguidade, mas pela vida cotidiana que dela surgiu.

## Referências


BIGARELLA, João J. *Lapinha:* a natureza da Lapa. Lapa: Lar Lapeano de Saúde, 1997.

BRESCIANNI, Maria Stella. Cidade e história. In: OLIVEIRA, Lúcia L. (Org.). *Cidade:* história e desafios. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2002.

BRUM, Nilo B. de. *Caminhos do Sul***.** Porto Alegre: Metrópole, 1999.

CARLOS, Ana Fani A. (Org.) *Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano*. São Paulo: Edusp, 1994.

CARPÍNTERO, Marisa V. T.; CERASOLI, Josianne F. A cidade como história. *História*: questões e debates, n. 50. Curitiba: Ed. UFPR,p. 61-101, 2009.

CASTILHO, Maria Augusta de. *As ruas da cidade:* a alma do lugar e seus personagens. 26ª Reunião da Sociedade Brasileira de Pesquisa Histórica. Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: www.sbph.org/reuniao/26/trabalhos/Maria_Augusta_Castilho/. Acesso em 13 de abril de 2010.

CHMYZ, Igor; SAUNER, Zulmara Clara. Nota prévia sobre as pesquisas arqueológicas no Vale do Rio Piquiri. *Dédalo*, Curitiba, a. II, n.13, p. 7-36, 1971.

CHMYZ, Igor; BROCHIER, Laércio L. Proposta de zoneamento arqueológico para o município de Curitiba. *Arqueologia*, Curitiba: Centro de Estudos e Pesquisas Arqueológicas. EDUFPR, p. 35-60, 2004.

GIOVANAZ, Marlise Maria. Em busca da cidade ideal: o planejamento urbanístico como objeto da história cultural. *Revista Anos 90*, Porto Alegre, n.14. 2000.

HARVEY, David. XX Espaços urbanos na aldeia global: reflexões sobre a condição urbana no capitalismo no final do século. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*, n. 1. Belo Horizonte: PUCMG, 1994.

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

KERSTEN, Márcia S. de A. *A Lapa e o tropeirismo.* Curitiba: 10ª SR IPHAN, 2006.

KERSTEN, Márcia S. de A. *Os rituais de tombamento e a escrita da história,* bens tombados no Paraná entre 1938-1990. Curitiba: Ed. UFPR; Imprensa Oficial do Paraná, 2000.

LACERDA, Maria Thereza. B. *Passeando pelas ruas da Lapa na década de 20.* Curitiba: 10ª S.R. IPHAN, 1997.

MENESES, Ulpiano T. B. de. A cidade como bem cultural: áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcande na preservação do patrimônio ambiental urbano. *Revista IPHAN*. São Paulo, 10ª S.R. IPHAN, p. 33-76, 2006.

NASCIMENTO, Cláudia B. do. *Múltiplos olhares sobre a presença negra na Lapa*. Paraná: história e arqueologia (séculos XIX e XX). Porto Alegre, Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2009.

PARANÁ, Governo do Estado do. Lapa, um passeio pela memória. *Cadernos do Patrimônio, n. 4*. Curitiba: SEEC/CPC, 1993.

PEREIRA, Altamiro N. *O município da Lapa*. Curityba: Typographia da Penitenciária do Estado, 1924.

PESAVENTO, Sandra J. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidade imaginárias. *Revista Brasileira de História,* v. 27, n. 53. 2007.

PESAVENTO, Sandra J. Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. *Revista Estudos Históricos*, v. 8, n. 16. Rio de Janeiro. 1995, p. 279-290.

PINHEIRO, Eloísa P. *A história urbana através do desenho e do projeto da cidade.* Santander, Espanha: XIV Congresso Internacional de Engenharia Gráfica, 2002.

VALLE, Marília de S. do. *Nupcialidade e fecundidade das famílias da Lapa, 1770-1829*. Tese (Doutorado) – São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1983.

WACHOWICZ, Ruy. *História do Paraná.* 10 ed. Curitiba: Imprensa Oficial do Paraná, 2002.

WESTPHALEN, Cecília Maria. *A Lapa histórica*, preservada e mística. Curitiba: Secretaria Estadual da Cultura, 1999.

WESTPHALEN, Cecília Maria. *Lapa, um pouso, uma legenda. Curitiba*: Secretaria Estadual da Educação, 1979.

# Tropas, ranchos e memórias: comarca do Serro Frio/Minas Gerais

***Zara Simões***

*Historiadora, Pós-Graduada, Docente do Ensino Superior, Pesquisadora da História da Comarca do Serro Frio. Serro/MG*

A comarca do Serro Frio foi uma das cinco primeiras comarcas da região das Minas do ouro. Sua colonização se inicia em 1702 com a chegada dos bandeirantes Paulistas e a formação dos primeiros arraiais do ouro às margens de córregos.

Em 1714, estes arraiais se unem e são elevados a condição de Vila, a Vila do Príncipe, que em 1838 recebe a denominação de cidade do Serro. Já em 1720 é criada a Comarca do Serro Frio, que vai ter sua sede na Vila do

Príncipe. Sua localização estratégica abrange o norte e nordeste de Minas divisando-se com o nordeste e o centro-oeste do Brasil.

O nome Serro Frio deriva de Ibiti-rui ou serras frias, como era denominada a região pelos nativos habitantes, chamados de Botocudos pelos colonizadores.

O ouro encontrado em abundância e mais tarde o diamante vão proporcionar a ocupação de um grande território não só por arraiais, que surgem em volta dos rios, mas também a ocupação das áreas rurais com grandes fazendas que a principio se dedicavam à mineração do ouro. Porém, aos poucos, com as novas necessidades, a proibição de produção de alimentos nas áreas específicas de mineração e o aumento da população, as fazendas da comarca, passam a se ocupar da produção agrícola. A região mais a leste da Vila do Príncipe, chamada de região da Mata, vai ser a de maior formação de fazendas para abastecimento das áreas mineradoras, pelas suas terras férteis, ainda no século XVIII.

No século XIX, é de lá que sairá grande parte dos produtos que, levados pelas tropas, vão continuar fazendo a riqueza da Comarca. Nessas fazendas, um moinho d'água, um monjolo, uma moenda, uma fornalha para fazer rapadura, um alambique para produzir uma boa cachaça e o quarto de queijo, são elementos essenciais incorporados à sua cozinha e aos seus fazeres.

A cidade do Serro verá surgir vários ranchos para receber o grande número de tropas que por ali passam a caminho de Diamantina, Corinto, Curvelo, movimento que vai durar até o final dos anos 1930, quando tem inicio o uso do caminhão.

O conhecimento desse período da história da Comarca, sobretudo a partir das últimas décadas do século XIX, chega até nós, hoje, pelos relatos de dois grandes memorialistas serranos que são Joaquim Salles, em seu livro "Se não me falhe a Memória" e Geraldo Freire em seu "Caminhos da Memória", e também pelos depoimentos de antigos tropeiros ou moradores da região, colhidos em entrevistas recentes.

Em "Se não me falha a memória", o texto de Joaquim Salles nos leva a sentir o cheiro que impregnava as ruas do Serro e a felicidade vivida pelos meninos, em fins do Século XIX, com o movimento das tropas na cidade.

Geraldo Freire, em "Caminhos da Memória", atiça em nós a curiosidade de conhecer mais sobre esses que foram mola propulsora do desenvolvimento da região no século XIX e início do XX. Demonstrando precisão de memória, o autor nos propicia vivenciar os momentos descritos como momentos presentes: a visão do Largo da Cavalhada, hoje Praça João Pinheiro, o trotar das tropas pelas ladeiras, o burburinho das ruas nas décadas de 1920 e 1930.

Joaquim Salles, primeiro serrano a relatar suas memórias do tempo das tropas em fins de 1800, nos permite reconhecer um novo ciclo econômico baseado na produção rural e no comércio que marcou o século XIX. Ciclo este que contribuiu para a história da Comarca e da cidade do Serro, influenciando sua cultura, expansão urbana e arquitetura local. Já em fins do século XVIII, casarões vão ganhando as varandas tão comuns nas casas do mundo rural.

Joaquim Salles descreve o rancho da sua avó: "Na cidade, ao lado da residência de minha avó, havia um rancho de tropas. Ficava em face, num terreno baldio, [...] era crivado de estacas para amarrar os burros; ali alimentados e devidamente raspados eles seguiam para o pasto." (SALLES, 1993, p. 50).

Diz também como se organizavam as tropas e como eram as acomodações dos ranchos,

> Uma tropa se compõe de lotes e estes variam entre sete e dez burros de carga. Quanto maior o número de lotes mais divertido me parecia o espetáculo da descarga. Os tropeiros varriam a parte do rancho onde iam se instalar. Dispunham com arte rara as cangalhas e os couros que as cobriam na viagem. Formavam vários pequenos cômodos onde pernoitavam. Todos esses *quartinhos* davam para um pequeno saguão, onde instalavam o fogo para a cozinha, servindo ao mesmo tempo, na época do frio, para aquecer as barraquinhas e tornando-lhes o sono, após longas caminhadas a pé durante o dia, também mais reparador e delicioso. (SALLES, 1993, p. 53).

Nos diz como eram as refeições baseadas no *feijão ferrado* que, mais tarde, recebe em homenagem às tropas o nome de *feijão tropeiro*, sem dúvida hoje patrimônio culinário de Minas Gerais:

> [...] uma comida cujo perfume se embebia pelas paredes do rancho e se derramava até a rua [...] Ninguém imaginará o que é um punhado de farinha espalhada ao fundo de um prato de folha-de-flandres, com feijão em grão atirado por cima, salpicado de sal grosso, com dois ovos estrelados, quinze centímetros de linguiça em torno, enfeitado de pedaços de lombo fresco de porco [...] era indizível a minha felicidade e a minha voracidade. (SALLES, 1993, p. 53).

Geraldo Freire, por sua vez, destaca dois momentos da logística econômica na região: as primeiras décadas do século XX, quando o movimento das tropas se intensifica com a construção do ramal da Estrada de Ferro para Diamantina em 1914, e os fins dos anos 1930, quando o caminhão toma o lugar do animal de carga. Pela descrição que o autor faz da localização dos ranchos na cidade nas primeiras décadas do século XX, podemos perceber

que pouco ou nada mudou no cenário urbano do Serro, descrito antes por Joaquim Salles.

Com precisão e sensibilidade, o Sr. Geraldo Freire nos conta mais: como eram as tropas, os ranchos e quem eram os tropeiros; ressalta a importância do Serro para a comarca, pela sua localização estratégica com saída para o leste e para o norte, além do tradicional caminho para a capital. Geraldo Freire inicia seu resgate perguntando:

> E o tropeiro, você conhece o tropeiro? [...] foi ele o mais importante elemento, ligando cidades vilas e povoados. [...] há de se destacar, porém, a devida separação da classe, na sua hierarquia: o nome de tropeiro se dava a todos os que lidavam com as tropas, ou lotes de burros, claro. Mas o verdadeiro tropeiro era aquele que cuidava, dura e diretamente, da tropa: arrieiro, tocador e, muitas vezes, o guia, que fazia também as vezes de cozinheiro. Os dois primeiros eram sempre fortes, bons andarilhos e pegadores de peso, pois cabia-lhes a tarefa de acompanhar a tropa e, nos pontos certos, carregar e descarregar os animais. O guia seguia sempre à frente, junto do cavalo-madrinha- que era na maioria das vezes, um animal menor e mais bem cuidado, com arreios enfeitados de anéis e argolas de prata, tendo à testa uma enorme estrela ou coração, do mesmo metal.... os outros animais seguiam em fila-indiana, morosamente, ao som dos guizos pendurados no peitoral do burro - ou besta - da frente. Os senhores donos, os tropeiros proprietários [...] alguns ficavam mesmo nos hotéis ou pensões da cidade. [...] havia aqueles que embora donos não dispunham de grandes recursos, viajando sempre com menor número de animais – entre três e cinco, às vezes seis tendo apenas a companhia de um só ajudante, sendo que os dois andavam a pé, acompanhando os cargueiros, eram denominados *Bruaqueiros!* Traziam para a cidade a produção de suas terras [...]
>
> Era um espetáculo bonito o passar dos lotes de burros pelas ruas da cidade, no toc-toc das ferraduras chocando contra o calçamento de pé-de-moleque das velhas e tortuosas ruas. Muito bem amestrados, os animais aproximando-se do mercado, paravam ordeiramente perto das estacadas, onde deveriam ser amarrados. (FREIRE.1997, p. 56).

Vinham trazendo:

> [...] balaios com toucinho, ou grandes bolsas, de dentro das quais vinham sacos com feijão, milho ou arroz, ou, então amarrados de carne seca e ainda barris de pinga, [...] e outras tantas coisas mais. Isso quando estavam vindo da *Mata*, como eles, os tropeiros, diziam. [...] quando estavam voltando da região do trem de ferro, Diamantina, Curvelo [...] traziam muitas e diversificadas mercadorias, coisas confeccionadas, industrializadas... sal, querosene, arame farpado [...] (FREIRE.1997, p. 57-58).

Descreve assim, Geraldo Freire, o interior do Rancho:

> [...] no recinto do enorme pavilhão [...] cada lote tomava seu canto, perto um dos outros. As cangalhas dos animais e os volumes de mercadorias eram empilhados, uma pilha uns dois metros distante da outra, tendo como fundo as paredes do pavilhão; se eram armadas no centro, era um dos lados fechados por uma pilha menor [...] de qualquer modo ficava tudo aquilo parecendo pequenos quartos dentro do mercado. À frente daqueles compartimentos, batiam-se as trempes de ferro de cozinha, pequenas armações, de uns cinquenta centímetros de comprimento por uns quarenta de altura em forma de barra retangular, onde se colocavam pequenos ganchos nos quais se dependuravam os caldeirões em que cozinhavam os alimentos. Acendia por baixo o fogo [...] tudo muito prático, muito simples [...] o café era indispensável, sendo feito pela manhã e à hora do almoço e ao jantar [...]. Para os tropeiros era motivo de grande satisfação receber os amigos para o café. (FREIRE, 1997, p. 58-59).

E continua a nos trazer a memória da época:

> vivia a nossa querida cidade plenamente [...]. Lotes e mais lotes de burros diariamente cortavam, do Arraial de Baixo ao Alto do Gambá e vice e versa, indo para os lados de Diamantina, Corinto, Curvelo, ou voltando para suas bases em Sabinópolis, Guanhães, Peçanha, São João, Rio Vermelho, Coluna. A cidade dispunha de um Mercado Municipal, que era, naquela época, na Cavalhada, ao lado da Igreja do Carmo, na parte baixa. Havia ainda diversos ranchos, pequenos mercados, ou abrigos para pernoite. O Mercado Municipal era sem duvida o ponto de maior movimento da cidade, das cinco horas da manhã até pelas seis horas da tarde. (FREIRE, 1997, p. 56).

O Mercado Municipal, citado por ele, trata-se do maior *rancho de tropas* já existente na cidade, localizado na região que hoje é a central Praça João Pinheiro, o antigo Largo da Cavalhada. O *rancho do Carmo*, como era chamado, localizava-se bem abaixo da igreja de mesmo nome.

Talvez esse *rancho do Carmo* tenha sido o mesmo estabelecimento que o Senado da Câmara da Vila do Príncipe mandara construir em 1759, conforme registro de Jose Newton Coelho de Meneses, em seu livro "Continente Rustico",

> em 28 de julho de 1759 reuniram-se os oficiais do Senado quando acordaram que, na Vila do Príncipe "no desaterro que se mandou fazer na Rua da Cavalhada por conta deste Senado fosse feito um estabelecimento "para alberga dos condutores dos mantimentos, carregadores, na mesma forma que se fez no Arraial do Tejuco. (MENESES.2000, p. 133).

Em meados do século XIX, são deslocados para esse largo, o comércio e a Câmara Municipal, acompanhando o movimento do Rancho. Muda-se assim o centro político da antiga Vila do Príncipe, agora cidade do Serro, reforçando a ideia da importância das tropas para a cidade e região.

Sobre o fim desse período da história da velha cidade do Serro, Geraldo Freire assim se expressa:

> [...] Até 1937, quando deixei o Serro, era ainda significativo o movimento de tropas na vida da cidade e da região. Justamente naquela época, começou o roncar dos motores dos caminhões a sufocar, nas nossas estradas de eras coloniais, o relinchar tristonho e resfolegar ritmado dos penitentes burros e bestas dos nossos lotes! [...] O nascer das toneladas e o desaparecer dos quilos; o silenciar dos guizos e o despertar das buzinas; as patas pelas rodas; o tropeiro pelo motorista! (FREIRE.1997, p. 62).

É importante ressaltar que com a chegada do caminhão, as tropas, não desapareceram totalmente, pois foi nessa época que o queijo feito na região, passou a produto cobiçado no mercado mineiro. Assim, as tropas continuaram a movimentar o interior da antiga Comarca, levando o queijo produzido nas fazendas, para serem entregues nos depósitos das cidades de Serro, Rio Vermelho e Materlândia. Daí saiam, como saem hoje, os caminhões carregados com a preciosa carga rumo a Belo Horizonte e outros centros urbanos.

Seu Aguiar morador da cidade de Coluna, que se localiza na chamada região da Mata, mais a leste da Comarca, viveu essa história levando as riquezas de Coluna para Diamantina e assim descreve suas jornadas no comando das tropas:

> A cozinha vinha nas caixas. No dia em que a gente saía de casa, levava um bocado de feijão cozido e carne cozida, Chegava no rancho era só coar café, quentá a carne, quentá o feijão e fazer o feijão tropeiro. A tropa naquela época era a profissão que o povo tinha, como eu já disse se parasse a tropa, parava o Brasil; não tinha outro meio de comunicação. A tropa era o mesmo que o caminhão hoje, se para o caminhão, para o Brasil, não para? A extinção da tropa foi o progresso, o progresso acabou com a tropa. O caminhão tem buzina e o peitoral era a buzina da tropa, equivalia a isso, servia para avisar que estava chegando. (AGUIAR, 1989, p. 15).

A mudança e o impulso que as tropas trouxeram para a região são vistos em fazendas e pequenos arraiais, antes produtores de ouro e diamante. Era comum o surgimento de ranchos, para descanso dos tropeiros em sua jornada, mais ou menos de 6 a 7 léguas, o que fez com que algumas fazendas

e povoados se tornassem pontos obrigatórios de parada de tropas. Algumas fazendas serão somente ranchos para descanso, outras se transformarão em pontos de comércio, o mesmo acontecendo com pequenos arraiais. É o caso da fazenda Santa Cruz que fica na estrada que liga os municípios de Serro, Serra Azul e Rio Vermelho. Conforme palavras de seu proprietário, Geovane Carvalhaes, a fazenda tornou-se pouso de tropas devido à sua localização estratégica, pois dali, ou se ia direto a Diamantina, passando pelos caminhos da Serra do Gavião, do arraial de São Gonçalo do Rio das Pedras ou seguia-se para o Serro, antes de chegar em Diamantina.

São Gonçalo do Rio das Pedras, distrito do Serro, antigo arraial do século XVIII, onde se minerava o diamante, guarda ainda registros dessa época, entre os quais se destaca um exemplar completo de rancho de tropas, que compreendia residência, venda e o espaço destinado ao abrigo dos tropeiros e seus aparatos, o rancho propriamente dito. Esse rancho, apesar de tombado pelo município, como patrimônio cultural em 2001, encontra-se fechado, sem um uso definido e com descaracterizações. Quando do tombamento municipal do rancho, a arquiteta Cristina Seabra fez um estudo do monumento, descrevendo seus elementos físicos e conclui:

> O rancho manteve todas as características originais e o espaço referente à venda foi adaptado ao uso residencial. Em seguida à residência encontra-se o Rancho com fechamento em madeira em treliça na fachada. Contíguo ao rancho encontra-se o restante da edificação, atualmente destinada a uma residência. O piso do rancho originalmente em terra batida foi recoberto por cimento, sendo que os dois cômodos localizados ao fundo mantêm o piso em tabuado corrido, o forro em esteira, como originalmente. (SEABRA, 2001, p. 24).

O rancho hoje se encontra novamente em precário estado de conservação, estando há algum tempo fechado, o que pode ter agravado suas condições. É necessário, assim, sua preservação, como testemunho da história da ocupação de Minas Gerais, como um dos últimos exemplares testemunho da história.

A vizinha cidade de Alvorada de Minas, antigo arraial do Santo Antônio do Rio do Peixe, tinha também um grande movimento de tropas. Ali se tem preservado até hoje, um antigo rancho, hoje moradia do Senhor Wilson Fontoura. O Rancho em questão, que mantem viva a memória das tropas, foi construído no inicio de 1900 e pertencia a D. Quinha Fontoura. Recebia tropeiros que vinham da Mata para comercializar no Serro e em Diamantina.

Hoje, o rancho, embora preservado em suas características arquitetônicas, está sendo usado como garagem de carro. A venda se encontra fechada, estando apenas a casa habitada.

Alguns desses Ranchos, os maiores, antes propriedade de particulares, vão, no inicio da Republica, passar a ser os Mercados Municipais Públicos, sobre controle da Administração Municipal, conforme os códigos de posturas das cidades do Serro e Diamantina.

Conforme estudos de Jose Moreira de Souza em "Cidade: momentos e processos, Serro e Diamantina na formação do norte mineiro no sec. XIX," essa passagem do espaço de rancho a espaço de mercado público contribuiu para acabar com a figura do atravessador, fazendo o produtor negociar diretamente com o comerciante, beneficiando dessa maneira produtores e consumidores.

O mercado de Diamantina, construído na primeira metade do século XIX passa a ser Mercado Municipal em 1889. O Rancho do Carmo no Serro, de propriedade da Irmandade do Carmo passa a Mercado Municipal em 1917. No Serro, porém, em 1929, é construído um novo espaço para o Mercado Municipal, como diziam, maior e melhor localizado na Praça Ângelo Miranda, onde hoje funciona a Rodoviária.

Conclui-se que é indiscutível a importância dos tropeiros como elemento de ligação e de comunicação entre os povoados, vilas, cidades de Minas Gerais como produtores de riqueza e cultura da comarca do Serro Frio, contribuidores da vocação agrícola do Serro e de grande parte da Comarca. Em homenagem ao tropeiro, foi construído no Serro, na década de 1970, um monumento. Ali estão a trempe, o caldeirão, o coador de café, símbolos da cultura tropeira de Minas. Nele se lê:

> Aos heroicos tropeiros do passado, que na poeira dourada das estradas, no compasso dos chocalhos e dos guizos da "madrinha", de pousada em pousada e no final de cada marcha, no aconchego da lareira trepidando, cheirando torresmo e feijão inteiro, construíram a grandeza do Serro, em forma de jacás tecidos de taquara-poca, bruacas de couro cru, cambulhos de barris encharcados da genuína "filha do Senhor de engenho". (FREIRE, 1997, p. 65, grifo do autor).

## Referências

FREIRE, Doia; SIMÕES. Zara. *A Casa da Praça*, Serro, MG: [s. n.), 1999.

FREIRE, Geraldo Azevedo, *Caminhos da Memória.* Belo Horizonte: Mazza, 1997.

MENESES, Jose Newton Coelho. *O Continente rustico, abastecimento alimentar nas Minas Gerais setecentistas.* Diamantina: Maria Fumaça, 2000.

SALLES, Joaquim de. *Se não me falha a memória*, São Paulo: Instituto Moreira Salles; Giordano Ed.,1993.

SEABRA, Maria Cristina Miranda; SIMÕES, Zara. *Histórico do Processo de Tombamento do Rancho de Tropas do Distrito de São Gonçalo do Rio das Pedras*. Serro, MG: Conselho Municipal de Patrimônio, 2001.

SILVA, Dario A. F. *Memórias sobre o Serro antigo.* Serro: Tipographia Serrana, 1928.

SOUZA, Jose Moreira. *Cidade*: momentos e processos, Serro e Diamantina na formação do norte mineiro no séc. XIX: São Paulo: Marco Zero, 1993.

**Fontes documentais**

Escritório do IPHAN. Serro/MG.

Entrevistas com os ex-tropeiros: Marilena de Miranda Nunes e Sr. Aguiar. 1989. Arquivo do IPHAN.

# Importância do tropeirismo em Minas Gerais

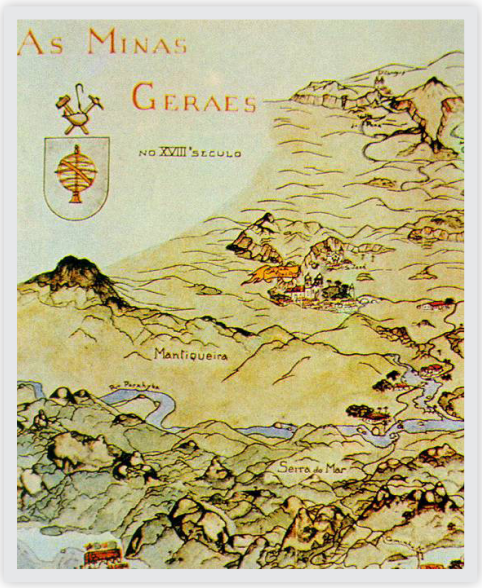
**Eleni *Cássia Vieira***

*Especialista em Gestão do Patrimônio Cultural e em Turismo Regional: Estrada Real, Diretora do Museu do Tropeiro de Ipoema (2003-2012). Ipoema, Itabira/MG*

A descoberta das minas de ouro e pedras preciosas, final do século XVII e início do século XVIII em Minas Gerais, provocou grande movimento migratório para as regiões das jazidas. De todas as partes, levas de contingentes humanos eram atraídas pela ideia de enriquecimento fácil.

Em poucos anos, as regiões de mineração abrigavam multidões vindas de todo o Brasil e também de Portugal. O crescimento de forma desordenada da população provocou a crise no abastecimento de alimentos. Não havia interesse por parte da Coroa Portuguesa quanto ao desenvolvimento da agricultura. A única preocupação era o aumento da mão-de-obra e, em consequência, maior produção nas minas e mais arrecadação dos impostos.

**Figura 1 – Mapa de Minas Gerais, século XVIII - Ciclo da Mineração**




Fonte: Blog História Inteligente – A Febre do Ouro no Brasil: o Ciclo da Mineração.

Os mineradores, sem meios de locomoção, acostumados a morar perto do litoral, longe dos primeiros núcleos coloniais tiveram que enfrentar inúmeros desafios. Escravos negros e índios, de forma desumana, exerciam o trabalho de carregamento como se fossem tropas de carga.

**Figura 2 – Lavagem do minério de ouro, proximidades da montanha de Itacolomi. Johan Moritiz Rugendas, aquarela sobre papel 30x25 (1835)**



Fonte: www.ensinahistoriajoleza.com.br/mineração.

Com o crescimento da mineração, o índio e o negro não mais atendiam à demanda de transporte. Além do preço elevado, os mineiros precisavam de grande número deles para abastecer o mercado.

Na certeza de soluções, foram buscar o muar ocioso nos campos do Sul, diante da queda de produção das minas de prata de Potosi, na época, região do Peru, hoje, território boliviano.

A exploração desmesurada das minas de prata fez com que a atividade se extinguisse em um século, por volta de 1680. Milhares de animais ficaram às soltas nas regiões platinas e que deram então suporte ao Ciclo do Tropeirismo brasileiro. Não só os animais, mas também muitos dos *arrieiros* vieram trabalhar no Brasil. Como não existiam criatórios de muares foram *contrabandeados*, de início, entrando em nosso território através do que é hoje o estado do Rio Grande do Sul.

O Ciclo do Tropeirismo ocorrido no Brasil foi ancorado, principalmente, na figura e atividade desenvolvida pelos muares, quanto ao serviço de transporte e comércio.

Apesar dos obstáculos do trajeto, a partir de 1730 ou até mesmo antes, houve início das exportações de animais para as regiões centrais do Brasil. Tropas de animais arrebanhadas nos campos do Rio da Prata chegam até São Paulo e escoam para outras regiões, depois de serem negociadas nas famosas feiras de Sorocaba. Grande parte da comercialização do muar era destinada à região das Minas Gerais.

A afirmativa de Alfredo Ellis Júnior:

> De fato, a criação de imensos rebanhos de gado se fazia nos descampados platinos, constituindo a fonte de renda das não pequenas populações hispano-americanas dessas regiões, proporcionando-lhes o poder aquisitivo e o nível de vida. Sem que esta mercadoria fosse produzida, vendida e consumida, não haveria nenhum núcleo de colonização hispano-americana, no Baixo Paraná, no Prata, ou no Uruguai. Isto quer dizer que se não fosse o ouro brasileiro, não teríamos o Vice- Reino do Prata, com Buenos Aires, Uruguai, Entre Rios, Corrientes, Paraguai, etc.. Foi a venda do muar que constituiu a grande fonte de renda para essa imensa região. (ELLIS JÚNIOR, Alfredo. O Ciclo do Muar. *Revista de História*, n. 1, janeiro/março, São Paulo, 1950, p. 273).

E ainda: "Talvez a estrada do Rio Grande a São Paulo tenha sido a rota de maior importância na história do Brasil, pois sem ela não teria havido o ciclo do ouro, não teria havido o café e nem a unidade nacional teria sido levada a cabo". *(Ibidem)*.

A viagem, ou seja, toda a distância percorrida entre o ponto de partida e o ponto de chegada, era muito longa. No fim de cada caminhada- percurso, vencido em um dia, havia parada obrigatória para que homens e animais pudessem descansar e pernoitar.

**Figura 3 – Rancho dos tropeiros - Tropa de Geni de Oliveira Dias - Itambé do Mato Dentro/MG**



Fonte: acervo de Ivan de Oliveira Dias.

As paradas foram se tornando cada vez mais fixas e definitivas. Em consequência, vilas e povoados foram surgindo.

> Nas proximidades dos pousos, alguém construía uma palhoça, tornando-se um morador fixo, atendo-se ao trabalho agrícola de subsistência e para o abastecimento das tropas, produzindo gêneros da terra como feijão, mandioca, além do milho que era também fornecido como ração para os animais. Essa foi uma das poucas alternativas dada aos homens do campo, já que sua presença tornara-se indispensável para a permanência e continuação do Tropeirismo. Prosperando, montava uma venda, abastecia-se melhor com outros produtos necessários para o cotidiano tropeiro e, lentamente formava-se um povoado ao seu redor. Progredindo e aumentando o número de casas ganhava autonomia política e administrativa até tornar-se vila e posteriormente cidade. (STRAFORIM, Rafael. *No Caminho das Tropas*. Sorocaba: TCM Comunicação, 2001, p. 32).

As localidades acabaram por demandar serviços e gerar necessidades. Contribuíram para o surgimento de novos exercícios profissionais. Os tropeiros é que aí aparecem com toda espécie de suprimentos trazidos em lombos de burros para abastecerem os trabalhadores das minas. Com eles, surgem os artesãos do couro e muitos outros ofícios.

Impossível desconsiderar a formação e evolução urbanas dos lugares ligados à ocupação dos primeiros povoadores.

**Figura 4 – Tia Lilita, filha de tropeiro, completando 100 anos de idade, memória viva sobre a passagem dos tropeiros por Ipoema e Estrada Real/MG**



Fonte: acervo de Eleni Cássia Vieira.

Lilita Assis Dias com 100 anos de idade, moradora de Ipoema, é filha do tropeiro Carlos Dias Filho. Relembra, quando criança, dos chamados mala-costas. Homens que passavam pelo distrito carregando malas de couro, com alças apoiadas aos ombros. “E eram muitos, o dia todo por aqui passavam. Muitos vinham do lado de Senhora do Carmo, a pé com sandálias de couro, para trabalhar em Nova Lima. Era só gente montada em burro e a pé.”

O tropeirismo oportunizou a existência do mais extenso ciclo socioeconômico e cultural do Brasil, abarcando desde o início do desbravamento e conquista interior do Brasil-Colônia, o “suporte” do Brasil-Império e

os primeiros passos do Brasil-República. Foram cerca de 220 anos, período em que o nosso país se desenvolveu sob o lombo dos muares.

**Figura 5 – Tropa reunida em frente à igrejinha do Rosário em Itabira do Mato Dentro – Foto Brás Martins da Costa (1905)**



Fonte: *Retratos na Parede*. Altamir de Barros e Robinson Damasceno dos Reis. Autêntica, 2012.

## A influência do tropeirismo na cultura

O domínio geográfico das margens dos Caminhos das Tropas, a partir dos pousos e ranchos, possibilitou o surgimento de inúmeros povoados e vilas.

As atividades tropeiras, por sua vez, deram origem a diversos ofícios, tais como o seleiro, ferreiro, amansador de burros, oleiro, telheiro, latoeiro, carpinteiro, tecelão, balaieiro, cesteiro, domadores, atores das áreas de saúde, comerciantes e seus armazéns, farmácias, lojas de secos e molhados e tantos outros que contribuíram para a base do desenvolvimento das sociedades locais, além da movimentação da economia.

**Figura 6 – Sr. José Caldera da Fonseca, Viajante da Fábrica**



Fonte: *Retratos na Parede*. Altamir de Barros e Robinson Damasceno dos Reis. Autêntica Editora, 2012.

A religiosidade sempre fez parte da história de vida dos tropeiros e em Minas Gerais, não foi diferente. Por trás da suntuosidade das igrejas, capelas, acervo de imagens e oratórios, registra-se o trabalho de homens

com seus muares e cargueiros. Não viajavam em dias santificados, pois seria desrespeito a Deus e se estivessem numa vila ou povoado, assistiam à missa aos domingos e dias santos de guarda.

A musicalidade, poesias, danças, cantigas e notícias acompanhavam as tropas, levadas daqui para ali e de lá para cá, o que lhes atribui o conceito de importantes agentes culturais.

A conhecida expressão *no fio do bigode*, onde a palavra e compromisso a serem honrados dispensavam papel ou testemunha, assinala dentre as muitas heranças, a promessa em fazê-lo.

A historiografia tropeira não relata, com poucas exceções, casos em que a palavra não tenha sido cumprida. A honra estava ligada à palavra, uma vez proferida era mantida sob qualquer circunstância.

"Foram homens que construíram um novo Brasil. Sem medo de errar, poderíamos dividir o Brasil em duas épocas distintas: antes e depois do Tropeirismo, tal sua influência e magnitude no desenvolvimento do país." (ALMEIDA, Aluísio de. *Vida e Morte do Tropeiro*. São Paulo, 1971).

O tropeiro, requisitado e ansiosamente esperado, atuou como correio, transmissor de notícias e portador de encomendas. As missões lhe atribuídas, eram cumpridas com muito cuidado, originando confiança ilimitada. Sob sua responsabilidade, transportavam-se verdadeiras fortunas em produtos e mercadorias. Atitudes de solidariedade, dignas de inúmeros registros, exemplificam a sua humana condição de ser. Caso uma mula se atolasse no barro e não conseguisse se recuperar, era abandonada e coberta com um galho para avisar do atoleiro aos que vinham depois. Se duas tropas se encontravam nos estreitos caminhos, a que descia esperava passar a que subia.

**Figura 7 – Os chamados Cometas. Itabira do Mato Dentro/MG. Registro do cotidiano por Brás Martins da Costa, entre 1895 e 1910**



Fonte: *Retratos na Parede*. Altamir de Barros e Robinson Damasceno dos Reis. Autêntica. 2012.

Nos ranchos, após jornada de trabalho, reuniam-se em volta da trempe para contar causos das próprias tropas e do imaginário popular. O lobisomem que andava rondando os pousos, os nós que apareciam nas crinas dos

animais atribuídos ao Moleque Saci e que ninguém conseguia desatar; as tropas fantasmas que andavam pelas trilhas batendo cincerros e bruacas, dia e noite.

Dos tropeiros, a influência na culinária. Diante dos desafios nas estradas, buscavam alternativas para manter a provisão das viagens e de fácil transporte. Na dieta simples, encontraram formas de conservar alimentos. A salga, defumação, conservação em gorduras nas latas são métodos utilizados até hoje no meio rural.

A gastronomia tropeira espalhou-se pelo Brasil e produtos alimentares de uma região passaram a ser conhecidos e utilizados em outras, na mais perfeita interligação entre os povos.

O feijão tropeiro demandava mais tempo. O cozinheiro ia à frente. No ponto de parada, em caldeirão de ferro, cozinhava-se o feijão para os demais, era trato. Depois de cozido, o preparo. Farinha de milho ou mandioca no prato. Por cima, o feijão inteiro. Depois, gordura de porco bem quente. Em seguida, alho, cebola e pimenta. Misturava-se tudo. Por último, torresmo e a carne de charque.

Para facilitar o transporte das longas viagens, a comida tropeira tinha de ser mais seca. O preparo dos alimentos, o ato de se alimentar estiveram ligados a sucessos e fracassos da história, ao panorama da sociedade e cultura. Com certeza, o declínio de um povo está em suas bases alimentícias. Daí, o significativo espaço que ocupa a culinária na compreensão de uma sociedade em busca do cotidiano. A cozinha da tropa, ao lado das fazendas, traduz herança recebida. Ambas fortalecem a identidade, seja em volta da trempe ou em volta do fogão a lenha.

E o que dizer da medicina campeira tão utilizada entre tropeiros, citada inúmeras vezes pelos escritores naturalistas europeus que aqui vieram estudar a flora e fauna brasileiras? Ao lado desse universo da cultura, perpetuaram-se as simpatias, rezas e benzeções que revelam saberes da cultura popular.

**Figura 8 – Projeto Dataplamt/UFMG. Parceria com o Museu do Tropeiro/Ipoema-MG. Da E/D Eleni Cássia Vieira e Maria das Graças Lins Brandão**




Fonte: acervo de Roneijober Andrade.

A unificação da língua portuguesa, mesmo que entremeada de variações regionais, diferentes estratos sociais e circunstâncias diversas da comunicação, teve no Tropeirismo o fator responsável pelo processo de entendimento nacional. Dos tropeiros, provérbios continuam vivos na linguagem do povo: "Burro velho não pega marcha. Bate na cangalha para o burro entender. Quando um burro fala, o outro murcha a orelha. Quem não pode com a sela, não pode com a cangalha. Burro que não aguenta carga deita. Pela andadura da besta se conhece o montador. Picar a mula, Dar com os burros n'água. Teimoso como uma mula. Cor de burro fugido. Deixar de ser besta. Dizer besteira. Fazer burrice. Ficar emburrado, etc.."

A historiografia oficial brasileira preferiu se calar por um tempo após o declínio do Ciclo do Tropeirismo. A construção das estradas de ferro e a chegada do transporte rodoviário provocaram a consequente ruptura, por um tempo.

Hoje, um novo olhar reconstrói a saga tropeira, ao lado do índio e negro, com a devida reverência. Inúmeras ações cuidam para que a memória dos tropeiros permaneça viva na cultura do país e se torne, através do projeto elaborado e desenvolvido pela ONG NATA, como Patrimônio Imaterial Brasileiro pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) e Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO.

## A construção do Museu do Tropeiro em Ipoema, distrito de Itabira/MG – Circuito do Ouro - Estrada Real

**Figura 9 – Cavaleiros na Estrada Real rumo ao Museu do Tropeiro – Ipoema/ Itabira/MG - 29/03/2003, na festa de inauguração**



Fonte: acervo de Roneijober Andrade.

O Museu do Tropeiro foi inaugurado em 29 de março de 2003.

A ideia nasceu com a passagem da Expedição Spix & Martius em julho de 1999, comandada por Túlio Marques, da Tropa Serrana.

O nome Spix & Martius se deve aos dois naturalistas alemães que, 1817, percorreram o mesmo caminho, detalhando a flora, fauna e a geografia local. Vinte e três expedicionários fizeram a pé e a cavalo, a rota da Estrada Real entre Ouro Preto e Diamantina. 440 km de percurso e levantamentos do patrimônio cultural e natural dos caminhos. Dentre os objetivos, um deles era registrar a cultura tropeira a partir do século XVIII. Ao chegarem a Ipoema, foram recebidos com os rituais da originalidade tropeira. O distrito de Itabira passa a ter um novo destino ao permitir que os expedicionários percebessem a vocação espontânea ali guardada: o Tropeirismo. Ipoema, naquele momento, recebe a intenção de ali ser o local para sediar o Museu do Tropeiro.

O chefe da Expedição Túlio Marques, conhecendo o colecionador José Dutra, fazendeiro na cidade de Rio Vermelho, foi até ele e comercializou mais de 500 peças pagas pela prefeitura municipal de Itabira.

Dutra chegou a visitar Ipoema até para conhecer o destino do acervo. Emocionado, com nó na garganta, relatou-me que foi comprando peças de vários tropeiros até formar a sua coleção. Nunca mais me esqueci, ao dizer: *Nunca fui tropeiro, mas tive tudo que um tropeiro teve.* Colecionava na fazenda rico acervo considerado tralhas sem importância para a família. Uma visão de época e que hoje, depois de ser trabalhada como ideia de pertencimento, reflete novo conceito de valores.

As peças passaram a pertencer ao Museu do Tropeiro e guardadas na Secretaria de Obras da prefeitura de Itabira, depois na Delegacia de Polícia de Ipoema até à época de inauguração.

Dentre as casas escolhidas, a que continha o perfil mais adequado era a antiga casa paroquial. Antes da desapropriação, compra e restauração através da prefeitura de Itabira. Importante ressaltar que a comunidade, como parte integrante, participou de trabalhos de fomento e apoio à preservação desse bem cultural. Não mais a extensão da Matriz de Nossa Senhora da Conceição e sim local que abrigaria uma pluralidade de memórias. Nesse convívio, antigos moradores foram reencontrados e ressignificados.

O Museu do Tropeiro de Ipoema recebe a herança e lhe confere novas formas de uso numa visão de ações compartilhadas.

Entender o Museu do Tropeiro como casa de referência na Estrada Real implica em analisar os ofícios a que ele evoca, pois desde o início a nossa proposta era de ali ser um ecomuseu. A antiga concepção de museu cede lugar a intera-

ção entre visitante e comunidade, todos participantes e guardiões do patrimônio.

Para um observador atento, as peças, atividades e projetos ali encontrados permitem um contato maior com a realidade. História e memória são atributos de uma civilização. Indiscutivelmente, conferem identidade aos lugares, por isso, desde o início de sua construção, tínhamos e asseguramos a proposta da permanência do Museu do Tropeiro, como marco de referência local, de Minas Gerais e do Brasil.

**Figura 10 – Museu do Tropeiro – Ipoema/Itabira- MG. Animais em gesso, confeccionados de forma artesanal pelo museólogo Ângelo Pignataro**



Fonte: acervo de Roneijober Andrade.

O valor do patrimônio construído e das tradições passa muito pelo esforço da população em querer preservá-lo.

O Museu do Tropeiro tornou-se ponto de partida para a movimentação de variadas fontes de trabalho. Empregos diretos e indiretos marcaram história no distrito de Ipoema e parte de vida da população.

Dez anos na direção do Museu do Tropeiro, a partir de sua inauguração em 2003; quatro anos de voluntária; uma das idealizadoras e responsáveis por sua implantação; somatórias positivas e significativas que me levam a celebrar os aprendizados de vida a serviço da construção coletiva.

A contemporaneidade do Museu do Tropeiro reside na proposta de sua criação: ser o centro de pesquisa, promoção e divulgação de um conjunto de conhecimentos, saberes construídos com recursos e materiais disponíveis, donde se pode extrair lições a nutrir.

**Figura 11 – Logomarca do Seminário Internacional de Tropeirismo – Itabira/MG**




Fonte: acervo Núcleo de Amigos da Terra e Água – NATA

A realização do Seminário Internacional de Tropeirismo em outubro de 2011, teve esse objetivo, e reuniu ali a excelência do conhecimento nacional e internacional sobre o Tropeirismo.

**Figura 12 – Seminário Internacional do Tropeirismo/outubro 2011 - Museu do Tropeiro – Ipoema/Itabira - MG**




Fonte: acervo Núcleo de Amigos da Terra e Água – NATA

Produções culturais, atuais, contemporâneas, sintonizadas com elementos autênticos da cultura tropeira, simplicidade inventiva constituem a linha de frente e reverenciam a homenagem que o escritor Alípio Goulart (1961) faz ao pai em seu livro Tropas e Tropeiros na Formação do Brasil: "Diante de tantos monumentos consagrados a heróis brasileiros, faltava um: a dos tropeiros com seus camaradas e cargueiros".

## Importância do Museu do Tropeiro e manifestações culturais

**Figura 13 – Festa de aniversário do Museu do Tropeiro. Manifestações Culturais, Dragões da Inconfidência fortalecendo os Caminhos de Tropas pela Estrada Real**



Fonte: acervo de Roneijober Andrade.

O Museu do Tropeiro constitui espaço privilegiado à produção e reprodução do conhecimento, tendo a cultura como instrumento de trabalho. Nesta perspectiva, para além das salas de exposições, era preciso apresentar a construção de uma identidade sociocultural.

Como parte integrante dos sistemas de preservação do Patrimônio Cultural, criamos métodos e mecanismos que permitem a interação entre o indivíduo e o acervo preservado.

As comemorações de aniversário, iniciadas em época de inauguração, 2003, fazem parte do calendário. Mais de 1500 cavaleiros se deslocam de múltiplas regiões, passam pela porta do Museu do Tropeiro e recebem a bên-

ção do pároco local. Um detalhe, o buquê e a bênção expressam formas da cultura. O manjericão, erva cidreira, hortelã além de registrarem o uso da medicina natural, traduzem harmonia, amizade e solidariedade, tecidas entre eles. A intenção do buquê de plantas medicinais se liga às avós e tias, além do uso pelos tropeiros.

**Figura 14 – Bênção dos cavaleiros e dos animais em festa de aniversário do Museu do Tropeiro - Ipoema/MG - Estrada Real**



Fonte: acervo de Roneijober Andrade.

Ao ser criada em 2005, a Roda de Viola sob as Bênçãos da Lua Cheia, o desafio se transformou em resultado de lembranças e costumes dos velhos tropeiros. Rituais de tropas, barracas de comidas e bebidas típicas são marcas da identidade tropeira e bem a gosto do público. A intenção do Ritual do Fogo, na abertura, era repetir o gesto da trempe. Tropeiros, após acenderem o fogo, estabeleciam entre eles um traço de união. Exatamente, o que me vinha à mente, a integração de todos. Evento da inclusão social. Os grupos de manifestações culturais, nada mais são do que parte constituinte de uma identidade cultural e fundamento de vida da comunidade.

O grupo das Lavadeiras de Ipoema reconstrói o cotidiano e se identifica com os tropeiros na busca das águas. Mulheres, em sua vivência, trouxeram a salvaguarda da cantoria à beira dos rios. Relembrando o gesto do lava-roupas, dançam, cantam, homenageando assim, às muitas companheiras de ofício que sabem que roupa suja se lava nos rios. Os Estaladores de Chicotes representam os tropeiros que ao chegarem em vilas, cidades e povoados e até mesmo nos ranchos estalavam o chicote no chão como gesto de boas vindas. Sinal de comunicação repetido na hora da partida.

Os Meninos Trovadores refletem a presença de cantadores, trovadores e poetas nas tropas. Crianças e adolescentes declamam poemas do poeta maior, o itabirano Carlos Drummond de Andrade cujo olhar contemplou e com maestria, a cultura tropeira. Meninos do Berrante saúdam os tropeiros através dos boiadeiros, pois ambos, com modos de vida semelhantes, cir-

culavam pelas mesmas estradas.

As Pastorinhas de Ipoema, vestidas em azul e branco, cores da padroeira Nossa Senhora da Conceição, louvam em gestos, cantos e oferendas o nascimento do Deus-Menino. As apresentações ocorrem durante o Ciclo do Natal e ao fim, o Trança-fitas, mantém a tradição e significa união dos povos. O Auto de Natal tem como tônica, a religiosidade dos tropeiros, vivida pela comunidade.

**Figura 15 – Meninas Trovadoras no Museu do Tropeiro declamando poemas de Drummond voltados ao Tropeirismo – Ipoema/MG**




Fonte: acervo de Roneijober Andrade.

**Figura 16 – Estaladores de Chicotes relembram a chegada e saída das Tropas**



**Figura 17 – Lavadeiras de Ipoema em Rodas de Viola sob as Bênçãos da Lua Cheia, projeto voltado à Cultura Tropeira**



Fonte: acervo de Roneijober Andrade.

Trabalhar o artesanato teve como objetivo, além da identificação e valorização dos saberes e dos ofícios, ir além das ações de preservação. O desafio do projeto era o de criar oportunidades de geração de renda, incluir as potencialidades no mercado, elevando assim a autoestima da população.

O projeto Bordadeiras das Quartas trouxe de volta as matriarcas da bordaria e com elas o fortalecimento da arte passada aos jovens, garantia e continuidade às gerações futuras. Por que Bordadeiras da Quarta? Tropeiros utilizavam a quarta como medida, além de ser o dia da semana para encon-

tro na Rancharia do Museu; quarta é a medida da unidade e vem trabalhar a união.

O Varal Literário, por meio da criatividade, estabeleceu o elo de interação entre comunidade, museu e escola. A busca dos estagiários do Internato Rural de Odontologia da UFMG, como parceiros, criou um diálogo permanente. Conseguimos atrair crianças com seus saberes espontâneos. Redações, poesias, desenhos colocados no varal da Rancharia, mergulhavam de surpresas o olhar do visitante.

**Figura 18 – Bordadeiras da Quarta na Rancharia do Museu do Tropeiro. Poemas do poeta itabirano Carlos Drummond de Andrade voltados ao tropeirismo, na ponta da agulha**




Fonte: acervo de Eleni Cássia Vieira.

**Figura 19 – Varal Literário no Museu do Tropeiro, despertando o gosto pela leitura, desenho, poesia e textos**



Fonte: acervo de Eleni Cássia Vieira.

**Figura 20 – Varal Literário. Projeto mensal Museu do Tropeiro Categoria Desenho**




Fonte: acervo do Blog Tradição Gaúcha.

**Figuras 21, 22 e 23 – Varal Literário. Categoria Texto, Desenho e Poesia**







Fonte: acervo da Professora Valéria Santos.

Diferentes contribuições culturais movimentaram o distrito de Ipoema: a festa da partilha de São José Trabalhador em 1º de Maio; a Festa do Saci em 31 de outubro contemplando o imaginário popular; o trabalho de pesquisa junto ao Museu de História Natural da Universidade Federal de Minas Gerais e na coordenação, a professora-mestra Maria das Graças Lins Brandão. O projeto Dataplamt abriu novos horizontes enriquecendo a Biblioteca do Museu com estudos voltados às Plantas Medicinais da Estrada Real e mais livros que relatam a riqueza da flora, relatórios dos escritores naturalistas europeus que ali passaram nos séculos XVIII e XIX e ainda, como resultado, participação efetiva nos seminários e mais o filme Plantas Medicinais – um saber ameaçado.

A Caminhada Ecológica pelos Caminhos da Estrada Real, motivo de encontro das escolas estaduais de Ipoema, Senhora do Carmo, Núcleo das Duas Pontes que além de celebrarem o Dia Mundial do Meio Ambiente, fortaleciam a passagem das tropas nos passos dos caminhos em seus nove quilômetros de percurso.

> A pouca distância de Duas Pontes, depara-se, à direita do caminho, a bela fazenda de Domingos Afonso. Apresentei-me, demonstrando logo o desejo de ver a usina de açúcar; fui recebido a contento e conduzido ao engenho que, disseram-me, poder moer por dia 24 carros de cana. De todos os engenhos que vi na Província de Minas era esse o único cujos cilindros eram revestidos de lâminas de ferro e não pude deixar de admirar a elegância de suas rodas. A julgar-se somente pelo tamanho dos edifícios que a compõem, a fazenda de Domingos Afonso deve ser uma das mais importantes da província, e as aparências não enganam. Imensas plantações de cana dependem desta habitação; nela trabalham 130 escravos e, várias vezes, por mês partem de Domingos Afonso para a cidade de Sabará, tropas carregadas de açúcar e aguardente. (SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem pelo Distrito Diamantino e Litoral do Brasil*, 1974, p. 55-56, v. 5).

A presença da Negra do Tabuleiro como personagem marcante da época dos tropeiros. Representando as mulheres que com sua altivez, extrapolavam as exigências de época e saíam pelas ruas vendendo os seus quitutes em busca da libertação e dos irmãos cativos. Nos eventos do Museu do Tropeiro, sempre com seus quitutes, típicos da terra. Simboliza as mulheres africanas que trouxeram de sua nação a herança de saber comercializar e que encontraram formas de reconstruir a sua vida em liberdade. Esta personagem ganhou tamanha força que passou a ser símbolo do Circuito do Ouro/MG.

Dois livros promoveram a importância da contribuição de todos. Cader-

nos Tropeiros, n. 1, março de 2003. Patrocinado pela prefeitura de Itabira, Ângelo Pignataro e eu, fomos buscar a história dos tropeiros, responsáveis pelo desenvolvimento social e econômico do país, mais a construção do Museu do Tropeiro e revelar o distrito de Ipoema como local de passagem das tropas na Estrada Real.

**Figura 24 – Negra do Tabuleiro. Circuito do Ouro - MG**



Fonte: acervo de Eleni Cassia Vieira.

**Figura 25 – Lançamento em dia de inauguração do Museu do Tropeiro/Ipoema/MG (29/03/2003)**




Fonte: acervo de Eleni Cássia Vieira.

## Receitas Tropeiras

**Figura 26 – Receitas colhidas e recheadas de histórias dos tropeiros**




Fonte: acervo de Eleni Cássia Vieira.

Livro elaborado com apoio do Projeto de Produção Associada ao Turismo na Estrada Real, parceria entre o Museu do Tropeiro com o Governo de Minas, Ministério do Turismo, FIEMG, Instituto Euvaldo Lodi e Instituto Estrada Real. Lançado na Feira Nacional de Artesanato, em Belo Horizonte, dezembro/2005, consagrou as mãos hábeis do cotidiano. As receitas são o resultado de minhas pesquisas, encontradas nos escritos em cadernos, lidas ou passadas de boca em boca. Participar dessa construção foi

uma forma prazerosa de celebrar a culinária dos tropeiros.

As indumentárias do Museu do Tropeiro, parceria com a Universidade FUMEC – Belo Horizonte, através do Curso de Design de Moda sob coordenação de Gabriela Maria Ferreira, refletem a leitura do distrito.

**Figura 27 – Indumentária dos meninos simbolizando o Saci em festa de 31 de outubro**



Fonte: acervo de Eleni Cássia Vieira.

Enfim, roteiros unindo o cotidiano ao sagrado, caminhadas, cavalgadas, festas da religiosidade popular revelam ser o museu, um ecomuseu onde a população se reconhece como personagem e encontra explicação para a região em que vive.

O Museu do Tropeiro, como lugar da coletividade, permite a chegada das transformações. Sugere uma obra não acabada, pois tem como perspectiva estar sempre aberto à construção. Algo, porém não pode ser negociado e o tropeiro tão bem soube dizer: a identidade do homem.

## Considerações finais - *Herança Tropeira*

Os projetos são o resultado de pesquisas e lembranças da infância, uma vez que trago comigo os veios da herança tropeira. Como filha de Geraldo Luiz Vieira, mais conhecido por Geraldo Quadrado, fazendeiro e que tinha uma carteirinha onde se lia: Agenciador de Tropas, neta de tropeiro - Carlos de Assis Filho, avô materno cujo título de eleitor hoje se encontra no Museu do Tropeiro de Ipoema, escrito: Profissão tropeiro e bisneta de dono de rancho de tropas - Carlos de Assis.

Escrever sobre a importância do Tropeirismo em Minas Gerais, trouxe-me a oportunidade de refazer mais uma viagem e ir de encontro com a ancestralidade tropeira. Os projetos floresceram em minhas memórias. Quantas trilhas se abriram na construção de um patrimônio carregado de lembranças vividas e sentidas. Legado cujas marcas do cotidiano se estendem da minha infância até os dias atuais. As fotos aqui ativam o sentimento de gratidão e me fortalecem o gosto em manter acesa a chama da memória tropeira, através da herança de família.

**Figura 28 – Carlos de Assis – bisavô e dono de rancho de tropas, com a esposa Eugênia e o filho Tonico, meu tio avô**



Fonte: acervo de José Ignácio Vieira.

**Figura 29 – Carlos de Assis Filho – avô materno (1928)**



Fonte: acervo da família.

**Figura 30 – Titulo de eleitor de Carlos de Assis Filho, avô materno onde se lê: profissão tropeiro**



Republica dos Estados Unidos do Brazil

TITULO DE ELEITOR

(Lei n. 3.139, de 2 de agosto de 1916, e decreto n. 12.193, de 6 de setembro de 1916)

NUMERO 223856

ESTADO DE MINAS GERAES

Comarca d Mateus

Municipio a Italva

NOME DO ELEITOR

Carlos de Assis Filho

Numero de ordem no alistamento

Um Thousand oitenta e cinco

QUALIFICATIVOS

Idade 28 annos

Filiação Carlos Dias

Estado civil Casado

Profissão Lavrador

Assignatura do eleitor

Carlos de Assis Filho

Assignatura do escrivão

Assignatura do juiz

Fonte: acervo de Marcos Assis Vieira.

**Figura 31 – Geraldo Luiz Vieira – meu pai. Foto que também fazia parte da carteirinha de agenciador de tropas**



Fonte: acervo de José Ignácio Vieira.

**Figura 32 – Meu pai Geraldo Luiz Vieira, mais conhecido por Geraldo Quadrado e meu irmão José Ignácio Vieira aos 9 anos de idade**



Fonte: acervo de José Ignácio Vieira.

Vivi de forma natural o dia a dia e guardei comigo as marcas da distinção da cultura tropeira.

## Referências

COELHO MENEZES, José Newton. *Continente* Rústico: Abastecimento alimentar nas Minas Gerais setecentistas. Diamantina/MG: Maria Fumaça, 2000.

ELLIS JÙNIOR, Alfredo. O Ciclo do Muar. *Revista de História,* n. 1, janeiro/março. São Paulo, 1950.

GOULART, José Alípio. *Brasil do Boi e do Couro*. Rio de Janeiro: GRD, 1966.

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

MAWE, John. *Viagem ao Interior do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1978.

PIGNATARO, Ângelo; VIEIRA, Eleni Cássia. *Cadernos Tropeiros – n. 1*. Itabira: Prefeitura Municipal de Itabira, 2003.

PRADO JR. Caio. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1969.

SOLERA, Carlos Roberto. *Histórias e bruacas*. Curitiba: Progressiva, 2006.

SOLERA, Carlos Roberto. *O alvorecer do Purunã*. Curitiba: Nouvelle, 2010.

STRAFORIM, Rafael. *No Caminho das Tropas.* Sorocaba: TCM-Comunicação, 2001.

ZEMELLA, Mafalda P. *O abastecimento da Capitania das Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo: Hucitec, 1980.

# O tropeirismo e as migrações internas das cidades do extremo sul-catarinense: o caso de Praia Grande/Santa Catarina (1910-1960)

***Renata Carreira Corvino***
*Historiadora, Acadêmica de Direito/UNESC e Assessora de Cultura do município de Praia Grande/SC. Praia Grande/SC*

O tropeirismo foi uma atividade de grande importância para o desenvolvimento das cidades. Com o deslocamento de tropas, homens e mulheres cruzavam também o interior de Santa Catarina, já no século XX, estabelecendo novas rotas, transportando mercadorias, facilitando a comunicação entre vários pontos do caminho, organizando o comércio. Ao formarem pousos, junto ou próximo a eles, geralmente davam início a criação de vilas e povoados. Praia Grande/SC está incluída entre os municípios que tiveram a influência do tropeirismo em sua formação, viabilizada por meio do transporte de mercadorias, pessoas, ideais e cultura.

O processo migratório no Brasil, não é um acontecimento recente, este faz parte da formação histórica do país, sendo somente a partir da década de 1940 que surgem os estudos mais sistemáticos sobre migrações internas.

Segundo Souza (1980, p. 47), "o século XIX, [...] caracterizou-se como um período de grandes movimentos migratórios, "envolvendo pessoas de todas as posições sociais".

A ligação entre serra e mar vem certamente de tempos remotos. Ela provém de um tempo sem estradas, carros e caminhões e a partir de determinada época foi intensificada pelo tropeirismo, prática que adquiriu grande importância para a integração regional, abrangendo os Estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Borsagli (2010, p. 1), em seu trabalho intitulado "A influência dos caminhos e estradas na consolidação de malha urbana de Diamantina", coloca que

> A manutenção de uma cidade ou região, [...] sempre foi devida aos caminhos que a ela levam. Já que por meio deles se desenvolvem os fluxos migratórios, as trocas de mercadorias, entre outros fatores materiais e imateriais, os quais são necessários para o surgimento, crescimento [...] de um núcleo urbano.

Dessa forma entende-se que "Os caminhos, portanto são cruciais para determinar a importância e influência de uma cidade em uma região." (BORSAGLI, 2010, p. 1).

Sendo assim, Portes "complementa que "as migrações que a ela se destinavam alimentaram o seu crescimento e o seu subsequente desenvolvimento econômico e político" (2006, p. 19).

Assim, de acordo com Portes (op cit, p. 20), representando um

> [...] feliz casamento [...] as migrações e as cidades podem ser vistas como dois lados de uma mesma moeda que se constituíram ao longo dos séculos, uma a par do outro, conduzindo ao sistema global contemporâneo - processo que se mantém, nos nossos dias, como outros actores e num cenário renovado.

As considerações aqui apresentadas são parte de um estudo realizado no município de Praia Grande/SC, que na sua formação e estruturação interna teve a influência dos caminhos de tropas, no período correspondente de (1910 -1960). Tendo como proposta a tentativa de entendimento e análise de como o movimento das tropas das migrações internas influenciaram na estruturação da cidade. A justificativa para esse período em estudo é a de que ainda poderiam existir pessoas vivas que participaram direta ou indiretamente dessa atividade na região.

Para contribuir para a compreensão dos processos migratórios internos, "[...] que deixaram suas marcas, contribuindo para a formação e o desenvolvimento da região" (GARCIA, 2001, p. 11), devido á raridade das fontes documentais, faz-se necessário o uso de fontes orais, ao utilizar esses registros, as fontes orais construíram a base deste trabalho, tornando-se uma das fontes mais importantes, por ser não apenas histórias de vida, mas transformando-se tanto na história da atividade do Tropeirismo, como do próprio Município de Praia Grande.

Como aponta Amado (1996, p. 15),

> Na história oral, o objeto de estudo do historiador é recuperado e recriado por intermédio da memória dos informantes. A instância da memória passa, necessariamente, a nortear as reflexões históricas acarretando desdobramentos teóricos e metodológicos importantes.

É bom lembrar que estas memórias, em forma de entrevistas, foram conforme, Bosi (1987, p. 38) "transcritas tal como colhidas no fluxo de sua voz."

## Alguns esclarecimentos sobre o tropeirismo

Os tropeiros cruzaram o interior do Brasil possibilitando a comunicação entre distantes povoados e estabelecendo caminhos (rotas) na busca e transporte de muares, utilizando-os também como meio de transporte de carga, "Nos seus lombos foram transportados de tudo um pouco" (STRAFORINI, p. 21).

Como analisa Straforini (2001, p. 21), "o tropeirismo foi um sistema social de extrema importância para a expansão e ocupação do território brasileiro nos séculos XVII ao XIX".

Com certeza havia, no sul do Brasil dos séculos XVII até o XIX, uma ligação direta entre as atividades comerciais e o tropeirismo, tendo como característica primordial o "comércio de mulas". Também é necessário destacar que muitos comerciantes do Rio Grande do Sul negociavam muares para o abastecimento da região de Minas Gerais.

As notícias de descoberta do ouro [...] tornaram-se o pólo de atrações dos movimentos migratórios envolvendo pessoas de todas as posições sociais" (SOUZA, 1980, p. 47). Originando assim, várias correntes migratórias.

No caminho, vilas e cidades foram surgindo para o atendimento dos passantes.

> De antigos pousos tropeiros nasceram cidades. Criou-se uma diversidade cultural, perfazendo um quadro social cultural e étnico heterogêneo, na medida em que o Capitalismo foi introduzido na região segundo as condições ambientais e humanas prévias (SOUZA, 2004, p. 479).

Deduz-se daí que o tropeirismo foi de fundamental importância para o povoamento nos caminhos e rotas. Muitos municípios, tais como Praia Grande, tiveram sua origem nos pousos para atendimento dos comerciantes e viajantes:

> Tanto no passado quanto no presente, o tropeirismo tem sustentado todo um modo de vida itinerante, mas fundamental a fixação do povoamento, além de ser transnacional e integrativo, responsável pelo entrecruzamento de diferentes substratos populacionais e culturais, matriz formadora das comunidades, hoje, ali existentes. O estudo dessa formação é tão necessário quanto instigante, revelando muitos aspectos atuais da realidade étnica e social do sul do Brasil. (SOUZA, 2004, p. 479).

Nesses caminhos circulavam além de mercadorias várias culturas. Corvino (2003) mostra que o tropeirismo não assumiu apenas um aspecto histórí-

co de simples transporte de gado, com a movimentação dos tropeiros, houve a intensificação e dinamização de um fluxo socioeconômico e cultural.

Nesse contexto "[...] a migração representa bem mais do que uma fonte de novas etnicidades, constituindo-se como parte integrante das forças que construíram as cidades modernas e que moldaram as suas estruturas sociais e os seus múltiplos ambientes culturais." (PORTES, op cit, p. 20)

## Os caminhos de tropas no município de Praia Grande

Conforme depoimentos coletados por Corvino (2008) em sua pesquisa, o comércio era tão promissor que várias famílias vieram tentar ganhar a vida e se instalar em Praia Grande, contribuindo para o crescimento não só populacional como econômico e geográfico de região.

Muitas pessoas vieram e fixaram residência em Praia Grande, a fim de dedicarem-se à agricultura para vender para as casas de comércio, assim como, para a sua subsistência.

> Mulheres, homens, crianças, idosos, famílias, trabalhadores com ou sem emprego perambulam o país em busca de melhores condições de vida, vezes fugindo de situações insustentáveis, outras vezes perseguindo um sonho, uma terra prometida. (MARINUCCI, 2010, p. 1).

Através dos relatos do Padre Raulino Reitz podemos notar que

> Como localidade Praia Grande não é muito antiga, pois o empório comercial somente passou para lá no ano de 1917. Antes desta data, talvez uma ou outra casa ladeando o caminho que liga a serra ao litoral[...]. Desde 31 de dezembro de 1940 data em que foi criado o distrito de Praia Grande, esta localidade passou à categoria de vila. Possuíam em 1946 uns 90 prédios. Está em franco progresso. (REITZ, 1988, p. 87).

O comércio era tão intenso que muitas vezes reuniam 20 a 30 e até 40 cargueiros. Vendiam-se a dinheiro e as mercadorias, tanto agrícolas como manufaturadas (artesanalmente), algumas vezes, eram trocadas pelos tropeiros com a população local que se formava.

Por estar localizada num ponto estratégico sob os pés da Serra Geral, no extremo sul de Santa Catarina e fazendo divisa com o Rio Grande do Sul. A posição geográfica do município atraiu moradores de diversas regiões.

A exemplo disso, Dona Rosalvina Munis Reis da Silva, professora aposentada conta que veio com os pais e mais nove irmãos, que deixaram o município gaúcho de São Francisco de Paula para se instalar no sul de Santa

Catarina; "precisavam de professores naquela época: por isso viemos "vim com a minha família quando tinha três anos. O meio de transporte era comum naquela época. Descemos a serra dentro de um jacá, duas bolsas de couro que eram amarradas no cavalo" (VITALI, op. cit, p. 2).

Outros moradores também relatam como chegaram ao município de Praia Grande

> [...] eu nasci no Timbé. Depois viemos embora para cá (Praia Grande). Porque a Praia Grande tava maior que Timbé, e era assim maior: tinha mais comércio, tinha perspectiva de crescer. Daí o pai veio pra cá, se interessou. Era um trilho aqui, era uma rota de tropeiro. O pai era trançador, fazia as rédeas, laços, vendia direto pros tropeiros. (REIS, 2004)

Por meio dos relatos pode-se perceber que as migrações "consistem na generalização da ideia de que sair é melhorar" (SOUZA, 1980, p. 17). Grande parte dessas pessoas que acompanharam o movimento das tropas tinha o sonho de melhorar suas vidas. Outra característica, que pode ser observada na fala dos entrevistados, é que as migrações são predominantemente familiares. Ou, seja, os laços de parentesco têm forte influência nessa decisão.

Brito (2009, p. 6) apresenta que, "o indivíduo não migra sozinho, mas associado à família e articulado dentro de uma rede de interações sociais, que facilitam a sua integração na região urbana."

Ficando evidente aqui, que os laços de família são de suma importância, principalmente quando algumas pessoas migravam com o intuito de montar uma casa de comércio, no caso de Praia Grande, onde na divisão do trabalho, todos na família prestavam serviços no comércio, para atender as necessidades dos tropeiros.

Como apresenta Brito em seu estudo intitulado "As migrações internas no Brasil: Um ensaio sobre os desafios teóricos recentes".

O migrante é considerado como um indivíduo dotado de racionalidade econômica na decisão de migrar e, portanto, capaz de desenhar os seus caminhos pelo território de uma maneira adequada às necessidades do mercado. Como se cada migrante fosse um empresário de si mesmo "procurando a localização ótima para o seu "capital humano". (BRITO, 2009, p. 6).

No caso de Praia Grande, percebe-se que "as migrações internas tornaram-se economicamente necessárias" (BRITO, 2009, p. 8), devido a intensa movimentação de pessoas pela região.

Nos anos de 1890 a 1906, era grande o número de engenhos de cana movidos a boi que produziam açúcar escorrido, rapadura e cachaça, sendo esses os principias produtos comercializados pelos tropeiros da região.

Em toda a Vila de Praia Grande, existiam várias casas de comércio, abertas em decorrência dessa movimentação. Segundo depoimento de Clarisvaldo Martins: "O negócio, dos donos de comércio, era com essa gente de fora, os tropeiros".

A base da economia era agricultura e a prestação de serviços aos homens das tropas, tornando-se uma economia basicamente comercial e artesanal. O tropeirsmo representou para a população de Praia Grande toda fonte de trabalho e riqueza.

Ente os anos de 1910 a 1940, o tropeirismo viveu o seu período de gloria em Praia Grande. Passavam por aqui tropas cargueiras.

O comércio crescia e organizava-se a espera desses tropeiros. Foram instaladas ferrarias, selarias, sapatarias, enfim toda uma infraestrutura em função do vai-e-vem dos tropeiros.

Os tropeiros pegavam em Praia Grande, banana, açúcar mascavo, rapadura, melado, cachaça, arroz seco, feijão, farinha de mandioca e de milho, polvilho, aipim, bata doce, laranja, bergamota levavam para Muladas, São Marcos, Cambará do Sul, Canela e Gramado. Na planície catarinense levavam para Sombrio, Araranguá, Criciúma e Tubarão.

## Considerações finais

O tropeirsmo foi fator de integração socioeconômica, cultural, além de ser fator de integração geográfica.

No município de Praia Grande, graças à movimentação, de tropas por essa região, estabeleceram-se no município várias pessoas e negócios para o atendimento aos viajantes. O comércio no período de 1910-1960 organizou-se em função do tropeirsmo. Instalando-se selarias, ferrarias, lojas de mantimentos, engenhos, plantações e pouso para atender as necessidades dos tropeiros.

Em relação à questão da migração, percebeu-se que na região esta "tende a ser familiar e definitiva, sendo esse o caminho mais racional economicamente, em direção a uma melhoria das condições de vida ou a uma mobilidade social." (BRITO, 2009, p. 12).

Em Praia Grande, o vai e vem dos tropeiros continuou através das trilhas e picadas abertas para a comercialização dos produtos até meados de 1974. E, barreiras naturais da Serra Geral não impediram o fortalecimento dos laços de comercialização e cultura entre essas regiões, entretanto percebesse que a questão da migração interna da cidade, ainda merece um estudo aprofundado.

## Referências

AMADO, Janaina (Org.). *Usos e abusos da História Oral.* Rio de Janeiro: Ed. da Fundação Getúlio Vargas, 1996.

BOSI, Ecléa. *Memória de Velhos e Sociedade:* lembranças de velhos. 2 ed. São Paulo: EDUSP, 1987.

BRITO, Fausto. *As migrações internas no Brasil:* um ensaio sobre os desafios teóricos recentes. Belo Horizonte: UFMG/Cedelar, 2009.

CORVINO, Renata Carreira. *Levantamento do Potencial Ambiental Ecoturístico da Comunidade do Rio do Boi e Passo Fundo.* Trabalho de Conclusão do Curso (Técnico em Turismo Rural) – Escola Agrotécnica Federal de Sombrio - EAFS, Santa Rosa do Sul/SC, 2003.

CORVINO, Renata Carreira. *Fundos da Serra:* o Caminho das Tropas em Praia Grande/SC (1910-1960). Trabalho de Conclusão (Bacharelado e Licenciatura em História) – Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC, Criciúma, 2008.

GARCIA Liliana Bueno dos Reis. In: STRAFORINI, Rafael. *No Caminho das Tropas.* Sorocaba/SP: TCM, 2001.

MARINUCCI, Roberto; MILESI, Ir. Rosita. *O fenômeno migratório no Brasil.* Brasília: Instituto Migrações e Direitos Humanos e Centro Scalabriniano de Estudos Migratórios, 2002.

PORTES, Alejandro. *Estudos sobre as migrações contemporâneas. Transcionalismo, empreendedorismo e a segunda geração.* Lisboa: Fim do Século, 2006.

REITZ, Pe. Raulino. *Paroquia de Sombrio:* ensaio de uma monografia paroquial. Edição Comemorativa. Brusque: Azambuja, 1988.

SOUZA, José Otávio Catafesto de. A influência do tropeirsmo na formação humana dos Campos de Cima da Serra. In: SANTOS, Lucila Maria Sbargi; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org.). *Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul.* Porto Alegre: EST, 2004.

SOUZA, Itamar de. *Migrações Internas no Brasil.* Petrópolis, RJ: Vozes, 1980.

STRAFORINI, Rafael. *No Caminho das Tropas. Sorocaba.* São Paulo: TCM, 2001.

**Fonte de imprensa**

VITALLI, Marli. A praia que só se vê no horizonte. *A Notícia,* Joinville, 3 dez. 1999, *Caderno AN Turismo.*

**Site**

BORSAGLI, Alessandro. *A influência dos caminhos e estradas na consolidação da malha urbana de Diamantina,* Minas Gerais. Publicado em 21/03/2010 em http:// www,webartigos.com/acessado em 10/10/2011

**Fontes Orais**

Entrevista de Ana Dilce dos Santos Reis (55 anos), concedida a Renata Carreira Corvino em 01/09/2004.

Entrevista de Clarisvaldo Martins, 79 anos, concedida a Renata Carreira Corvino em 21/07/2004.

# 6. MULHERES E O TROPEIRISMO

## Anna Rech, epopeia imigrante e o tropeirismo

***Daniela Boff***
*Professora e Pesquisadora. Ana Rech-Caxias do Sul/RS*

***Lorena Bachi Steffli***
*Professora e Pesquisadora. Ana Rech-Caxias do Sul/RS*

### Objetivos

1 – Reverenciar os valores da imigração italiana e a contribuição do Tropeirismo na construção cultural da comunidade e seu entorno, prestando assim uma homenagem às gerações que nos antecederam, em forma de registro histórico concreto, contribuindo para a sua valorização e eternização, representando os sentimentos e a sua história de forma artística e cultural para a posteridade.

2 – Criar um monumento artístico, histórico-cultural de impacto na região nordeste do Rio Grande do Sul, objetivando concretizar através da arte a construção cultural da comunidade, fundamentando os usos e costumes preservados na atualidade, sua origem e registro histórico de forma concreta, sendo esta região carente de ações deste gênero.

3 – Alavancar o turismo cultural na localidade de Ana Rech e região, eternizando através deste monumento em sequencia de quadros em alto relevo, celebrando a saga da Imigração e a contribuição do Tropeirismo na construção da identidade cultural do nosso povo.

4 – Homenagear o Tropeiro e sua histórica contribuição à cultura local, povo já instalado nos Campos de Cima da Serra, que acolheu os Imigrantes desde a sua chegada, facilitando sua instalação e contribuindo de forma decisiva para minimizar desde suas dificuldades de instalação, emprestando cultura e costumes, absorvidos e eternizados para a posteridade.

Após sofrer com o desemprego e a fome no campo, fenômeno advindo da revolução industrial, em franca expansão por toda a Europa, o povo da Itália recém-unificada (1870) viu-se sem alternativas para o seu sustento econômico. O então governo italiano adotou uma postura conveniente à situação: emigrar a mão-de-obra excedente. Passagens somente de ida, famílias desmembradas, o sonho do paraíso *a Cocagna*. Expatriados e sem

conhecer o local onde exatamente iriam aportar, os imigrantes italianos partiram, em 1875, para uma viagem que em média, levava meses em alto -mar. Vênetos, Lombardos, Trentinos, Friulanos faziam parte desta primeira leva (pois o ciclo de imigração subvencionada só terminaria no começo da Grande Guerra) de mais de 300.000 italianos.

Chegando ao Brasil, uma parte foi encaminhada para as lavouras de café no interior paulista, e outra partiu para o sul com o intuito de serem proprietários de minifúndios. Assim, formaram-se as quatro colônias no Rio Grande do Sul – Conde D'Eu, Dona Isabel, Silveira Martins e Colônia Caxias.

Com idiomas diferentes, o único elemento que unia as comunidades era a religião católica. Sob esse prisma, e encontrando imensas dificuldades de instalação, a região da Serra Gaúcha alvoreceu como sociedade brasileira.

A Região Administrativa de Ana Rech, em Caxias do Sul, é o demonstrativo típico da formação sociocultural da região serrana do Rio Grande do Sul. A Igreja, postada no local mais alto, na rua central, e a pessoa cujo nome empresta a localidade, é parâmetro no que concerne a saga imigratória.

Genovesa e viúva, *Anna Rech* teve que lutar pelos seus filhos e por sua sobrevivência. Ameaçada de ser separada dos filhos, acolheu-os em seus braços e praguejou às autoridades presentes que se sua prole não viajasse em sua companhia para o Brasil, todos se jogariam no mar rumo à morte. Assim, Anna Rech, tornou-se imigrante.

Chegando a então Vila de Santa Teresa de Caxias, instalou-se no Travessão Cremona. Atenta, Anna Rech percebeu a constante passagem dos Tropeiros, vindos dos Campos de Cima da Serra, para comercializar seus produtos e levar consigo a produção dos Imigrantes. Dona de boa quantidade de terras na região central da localidade que se instalava, Anna cercou seu terreno, guarnecida com boas aguadas para as tropas e começou a acolher e dar pouso aos passantes, montando um Pouso de Tropeiros, na chamada Casa de Pasto, que manteve até sua morte.

Anna juntamente com os filhos, iniciou ali um pequeno comércio, armazenando os produtos para suprir as necessidades de comércio dos Tropeiros, comprando ou trocando produtos. A localidade se tornou referência, expandindo seu comercio, ampliando-o em seu entorno, tornando- se ponto de parada dos Tropeiros, o que muito contribuiu para a composição cultural do nosso povo, que mantêm vivos seus costumes até a atualidade.

Devido a sua incansável dedicação ao desenvolvimento da sua comunidade e entorno, anos após, o governo reconheceu a denominação do local como Ana Rech, eis que através dos Tropeiros, o nome desta comunidade, anteriormente definida como Caravággio, consolidou-se de tal forma que

foi oficializada pelas autoridades da época.

O Projeto *Epopéia Imigrante*, no qual o padre *João Leonir Dall'Alba* cunha sua arte, visa resgatar e difundir a história da Imigração e do Tropeirismo, sua dramaticidade, valores e fixar a ideia de brasilidade dessas pessoas que adotaram nosso país como local de reconstrução de suas vidas. Após a chegada de Anna Rech, houve intensa integração com a cultura já instalada nos Campos de Cima da Serra, pelos tropeiros, o que resultou na absorção da sua cultura, presença marcante até a atualidade em nossa comunidade e região.

**Figura 1 – Imagem do painel que presta justa homenagem ao Tropeiro. Faz parte do conjunto de painéis contando a História do bairro de Anna Rech/Caxias do Sul/RS**



Fonte: acervo das autoras.

Os 15 painéis de 2,00m x 2,20m totalizam 45m de obra de arte de cunho histórico-cultural que que retrata aqui a imagem do painel que presta justa homenagem ao tropeiro, visando eternizar nossa gratidão e reconhecimento à sua inestimável contribuição para o perfil cultural de Ana Rech e região.

# Ana Rech: a saga heróica de uma mulher valente

***Sebastião Teixeira Corrêa***
*Pesquisador e Poeta. Caxias do Sul/RS*

***Maria Almeida***
*Pesquisadora e Poeta. Caxias do Sul/RS*

## Apresentação

O poeta Sebastião Teixeira Correia apresenta em versos a saga de Ana Rech, mulher guerreira, que em terras férteis e matas fechadas lança sementes de progresso e futuro.

Compara a pequena grande imigrante às Anas de nossa história, que em suas trajetórias legaram valores de luta que até hoje seguimos.

Poesia declamada no XI SENATRO, em 2012

**Ana Rech – A saga heróica de uma mulher valente**
**Autor – Sebastião Teixeira Corrêa**

Nem Anita Garibaldi
Nem Ana Terra, gaúcha,
Eu nunca empunhei garrucha
E nunca lutei na guerra,
Um dia vim de outra terra
Distante, de além fronteira,
E me plantei por inteira
Aqui, no alto da serra
Foi lá, num tempo passado,
Quando a Europa enfrentava
Uma crise que assolava
E maltratava nações
Sem encontrar soluções
Decidiu a sociedade
Mudar a realidade
Na força das migrações
As notícias do Brasil,
Um país continental,
Transformou-se em ideal
Por clima e fertilidade
(À parte Sul, na verdade),
Com semelhanças d' Europa,
Lotou-se frota e mais frota
De esperança, de saudade...
Enquanto lá se falava
Em terra desabitada
Aqui era exterminada
Toda raça primitiva,
E assim tornar atrativa
A terra pra o imigrante,
Mercenário e bandeirante.
Mataram gente nativa
Do velho campo dos bugres
Restaram apenas escombros
E, às vezes, alguns assombros
Que ao barbarismo protestam
Dizem que se manifestam
Como pedindo clemência
Pois caíram na demência
E os purgatórios infestam
Em toda parte que andamos
Há casas de moradias,
Subterrâneas e frias
Um relicário de glória
É pena que a memória
De nossas autoridades
Desconheça identidades
E reneguem nossa história
Dizimou-se a etnia
Que era a legítima herdeira
Desta terra brasileira
Covardemente saqueada,
Extorquida e espoliada
No imperialismo voraz
Que pouco deixou pra trás
Após a fome saciada
Há "um discurso de silêncio",*
Sentencia o historiador,
O conto do vencedor,
- "O apagamento social"*
A nossa "terra sem mal"
Apagou nossa memória
E mudou a nossa história
Por pura questão racial

Por fim, a terra (e a mata),
(Livre) do povo (selvagem),
E ainda, com mais vantagem
Por ser fértil, produtiva,
Paisagem contemplativa,
Que lembrava a velha Europa
Velhos caminhos de tropa,
Berço de um mundo Biriva
Foi, então, que nesse tempo,
Nesse momento e cenário,
Quando, ainda, um mercenário
Transformava-se em herói,
Sentindo o peito que dói
E o corpo com cicatrizes
Pra ver meus filhos felizes
Disse –Vai, luta, constrói!
Então, construí pousada
E abriguei raça tropeira,
Fui valente, fui guerreira
Sem recorrer à matança,
Sem nunca ter arrogância
Fui crescendo como gente
Nesta terra diferente
Com vocação pra pujança
Um povoadinho, aos poucos,
Formou-se ao redor de mim,
Fui transformando em jardim,
Com força de rezadeira,
Também fui a benzedeira
Pras curas do dia-a-dia
E muita vida nascia
Das minhas mãos de parteira
Após vencer
o meu tempo
E ver a missão cumprida
Ao encerrar minha vida
Aqui no plano terreno,
O meu nome, tão pequeno,
Deu nome à localidade
Que tem feições de cidade,
Onde o viver é ameno
Talvez porque tantas vidas
As minhas mãos apararam
E tantas que se salvaram
Com o sinal da santa cruz,
Todos anos muita luz
Desce trazendo alegria,
Cada presépio anuncia
A chegada de Jesus
Eu sou aquela viúva
Que saiu de Pedavena
Uma cidade pequena
Numa Itália tão distante
Foi meu esforço o bastante
Pra vencer noutra querência
E servir de referência
Nesta região tão pujante
Uma das três heroínas
Aqui das terras pampeanas;
Sou uma entre as três Anas,
Sou Ana Rech meu povo,
Sou guerreira e me comovo,
Pra minha gente eu repriso,
Se um dia fosse preciso
Faria tudo de novo...!

*Citações do Professor Márcio André Braga – Pesquisador da Faculdade da Serra Gaúcha.

A viúva Ana Rech (49 anos), natural de Pedavena, região de Feltre, Norte da Itália, precisou ameaçar de jogar-se com seus filhos no rio Piave para que fosse permitido seu embarque com a família para o Brasil (chegou em 1877), pois somente era permitido o embarque de famílias tendo o homem como

chefe. Com sete filhos, sendo um excepcional, foi nomeado seu filho mais velho como chefe da família. Do pouso dos tropeiros ao povoado de Ana Rech, hoje Região Administrativa de Caxias do Sul, sucederam-se muitos acontecimentos, políticos, econômicos e sociais, relevantes, e hoje abriga parte considerável do parque industrial da região serrana e importantes mananciais hídricos que abastecem a sede do pólo regional.

Talvez inspirados na grandeza espiritual de sua fundadora, grande parte dos moradores de Ana Rech cultivam ideais de autonomia, soberania e independência, que haverá de garantir, com o passar do tempo, que a progressista Região Administrativa, transforme-se, de fato e de direito em uma pujante cidade.

**Figura 1 – Anna Rech, a fundadora de Ana Rech**



Fonte: acervo pessoal do autor.

Na cidade de Pedavena, na Itália, uma Escola leva o nome de Ana Rech, em reconhecimento a seus feitos aqui na região serrana do RS, Brasil.

A cada dois anos a comunidade de Ana Rech realiza encontro cultural para resgatar a história do tropeirismo, primeiro e grande indutor do desenvolvimento e criação de povoados, vilas e cidades nesta região e noutras regiões do Brasil e Mercosul.

Com forte vocação turística, Ana Rech é também conhecida como Vila dos Presépios, pois, anualmente, na época do Natal, os moradores constroem Presépios em todas as suas Ruas, atraindo milhares de visitantes.

Ana Rech morreu em 1916, aos 88 anos, estando seus restos mortais abrigados na Igreja matriz desde 1977, quando foi criado um monumento em sua homenagem.

Ana Rech é a única localidade que tem o nome de uma mulher imigrante e o conserva.

Sebastião Teixeira Corrêa é natural de São José do Ouro/RS. Cresceu ouvindo sua mãe Ana Teixeira (nascida e criada no interior de Bom Jesus) contar histórias dos tropeiros. Hoje reside em Caxias do Sul. Poeta premiado em diversos Festivais de Poesia Gaúcha e Concursos Literários. Ganhador do Cincerro de Prata, troféu instituído pela Estância da Poesia Gaúcha para o Concurso Literário "Cristóvão Pereira de Abreu", com abrangência no Mercosul.

# Garimpando nossa história: tropeira precursora na fronteira de Rio Pardo

***Emiliano J. K. Limberger***
*Pesquisador e Cooperólogo. Rio Pardo/RS*

Quando se trata da participação das mulheres na questão do cavalgar feminino, seja de equinos, seja de muares, normalmente nos vem à memória a figura invulgar de Anita Garibaldi, como protótipo do gênero. Na região do tropeirismo, compreendendo mormente o roteiro de muares, aparece uma que outra mulher tropeira. No entanto, tomando a questão genericamente, outra mulher surgiu nesta nossa área pioneiramente na *fronteira de Rio Pardo*, cujo nome só agora está ressurgindo, *qual fênix rediviva das cinzas do tempo:* Bernardita Guimarães Prado Lima.

Se não fosse o esmero histórico do saudoso mestre Raul Pont (particularmente em *Campos Realengos*) e do exímio caricaturista Berega, os quais, *qual minuano soprando as cinzas do restante tição de nossos galpões tisnados de picumãs,* continuaria a figura desta precursora cavaleira, tropeira e criadora em perenes olvidadas calendas gregas. Pois nem em seu berço natalino, como não em Alegrete, em cujo município primitivo veio situar seu haras, tal resgate aconteceu. Foi acontecer (felizmente) em Uruguaiana, de cuja fundação por sinal seu marido Joaquim dos Santos Prado Lima participou ativamente (doando inclusive área), tendo sua estância no Ibirocai. Compunha o imenso latifúndio do Capivari (bandas do Quaraí). Foi ele que sugeriu aos comandantes farroupilhas esta ereção urbana, constituindo-se ainda como pioneiro na libertação dos negros a seu serviço.

Com justiça este emérito autor estampou na capa de seu 2º volume, justamente esta cena histórica, salientando com isto, obviamente, o inusitado e precursor episódio desta heroína.

A pioneira era noiva de Joaquim em Rio Pardo. Tendo ele se estabelecido com promissora fazenda no Alegrete, voltou para consumar o casamento. Ela não titubeou em manter o compromisso, tendo, no entanto, apresentado certo adendo: casaria sim, mas exigia poder continuar em seu novo *hábitat* sua criação equina. Como ele fez questão da desejada companhia dela, aceitou resignado, ao que parece. A pintura de Beregaray (calendário gauchesco) retrata a mudança: ponteia a tropeirada, ela montando garbosa seu pingo em selim – ladeado dele, vindo em seguida a égua-madrinha com seu *sineiro* à frente do restante da tropa, cerca de 50 equinos e ainda a carreta de duas juntas-de-bois puxando seus pertences, sem esquecer em 1º plano

faceiro potrilho, bem como junto a ela, seu inseparável perro-melado...

Percorreu ela assim cerca de 500 km ou mais por campos, coxilhas e cerros, banhados, arroios e sangas, sem contar com as travessias do Jacuí, do Guacacaí (Vacacaí) e do Ibirapuitã, até chegar ao destino de seu novo criatório de cavalos crioulos, a estância *Anjo da Guarda*, lá na longínqua região de Quaraí.

Nada contra cultuar, a extraordinária figura de Anita e das demais esparsas tropeiras, no entanto, esta singular cavalariana merece receber seu devido destaque neste peculiar rol de heroínas.

Nada melhor para tanto conseguir concomitantemente que algum dos nossos inspirados compositores lhe dedique alguma canção gauchesca, enaltecendo o seu inigualável mérito precursor em tempos, em que o machismo ainda era mais forte e excludente em nosso meio gauchesco.

Como outrossim, poder-se-ia homenageá-la como titular do nosso promissor piquete de nossas valorosas e bravas amazonas, as quais tão oportunamente surgiram em nosso meio tradicionalista rio-pardense.

# Protagonismo feminino no troperismo: interlaçando as condições de vida e de trabalho das mulheres da pequena propriedade colonial ítalo-gaúcha e as mulheres ligadas ao troperismo

***Daiane Dala Zen***

*Professora de História, Graduada em História, Especialista em História Regional e Educação de Jovens e Adultos, Mestra em História e Doutoranda em Educação/UCS. Caxias do Sul/RS*

*"E mais uma vez, e sempre foi de graça,*
*sem fazer mais do que a obrigação. Sem sequer: Muito obrigado!*
*Trabalhar é conceito complexo: Não se define pelo esforço!*
*Seria então pelo sexo? "Trabalho" é coisa de macho,*
*A gente só faz um 'costado'."*
Andréia Sá Brito, Romaria das Madres do Campo

## Introdução

Este artigo pretende convidar o/a leitor/a a refletir sobre a história das mulheres e o importante papel que desempenharam no Troperismo executando diversas tarefas, atuações e protagonismos não reconhecidos pela

história oficial. O trecho do poema acima foi retirado do site http://www.juntandorimas.com.br/, repositório que abriga publicações sobre Rodeios e Festivais de Poesia Nativistas, nos traz o seguinte questionamento: seria o trabalho um conceito complexo que não se define pelo esforço, mas pelo gênero?

O aporte teórico e metodológico que abraça este ensaio é a História Cultural, que tem ampliado os campos de conhecimento e vem possibilitando que novos olhares e novos objetos de pesquisa histórica sejam reconhecidos. A História das mulheres é recente, sua narrativa esteve ausente, sua importância não era reconhecida, somente nos últimos anos tem sido pesquisada e debatida nos movimentos sociais e na academia.

Para que possamos refletir sobre a divisão sexual do trabalho no Tropeirismo, devemos considerar as diversas relações dele estabelecidas, tendo em vista, que o Tropeirismo foi um empreendimento capitalista que teve seu auge os séculos XVIII e XIX, em que tropas de animais composta de gado vacum e mulas conduzidas por homens, dos Campos de Cima da Serra do Rio Grande do Sul até os principais centros econômicos do país na época.

O poema de Andréia de Sá Brito propõem pensar no trabalho das mulheres, que nos remete para a História das Mulheres, para isso, precisamos entender as questões de gênero, pensar além das características biológicas do corpo sexuado, quando fizemos isso, podemos perceber que há dois sexos que definem as estruturas biológicas reprodutiva de quase todos aos animais do planeta, o masculino e o feminino, mas quando refletimos sobre gênero, acrescentamos toda a carga histórica, cultural e social que cada corpo sexuado aprendeu a ser. Podemos compreender que atitudes, comportamentos e decisões são moldadas pela cultura de acordo com o sexo biológico. Há comportamentos, atitudes, roupas, brinquedos e trabalho que pertencem a um determinado gênero, o trabalho no tropeirismo é entendido como um ofício masculino.

## Gênero: uma categoria útil para a História

Para Nicholson (2000), o conceito de gênero é usado de duas formas: a primeira, em oposição a sexo, descrição do que é socialmente construído em oposição ao que é biologicamente dado, ou seja, a personalidade e o comportamento. Gênero e sexo são distintos. Na segunda forma, gênero faz referência a qualquer construção social que tenha a ver com a distinção masculino/feminino de corpos masculinos; nessa perspectiva, a sociedade foi se dando conta de que, além de formar a personalidade e o comporta-

mento, é preciso ater-se também às maneiras como o corpo aparece, sendo o próprio corpo uma interpretação social; e sexo, neste sentido, não pode ser independente do gênero, pois é submetido ao gênero. Para essa autora, o "fundacionalismo biológico" não equivale ao determinismo biológico porque, ao contrário deste, inclui algum elemento de construcionismo social". (NICHOLSON, 2000, p. 13).

Machado (1998) entende gênero como processo de desnaturalização e desconstrução das noções de feminino e masculino. Também pode ser sinônimo dos estudos de mulher, pois a categoria gênero instaurou uma nova metodologia de análise no campo intelectual brasileiro. Definindo, assim, um novo paradigma metodológico. Segundo a autora, o estado atual dos estudos de gênero permite pensar que a construção social de gênero se faz arbitrariamente em relação à diferenciação de sexos de homens e mulheres. Nas palavras de Machado:

> A generalização do uso do conceito de gênero no campo intelectual anglo-saxônico, nos saberes disciplinares da sociologia, antropologia, história, literatura, filosofia e psicologia, ocorrida nos anos oitenta e noventa, trouxe consigo o compartilhamento da radicalização da ideia de desnaturalização biológica das categorias de homem e mulher e da radicalização da construção simbólica (entendendo-se aqui a natureza da dimensão social e cultural) das noções de feminino e masculino. (MACHADO, 1998, p. 107).

Nesse contexto, segundo Machado, gênero como categoria de análise reivindica para si um território específico em face da insuficiência dos corpos teóricos existentes, para explicar a persistência da desigualdade entre mulheres e homens. Assim, a categoria gênero busca dialogar com outras categorias históricas já existentes, lembrando que o conceito de gênero tem sido usado erroneamente como sinônimo de mulher. Estudos de gênero têm como principal objetivo desnaturalizar as identidades sexuais e postular a dimensão relacional.

Assim, destaca Scott (2012, p. 332): "É uma luta política que eu penso que deva comandar nossa atenção, porque gênero é lente de percepção através da qual nós ensinamos os significados de macho/fêmea, masculino/feminino".

A proposta dos/das historiadores/a, segundo Scott (1995), era haver uma História das Mulheres, tendo como eixo estudos com uma visão menos política e mais global, com o compromisso de incluir a fala dos oprimidos, a análise dos sentidos e da natureza da opressão. Assim, destaca: "A

maneira como esta nova história iria simultaneamente incluir e apresentar a experiência das mulheres dependeria da maneira como o gênero poderia ser desenvolvido como uma categoria de análise". (SCOTT, 1995, p. 4). Essa nova história dependeria de como o gênero poderia ser constituído: uma categoria de análise, tendo em vista outros dois eixos importantes, a classe e raça. Este tripé, gênero, classe e raça, implicou uma redefinição das noções tradicionais de História e trouxe à tona questões pessoais, subjetivas e políticas envolvendo os diferentes contextos das mulheres na História.

Esmiuçar a história oficial sob as lentes do gênero, tendo como referência dos pressupostos teóricos de Scott, que podemos entender como a constituição histórica e cultural constitutiva do sujeito, oferece uma gama de outras possibilidades e a descoberta de protagonistas mulheres esquecidas nas sombras da História.

## O trabalho feminino na pequena propriedade colonial e na tropeada: um entrelaçamento possível

As atividades humanas no tempo e no espaço sempre estiveram pautadas na divisão sexual do trabalho, há os trabalhos especificamente masculinos e os femininos, as mulheres são responsáveis pelo espaço privado, o espaço do lar, seu cuidado e o zelo de todos que nele habitam. Os homens majoritariamente ocupam os espaços públicos, locais de representação, de negócios, de decisões de poder, a praça, o bar, o carteado.

A história oficial destacou na sua escrita o caráter patriarcal da sociedade, personagens importantes da nossa História são homens, salvo algumas exceções, mas precisamos reforçar que em nenhum momento estamos diminuindo a contribuição masculina da história, o nosso intuito, como feministas, é a escrita de uma história de luta, de feitos e de protagonismos das mulheres também. Segundo Bourdieu:

> [...] a visão androcêntrica impõe-se como neutra e não tem necessidade de se enunciar em discursos que visem a legitimá-la. A ordem social funciona como uma imensa máquina simbólica que tende a ratificar a dominação masculina sobre a qual se alicerça: é a divisão social do trabalho, distribuição bastante estreita das atividades atribuídas a cada um dos dois sexos. (BOURDIEU, 2012, p. 18).

O tropeirismo foi uma atividade econômica comercial multifacetado, além das tropeadas de animais, os tropeiros também dedicavam-se ao co-

mércio de alguns produtos, conforme considera Borges, Zanella, Paganela e Moschen (2006, p. 87), as rotas de Tropeiros passava na região em que moravam famílias de agricultores/as imigrantes italianos da encosta do planalto meridional.

Relações comerciais aconteciam intensamente, que Borges, Zanella, Paganela e Moschen (2006) afirmam que além de intenso, era pacífico, longe de aprofundar em questões relativas a Imigração Italiana, nosso interesse foca-se precisamente no trabalho desempenhado pelas mulheres na pequena propriedade colonial italiana. Perrot (1998) concluiu que as mulheres francesas sempre trabalharam, mas nem sempre exerceram profissões, e as poucas que exerceram estavam limitadas as suas funções naturais, a maternidade e o cuidado, por isso, essas profissões também eram a continuação do que era desempenhado no lar, ou seja, ou professoras ou enfermeiras.

Segundo pesquisa da historiadora caxiense Loraine Slomp Giron, na pequena propriedade colonial da encosta do planalto meridional do Rio Grande do Sul e também região de rota de tropeiros, as mulheres imigrantes trabalhavam duplamente, pois além de todas as tarefas do lar, da produção agrícola e cuidado com animais da pequena propriedade, Eram responsáveis também, por todo o serviço que envolvia a produção de alimentos, o cuidado e higiene da moradia. As filhas mais velhas eram cuidadoras dos irmãos mais jovens. O lazer feminino consistia em remendar roupas e produzir enxovais.

O trabalho agrícola na pequena propriedade colonial era a base da economia da região, com uso reduzido de tecnologias disponíveis, o que levava homens e mulheres a se dedicarem horas em um sacrifício diário da produção agrícola. As mulheres tinham todo o outro serviço, alimentar os animais, ordenhar as vacas, preparar as refeições, lavar a roupa, entre outras funções domésticas. Segundo Giron (2008), algumas mulheres precisaram assumir a administração da pequena propriedade em função da morte ou do abandono do marido. Muitas delas preencheram documentos alegando que sozinhas e com filhos pequenos não conseguiam pagar os impostos para a Intendência. Continuar o negócio da pequena propriedade da família sem o marido e criar os filhos e filhas foi um grande desafio e muitas mulheres assumiram esse papel.

A viuvez ou o abandono traziam consequências drásticas, pois muitas vezes, as mulheres não conheciam as condições do negócio do marido, esse assunto, também era exclusivo dos homens. As mulheres que ocupavam o papel do homem impossibilitado ou falecido na administração da propriedade assumiam toda a representação da violência simbólica do patriarcado, reproduzindo a mesma opressão com as mulheres mais novas.

As relações que o patriarcado orientava implicava em tipos de violência que as mulheres eram subordinadas. O casamento e a maternidade eram obrigações delas. Desde muito cedo eram ensinadas como deveriam ser boas esposas e boas mães. Na questão da sexualidade feminina também havia repressão. Se esperava das jovens mulheres, a virgindade e a total ignorância sobre a relação sexual e suas consequências. Conforme Giron (2017, p. 162): "Os depoimentos de mulheres imigrantes revelam de forma clara o choque que o casamento e as relações sexuais dele decorrentes causam nas recém-casadas."

A maternidade também era um desafio muito grande, pois não havia assistência e logo era exigido que a mulher voltasse ao trabalho. Na colônia italiana era comum nascimentos de prematuros e mortes dos nascituros, assim, lembra Giron (2017). Considerando a quase inexistência de profissionais da área da saúde e vacinas, podemos observar que a realidade de opressão dessas mulheres era muito parecida com a realidade das mulheres ligadas do tropeirismo. Contavam talvez com vizinhas e parteiras práticas, além disso, na colônia italiana a principal função da mulher era ser uma serviçal, o papel principal era o da reprodução, segundo Giron (2017).

## Mulheres tropeiras

O trabalho no tropeirismo era considerado um ofício masculino, no entanto, algumas mulheres imigrantes, segundo Giron (2008) dedicaram-se a desempenhar essa profissão, que a autora chama de pouco convencional, pois eram necessários dias de afastamento da casa do cuidado com os filhos. As mulheres tropeiras foram Ana Rech, Catarina Cavanolli, Cezira Oliboni. A primeira possuiu potreiro e casa de pasto, as outras duas possuíam tropas e carretas. Na obra de Giron, encontramos a história de algumas mulheres que foram tropeiras, a mais conhecida, foi Ana Rech, vinda da Itália em 1877, foi uma das primeiras moradoras do Travessão Leopoldina, seu nome era Ana Maria Pauletti e casou-se com um homem de sobrenome Rech. Ambos não tinham propriedade, trabalhavam de meeiros. O *meeiro* ocupa-se de todo o trabalho, e reparte com o dono da terra o resultado da produção. O dono da terra fornece o terreno, a casa e, às vezes, um pequeno lote para o cultivo particular do agricultor e de sua família. Fornece, ainda, equipamento agrícola e animais para ajudar no trabalho.

Após o falecimentos do marido e de uma filha, Ana Rech mudou-se com seus filhos para uma região a meio caminho entre os Campos de Cima da Serra e a Colônia Caxias e ali construiu um potreiro e uma casa de pasto. Suas tropas eram dirigidas pelo seu filho.

Outra mulher tropeira, segundo Giron (2008), foi Catarina Cavagnolli chegou ao Brasil em 1877, era moradora do Lote 51 do Travessão Felisberto da Silva na X Légua, casou- se, teve quatro filhos e logo após ficou viúva. Em 1905 registrou três lotes no mesmo travessão e em 1898, então com 55 anos informa a Intendência que vai trabalhar com uma tropa de seis mulas para fazer o transporte de mercadorias na X Légua, no seu requerimento há a solicitação de ser lançada como proprietária de tropas e não como comerciante.

Outro protagonismo feminino é de Cesira Soso, segundo Giron (2008) ela chegou ao Brasil em 1878, casou e fixou-se no Lote 9 do Travessão Rondelli na XIV Légua, no requerimento consta que Cesira ficou viúva poucos anos depois, chamada de Viúva Oliboni em função do sobrenome do marido, o nome de Cesira consta nos livros de *Registro de Indústria e Profissões* como sendo dona de uma tropa de mulas, de uma carreta, uma serraria e água. Mesmo após a segunda núpcia, manteve o nome como viúva e levou a frente seus negócios.

## Conclusões preliminares de uma história ainda não contada...

As mulheres sempre trabalharam e trabalhavam muito. Continuam trabalhando, mesmo quando descansam. As histórias dessas mulheres, seus protagonismos revelados nos fazem pensar sobre aquelas mulheres que a História deixou para trás, as memórias perdidas e os silenciamentos. Pensando na construção de uma História das mulheres ligadas ao Tropeirismo, temos que aguçar nossos sentidos para perceber que as mulheres sempre estiveram presentes desempenhando os papeis que lhes foram impostos historicamente: cuidados com o lar, educação dos filhos, administração do lar na ausência do marido, além das atividades de remendar roupas e produção de objetos, preparação dos alimentos a serem pilados para a viagem. Considerando as condições de vida e de trabalho das mulheres italianas que desempenhavam todas as funções na pequena propriedade e ainda a dupla jornada que era bordar, remendar roupas, fazer tranças de palha, dobrar palhas para o cigarro dos homens. Será que podemos estender essas práticas femininas para as mulheres ligadas aos tropeiros? Suas mães, esposas e filhas também desempenhavam suas funções especificamente, como mulheres na organização de toda a estrutura que envolvia uma tropeada? Longe de concluir, deixo aqui mais perguntas a serem respondidas, espero estar inspirando outras pessoas a pensar na possiblidades de reescrita da História, tendo em vistas as perspectivas de gênero.

## Referências

AZEVEDO, Paula Tatiane. *É para falar de gênero sim*: uma experiência de formação continuada para professoras/es. 2016. 85f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Programa de Pós-Graduação em História, Porto Alegre, 2016.

BORGES, Maria Neli Ferreira; PAGANELA, Clenia Maria; MOSCHEN, Valquíria. *Ítalos-vacarienses*: migração étnicas e culturais. Porto Alegre: EST, 2006.

BOURDIEU, Pierre. *A dominação masculina.* 11.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

BURKE, Peter. *O que é história cultural?* 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar. 2008.

GIRON, Loraine Slomp. *As sombras do Littorio:* o fascismo no Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Parlenda, 1994.

GIRON, Loraine Slomp. A força das mulheres proprietárias: histórias de vida de imigrantes italianas (1875-1925). *Cadernos de Pesquisa*, Universidade de Caxias do Sul, v. 3, n. 2, p. 43-66, 1995.

GIRON, Loraine Slomp. A mulher imigrante e o trabalho. *Chronos,* Caxias do Sul, v. 29, p. 16-35, 1996.

GIRON, Loraine Slomp. Produção e reprodução: a mulher e o trabalho na região colonial do Rio Grande do Sul. *In*: *A Presença Italiana no Brasil.* 1ª ed. Porto Alegre/ Torino: EST; Fondazione Giovanni Agnelli, v. 3, p. 287-303, 1996.

GIRON, Loraine Slomp. O som do silêncio: sexo e prostituição na colônia. *Coletânea Cultura e Saber*, Universidade de Caxias do Sul, p. 117-135, 1998.

GIRON, Loraine Slomp. *A força das mulheres proprietárias*. Caxias do Sul: EDUCS, v. 500, 1998.

GIRON, Loraine Slomp. *Dominação e subordinação:* mulher e trabalho na pequena propriedade. Porto Alegre: EST, 2008.

GIRON, Loraine Slomp. A épica da pobreza: mulheres imigrantes. *Storia delle Donne,* [S.l.], p. 157-178, set. 2018. ISSN1826-7505. Disponível em: http://www.fupress.net/index.php/sdd/article/view/23960. Acesso em: 03 outubro 2019.

MATOS, Maria Izilda S. *Por uma história da mulher*. Bauru, SP: Edusc, 2000.

KRONE, Evander Eloí. *Práticas e Saberes em Movimento:* a História da Produção Artesanal do Queijo Serrano entre pecuarista e familiares do município de Bom Jesus/RS. 55f. Trabalho de Conclusão de Curso (Desenvolvimento Rural e Gestão Agroindustrial) – Universidade Estadual do Rio Grande do Sul, Vale do Taquari, Encantado, 2006.

MACHADO, Lia Zanotta. Gênero, um novo paradigma? *Cadernos Pagu,* v. 11, p. 107-125. 1998.

MÉNDEZ, Natalia Pietra. Do lar para as ruas: capitalismo, trabalho e feminismo. *Mulher e Trabalho,* Porto Alegre, v. 5, p. 51-63, 2005.

MOLON, Floriano. *Carreteiros de Flores da Cunha e da Região.* Flores da Cunha/RS: Prefeitura Municipal de Flores de Cunha, 2002.

NICHOLSON, Linda. Interpretando gênero. *Estudos feministas*. v. 8, n. 2, p. 71-99. 2000.

PEDRO, Joana Maria. Corpo, prazer e trabalho. *In*: PRINSKY, Carla Bassanezi; PEDRO, Joana Maria (Org.). *Nova história das mulheres*: contexto. São Paulo: 2012. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4246954/mod_resource/content/1/PEDRO%2C%20J oana.%20O%20feminismo%20de%20segunda%20onda.%20Corpo%2C%20prazer%20e%20t rabalho..pdf. Acesso em: 23 ago. 2018.

PERROT, Michelle. *As mulheres ou os silêncios da história.* Bauru, SP: Edusc, 2005.

SCOTT, Joan. Os usos e abusos do gênero. *Projeto História,* São Paulo, n. 45, p. 327-351, dez. 2012.

SCOTT, Joan. *Gender:* a useful category of historical anlyses. Gender and the politics of history. New York, Columbia University Press, 1989.

ZEN, Daiane Dala. *Mulheres sem rosto:* imagens do feminino nos livros didáticos de História do ensino fundamental (2004-2012). Dissertação (Mestrado) – Universidade de Caxias do Sul, Programa de Pós-Graduação em História, 2019. Disponível em: https://repositorio.ucs.br/11338/4887. Acesso em: 11 março 2020.

# 7. TROPEIRISMO, ECONOMIA E PECUÁRIA

## El resero de la pampa a Mataderos

***Zulema Cañas Chaure***
*Museóloga, Pesquisadora, Especialista en Preservación de Patrimonio. Buenos Aires/Argentina*

### El resero, sus orígenes

Para explicar y comprender la evolución del Resero en el medio rural donde se desarrollo hasta nuestros días es imprescindible tener en cuenta factores importantes en el contexto natural, cultural y económico, íntimamente ligados a la historia de la ganadera Argentina.

La Pampa fue el medio natural donde vivió y trabajo el *Resero,* una llanura cubierta por inmensas praderas verdes, con cardos que crecían hasta la altura del hombre formando una maraña, por entre la cual el ganado formaba un laberinto de sendas, en la que se aprecian también hierbas más duras y espinillos.

El silencio y la soledad era el distintivo común del norte al sur, dentro de un horizonte circunscrito a lo que el hombre podría ver desde a caballo.

Con clima templado y húmedo regado por cursos de agua, con algunas depresiones donde se acumulaba las aguas de las lluvias formando lagunas y bañados donde abrevaban las aves.

Habitaban en ella animales como avestruz, zorro, vizcacha, mulitas, liebres, perdices, y peludos, entre otros.

Muy pocas cosas había que pidieran servir de mojón o marca para distinguir los lugares, pero en las regiones del centro y sur solía hallarse algún ombú al lado de una tapera solitaria, o dando sombra a un rancho.

Todo era espacioso, la tierra, el cielo, los maravillosos juegos de luz, las tempestades furiosas y supremas, y, sobre todo, el ánimo de los hombres, que se sentían libres, cara a cara con la naturaleza, bajo hondos cielos meridionales.

La zona bonaerense fue una de las áreas de difusión del caballo en las pampas, los primeros equinos llegaron con Pedro de Mendoza fundador de Buenos Aires en 1536. Al abandonar ese caserío en 1541 se perdieron entre una y cuatro decenas de caballos, que hallaron el hábitat propicio en el pastizal pampeano y se reprodujeron asombrosamente, originando al ganado cimarrón...

El ganado vacuno aparece en distintos momentos a partir de 1550, a las pampas aparecen en 1573 con los asunceños fundadores de Santa Fe. En el siglo siguiente los vacunos "alzados" (es decir reunidos en las estancias coloniales, sin cercos) originaron una abundancia en vacas cimarronas, los indígenas hacían con el cuero, coraza, toldos y boleadoras con los tendones. Como también eran parte de su dieta de subsistencia junto con la carne de caballo.

**Figura 1 – Ganado vacuno cimarrón – Litografía de Florián Pauck**



Fonte: acervo da autora.

Estas tierras no tenían oro ni plata ni ningún otro valor que pudiera ser tomado con el criterio mercantilista de la época, eran utilizadas solamente como un lugar que servia para trasladarse a otros lugares, era la puerta a las tierras de arriba, que allí si tenían plata y comunidades con avanzado nivel cultural.

Solo fueron necesarias cuando la revolución industrial posibilitó el comercio mundial valorizando los productos primarios como cueros, tasajo, lana, carnes, cereales, etc., que se podían obtener en estas regiones.

Su primera industria consistió en la explotación del cuero, astas y grasas con una técnica que no requería ningún tipo de instalaciones.

Aparecen entonces las primeras estancias de gran superficie, a partir de esta economía ganadera se va a desarrollar una cultura cuyo producto social es el "gaucho".

## El gaucho

Principio nativo del arquetipo de argentino, amalgama de tierra y hambre criado "a campo"e inseparable de su mejor amigo, el caballo, el gaucho se ha caracterizado por su sentido hospitalario, y por tener una fisonomía tan singular que lo distingue de cualquier otro habitante. De sólidos principios, es ajeno al sectarismo político, cultiva sin alardes el patriotismo y participa de las creaciones de la estética en sus artesanías, que aplica tanto a la platería y al hueso como en los tejidos o el trenzado en cuero. Es poeta y músico, autor, intérprete y bailarín. Respeta a la mujer y tiene algo que es propio de los seres de excepción: siente el orgullo de ser quien es.

Campesino rioplatense, jinete por excelencia, diestro en los trabajos de ganadería y el manejo del laso, las boleadoras y el facón que constituían los elementos esenciales del trabajo. Hombre sencillo, con gran criterio, resolución y habilidad.

Trabajo siempre con relación a su idiosincrasia, se conchababa en yerras, domas, rodeos, arreo, de baquiano, de quía. El gaucho nunca trabajo de mensual, lo hizo de palabra, su palabra era sagrada. Jugó su vida por ella y pospuso sus vicios para cumplirla, exigiendo de los demás lo propio.

En su vida común siguió los impulsos primitivos, desdeñó las comodidades del poblado, su rancho fue un albergue primitivo y esporádico, su cubil fue el recado.

**Figura 2 – Los dos Gauchos. Prilidiano Pueyrredón (1864)**



Fonte: acervo da autora.

La reactivación económica en la región fue inmediata. Las cifras de la población y del intercambio comercial crecieron a ritmo sostenido entre 1776 y 1A medida que el ganado cimarrón se fue agotando, dio origen a otra economía más progresista con revalorización del campo y sus productos, que fue la industria de los saladeros.

## Los saladeros

En Buenos Aires la primera exportación de carne salada o tasajo se realizó en 1785, exportándose en

buques ingleses carne salada a Cuba, para alimentos de los esclavos, siendo un experimento muy exitoso. En Menos de una década, se convirtió en "el" negocio del Plata, dejando muy por debajo la exportación de cueros. Además, promovió la industria complementaria de la exportación de sebo que entre 1785 y 1815 vio aumentar su volumen.

En 1810 el segundo saladero que conoce el Plata se establece a partir de la sociedad entre los ingleses Robert Staples, Johon Mac Neile y el criollo Pedro Trapani, en la Ensenada de Barragán...

Cinco años más tarde comienza a funcionar "Las Higueritas", en el actual Partido de Quilmes, la sociedad saladeril más famosa de la época. Los propietarios del emprendimiento eran Luis Dorrego, Hermano de Manuel, Juan Nepomuceno Terrero y el joven Juan Manuel de Rosas. Era una sociedad perfecta, donde Dorrego aportaba el capital, Terrero las conexiones comerciales para la exportación, y Rosas el conocimiento del medio. Tuvieron su propia flota, encargada de traer sal desde Patagones.

Los saladeros tuvieron mucho auge con una serie de medidas que impulso Bernardino Rivadavia como Ministro de Gobierno. En 1821 se ordenó que los saladeros estuvieran a más de una legua de la ciudad, para evitar posibles focos de enfermedades. Además, se rebajaron los derechos de exportación del tasajo, se declaró a la sal proveniente de Carmen de Patagones libre de impuestos para su introducción a Buenos Aires y se reglamentó su protección contra las sales extranjeras.

Estas medidas elevaron el número de saladeros en el cien por ciento, funcionando hacia 1830, más de veinte establecimientos en las inmediaciones de la ciudad, registrándose para 1895, treinta y nueve saladeros funcionando en la margen del Plata.

Desde *las* estancias a los saladeros, los gauchos que se encargaban del arreo se denominaban *reseros* o troperos que ahondaban caminos difíciles y peligrosos para transportar la hacienda desde lugares muy distantes.

**Figura 3 – El Saladero de Miller – Carlos E. Pellegrini, Acuarela (c. 1830)**



Fonte: acervo da autora.

Los largos trayectos le obligaban a cabalgar por muchas horas, soportar tormentas e intensos vientos, el sol intenso curtía sus caras y cuando los vencía el agotamiento se dormían andando a caballo.

Hacían noche donde podían, casi siempre en cielo abierto, donde juntaban ramas secas y aprontaban fuego para asar la carne, su principal alimento, en los momentos de descanso compartía el mate con sus compañeros de viaje, mientras relataban hazañas pasadas y relatos de aparecidos. Acostumbrados a la quietud de la llanura sólo oían los cencerros y los balidos de la hacienda.

A la mañana temprano iniciaban nuevamente su marcha marcando el tranco lentamente donde gente ganado se fundían en el camino.

> [...] Su indumentaria era de gaucho pobre. Sombrero, poncho, un simple chanchero (cinturón de cuero de chancho) rodeaba su cintura. La blusa corta se levantaba un poco sobre un cabo de hueso (mango), del que pendía el rebenque, chaleco, pañuelo de color al cuello, calzado con botas de potro y espuelas. La chiripa (paño cuadrado que se usa sobre calzoncillos, pasándolo entre las piernas) sujeto a la cintura por medio de una faja, que fue cayendo en desuso y se reemplazo por las bombachas, pantalón amplio sujeto en los tobillos [...] (Texto Don Segundo Sombra – Ricardo Guiraldes, p. 18).
>
> [...] Su trabajo consistía en enlazar, pialar, carnear, domar, hacer riendas, bozales y cabrestos, lonjear, sacar tientos, echar botones (confeccionar, en cuero u otro material, los botones usados para el cabresto o los estribos), esquilar, tusar, bolear, curar el mal de vaso (hinchazón del vaso del caballo, acompañada de mucha fiebre. Puede curarse con pinceladas de huevo batido y engrasándolo por dentro con unto sin sal o bien cauterizándolo con hierro caliente y poniéndole un fuerte vendaje de arpillera), y el haba (bulto carnoso que se suele formar en el paladar de los caballos, junto a los dientes. (Se extirpa con un cuchillo bien afilado, pero suele reproducirse cada dos años) [... ] (Texto Don Segundo Sombra - Ricardo Guiraldes, p. 63).

Las pulperías también constituían un servicio para el viajero, ubicadas preferentemente en los cruces de camino. Allí se expendían algunos comestibles y los *los vicios,* tabaco, yerba, azúcar, se podía comprar y tomar bebidas y artículos de los más variados, además era el lugar descanso y distracción donde los gauchos improvisaban payadas y bailes.

La estancia antigua no necesitaba mucho personal, la ganadería vacuna era un condicionante para que todo el trabajo se hiciera a caballo, sin que el resero necesitara desensillar. El caballo era la herramienta de trabajo, y la calidad de la tropilla, motivo de prestigio para su propietario, cuchillo, pial, y las boleadores son los útiles necesarios para la labor.

El comercio internacional que marca la pauta de producción ganadera, sufrió extraordinariamente con las desinteligencias de Rosas con Inglaterra y Francia. Desde 1845, los puertos argentinos fueros bloqueados, pero levantado el bloqueo en 1848, en el segundo semestre se exportan 1.101.093 cueros vacunos, 209.435 quintales de tasajo y 10.000 toneladas de cebo.

**Figura 4 – Billete de 10 pesos fuertes de 1869 – Archivo y Museo Históricos del Banco de la Provincia de Buenos Aires**




Fonte: acervo da autora.

## Los mataderos

Se iniciaron en 1775 par la Real Cédula y funcionaron cerca del Riachuelo y también en la zona Oste, fueron trasladados varias veces por distintas causas, hasta que en 1872 se inauguran los nuevos corrales del Sud su diseño era sencillo pero sumamente eficiente.

> [...] Las tropas de entonces se componían casi siempre, 250 a 300 cabezas y venían casi todas por arreo, auque fuera de 80 a 100 leguas de distancia, llegando plaza después de 10 a 15 días de viaje, como si recién hubieran salido de estancias, debido a los capataces que tenían gran empeño y amor propio, en preservar bien sus tropas. Es cierto que entonces todos eran campos grandes y a ningún estanciero se le ocurría rehusar campo o agua a las tropas en viajes. Los más tacaños mandaban más peones para ayudar a los troperos para que demoraran menos tiempo dentro del alambrado... La forma en que se vendía entonces no era por animal, sino al tanto de carne y sebo a los matarifes, vendiéndose el cuero y las menudencias, o sea cola, pata, etc. A los otros comerciantes [...] (El matadero y la Convalecencia – Carlos E. Pe Pelligrini – Acuarela - c. 1832. Historia del Centro de Consignatarios de Productos del País - Memorias de Nicolás Calvo, p. 3).

Las dificultades para realizar el cruce eran difíciles, en especial los días de lluvia, dependiendo de la habilidad del resero para que los animales no quedaran atascados en el agua o se dispersaran.

Los Corrales del Sud o *Corrales Viejos* estaban ubicados en el terreno del actual barrio de Parque Patricios.

**Figura 5 – Reseros arriando ganado en los Corrales Viejos de Parque Patricios (c. 1890 – AGN)**



Fonte: acervo da autora.

Cuando en 1884 una gran inundación abnegó la entrada de hacienda al matadero se pensó en su traslado a una zona más alta, se eligió para ello, los Altos de Liniers. (Hoy barrio de Mataderos)

La Administración de los Mataderos (Mercado de Hacienda) fue inaugurada el 21 de marzo de 1900 por

**Figura 6 – Complejo arquitectónico de la Administración de los Mataderos – Av. Lisandro de la Torre y Av. de los Corrales (1900 – AGN)**



Fonte: acervo da autora.

el presidente Julio A. Roca y el Intendente Rodolfo Bullrich. Es un edificio italianizante, que conforma un conjunto exento de las construcciones vecinas ubicada en la confluencia de dos Avenidas Lisandro de la Torre y De los Corrales, la construcción de planta en "U" abraza una pequeña plazoleta, con una calle adoquinada que la circunda. En la fachada del cuerpo principal, que enmarca el acceso a los mataderos, se destacan los grandes pilares sobre los que se descargan los arcos demedio punto de las galerías. Dos alas laterales, de menor altura, convergen en un espacio central con recovas.

En estas mismas recovas se instalaron una especie de habitaciones muy sencillas donde pernotaban los reseros al llegar con sus tropas de ganado.

> [...] Generalmente se dividía la tropa en tres partes, los más gordos, en dos lotes grandes y después lote de desecho que se vendía por casi nada. El día que entraban tres mil cabezas la plaza quedaba abarrotada, y si seguía unos cuantos días esta entrada, la única salvación eran los saladeros de los Roca y los Repetto, quienes venían y elegían a su gusto los novillos que querían comprar. Las tropas de hacienda venían de La Tablada, después de revisarse, en lo que se llamaba la plazoleta, que era un gran hueco frente a lo que hoy es la Iglesia de Nueva Pompeya, entrando por la calle de la Arena, única empedrada en aquella época y rodeada por terrenos bajos, que en tiempo lluvioso eran pantanos bastantes profundos. Los consignatarios iban a buscar sus tropas y su orgullo era ir bien montados, no viéndose hoy los caballos tan bien amansados y lindos de aquellos tiempos. Las yeguadas eran muchas en las estancias, los caballos valían poco y los estancieros tenían placer en que un animal sobresaliente de su marca se luciera [...] (GUIRALDES, 2003, p. 45).

*Los reseros* traían el ganado en arreos desde el interior, cruzan [do el Riachuelo por el paso de BURGOS (Puente Alsina) o por paso de la NORIA (Puente la Noria), Y de la Tablada por el Camino de Las Tropas (Ex Av. del Trabajo, hoy Avenida Eva Perón), suscitando varios inconvenientes con los vecinos, que hasta se dictaron resoluciones para su ordenamiento en el antiguo Consejo Deliberarte de la Capital.

Luego las animales eran conducidos a la "Tablada", donde permanecía en cuarentena para chequear marcas y separar animales enfermos. El sitio de esta "Tablada" es el actual Parque De la Ciudad.

Los procedimientos de la matanza eran casi los mismos que en el anterior matadero (similar al relatado por E. Echeverría en su libro El Matadero).

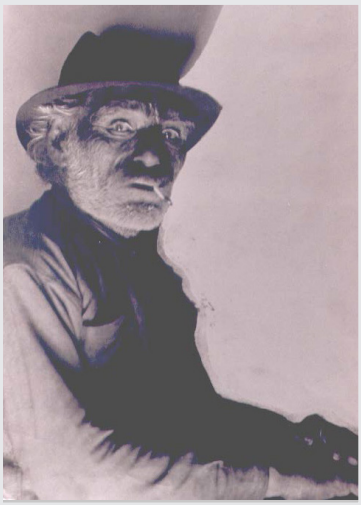
Con la instalación de una red ferroviaria dentro del mercado y, posteriormente el transporte de carga automotriz condiciona a los *reseros* al trabajo en el interior de los mataderos distribuyendo el ganado para su venta y al trabajo rural.

Uno de ellos, cuya familia trabaja aún en el Mercado de Liniers, el Sr. Néstor Pereyra, fue declarado *Artífice Porteño*, por la Secretaria de Cultura del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en diciembre del 2005.

Honrando el que hacer y las tradiciones gauchas del Barrio de Mataderos.

También es menester recordar que la *Federación Gaucha Porteña y el Centro Gaucho El Resero,* son Instrucciones Tradicionalistas que fueron fundadas por el mismo personal del Mercado de Liniers, siendo hoy nuestro estandarte en todos los acontecimientos del barrio y del país

**Figura 7 – Historia del Centro de Consignatarios - Memorias de Nicolás Calvo**



Fonte: acervo da autora.

**Figura 8 – Fabián Vítale – Corralero del Mercado de Liniers (2005)**



Fonte: acervo da autora.

El Mercado de Hacienda de Liniers fue un gran proyecto, cuyo crecimiento constituyó la formación del barrio de Mataderos, la instalación de frigoríficos, graserías, curtiembres, etc., desarrollando en la zona un gran crecimiento económico, demográfico y cultural.

*El resero* participó de todos estos cambios que se produjeron a través del tiempo, siendo un símbolo para el barrio de Mataderos, que cuenta hoy con su propia estatua creada por el escultor Emilio Sarniguet frente al edificio central de La Administración de los Mataderos, instaurando nuestro patrimonio rural en la Ciudad.

**Figura 9 – Monumento al resero del escultor Emilio Sarniguet**



Fonte: acervo da autora.

## Referencias

GRAHAM, R. Cunninghame. *La Pampa,* 1870.

JAIME, Juan Cruz. *Noventa años al servicio de la actividad agropecuaria* – Centros de consignatarios del país, 2001. Buenos Aires/Argentina.

MORENO, Carlos. *Patrimonio de la producción rural*. ICOMOS, reedición 1998. Buenos Aires/Argentina.

VECCHIO, Ofelio. *Recorriendo Mataderos,* Tomo I y II. Servios Gráficos Lugano. Mayo 1998. Buenos Aires/Argentina

# Negociantes e tropeiros na província de Minas Gerais: características sociodemográficas e econômicas

***Marcelo Magalhães Godoy***

*Doutor em História Econômica/USP, Professor Associado do Departamento de Ciências Econômicas da Faculdade de Ciências Econômicas/UFMG, Pesquisador, Escritor, Experiência em diversos ramos da História. Cedeplar/Face/UFMG. Belo Horizonte/MG*

Com este escrito pretende-se ressaltar algumas características sociodemográficas e econômicas dos comerciantes de Minas Gerais da década de 1830. Trata-se de pesquisa realizada no âmbito do Programa de Pós-Graduação em História Econômica da FFLCH da USP e apresentada em versão sobremaneira aumentada em tese de doutoramento (GODOY, 2004). Conquanto o tema do IX Senatro, realizado em abril de 2008, abarque o universo específico do tropeirismo, acredita-se que o comércio realizado por meio de tropas de mu-

ares não pode ser inteiramente compreendido se desvinculado das atividades mercantis em geral. Em assim sendo, neste estudo o comércio itinerante desempenhado pelos tropeiros será examinado no quadro geral das atividades mercantis e em confronto regular com os outros setores ocupacionais da província de Minas Gerais. Como se buscou demonstrar na exposição realizada no IX Senatro, o comércio de muares, a partir das zonas produtoras da Região do Prata, destinou-se prioritariamente para o mercado mineiro, desde meados do século XVIII até a segunda metade do século XIX, e sustentou a circulação mercantil da principal capitania, depois província, orientada para o mercado interno da América Portuguesa, depois Brasil independente.

A longevidade do debate sobre a natureza da formação econômica da província de Minas Gerais é índice da complexidade do processo de transição da forma de organização da economia do ouro até a constituição de outra estrutura produtiva no Oitocentos. A contenda principal gravita em torno do caráter dessa estrutura produtiva e dos padrões de relacionamento comerciais internos e externos.[1] Em assim sendo, no setor mercantil está à chave para o deslindamento dessa pendência historiográfica. Não que se queira acreditar na possibilidade do estabelecimento de consenso definitivo e absoluto, tarefa inalcançável em matéria de conhecimento histórico. Mas sim, na desejável consolidação de sólidos e empiricamente bem sustentados caminhos interpretativos, passaportes para a superação de quadro ainda excessivamente movediço.

Com o presente texto se pretende sobrelevar subsídios que possam colaborar para a reversão desse quadro de incertezas, sobretudo se comparada a exiguidade do que se conhece da estrutura e dinâmica do comércio mineiro provincial[2] aos progressos alcançados para o Setecentos. Se não são tão poucos os estudos regionais,[3] ainda que concentrados no exame de elites mercantis, raras e panorâmicas são as investigações que abarcaram todo o território mineiro.[4]

---

1 São três, fundamentalmente, os modelos disponíveis para o entendimento do caráter da economia mineira oitocentista: MARTINS, 1982; SLENES, 1985; PAIVA, 1996.

2 "Poder-se-á lembrar que não dedicamos um capítulo ao estudo do comércio, dos preços, do capital e dos salários, bem como à política do trabalho, com as suas complexidades – assuntos que ocupam largo espaço nos livros modernos de política econômica. Quanto à primeira parte, a falta de material suficiente para o seu esclarecimento é que nos impediu o seu estudo" (IGLÉSIAS, 1958, p. 60). A admissão de Iglésias, da impossibilidade de estudo do comércio com base nos relatórios de presidentes de província, é bastante reveladora das dificuldades que enfrentam àqueles que se debruçam sobre o tema. Trata-se de campo de investigação que nem mesmo as autoridades máximas da província consideraram com atenção proporcional a sua importância.

3 Dentre esses se destacam o pioneiro trabalho de Alcir Lenharo (1979) e o recente estudo de Afonso de Alencastro Graça Filho (1998).

4 Salvo omissão, trata-se de apenas duas iniciativas: RODARTE, 1995; PAIVA, 1996.

## As atividades mercantis na década de 1830: um estudo exploratório com base em fontes censitárias e fiscais

O roteiro da análise dos dados inicia-se pela aferição da posição relativa da população em atividades comerciais. São traçadas as características sociodemográficas dos comerciantes, em geral, e de negociantes e tropeiros, em particular. Dentre os variados elementos que conferiam identidade ao comércio em relação aos outros setores ocupacionais, são destacadas as características da participação feminina em atividades mercantis, o nível de associação entre comércio e escravismo, a formação e maturidade profissional, as perspectivas socioeconômicas de acesso à atividade comercial e as relações entre ciclo vital, formação profissional e acumulação de capital para ingresso em atividades mercantis.

Na sequência, adentra-se no domicílio, nas unidades econômicas com comerciantes. São coligidos novos dados a conferir identidade ao comércio frente os demais setores ocupacionais. Nunca se descura das especificidades das esferas do comércio: circulação e comercialização. São segmentados os fogos segundo a posição relativa das atividades comerciais. Estuda-se a posse de escravos, índice de acumulação mercantil, e o nível de associação entre comércio e escravismo. Examina-se a estrutura ocupacional, especialmente a posição relativa das atividades mercantis na unidade econômica e as características da associação do comércio com outras atividades.

## As fontes: Censo de 1831/32

O Censo de 1831/32, organizado sob a forma de *listas nominativas de habitantes*, é o mais extenso e circunstanciado levantamento populacional para o período provincial mineiro, além de ser o maior conjunto de informações nominais de natureza censitária remanescente para o período imperial brasileiro.

As unidades espaciais de informação do Censo de 1831/32 eram os *distritos de paz*, divididos em *fogos* ou famílias. Foram relacionados para cada indivíduo recenseado o prenome, a condição social, a cor/origem e a idade. Sobrenome, estado conjugal, ocupação, nacionalidade e relações de parentesco ou subordinação sócio-econômica foram informados para parcela da população. A representatividade e cobertura das listas remanescentes de 1831/32 são bastante satisfatórias, compreendem aproximadamente 55% da população e distritos então existentes em Minas Gerais.[5]

[5] Apresentação detalhada do Censo de 1831/32 encontra-se em Paiva (1996, p. 54-75).

## A informação de ocupação no Censo de 1831/32

A diversidade, complexidade e cobertura da informação de ocupação do Censo de 1831/32 demandam redobrada preocupação metodológica. O desafio de entender o significado e classificar as ocupações normalmente é atendido pelos pesquisadores. Mensurar a qualidade da informação de ocupação e definir metodologia para o tratamento da não-informação de ocupação, conquanto indispensáveis à utilização criteriosa e segura da documentação, frequentemente são negligenciadas pelos investigadores.

Não avaliar a qualidade e não considerar a cobertura dessa variável sócio-demográfica e econômica, problemas superpostos, podem conduzir o usuário do Censo de 1831/32, assim como de outros censos nominais do período, a resultados tanto mais distorcidos quanto menor for a unidade espacial analisada. O fato da informação de ocupação alcançar aproximadamente 40% da população recenseada em 1831/32 impõe o estudo da não-informação de ocupação. É imperioso conhecer as características da população não coberta e ponderar o impacto dessa altíssima omissão na estrutura ocupacional. Entretanto, para além de entender o sentido da não-informação faz-se necessário mensurar a qualidade da informação de ocupação.

Com o propósito de conhecer as características da população sem dados ocupacionais e a qualidade da informação de ocupação foi desenvolvida metodologia para a classificação das listas nominativas. Tendo por base múltiplos critérios, que contemplaram a maior parte das variáveis do Censo de 1831/32, foi estabelecida escala de pontuação que permitiu aferir a posição relativa de cada lista. Assim, foi possível recortar o Censo de 1831/32 e constituir amostra composta de listas em que a informação de ocupação não somente é abrangente, mas também de boa qualidade. A amostra foi elaborada debaixo de rigorosa avaliação de cobertura espacial e representatividade[6] (GODOY; PAIVA, 2008).

Entre sinônimos, variantes vocabulares, ocupações simples e associadas foram relacionadas milhares de designações em 1831/32. Sistematizadas e classificadas, as ocupações foram reunidas em mais de 800 unidades ocupacionais. Para o estudo da estrutura ocupacional procedeu-se a setorização desse amplo universo de ocupações (GODOY; PAIVA, 2008). No quadro seguinte estão relacionados os setores e respectivos subsetores.

[6] A amostra é composta de 60 distritos, ou 24,8% das listas remanescentes para 1831/32, e 113.903 indivíduos, ou 27,9% da população total. Da amostra foram excluídas 28.470 crianças de 0 a 9 anos, ou 25,0%. A não-informação para esse segmento da população é de 92,2%, contra 17,4% para a população acima de 9 anos.

**Tabela 1 – Classificação das ocupações do Censo de 1831/32 em setores e subsetores**

| Setores e subsetores | | Setores e subsetores | |
|---|---|---|---|
| *Agropecuária* | | *Serviço doméstico* | |
| | *Agricultura* | *Funções públicas* | |
| | *Agroindústria* | | *Civis* |
| | *Pecuária* | | *Militares* |
| | *Atividades agrícolas em geral* | | *Igreja* |
| *Mineração* | | *Outros setores* | |
| *Atividades manuais e mecânicas* | | | *Extrativismo* |
| | *Artífices em madeira* | | *Assalariados* |
| | *Artífices em metais* | | *Controle do trabalho escravo* |
| | *Artífices em couros e peles* | | *Educação* |
| | *Artífices em barro* | | *Saúde* |
| | *Artífices em fibras* | | *Transportes* |
| | *Artífices em fiação e tecelagem* | | *Outras atividades* |
| | *Artífices em tecidos* | *Desocupados* | |
| | *Artífices em edificações* | | *Deficientes, enfermos e idosos* |
| | *Outros artífices* | | *Indigentes* |
| *Comércio* | | | *Sem ocupação* |
| | *Comércio fixo* | *Associações ocupacionais* | |
| | *Comércio de tropas* | | |

Fonte: Censo de 1831/32, Arquivo Público Mineiro, SPPP 1/10 e MP, diversas caixas.

Para os resultados que incluem a variável ocupação foram definidos os setores agropecuária, mineração, atividades manuais e mecânicas e comércio. Os demais restam reunidos na categoria outros setores, inclusive serviço doméstico, funções públicas, desocupados e associações ocupacionais. Apenas para o comércio são apresentados regularmente os resultados para os subsetores fixo (esfera da comercialização), que inclui ambulantes urbanos, e de tropas (esfera da circulação).

Para o estudo da estrutura ocupacional são apresentados quase todos os setores, excetuadas as funções públicas e associações ocupacionais que foram incluídas na categoria outros setores. Além dos subsetores do comércio, são destacados alguns subsetores das atividades manuais e mecânicas. Os setores assalariados, educação e transportes também são apresentados como categorias separadas.

## Atributos sociodemográficos dos comerciantes

No princípio da década de 1830, dos grandes setores ocupacionais de Minas Gerais, o comércio era o que menos empregava (2,9%), superado, inclusive, pela mineração, que experimentava longo processo de retração. Para cada indivíduo ocupado em atividades comerciais correspondiam, aproximadamente, 13 na agropecuária e 14 em atividades manuais e mecânicas.

Duas hipóteses talvez expliquem a pouca expressão relativa do setor comercial de Minas como empregador: 1) a escassez de meio circulante,[7] larga vigência de escambo[8] e a ubiquidade da produção de gêneros básicos de subsistência[9] combinavam-se para restringir as oportunidades do pequeno comércio, cuja renda provavelmente encontrava-se próxima dos limites da subsistência; conformava-se, assim, forte desestímulo, senão impedimento, à entrada de novos indivíduos nas pequenas atividades comerciais, dada a necessidade de concorrer por restrito mercado; 2) no caso do grande comércio, que respondia por mercadorias importadas, aquelas que ultrapassavam a pauta produtiva local e/ou regional, a perspectiva de entrada no setor e apurar elevada renda estava franqueada apenas a indivíduos com capital suficiente para constituição e manutenção de grande estabelecimento; pou-

7 A historiografia mineira dos períodos colonial e imperial considera o arrolamento de dívidas ativas em inventários, particularmente de comerciantes, um índice da escassez de meio circulante em Minas Gerais. "A presença de grandes valores em dívida ativa fora frequente nos inventários dos grandes negociantes sanjoanenses até fins do Império, podendo ser visto como uma evidência da restrição de numerário em Minas" (GRAÇA FILHO, 1998, p. 84). Considerada a situação de São João Del Rei, talvez o principal centro mercantil da província, pode-se aquilatar qual não era a situação geral de Minas Gerais.

8 Em 1875, de passagem por Januária, o mais importante centro urbano da região do Vale do Alto-Médio Rio São Francisco, James Wells observou o quanto era generalizada a prática de escambo no interior do país. "Há ainda as lojas do sapateiro, do funileiro, do alfaiate e outros negócios de uma cidade pequena. Muitas transações são efetuadas na praia macia e lamacenta e consistem em grande parte de escambo, como em quase todas as cidades do interior do Brasil" (WELLS, 1995, p. 314, v. 1).

9 "As atividades agropecuárias e os correspondentes setores de beneficiamento e transformação, voltados preferencialmente para o atendimento do mercado interno da província, estavam disseminados por quase todo o território, ainda que mais desenvolvidos em algumas regiões ou sub-regiões. A semi-especialização na produção de gêneros básicos de abastecimento estava orientada, em geral, para suprir regiões ou sub-regiões que não conseguiam atender com recursos próprios a suas necessidades, na maior parte das vezes em função de restrições naturais que impediam ou tornavam pouco produtivo o cultivo de determinados gêneros, como o algodão importado de Minas Novas e da Mineradora Central Leste pela Mineradora Central Oeste, ou que tinham sua economia por demais centrada na produção de um ou mais gêneros específicos para exportação, com insuficiente auto-abastecimento de gêneros básicos, como os víveres importados de Minas Novas e Mineradora Central Leste pela região Diamantina" (PAIVA; GODOY, 2001, p. 498).

cos tinham acesso à rede de crédito,[10] à inserção em circuitos comerciais de longa distância e conexões com agentes e representantes na cidade do Rio de Janeiro,[11], origem da grande maioria das mercadorias importadas pelas casas de negócio de Minas Gerais. Na mais populosa província do Império, o capital mercantil tendia a desconcentração espacial, embora vincado por pronunciados contrastes regionais e reduzida capacidade relativa de criação de oportunidades econômicas *vis-a-vis* outros setores ocupacionais.

De cada três indivíduos ocupados no comércio provincial, dois estavam na esfera da comercialização e um na da circulação. Essa relação confirma a desconcentração espacial e de capital do setor e a decorrente necessidade de avultado número de agentes na circulação mercantil. Eram, aproximadamente, 18 comerciantes, entre estabelecidos e em tropa, para cada mil habitantes, incluída a população com menos de 10 anos. Algo em torno de um comerciante para cada 50 habitantes.

A distribuição da população empregada por setor segundo a condição social evidencia certa proporcionalidade entre a participação de livres e escravos. A agropecuária e as atividades manuais e mecânicas respondiam pelos maiores contingentes absolutos e relativos de livres e cativos, embora as atividades agrícolas fossem muito mais escravistas (45,3%) do que o artesanato (21,2%). A mineração e comércio perfaziam os menores contingentes absolutos e relativos de livres e escravos, conquanto a extração mineral fosse a menor empregadora de indivíduos livres e o mais escravista dos setores

[10] Assim se referiu Iglésias à questão do crédito em Minas Gerais no século XIX: "O problema do crédito não encontrou pronta solução, pois Minas não contou com estabelecimentos bancários senão nos últimos anos. Para alguns presidentes essa falta constituiu motivo de cuidados. [...] O crédito territorial era reconhecido como necessidade, principalmente por causa da falta de espírito associativo. Sob o ângulo histórico, a questão é bem desconhecida na época da província. Mesmo sem casas especiais, adequadas ao serviço, sabe-se que sempre houve movimento de empréstimo, ainda na capitania. Impunha-se então uma figura que permanecerá no Império e até na República – a do agiota ou onzenário, muito compreensível em região com dificuldades financeiras de toda ordem. As operações de crédito e de câmbio eram comuns nas cidades mineiras [...] Lembraríamos, enfim, que a parte de Minas mais desenvolvida e de melhor comércio – a Zona da Mata e o Sul – mantinha ligações íntimas com a província fluminense e com a Côrte, que contavam com inúmeros e sólidos estabelecimentos bancários. O mineiro que mais usava o crédito, pelo contacto frequente com esses centros, pelos negócios comuns, ai fazia suas operações. Já devia ser quase regra para pessoas de certa categoria a visita ao Rio, que o mineiro ainda hoje não despreza. Quanto aos outros, prejudicavam-se na província, sem possibilidade de ampliação de sua modesta vida econômica, sem o aumento de perspectivas que as facilidades de crédito podem proporcionar" (IGLÉSIAS, 1958, p. 193-195).

[11] As ligações comerciais de São João del-Rei com a cidade do Rio de Janeiro evidenciavam o quanto deveria ser difícil a inserção independente no mercado de importação frente às vantagens relativas que gozava a elite mercantil de Minas na Corte. "Os grandes negociantes, além de seus estabelecimentos em São João del Rei, fundaram casas com parentes e filhos na Corte com o propósito de facilitar a intermediação entre as duas regiões, evitando o atravessador carioca. As casas localizadas no Rio de Janeiro recebiam os produtos mineiros e enviavam as mercadorias importadas, as chamadas fazendas secas e molhadas" (GRAÇA FILHO, 1998, p. 95).

(68,9%) e o comércio, ao contrário, o maior empregador relativo de livres (88,9%) e o menos escravista dos setores.[12]

Entretanto, o comércio de tropa apresentava expressiva participação de escravos (30,3%)[13] e o comércio estabelecido era atividade praticamente exclusiva de indivíduos livres (97,2%). Os dados sugerem que era inconveniente o emprego de cativos em transações que envolviam dinheiro, possível reflexo da precariedade dos procedimentos contábeis da maior parte das casas de negócio. Também parece correto supor que as atividades do comércio estabelecido fossem relativamente menos exigentes de trabalho que pressupusesse considerável dispêndio de esforço físico. Ao contrário, nas casas de negócio de médio e, principalmente, grande porte é quase certo que fosse imprescindível a presença de específica categoria ocupacional: assalariado regular, detentor de conhecimentos incomuns e capaz de desempenhar atividades relativamente sofisticadas como, por exemplo, a escrituração da contabilidade do estabelecimento. Esse profissional também poderia ser recrutado entre os familiares do comerciante e sua presença tanto mais necessária se fazia quanto menos constante fosse o comparecimento do proprietário.[14]

A significativa presença de escravos na circulação reforça a tese da interdição da presença de cativos em atividades que pressupunham o trato direto e regular com dinheiro. Nas tropas os escravos respondiam pelos cotidianos trabalhos de condução e cuidado dos animais, carregamento e descarregamento das mercadorias nos ranchos e outras tarefas diárias.[15] Portanto, tarefas que exigiam consi-

12 Em censo de Vila Rica, para 1804, de 191 indivíduos listados no comércio, apenas 15 eram escravos, ou 7,9% (COSTA; LUNA, 1982, p. 77).

13 Dados recolhidos em documentação de registros indicaram proporção de escravos em tropa bastante próxima da apurada no Censo de 1831/32. Em 1829, de 439 empregados na circulação, 153 (34,7%) eram escravos (LENHARO, 1979, p. 97-98).

14 No século XVIII, parece ter sido comum o recurso a funcionários assalariados no comércio, ao menos nos grandes estabelecimentos. "O caixeiro deveria ser de interira confiança do senhor, representando seus interesses em sua ausência. Normalmente, eram recrutados de forma corporativa entre familiares mais pobres, ou compadres" (FURTADO, 1999, p. 252).

15 Os relatos de viagem do Oitocentos são pródigos em descrições da forma de se viajar e dos estabelecimentos de estrada de Minas Gerais. As tropas foram objeto de incontáveis observações, desde a composição social dos tropeiros aos mais comezinhos aspectos da rotina diária. "O nº 2 é o rancho, que representa o traveller's bungalow, mas ao qual faltam o catre, a cadeira e a mesa. Essencialmente, é um telheiro comprido, tendo, às vezes, na frente, uma varanda de postes de madeira ou colunas de tijolo, e, outras vezes, com paredes externas e mesmo com compartimentos internos, formados de taipa, isto é, armações de madeira cheias de barro. Ali, os tropeiros descarregam os animais, que são soltos no pasto, enquanto seus donos acendem uma fogueira, penduram um caldeirão, à moda cigana, em um tripé de paus, estendem no chão, para servir de cama, os couros que servem para proteger as cargas, e fazem uma espécie de biombo com as selas, cangalhas e jacás. Um poeta brasileiro descreve o rancho: 'E por grupos apinhados, em seu centro estão arreios, sacos, couros e bruacas' (BACHAREL TEIXEIRA). Só mesmo um tropeiro conseguiria dormir em tais lugares: formigam, por toda parte, terríveis insetos parasitos que penetram na carne e fazem seu lar entre as unhas das pessoas" (BURTON, 1976, p. 100-101).

derável dispêndio de esforço físico. O desempenho dessas atividades, muitas das vezes com trabalhadores livres ombreando com escravos, tendia a estar debaixo da direta supervisão dos arrieiros responsáveis e/ou proprietários das tropas.

**Tabela 2 – Distribuição da população por setor ocupacional e condição, Minas Gerais (1831-32)**

| Setor ocupacional | Livres | | | Escravos | | | Total | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nº | %⇩ | %⇨ | Nº | %⇩ | %⇨ | Nº | %⇩ | %⇨ |
| *Agropecuária* | *14.089* | *30,3* | *54,7* | *11.686* | *48,7* | *45,3* | *25.775* | *36,6* | *100,0* |
| *Mineração* | *728* | *1,6* | *31,1* | *1.615* | *6,7* | *68,9* | *2.343* | *3,3* | *100,0* |
| *Atividades manuais e mecânicas* | *22.822* | *49,1* | *78,8* | *6.146* | *25,6* | *21,2* | *28.968* | *41,1* | *100,0* |
| *Comércio* | *1.800* | *3,9* | *88,9* | *225* | *0,9* | *11,1* | *2.025* | *2,9* | *100,0* |
| *Comércio fixo* | *1.374* | *3,0* | *97,2* | *40* | *0,2* | *2,8* | *1.414* | *2,0* | *100,0* |
| *Comércio tropa* | *426* | *0,9* | *69,7* | *185* | *0,8* | *30,3* | *611* | *0,9* | *100,0* |
| *Outros setores* | *7.034* | *15,1* | *62,0* | *4.316* | *18,0* | *38,0* | *11.350* | *16,1* | *100,0* |
| *Total* | *46.473* | *100,0* | *66,0* | *23.988* | *100,0* | *34,0* | *70.461* | *100,0* | *100,0* |

Fonte: Censo de 1831/32, Arquivo Público Mineiro, SPPP 1/10 e MP, diversas caixas.

Excetuadas as atividades manuais e mecânicas, os principais setores ocupacionais caracterizavam-se por acentuado predomínio de homens na composição segundo o sexo. O amplo contingente de fiadeiras, tecedeiras, costureiras e rendeiras explica o elevado percentual de mulheres entre os artífices (76,2%). Em Minas Gerais, aproximadamente dois terços dos homens estavam engajados em atividades agrícolas e por volta de três quartos das mulheres empregavam-se em atividades artesanais. Considerados apenas os indivíduos cativos, nota-se que a mineração ainda era importante empregadora de escravos do sexo masculino (10,0%).

Entre os homens livres o comércio alcançava a mais alta participação relativa (6,9%), quase que a metade do número relativo de artífices e mais do que o dobro de mineradores na mesma categoria. O comércio de Minas Gerais era atividade eminentemente masculina[16] e desempenhada por indivíduos livres.[17]

[16] Dados do referido censo de Vila Rica indicaram que entre os 191 indivíduos listados no comércio, 81 eram mulheres, ou 42,4% (COSTA; LUNA, 1982, p. 77). A elevada participação feminina no comércio de Ouro Preto provavelmente era reflexo da secular presença de mulheres nos principais centros urbanos da capitania.

[17] No século XVIII, a participação das mulheres em atividades mercantis estava praticamente restrita ao pequeno comércio. Com base em universo relativamente pequeno de inventários e testamentos constatou-se que a elite mercantil de Ouro Preto, Sabará e Mariana era composta em sua grande maioria por homens (92,7%). Os resultados do estudo de devassas eclesiásticas mostraram que os

As mulheres estavam praticamente restritas ao comércio estabelecido. Confirma-se, assim, a histórica presença feminina no comércio, notadamente urbano. Às mulheres provavelmente cabia parte do pequeno comércio de víveres e aguardente, o segmento menos capitalizado e rentável do setor.[18] Entre os escravos no comércio fixo dois terços eram mulheres, provavelmente ambulantes[19] e pequenas vendeiras.[20] O caráter do trabalho nas tropas interditava a participação de mulheres. Ao requisito de força física para o desempenho das atividades somava-se a itinerância a tornar inconveniente para a mulher, sobretudo livre, o convívio íntimo que os ranchos de beira de estrada impunham.[21]

homens respondiam por todos os comerciantes que testemunhavam e dentre os réus que tinham atividades comerciais as mulheres perfaziam parcela minoritária (20,0%). Em censo da comarca do Serro do Frio, de 1736, a maior parte das vendas (80,0%) era propriedade de mulheres. "Os setores mais lucrativos do comércio mineiro encontravam-se, então, praticamente nas mãos de homens ou de suas viúvas; já as mulheres escravas e forras dominavam os setores marginais do pequeno comércio de comestíveis e bebidas" (FURTADO, 1999, p. 236-237).

18 Embora persistam divergências quanto à extensão da participação de mulheres no comércio setecentista, é consensual o reconhecimento da importância da presença feminina no pequeno comércio urbano. "Neste sentido, sendo o pequeno comércio atividade essencialmente feminina nas Minas Gerais durante o século XVIII – assim como em outras regiões coloniais da América Portuguesa –, o presente capítulo se ocupa desta modalidade de participação social, envolvendo mulheres pobres de variada cor e condição na função de vendeiras (executando transações comerciais em pequenos estabelecimentos fixos) ou na de 'negras de tabuleiro' (estas responsáveis pelo comércio ambulante)" (FIGUEIREDO, 1993, p. 33). Com base em documentação fiscal de Vila Rica e Vila do Carmo (Mariana), para vários anos do século XVIII, constatou-se o vigoroso crescimento da participação feminina no pequeno comércio. De 190 vendas na vila e freguesias de Vila Rica, em 1716, as mulheres respondiam por 5,3%; em 1773, para o mesmo espaço, eram 697 vendas, destas cabiam às mulheres 69,2%. Em Mariana observou-se evolução semelhante, de 376 vendas na vila e freguesias, em 1725, pertenciam a mulheres 6,9%; em 1796, para o mesmo espaço, eram 417 vendas, sendo que as mulheres eram proprietárias de 60,9%. Na base desse crescimento da participação feminina no pequeno comércio estava o aumento da população feminina da capitania e a expansão das alforrias como resultado da crise da mineração (FIGUEIREDO, 1993, p. 55-56).

19 "Responsável pela distribuição de gêneros de consumo ligeiro, o comércio ambulante também representou papel importante no abastecimento das populações mineiras. [...] Era ocupado predominante por mulheres pobres que mereceram a denominação genérica já referida de 'negras de tabuleiro' nos infindáveis documentos oficiais que se encarregavam de sua repressão nas Minas Gerais. Negras ou mulatas, forras ou escravas, vendiam variados gêneros comestíveis, tais como pastéis, bolos, doces, mel, leite, pão, banana, fumo e bebidas" (FIGUEIREDO, 1993, p. 42).

20 O comércio estabelecido aos cuidados de escravos é fenômeno que remonta ao Setecentos. "Usualmente os comerciantes abriam vendas nos morros e deixavam o negócio ser administrado por escravas, pagando aos senhores jornais por seu serviço e, assim, viviam livremente sem o controle dos senhores, ou também podiam ser negras forras as proprietárias desses estabelecimentos" (FURTADO, 1999, p. 256).

21 Enquanto no século XIX a participação de mulheres escravas em tropas era nula e as tropeiras livres não alcançavam sequer 1% dos casos, para o século XVIII a presença feminina na circulação era um pouco mais expressiva. Somadas as mulheres que passaram por seis registros fiscais, na segunda metade do Setecentos, a participação feminina perfazia 2,0%. "Um número reduzido, mas constante, de mulheres também frequentavam os postos fiscais conduzindo mercadorias. Elas nunca eram encarregadas e transportavam suas próprias cargas. Mesmo quando eram provenientes de fazendas pertencentes a grandes produtores, elas comercializavam por conta própria, o que nos faz deduzir tratarem-se de agregadas. Eram mulheres brancas, pardas ou negras forras. Transportavam gêneros diversos em carregamentos – se comparados com os demais – médios ou pequenos, podendo viajar sozinhas ou acompanhadas. A atividade destas mulheres é muito semelhante à dos tropeiros devido às características dos carregamentos" (CHAVES, 1999, p. 116-117).

**Tabela 3 – Distribuição da população por setor ocupacional condição e sexo, Minas Gerais (1831-32)**

| Setor ocupacional | Homens | | | Mulheres | | | Total* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nº | %⇩ | %⇨ | Nº | %⇩ | %⇨ | Nº | %⇩ | %⇨ |
| *Livres* | | | | | | | | | |
| *Agropecuária* | 12.670 | 55,0 | 89,9 | 1.418 | 6,0 | 10,1 | 14.089 | 30,3 | 100,0 |
| *Mineração* | 662 | 2,9 | 90,9 | 66 | 0,3 | 9,1 | 728 | 1,6 | 100,0 |
| *Atividades manuais e mecânicas* | 3.445 | 15,0 | 15,1 | 19.377 | 82,6 | 84,9 | 22.822 | 49,1 | 100,0 |
| *Comércio* | 1.600 | 6,9 | 88,9 | 200 | 0,9 | 11,1 | 1.800 | 3,9 | 100,0 |
| *Comércio fixo* | 1.177 | 5,1 | 85,7 | 197 | 0,8 | 14,3 | 1.374 | 3,0 | 100,0 |
| *Comércio tropa* | 423 | 1,8 | 99,3 | 3 | 0,0 | 0,7 | 426 | 0,9 | 100,0 |
| *Outros setores* | 4.650 | 20,2 | 66,1 | 2.384 | 10,2 | 33,9 | 7.034 | 15,1 | 100,0 |
| *Total* | 23.027 | 100,0 | 49,5 | 23.445 | 100,0 | 50,4 | 46.473 | 100,0 | 100,0 |
| *Escravos* | | | | | | | | | |
| *Agropecuária* | 10.947 | 72,7 | 93,7 | 737 | 8,3 | 6,3 | 11.686 | 48,7 | 100,0 |
| *Mineração* | 1.503 | 10,0 | 93,1 | 112 | 1,3 | 6,9 | 1.615 | 6,7 | 100,0 |
| *Atividades manuais e mecânicas* | 858 | 5,7 | 14,0 | 5.288 | 59,2 | 86,0 | 6.146 | 25,6 | 100,0 |
| *Comércio* | 199 | 1,3 | 88,4 | 26 | 0,3 | 11,6 | 225 | 0,9 | 100,0 |
| *Comércio fixo* | 14 | 0,1 | 35,0 | 26 | 0,3 | 65,0 | 40 | 0,2 | 100,0 |
| *Comércio tropa* | 185 | 1,2 | 100,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 185 | 0,8 | 100,0 |
| *Outros setores* | 1.553 | 10,3 | 36,0 | 2.763 | 31,0 | 64,0 | 4.316 | 18,0 | 100,0 |
| *Total* | 15.060 | 100,0 | 62,8 | 8.926 | 100,0 | 37,2 | 23.988 | 100,0 | 100,0 |
| *População total* | | | | | | | | | |
| *Agropecuária* | 23.617 | 62,0 | 91,6 | 2.155 | 6,7 | 8,4 | 25.775 | 36,6 | 100,0 |
| *Mineração* | 2.165 | 5,7 | 92,4 | 178 | 0,5 | 7,6 | 2.343 | 3,3 | 100,0 |
| *Atividades manuais e mecânicas* | 4.303 | 11,3 | 14,9 | 24.665 | 76,2 | 85,1 | 28.968 | 41,1 | 100,0 |
| *Comércio* | 1.799 | 4,7 | 88,8 | 226 | 0,7 | 11,2 | 2.025 | 2,9 | 100,0 |
| *Comércio fixo* | 1.191 | 3,1 | 84,2 | 223 | 0,7 | 15,8 | 1.414 | 2,0 | 100,0 |
| *Comércio tropa* | 608 | 1,6 | 99,5 | 3 | 0,0 | 0,5 | 611 | 0,9 | 100,0 |
| *Outros setores* | 6.203 | 16,3 | 54,7 | 5.147 | 15,9 | 45,3 | 11.350 | 16,1 | 100,0 |
| *Total* | 38.087 | 100,0 | 54,1 | 32.371 | 100,0 | 45,9 | 70.461 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: Censo de 1831/32, Arquivo Público Mineiro, SPPP 1/10 e MP, diversas caixas.
* Inclui 3 casos de não informação de sexo.

As atividades manuais e mecânicas eram as maiores empregadoras de crianças dentre os grandes setores. A relativamente precoce iniciação profissional no artesanato explica-se pela menor exigência de dispêndio de força física e pequena complexidade de determinadas tarefas. O comércio era o menor empregador de crianças. A iniciação profissional em atividades mercantis tendia a realizar-se mais tarde talvez pela exigência, no caso das casas de negócio, de atributos intelectuais e maturidade para assumir responsabilidade por mister que envolvia regular contato com dinheiro, assim como, no caso das tropas, vigor para o desempenho de tarefas que implicavam em grande dispêndio de esforço físico. Na faixa idade produtiva I observa-se equilíbrio entre os setores, embora o comércio apresente o menor número relativo. Na faixa que, muito provavelmente, se encontrava acima da expectativa média de vida da população de Minas Gerais na primeira metade do século XIX, o comércio respondia por destacado número relativo. Na idade produtiva II, a frequência de comerciantes era por volta de 30% maior do que na agropecuária e mineração e 40% mais elevada do que nas atividades manuais e mecânicas. À iniciação profissional relativamente tardia somava-se, provavelmente, a exigência da formação de capital para a entrada no setor. O acúmulo de pecúlio em outras atividades devia ser condição para o ingresso no comércio. Entre os idosos destaca-se a mineração, talvez decorrência do elevado número de indivíduos que buscava na faiscação de ouro precário recurso de sobrevivência.

A distribuição de negociantes e tropeiros[22] pelas grandes faixas revela importante distinção na composição etária dos comércios fixo e de tropa. Enquanto dois terços dos tropeiros concentravam-se na faixa idade produtiva I, seguramente aquela que reunia os indivíduos na plenitude do vigor físico, mais da metade dos negociantes se distribuíam pelas faixas de idade produtiva II e idosos, reiterando a tese de que a entrada no setor pressupunha acumulação prévia. A tendência de maior absorção de indivíduos jovens por parte do comércio de tropa decorria da menor complexidade dos trabalhos concernentes ao transporte de mercadorias, da exigência de responsabilidade relativamente menor, da presença de permanente supervisão por parte dos proprietários de tropa e/ou de seus prepostos e da mencionada maior necessidade de dispêndio de esforço físico. O comércio fixo, ao contrário, tendia a absorver indivíduos mais maduros, portanto aptos a assumir maiores responsabilidades e que, provavelmente, poderiam trabalhar sem

[22] A designação negociante será utilizada exclusivamente para os casos que remetem ao comércio fixo ou estabelecido, em oposição ao vocábulo tropeiro associado ao comércio de tropas. Para as duas formas de comércio, tratadas conjuntamente, utiliza-se comerciante.

supervisão. O caráter coletivo do trabalho em tropa permitia o aprendizado no próprio transcurso das viagens, com os neófitos debaixo de regular acompanhamento e assumindo funções menos complexas.

A distribuição relativa da população livre pelas grandes faixas etárias pouco diverge da distribuição da população total, salvo o caso da mineração. Quase dois terços dos indivíduos livres em extração mineral estavam na terceira e quarta faixas. Entre os idosos o número relativo da mineração era por volta de 75% maior do que o da agropecuária, 120% mais alto do que o do comércio e 180% superior ao das atividades manuais e mecânicas. Portanto, forte indício da importância da faiscação em Minas Gerais na primeira metade do século XIX.

É essencialmente a mesma a distribuição relativa da população escrava pelas grandes faixas etárias se comparada com a da população total. Entretanto, para todos os setores observa-se a maior participação relativa na faixa idade produtiva I e menor nas duas últimas faixas. A vigorosa importação de escravos, seletiva quanto à idade, combinada com a menor expectativa de vida da população cativa em face da livre estão na base dessa concentração na segunda faixa.

**Tabela 4 – Distribuição da população por setor ocupacional, condição e faixa etária, Minas Gerais (1831-32)**

| Setor ocupacional | Crianças 10 a 14 anos | | Idade produtiva I 15 a 34 anos | | Idade produtiva II 35 a 59 anos | | Idosos 60 anos e mais | | Total | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nº | % | Nº | % | Nº | % | Nº | % | Nº | % |
| Livres | | | | | | | | | | |
| Agropecuária | 1.356 | 9,6 | 6.470 | 45,9 | 4.728 | 33,6 | 1.535 | 10,9 | 14.089 | 100,0 |
| Mineração | 36 | 4,9 | 255 | 35,0 | 297 | 40,8 | 140 | 19,2 | 728 | 100,0 |
| Atividades manuais e mecânicas | 2.964 | 13,0 | 11.620 | 50,9 | 6.662 | 29,2 | 1.576 | 6,9 | 22.822 | 100,0 |
| Comércio | 63 | 3,5 | 854 | 47,4 | 729 | 40,5 | 154 | 8,6 | 1.800 | 100,0 |
| Comércio fixo | 43 | 3,1 | 571 | 41,6 | 617 | 44,9 | 143 | 10,4 | 1.374 | 100,0 |
| Comércio tropa | 20 | 4,7 | 283 | 66,4 | 112 | 26,3 | 11 | 2,6 | 426 | 100,0 |
| Outros setores | 1.220 | 17,3 | 3.031 | 43,1 | 1.978 | 28,1 | 805 | 11,4 | 7.034 | 100,0 |
| Total | 5.639 | 12,1 | 22.230 | 47,8 | 14.394 | 31,0 | 4.210 | 9,1 | 46.473 | 100,0 |
| Escravos | | | | | | | | | | |
| Agropecuária | 1.140 | 9,8 | 7.053 | 60,4 | 2.862 | 24,5 | 631 | 5,4 | 11.686 | 100,0 |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Mineração | 119 | 7,4 | 995 | 61,6 | 414 | 25,6 | 87 | 5,4 | 1.615 | 100,0 |
| Atividades manuais e mecânicas | 1.090 | 17,7 | 3.715 | 60,4 | 1.182 | 19,2 | 159 | 2,6 | 6.146 | 100,0 |
| Comércio | 7 | 3,1 | 161 | 71,6 | 50 | 22,2 | 7 | 3,1 | 225 | 100,0 |
| Comércio fixo | 2 | 5,0 | 26 | 65,0 | 9 | 22,5 | 3 | 7,5 | 40 | 100,0 |
| Comércio tropa | 5 | 2,7 | 135 | 73,0 | 41 | 22,2 | 4 | 2,2 | 185 | 100,0 |
| Outros setores | 420 | 9,7 | 2.411 | 55,9 | 1.277 | 29,6 | 208 | 4,8 | 4.316 | 100,0 |
| Total | 2.776 | 11,6 | 14.335 | 59,8 | 5.785 | 24,1 | 1.092 | 4,6 | 23.988 | 100,0 |
| População total | | | | | | | | | | |
| Agropecuária | 2.496 | 9,7 | 13.523 | 52,5 | 7.590 | 29,4 | 2.166 | 8,4 | 25.775 | 100,0 |
| Mineração | 155 | 6,6 | 1.250 | 53,4 | 711 | 30,3 | 227 | 9,7 | 2.343 | 100,0 |
| Atividades manuais e mecânicas | 4.054 | 14,0 | 15.335 | 52,9 | 7.844 | 27,1 | 1.735 | 6,0 | 28.968 | 100,0 |
| Comércio | 70 | 3,5 | 1.015 | 50,1 | 779 | 38,5 | 161 | 8,0 | 2.025 | 100,0 |
| Comércio fixo | 45 | 3,2 | 597 | 42,2 | 626 | 44,3 | 146 | 10,3 | 1.414 | 100,0 |
| Comércio tropa | 25 | 4,1 | 418 | 68,4 | 153 | 25,0 | 15 | 2,5 | 611 | 100,0 |
| Outros setores | 1.640 | 14,4 | 5.442 | 47,9 | 3.255 | 28,7 | 1.013 | 8,9 | 11.350 | 100,0 |
| Total | 8.415 | 11,9 | 36.565 | 51,9 | 20.179 | 28,6 | 5.302 | 7,5 | 70.461 | 100,0 |

Fonte: Censo de 1831/32, Arquivo Público Mineiro, SPPP 1/10 e MP, diversas caixas.

A idade média dos indivíduos empregados no comércio era a mais elevada dentre os principais setores ocupacionais (35,7), decorrência da referida tendência de ingresso relativamente tardio nas atividades mercantis. As mulheres respondiam pela maior parte da diferença entre a média total do comércio e a dos demais setores. Para além da necessidade de acumulação de capital para entrada no setor, no caso das comerciantes somava-se o fenômeno universal de ascensão feminina à chefia dos domicílios através da viuvez (GODOY, 2004).

Para os escravos observam-se reduzidas diferenças entre as idades médias para os setores, excetuada a participação feminina no comércio (33,8). A destacada posição nas atividades mercantis talvez decorresse da histórica presença da mulher escrava no pequeno comércio estabelecido e ambulante. No caso das médias, para os livres, ganha evidência a mineração, que respondia pelas maiores idades médias para homens e mulheres, muito provavelmente como decorrência da importância da faiscação no século XIX.

Segmentado, o comércio fixo apresentava idades médias superiores ao comércio de tropa,[23] confirmando aquelas diferenças observadas no tocante à distribuição pelas faixas etárias. As médias de negociantes e tropeiros eram bem menos divergentes para escravos do que para livres.

**Tabela 5 – Idade média da população por setor ocupacional, e sexo, Minas Gerais (1831-32)**

| Setor ocupacional | Livres | | | Escravos | | | Total | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Homem | Mulher | Total | Homem | Mulher | Total | Homem | Mulher | Total |
| Agropecuária | 33,7 | 43,8 | 34,7 | 29,8 | 29,9 | 29,8 | 31,9 | 39,0 | 32,5 |
| Mineração | 40,2 | 46,8 | 40,8 | 30,1 | 28,0 | 29,9 | 33,2 | 35,0 | 33,3 |
| Atividades manuais e mecânicas | 35,8 | 30,4 | 31,2 | 28,9 | 25,6 | 26,1 | 34,5 | 29,3 | 30,1 |
| Comércio | 35,4 | 45,3 | 36,5 | 28,5 | 33,8 | 29,1 | 34,6 | 44,0 | 35,7 |
| Comércio fixo | 37,4 | 45,4 | 38,5 | 24,6 | 33,8 | 30,5 | 37,2 | 44,1 | 38,3 |
| Comércio tropa | 29,9 | 38,7 | 30,0 | 28,8 | -- | 28,8 | 29,6 | 38,7 | 29,6 |
| Outros setores | 30,5 | 37,2 | 32,8 | 29,1 | 31,5 | 30,7 | 30,2 | 34,2 | 32,0 |
| Total | 33,7 | 32,0 | 32,9 | 29,7 | 27,9 | 29,0 | 32,1 | 30,9 | 31,5 |

Fonte: Censo de 1831/32, Arquivo Público Mineiro, SPPP 1/10 e MP, diversas caixas.

A presença de indivíduos brancos no comércio não encontrava paralelo nos demais setores (44,5%), evidência de restrições econômicas e sociais ao acesso às atividades mercantis de Minas Gerais. Também era expressivo o contingente de mestiços no comércio, somente inferior ao das atividades manuais e mecânicas. O comércio, pequeno empregador de escravos, apresentava a menor participação relativa de crioulos somados a africanos (16,1%) dentre os grandes setores ocupacionais. Esse perfil diverge diametralmente do observado para a mineração. Na extração mineral o contingente de brancos e mestiços alcançava apenas 18,7%. Quanto mais pronunciada a dependência de trabalho escravo mais elevada era a participação relativa de africanos e crioulos (PAIVA, 1996, p. 99).

[23] Com base na referida documentação de registros fiscais de fronteira, Alcir Lenharo anotou impressão sobre a idade dos tropeiros: "pelo que pude levantar, ocorre uma incidência maior de tropeiros de 20 a 25 anos de idade" (Lenharo, 1979: 95). A percepção subjetiva do autor não diverge de forma significativa da idade média verificada para homens livres e escravos em tropas (29,9 e 28,8).

Focalizada apenas a população livre, constata-se a pequena importância relativa de crioulos somados a africanos em todos os setores, excetuada a mineração. No caso dos africanos livres, portanto necessariamente alforriados, o número relativo da extração mineral era de 400 a 800% maior do que o observado para os demais setores. As evidências são de que a faiscação de ouro se constituía em importante opção de sobrevivência para os ex-escravos do setor.

Apreciada somente a população escrava, percebe-se certa simetria entre os setores na composição segundo a cor/origem, excetuadas as atividades manuais e mecânicas. Apenas entre os artífices o percentual de crioulos superava o de africanos, além da participação relativa de mestiços ser muito maior do que nos demais setores ocupacionais. A elevada presença de crioulos e mestiços pode indiciar maior necessidade de indivíduos aculturados no processo de formação profissional em atividades manuais e mecânicas. Por outro lado, na agropecuária, mineração e comércio (de tropa) preponderava a exigência de indivíduos fisicamente mais vigorosos, passando a segundo plano a necessidade de escravos aculturados.

Segmentado o comércio, percebe-se que brancos e mestiços respondiam por mais de 90% dos negociantes e crioulos e africanos respondiam por mais de um terço dos tropeiros. É provável que a maior presença de brancos nas casas de negócio resultasse da combinação da histórica participação de portugueses no setor[24] com as elevadas possibilidades de acumulação no grande comércio. O maior contingente de crioulos e africanos nas tropas explica-se pela necessidade de trabalho escravo, especialmente nas grandes caravanas de muares.

[24] Com base no mesmo universo de inventários, testamentos e devassas eclesiásticas anteriormente referidos, constatou-se o largo predomínio de portugueses (79,6%) e a pequena participação de brasileiros (11,6%) entre os comerciantes. "Nas Minas setecentistas, havia uma predominância de portugueses no trato mercantil, tendência que permanecerá na Corte até meados do século XIX. Como os portugueses dominavam o comércio fixo de lojas e por grosso, isso indicava que as fatias mais lucrativas dos negócios estavam em suas mãos, que compunham a elite mercantil estabelecida nas Minas" (FURTADO, 1999, p. 237). Também estruturado em informações recolhidas em inventários, neste caso para o século XIX, apurou-se que dos 31 maiores comerciantes de São João Del Rei para 23 foi informada a nacionalidade, destes 11 (47,8%) eram portugueses (GRAÇA FILHO, 1998, p. 104).

**Tabela 6 – Distribuição da população por setor ocupacional, condição e cor/origem, Minas Gerais (1831-32)**

| Setor ocupacional | Branco | | Crioulo | | Africano | | Mestiço | | Total* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nº | % | Nº | % | Nº | % | Nº | % | Nº | % |
| Livres | | | | | | | | | | |
| Agropecuária | 6.494 | 46,1 | 985 | 7,0 | 237 | 1,7 | 6.309 | 44,8 | 14.089 | 100,0 |
| Mineração | 116 | 15,9 | 274 | 37,6 | 64 | 8,8 | 263 | 36,1 | 728 | 100,0 |
| Atividades manuais e mecânicas | 7.662 | 33,6 | 3.005 | 13,2 | 239 | 1,0 | 11.886 | 52,1 | 22.822 | 100,0 |
| Comércio | 902 | 50,1 | 97 | 5,4 | 23 | 1,3 | 768 | 42,7 | 1.800 | 100,0 |
| Comércio fixo | 715 | 52,0 | 61 | 4,4 | 19 | 1,4 | 569 | 41,4 | 1.374 | 100,0 |
| Comércio tropa | 187 | 43,9 | 36 | 8,5 | 4 | 0,9 | 199 | 46,7 | 426 | 100,0 |
| Outros setores | 2.010 | 28,6 | 1.169 | 16,6 | 190 | 2,7 | 3.624 | 51,5 | 7.034 | 100,0 |
| Total | 17.184 | 37,0 | 5.530 | 11,9 | 753 | 1,6 | 22.850 | 49,2 | 46.473 | 100,0 |
| Escravos | | | | | | | | | | |
| Agropecuária | | | 3.750 | 32,1 | 7.165 | 61,3 | 765 | 6,5 | 11.686 | 100,0 |
| Mineração | | | 351 | 21,7 | 1.205 | 74,6 | 59 | 3,7 | 1.615 | 100,0 |
| Atividades manuais e mecânicas | | | 3.275 | 53,3 | 1.845 | 30,0 | 1.022 | 16,6 | 6.146 | 100,0 |
| Comércio | | | 62 | 27,6 | 144 | 64,0 | 19 | 8,4 | 225 | 100,0 |
| Comércio fixo | | | 16 | 40,0 | 20 | 50,0 | 4 | 10,0 | 40 | 100,0 |
| Comércio tropa | | | 46 | 24,9 | 124 | 67,0 | 15 | 8,1 | 185 | 100,0 |
| Outros setores | | | 1.999 | 46,3 | 1.892 | 43,8 | 424 | 9,8 | 4.316 | 100,0 |
| Total | | | 9.437 | 39,3 | 12.251 | 51,1 | 2.289 | 9,5 | 23.988 | 100,0 |
| População total | | | | | | | | | | |
| Agropecuária | 6.494 | 25,2 | 4.735 | 18,4 | 7.402 | 28,7 | 7.074 | 27,4 | 25.775 | 100,0 |
| Mineração | 116 | 5,0 | 625 | 26,7 | 1.269 | 54,2 | 322 | 13,7 | 2.343 | 100,0 |
| Atividades manuais e mecânicas | 7.662 | 26,4 | 6.280 | 21,7 | 2.084 | 7,2 | 12.908 | 44,6 | 28.968 | 100,0 |
| Comércio | 902 | 44,5 | 159 | 7,9 | 167 | 8,2 | 787 | 38,9 | 2.025 | 100,0 |
| Comércio fixo | 715 | 50,6 | 77 | 5,4 | 39 | 2,8 | 573 | 40,5 | 1.414 | 100,0 |
| Comércio tropa | 187 | 30,6 | 82 | 13,4 | 128 | 20,9 | 214 | 35,0 | 611 | 100,0 |
| Outros setores | 2.010 | 17,7 | 3.168 | 27,9 | 2.082 | 18,3 | 4.048 | 35,7 | 11.350 | 100,0 |
| Total | 17.184 | 24,4 | 14.967 | 21,2 | 13.004 | 18,5 | 25.139 | 35,7 | 70.461 | 100,0 |

Fonte: Censo de 1831/32, Arquivo Público Mineiro, SPPP 1/10 e MP, diversas caixas. * Inclui 167 casos de não informação de cor/origem.

As anteriormente comentadas elevadas idades médias e participações relativas de indivíduos livres e brancos no comércio elucidam a maior proporção de casados nas atividades mercantis *vis-à-vis* os demais principais setores ocupacionais de Minas Gerais. No século XIX, a possibilidade de contração de matrimônio estava fortemente condicionada pela condição social e cor/origem dos indivíduos.

Em sintonia com esses condicionantes, as idades médias mais baixas e a maior participação de escravos nas tropas esclarecem o menor percentual de indivíduos casados entre os tropeiros frente os negociantes. Além disso, também é preciso considerar a existência de distinções espaciais no exercício das atividades mercantis. Enquanto o negociante tendia a se fixar e criar raízes, facilitando a adoção de vínculo matrimonial, o tropeiro passava a maior parte do tempo nas estradas, muitas vezes em viagens de longo curso, dificultando ou retardando a fixação, criação de vínculos afetivos duradouros e contração de matrimônio.[25]

**Tabela 7 – Distribuição da população por setor ocupacional e estado conjugal, Minas Gerais (1831-32)**

| Setor ocupacional | Solteiro | | Casado | | Viúvo | | Total* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nº | % | Nº | % | Nº | % | Nº | % |
| Agropecuária | 14.766 | 57,3 | 9.444 | 36,6 | 1.033 | 4,0 | 25.775 | 100,0 |
| Mineração | 1.758 | 75,0 | 447 | 19,1 | 60 | 2,6 | 2.343 | 100,0 |
| Atividades manuais e mecânicas | 15.924 | 55,0 | 10.611 | 36,6 | 1.673 | 5,8 | 28.968 | 100,0 |
| Comércio | 968 | 47,8 | 922 | 45,5 | 109 | 5,4 | 2.025 | 100,0 |
| Comércio fixo | 565 | 40,0 | 731 | 51,7 | 100 | 7,1 | 1.414 | 100,0 |
| Comércio tropa | 403 | 66,0 | 191 | 31,3 | 9 | 1,5 | 611 | 100,0 |
| Outros setores | 7.089 | 62,5 | 3.033 | 26,7 | 475 | 4,2 | 11.350 | 100,0 |
| Total | 40.505 | 57,5 | 24.457 | 34,7 | 3.350 | 4,8 | 70.461 | 100,0 |

Fonte: Censo de 1831/32, Arquivo Público Mineiro, SPPP 1/10 e MP, diversas caixas. * Inclui 2.149 casos de não informação do estado conjugal.

## Características dos domicílios dos comerciantes

Em primeiro lugar, algumas definições e pressupostos. Os historiadores que utilizam listas nominativas de habitantes, como fontes para o estudo

[25] Também no século XVIII os comerciantes de tropas tendiam a não ser casados. "Eram geralmente solteiros, o que facilitava sua itinerância, mas dava-lhes a posição de desenraizados" (FURTADO, 1999, p. 268).

do século XIX, consideram que o primeiro indivíduo listado no fogo ou domicílio era o chefe e que os demais a ele subordinavam-se, como parentes, agregados e escravos. Essa definição raramente entra em contradição com os dados dos censos nominais oitocentistas, ao menos os de Minas Gerais. Como decorrência, convencionou-se que a ocupação do chefe era a atividade nuclear do domicílio, sendo que as demais ocupações exercidas pelos não-chefes tinham o caráter de subordinadas e associadas ou subsidiárias. Portanto, defini-se o setor econômico central do domicílio a partir da ocupação do chefe. Considera-se também que em listas nominativas a regra é o fogo ou domicílio coincidir com a unidade de trabalho ou econômica. As exceções tendem a não ter significado estatístico suficiente para comprometer a regra.

Pouco menos de três quintos dos comerciantes chefiavam seus domicílios. Excluídos os escravos em atividades mercantis, os comerciantes chefes eram quase dois terços. Essa elevada proporção evidencia que as atividades mercantis em Minas Gerais tendiam a ocupar posição nuclear nas unidades de trabalho ou econômicas na qual se inseriam os comerciantes. O percentual de cônjuges dos chefes que também se dedicavam às atividades mercantis era bastante reduzido; apenas 3,6% dos cônjuges dos 803 chefes comerciantes casados foram listados com ocupação comercial. Verifica-se que a mulher tendia muita mais a participação independente em atividades mercantis do que subordinada aos seus cônjuges. Dos 1.170 chefes comerciantes, 133 eram mulheres, quase quatro vezes mais do que os 29 casos de cônjuges comerciantes.

Considerado o comércio nas suas expressões fixo e de tropas sobressaem importantes distinções. Excluídos os escravos em atividades mercantis, 71,9% dos negociantes chefiavam seus domicílios contra apenas 44,4% dos tropeiros. Assim, constata-se a tendência à maior independência do comércio estabelecido e a maior propensão do comércio de tropas estar subordinado a outras atividades. Conquanto fosse mais expressivo o número de tropeiros livres não-chefes, foi listado um único caso de cônjuge em tropa, ou somente 0,7% dos 143 tropeiros casados, contra 4,4% dos 634 negociantes casados.[26] A itinerância, com todas suas implicações, constituía-se em poderoso fator a afastar mulheres das tropas, sobretudo aquelas de elevada extração sócio-econômica. No caso dos filhos não se observa a interferência da natureza da atividade para o ingresso no comércio, dado que o percen-

[26] Embora sem apresentar evidências estatísticas, afirmou-se relevante presença de mulheres em tropas no século XIX: "Como dado complementar, não é incomum que o tropeiro apareça acompanhado de sua mulher" (LENHARO, 1979, p. 95).

tual de filhos em tropa não era muito diferente do correspondente para o comércio fixo.[27]

**Tabela 8 – Distribuição dos comerciantes segundo a posição no fogo, Minas Gerais (1831-32)**

| Posição no fogo | Comércio fixo | | | Comércio de tropa | | | Comércio | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nº | %⇩ | %⇨ | Nº | %⇩ | %⇨ | Nº | %⇩ | %⇨ |
| Chefe | 981 | 69,9 | 83,8 | 189 | 30,9 | 16,2 | 1.170 | 58,1 | 100,0 |
| Não-chefe livre | 383 | 27,3 | 61,8 | 237 | 38,8 | 38,2 | 620 | 30,8 | 100,0 |
| Cônjuge do chefe | 28 | 2,0 | 96,6 | 1 | 0,2 | 3,4 | 29 | 1,4 | 100,0 |
| Filho do chefe | 50 | 3,6 | 73,5 | 18 | 2,9 | 26,5 | 68 | 3,4 | 100,0 |
| Outros livres | 305 | 21,7 | 58,3 | 218 | 35,7 | 41,7 | 523 | 26,0 | 100,0 |
| Escravo | 40 | 2,8 | 17,8 | 185 | 30,3 | 82,2 | 225 | 11,2 | 100,0 |
| Total | 1.404 | 100,0 | 69,7 | 611 | 100,0 | 30,3 | 2.015 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: Censo de 1831/32, Arquivo Público Mineiro, SPPP 1/10 e MP, diversas caixas. Excluídos 10 casos de não-informação da posição no fogo.

Com o objetivo de estudar as várias posições relativas do comércio nas unidades domiciliares ou de trabalho, propõe-se a seguinte tipologia:

**Tipo I** – Fogos com comerciante chefe, acompanhado ou não de não-chefe(s) livre(s) e/ou escravo(s) comerciante(s): comércio atividade nuclear do domicílio;

**Tipo II** – Fogos com não-chefe(s) livre(s) comerciante(s), acompanhado ou não de escravo(s) comerciante(s): comércio atividade subordinada e associada;

**Tipo III** – Fogos com escravo(s) comerciante(s): comércio atividade subsidiária;

**Tipo IV** – Fogos sem comerciantes.

A distribuição dos fogos com comércio reitera a avaliação geral quanto à posição relativa das atividades mercantis realizada a partir da distribuição dos comerciantes. De fato as atividades mercantis em Minas Gerais tendiam a ocupar posição nuclear nas unidades de trabalho ou econômicas. Quase três quartos dos fogos com comércio eram chefiados por comerciantes.

[27] Alcir Lenharo, com base em depoimentos de Saint-Hilaire e documentação de registros fiscais, sublinhou a composição familiar de parte das tropas de propriedades agrícolas do que convencionou chamar de Sul de Minas. "De fato, os proprietários da região tinham suas próprias tropas e, em geral, faziam uso do trabalho dos seus próprios filhos. Essas empresas constituíam, portanto, uma extensão de suas bases familiares, fundamentadas no trabalho dos filhos" (LENHARO, 1979, p. 94-95).

Consideradas em separado as formas de comércio, constata-se que mais de quatro quintos dos fogos com comércio fixo eram chefiados por negociantes, contra pouco mais da metade dos fogos com comércio de tropa chefiados por tropeiros. Resta confirmada a tendência à maior independência do comércio estabelecido e a maior propensão do comércio de tropas estar subordinado a outras atividades. Nos casos em que no mesmo fogo conviviam negociantes e tropeiros o percentual de fogos chefiados por comerciantes alcançou posição intermediária, pouco mais de três quintos dos casos.

**Tabela 9 – Distribuição dos fogos com comércio segundo a posição dos comerciantes no domicílio, Minas Gerais (1831-32)**

| Fogos com comerciante | Fogos com comércio fixo | | Fogos com comércio de tropa | | Fogos com comércio fixo e de tropas | | Total de fogos com comerciantes | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nº | % | Nº | % | Nº | % | Nº | % |
| **Tipo I – chefe no comércio** | 953 | 80,3 | 184 | 52,3 | 33 | 63,5 | 1170 | 73,5 |
| Tipo II e III – chefe em outro setor ocupacional | 234 | 19,7 | 168 | 47,7 | 19 | 36,5 | 421 | 26,5 |
| Total – fogos com comerciante | 1.187 | 100,0 | 352 | 100,0 | 52 | 100,0 | 1591 | 100,0 |

Fonte: Censo de 1831/32, Arquivo Público Mineiro, SPPP 1/10 e MP, diversas caixas.

## Estrutura da posse de escravos segundo os tipos de unidades comerciais

Somados todos os fogos com comércio (tipos I, II e III), 56,6% dos comerciantes estavam em unidades escravistas.[28] Portanto, mais de 80% acima do percentual de fogos escravistas para toda a província de Minas Gerais (31,3%) ou quase o dobro da proporção para os fogos sem comerciantes (28,8%). Esses números indicam que as atividades mercantis faziam parte do núcleo dinâmico da economia mineira do século XIX. Considerados apenas os fogos chefiados por comerciantes, portanto unidades em que o

[28] Ainda com base no mencionado universo de testamentos e inventários verificou-se, para a primeira metade do século XVIII, que eram escravistas 88,4% dos comerciantes (FURTADO, 1999, p. 248-249). A que se considerar com cuidado a comparação com o percentual encontrado para a década de 1830 (56,6%) dada à natureza da documentação utilizada para o Dezoito, que tendia a excluir, ao menos, parcela dos pequenos negociantes. De qualquer forma, constata-se a longevidade da associação comércio e escravismo.

comércio era a atividade central, pouco muda o percentual de domicílios escravistas (53,1%).

Embora, como foi constatado, as atividades mercantis fossem pouco empregadoras de escravos, o setor gerava renda suficiente para ponderável aquisição de cativos, o principal índice de riqueza e acumulação na primeira metade do Oitocentos. Conclui-se que ampla era a tendência de diversificação dos investimentos por parte dos comerciantes, que adquiriam escravos a serem empregados, preponderantemente, em outras atividades.[29] Nos fogos tipo II, comércio, posição subordinada e associada, o percentual de domicílios escravistas era ainda mais elevado (61,0%), reiteração do dinamismo econômico associado à atividade comercial.

A forte associação do exercício de atividades comerciais e a geração de renda para aquisição de escravos confirma-se também pela constatação de que, se por um lado, os fogos com comerciantes (tipos I, II e III) respondiam por 8,9% do total de domicílios da província, por outro, perfaziam 16,2% das unidades escravistas ou 82,0% mais.

Essa associação, direta ou indireta, de comércio e escravismo fica definitivamente comprovada quando se verifica que o número relativo de fogos chefiados por negociantes com escravos (52,6%) era maior do que o correspondente para tropeiros (50,5%). O negociante, pequeno empregador de cativos em sua atividade, tendia a mais frequentemente possuir escravos do que o tropeiro, que utilizava regularmente força de trabalho cativa nas tropas. Mesmo quando o comércio estava subordinado ou associado a outras atividades, a proporção de domicílios escravistas era maior entre negociantes (63,4%) do que entre tropeiros (53,1%).

Os dados da tabela 9 igualmente permitem fortalecer algumas características das formas do comércio oitocentista. Em apenas 2,7% dos fogos escravistas com comércio estabelecido, os cativos exerciam atividades mercantis sem supervisão e/ou coordenação direta de negociantes livres. Esse reduzido percentual pode estar influenciado pela maior não-informação de ocupação para escravos *vis-à-vis* livres nas listas nominativas do século XIX. Assim, o comércio ambulante de *escravos ao ganho*, característico dos

[29] A associação do comércio com outras atividades, notadamente da agropecuária, foi analisada por Lenharo no estudo da produção agrícola mercantil das regiões meridionais de Minas. "Conforme foi apresentado no transcorrer desta introdução, não é raro que o próprio setor mercantil ensejasse a acumulação de capitais necessários à ampliação dos negócios, como a compra de terras e o investimento na produção agrícola. No caso do povoamento de larga faixa situada entre o sul de Minas e a Capital, comerciantes da comarca do Rio das Mortes, particularmente de São João del-Rei, e comerciantes do Rio de Janeiro penetraram pelos dois flancos na região, convertendo-se nos seus principais proprietários. Dedicaram-se à produção de gêneros de subsistência, açúcar e, depois, o café" (LENHARO, 1979, p. 32).

grandes centros urbanos, deve estar subrepresentado no Censo de 1831/32. Situação diversa observa-se para os cativos tropeiros. Em 19,9% dos fogos escravistas com comércio de tropas os cativos trabalhavam, aparentemente, sem supervisão e/ou coordenação direta de tropeiros livres. Eram, ao que tudo indica, tropilhas aos cuidados de escravos, talvez feitorizados também por escravos, incumbidas de realizar pequenas viagens entre grandes unidades agrícolas e centros urbanos regionais.[30]

Por último, salienta-se a elevada proporção de fogos escravistas quando no mesmo domicílio conviviam negociantes e tropeiros (84,6%). É muito provável que essas 44 unidades pertencessem a grandes proprietários agrícolas, que possuíam tropa própria e mantinham comércio estabelecido em centros urbanos de expressão regional,[31] e/ou a elite mercantil de Minas Gerais, comerciantes que controlavam extensa rede de relações mercantis, proprietários de empórios comerciais e tropas que realizavam comércio de importação de mercadorias estrangeiras via praça da cidade do Rio de Janeiro, distribuíam importados no interior de Minas e se incumbiam também de exportações de gêneros agrícolas para o exterior da província.[32]

---

30 Para a segunda metade do Dezoito, foram registrados casos de tropas conduzidas exclusivamente por escravos. "Os fazendeiros ou fazendeiras – estas em número reduzido – também costumavam enviar escravos ou escravas na condução de mercadorias, as quais geralmente eram rapaduras, toucinho ou subprodutos do gado vacum, sempre em pequenas quantidades, o que faz supor que viajavam sozinhos. Raramente transportavam gado e quando o faziam era uma ou duas cabeças no máximo, e geralmente levavam outras mercadorias junto" (CHAVES, 1999, p. 115-116).

31 O surgimento de unidades agrícolas com tropa própria remonta ao século XVIII. "Como vimos no primeiro capítulo, da aproximação entre estas duas atividades surgiu um novo ator social: o tropeiro/proprietário de terra. Estes agentes comerciais predominaram no mercado mineiro, a partir da segunda metade do século XVIII. [...]. Os fazendeiros passaram cada vez mais a transportar e comercializar os seus produtos no mercado local com suas próprias tropas, criando uma relação mais direta com a população mineradora" (CHAVES, 1999, p. 65-66). No Oitocentos parece ter se generalizado o controle, associado e sem intermediários, da produção, circulação e comercialização da produção agrícola, ao menos no caso dos grandes proprietários. "Merece já ser destacado o seu caráter de complementaridade descrito por Saint-Hilaire, que facultava à propriedade sul-mineira de subsistência reduzir os custos e ampliar sua rentabilidade. Isto se devia em grande parte ao fato de que as próprias famílias proprietárias convertiam-se elas mesmas em comercializadoras de sua produção através de tropas e das casas urbanas de comércio" (LENHARO, 1979, p. 36-37).

32 A participação de comerciantes nas duas modalidades de comércio, fixo e de tropas, e a constituição de redes de distribuição de mercadorias importadas também não eram incomuns no século XVIII. "Apesar de alguns comerciantes, como viandantes ou tropeiros, se dedicarem, particularmente, ao comércio volante, não tinham a exclusividade sobre a atividade. Em geral, quando os grandes comerciantes abriam estabelecimentos nas áreas urbanas, também enviavam mercadorias para o interior, utilizando agentes" (FURTADO, 1999, p. 231).

**Tabela 10 – Distribuição dos fogos segundo a posição dos comerciantes no domicílio e presença de escravos, Minas Gerais (1831-32)**

| Tipos de fogo | Sem escravo | | | Com escravo | | | Total | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nº | %⇩ | %⇨ | Nº | %⇩ | %⇨ | Nº | %⇩ | %⇨ |
| Minas Gerais | | | | | | | | | |
| Tipo I – chefe | 549 | 4,5 | 46,9 | 621 | 11,1 | 53,1 | 1.170 | 6,6 | 100,0 |
| Tipo II – não-chefe livre | 141 | 1,1 | 39,0 | 221 | 4,0 | 61,0 | 362 | 2,0 | 100,0 |
| Tipo III – escravo | | | | 59 | 1,1 | 100,0 | 59 | 0,3 | 100,0 |
| Tipo IV – sem comerciantes | 11.573 | 94,4 | 71,2 | 4.688 | 83,9 | 28,8 | 16.261 | 91,1 | 100,0 |
| **Total** | 12.263 | 100,0 | 68,7 | 5.590 | 100,0 | 31,3 | 17.852 | 100,0 | 100,0 |
| Comércio fixo | | | | | | | | | |
| Tipo I – chefe | 452 | 85,1 | 47,4 | 501 | 76,4 | 52,6 | 953 | 80,3 | 100,0 |
| Tipo II – não-chefe livre | 79 | 14,9 | 36,6 | 137 | 20,9 | 63,4 | 216 | 18,2 | 100,0 |
| Tipo III – escravo | | | | 18 | 2,7 | 100,0 | 18 | 1,5 | 100,0 |
| **Total** | 531 | 100,0 | 44,7 | 656 | 100,0 | 55,3 | 1.187 | 100,0 | 100,0 |
| Comércio de tropa | | | | | | | | | |
| Tipo I – chefe | 91 | 60,3 | 49,5 | 93 | 46,3 | 50,5 | 184 | 52,3 | 100,0 |
| Tipo II – não-chefe livre | 60 | 39,7 | 46,9 | 68 | 33,8 | 53,1 | 128 | 36,4 | 100,0 |
| Tipo III – escravo | | | | 40 | 19,9 | 100,0 | 40 | 11,4 | 100,0 |
| **Total** | 151 | 100,0 | 42,9 | 201 | 100,0 | 57,1 | 352 | 100,0 | 100,0 |
| Comércio fixo e de tropa | | | | | | | | | |
| Total | 8 | 100,0 | 15,4 | 44 | 100,0 | 84,6 | 52 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: Censo de 1831/32, Arquivo Público Mineiro, SPPP 1/10 e MP, diversas caixas.

A distribuição dos fogos com escravos pelas faixas da posse permite mensurar relevantes traços da vigência do trabalho compulsório em unidades com atividades mercantis de Minas Gerais. Quando o comércio era a atividade nuclear do fogo (tipo I), os pequenos plantéis respondiam por mais de três quintos das posses. Quando estava subordinado ou associado e com presença de livres na atividade (tipo II), os médios e grandes plantéis perfaziam pouco menos de dois terços das posses. Quando o comércio era atividade subsidiária e com presença exclusiva de escravos na atividade (tipo III), os grandes e muito grandes plantéis totalizavam mais de três quintos

das posses.[33] Comparadas essas distribuições com a composição provincial da propriedade de escravos, percebe-se que a distribuição dos fogos chefiados por comerciantes (tipo I) era bem próxima à distribuição de todos os fogos de Minas Gerais.

Nas unidades de trabalho ou econômicas em que o comércio fixo ocupava posição central repetia-se o padrão de largo predomínio das pequenas e médias posses (94,2%). Ao que parece, o reduzido emprego de escravos nas casas de negócio e a tendência à diversificação dos investimentos combinavam com posses menores. Era um pouco distinto o quadro para as unidades em que o comércio de tropa era a atividade nuclear. Conquanto também predominassem as pequenas e médias posses, as propriedades maiores respondiam por número relativo bem mais significativo. Os plantéis grandes e muito grandes dos fogos chefiados por tropeiros perfaziam 17,3% das posses contra apenas 5,8% para os fogos chefiados por negociantes, ou 198,3% a mais. A frequente utilização de trabalho escravo nas tropas, principalmente as maiores, explica essa diferença.

Para os fogos em que as atividades mercantis estavam subordinadas ou associadas, com presença de livres (tipo II), a composição dos plantéis por faixas da posse dos domicílios com negociantes era semelhante a dos fogos com tropeiros. Porém, quando o comércio ocupava posição subsidiária e os únicos comerciantes do domicílio eram escravos (tipo III), a composição dos plantéis por faixas da posse dos fogos com negociantes era bem distinta a das unidades com tropeiros. Enquanto em 73,7% dos domicílios com negociantes escravos os plantéis eram pequenos e médios plantéis, 80,0% dos fogos com tropeiros escravos apresentavam posses grandes e muito grandes. No primeiro caso, talvez predominassem domicílios em centros urbanos e os escravos negociantes trabalhavam como ambulantes para senhores rentistas. No segundo, é provável que os cativos tropeiros vivessem em grandes unidades agrícolas que possuíam tropa própria.

Os plantéis das unidades econômicas em que conviviam negociantes e tropeiros apresentavam distribuição pelas faixas da posse condizente com a proposição que sugere tratar-se de grandes proprietários agrícolas ou membros da elite mercantil de Minas Gerais. Concentração nas posses médias e grandes (68,2%), a segunda menor participação relativa dos pequenos plantéis, apenas acima dos fogos tipo III do comércio de tropa, e a segunda maior

[33] Para o referido universo de inventários e testamentos da primeira metade do século XVIII a distribuição dos comerciantes escravistas por faixas da posse é a seguinte: até 5 escravos, 48,8%; de 6 a 20, 31,0%; de 20 a 60, 4,8%; acima de 60 escravos, 9,5% (FURTADO, 1999, p. 248-249).

proporção de muito grandes plantéis, também superada pelos fogos tipo III do comércio de tropa.

**Tabela 11 – Distribuição dos fogos segundo a posição dos comerciantes no domicílio e dos proprietários de escravos pelas faixas da posse, Minas Gerais (1831-32)**

| Tipos de fogo | Pequeno 1 a 3 escravos | | Médio 4 a 10 escravos | | Grande 11 a 49 escravos | | Muito grande 50 escravos e mais | | Total | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nº | % | Nº | % | Nº | % | Nº | % | Nº | % |
| Minas Gerais | | | | | | | | | | |
| Tipo I – chefe | 375 | 60,4 | 191 | 30,8 | 51 | 8,2 | 4 | 0,6 | 621 | 100,0 |
| Tipo II – não-chefe livre | 67 | 30,3 | 73 | 33,0 | 72 | 32,6 | 9 | 4,1 | 221 | 100,0 |
| Tipo III – escravo | 9 | 15,3 | 13 | 22,0 | 33 | 55,9 | 4 | 6,8 | 59 | 100,0 |
| Tipo IV – sem comerciantes | 2.518 | 53,7 | 1.484 | 31,7 | 652 | 13,9 | 34 | 0,7 | 4.688 | 100,0 |
| **Total** | 2.969 | 53,1 | 1.761 | 31,5 | 808 | 14,5 | 51 | 0,9 | 5.589 | 100,0 |
| Comércio fixo | | | | | | | | | | |
| Tipo I – chefe | 314 | 62,7 | 158 | 31,5 | 28 | 5,6 | 1 | 0,2 | 501 | 100,0 |
| Tipo II – não-chefe livre | 42 | 30,7 | 47 | 34,3 | 46 | 33,6 | 2 | 1,5 | 137 | 100,0 |
| Tipo III – escravo | 6 | 31,6 | 8 | 42,1 | 4 | 21,1 | 1 | 5,3 | 19 | 100,0 |
| **Total** | 362 | 55,2 | 213 | 32,5 | 78 | 11,9 | 3 | 0,5 | 656 | 100,0 |
| Comércio de tropa | | | | | | | | | | |
| Tipo I – chefe | 54 | 58,1 | 23 | 24,7 | 14 | 15,1 | 2 | 2,2 | 93 | 100,0 |
| Tipo II – não-chefe livre | 22 | 32,4 | 22 | 32,4 | 20 | 29,4 | 4 | 5,9 | 68 | 100,0 |
| Tipo III – escravo | 3 | 7,5 | 5 | 12,5 | 28 | 70,0 | 4 | 10,0 | 40 | 100,0 |
| **Total** | 79 | 39,3 | 50 | 24,9 | 62 | 30,8 | 10 | 5,0 | 201 | 100,0 |
| Comércio fixo e de tropa | | | | | | | | | | |
| Total | 10 | 22,7 | 14 | 31,8 | 16 | 36,4 | 4 | 9,1 | 44 | 100,0 |

Fonte: Censo de 1831/32, Arquivo Público Mineiro, SPPP 1/10 e MP, diversas caixas.

A distribuição dos escravos pelas faixas da posse tende a ser a melhor forma de mensurar o nível de concentração da propriedade de cativos. Enquanto os 46,0% de médios e grandes senhores de escravos da província (tabela 10) detinham 74,0% de todos os cativos, os 53,1% de pequenos

senhores (tabela 10) respondiam por apenas 14,4% dos escravos. Soma-se a esse quadro o restrito acesso à propriedade de cativos, em apenas 31,3% dos fogos (tabela 9) foram listados escravos, portanto, mais de dois terços dos domicílios não recorriam ao trabalho compulsório. A base socioeconômica da escravidão em Minas Gerais fundava-se em parcela minoritária da população e a distribuição dos escravos caracterizava-se pela concentração em posses médias e grandes.

Assim como na distribuição dos proprietários, os fogos de tipo I apresentavam distribuição dos escravos pelas faixas da posse próxima ao da província, excetuadas as pequenas propriedades de cativos, por volta de 50% maior nos fogos chefiados por comerciantes.

A composição dos plantéis dos demais fogos com comerciantes, tipos II e III, caracterizava-se por posse de escravos bem mais concentrada. À reduzida presença de escravos em pequenos e médios plantéis correspondia elevada concentração nas grandes e muito grandes posses. Nos fogos tipo II os 30,3% de escravistas de menores posses (tabela 10) respondiam por apenas 4,3% dos escravos contra os 4,1% de escravistas de maiores posses (tabela 10) que perfaziam 25,8% dos cativos. Mais de 90% dos escravos dos fogos tipo III estavam concentrados nas faixas das grandes e muito grandes posses.

Segmentado o comércio, observam-se importantes distinções entre suas formas fixo e de tropa. A posse de escravos estava muito mais concentrada nos fogos chefiados por tropeiros se comparados aos chefiados por negociantes. Enquanto os 94,2% de pequenos e médios senhores negociantes (tabela 10) possuíam 75,2% dos escravos, os 82,8% de pequenos e médios senhores tropeiros (tabela 10) detinham apenas 30,3% dos cativos. Somente 17,3% dos grandes e muito grandes escravistas tropeiros (tabela 10) respondiam por 69,6% de todos os cativos. Esses resultados reiteram as observações sobre a distribuição dos proprietários pelas faixas da posse. Negociantes raramente adquiriam escravos para o trabalho no comércio, compravam escravos como forma de diversificação dos investimentos e os alocavam em outras atividades. Tropeiros, especialmente os proprietários de grandes tropas, tinham necessidade, regular, de adquirir escravos; provavelmente concentravam seus investimentos em animais de tropa e força de trabalho.

Assim como na distribuição dos escravistas pelas faixas da posse, a composição dos escravos pelos tamanhos de plantéis dos fogos em que as atividades mercantis estavam subordinadas e associadas, com presença de livres (tipo II), era semelhante entre unidades com negociantes e fogos com tropeiros. Para os fogos tipo III, comércio atividade subsidiária e todos comer-

ciantes escravos, também permanece a diferença observada na distribuição dos escravistas pelas faixas da posse, ou seja, maior concentração de escravos nas terceiras e quartas faixas para os fogos com tropeiros cativos do que para os fogos com escravos negociantes.

A hipótese de que os fogos com convivência de negociantes e tropeiros faziam parte das grandes propriedades agrícolas e elite mercantil de Minas Gerais, é fortalecida pela distribuição dos escravos pelas faixas da posse. Para essas unidades foram observadas a mais elevada proporção de cativos na última faixa (41,6%) e a maior concentração da posse.

As médias totais de escravos por fogo reafirmam as considerações até aqui desenvolvidas. A média de escravos por domicílio chefiado por comerciantes (5,0)[34] estava próxima da média provincial (6,3). As médias dos fogos tipos II e III (13,1 e 19,9) eram muito mais altas e resultantes da maior participação relativa de grandes unidades escravistas agrícolas. Nesses tipos II e III era mais frequente a típica fazenda mineira, com pauta produtiva diversificada, tropa própria e estabelecimento comercial na sede rural e/ou em estradas próximas, ou ainda em centros urbanos de expressão regional.

Todos os tipos do comércio fixo apresentavam menor média de escravos frente os tipos do comércio de tropas. De acordo com o comentado anteriormente, as médias dos tipos I e III tendiam a maior divergência em face das médias do tipo II. A média de escravos nos fogos chefiados por tropeiros era 100% maior do que a dos domicílios chefiados por negociantes, assim como, a média de cativos em fogos com tropeiros exclusivamente escravos superava em mais de 150% a dos domicílios com negociantes unicamente cativos. A regular utilização de escravos como tropeiros e a maior frequência de tropas em grandes unidades agrícolas escravistas são as razões fundamentais a explicar as acentuadas diferenças. A média de escravos nos fogos com tropeiros livres não-chefes era menos de 30% superior a dos correspondentes fogos com negociantes livres não-chefes. A média de escravos nos fogos com negociantes e tropeiros (18,3) superava largamente a média geral dos fogos com apenas tropeiros (13,3) e, principalmente, negociantes (5,6).

[34] Em 1804, para dois distritos da região Mineradora Central, foram apuradas médias de escravos por comerciante, bem menores do que a média geral para os chefes comerciantes de 1831/32. Em São Caetano, distrito de Mariana, eram 3,9 escravos por comerciante, em Vila Rica 2,9 (LUNA, 1982, p. 42).

**Tabela 12 – Distribuição dos fogos segundo a posição dos comerciantes no domicílio e dos escravos pelas faixas da posse, Minas Gerais (1831-32)**

| Tipos de fogo | Pequeno 1 a 3 escravos | | Médio 4 a 10 escravos | | Grande 11 a 49 escravos | | Muito grande 50 escravos e mais | | Total | | Média de escravos |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nº | % | Nº | % | Nº | % | Nº | % | Nº | % | |
| Minas Gerais | | | | | | | | | | | |
| Tipo I – chefe | 676 | 21,8 | 1.129 | 36,5 | 848 | 27,4 | 444 | 14,3 | 3.097 | 100,0 | 5,0 |
| Tipo II – não-chefe livre | 123 | 4,3 | 497 | 17,2 | 1.527 | 52,8 | 745 | 25,8 | 2.892 | 100,0 | 13,1 |
| Tipo III – escravo | 19 | 1,5 | 90 | 7,2 | 829 | 66,1 | 317 | 25,3 | 1.255 | 100,0 | 19,1 |
| Tipo IV – sem comerciantes | 4.396 | 15,2 | 9.329 | 32,3 | 12.462 | 43,1 | 2.705 | 9,4 | 28.892 | 100,0 | 6,0 |
| **Total** | 5.214 | 14,4 | 11.045 | 30,6 | 15.666 | 43,4 | 4.211 | 11,7 | 36.136 | 100,0 | 6,3 |
| Comércio fixo | | | | | | | | | | | |
| Tipo I – chefe | 563 | 28,1 | 945 | 47,1 | 428 | 21,3 | 71 | 3,5 | 2.007 | 100,0 | 4,0 |
| Tipo II – não-chefe livre | 82 | 5,4 | 313 | 20,7 | 930 | 61,6 | 184 | 12,2 | 1.509 | 100,0 | 11,0 |
| Tipo III – escravo | 12 | 4,9 | 50 | 20,5 | 107 | 43,9 | 75 | 30,7 | 244 | 100,0 | 9,4 |
| **Total** | 657 | 17,5 | 1.308 | 34,8 | 1.465 | 39,0 | 330 | 8,8 | 3.760 | 100,0 | 5,6 |
| Comércio de tropa | | | | | | | | | | | |
| Tipo I – chefe | 97 | 13,0 | 129 | 17,3 | 238 | 32,0 | 280 | 37,6 | 744 | 100,0 | 8,0 |
| Tipo II – não-chefe livre | 34 | 3,6 | 160 | 16,8 | 440 | 46,2 | 318 | 33,4 | 952 | 100,0 | 14,0 |
| Tipo III – escravo | 7 | 0,7 | 40 | 4,1 | 692 | 70,5 | 242 | 24,7 | 981 | 100,0 | 24,4 |
| **Total** | 138 | 5,2 | 329 | 12,3 | 1.370 | 51,2 | 840 | 31,4 | 2.677 | 100,0 | 13,3 |
| Comércio fixo e de tropa | | | | | | | | | | | |
| Total | 23 | 2,9 | 79 | 9,8 | 369 | 45,7 | 336 | 41,6 | 807 | 100,0 | 18,3 |

Fonte: Censo de 1831/32, Arquivo Público Mineiro, SPPP 1/10 e MP, diversas caixas.

## Estrutura ocupacional segundo os tipos de unidades comerciais

A leitura da tabela referente à estrutura ocupacional assenta-se no pressuposto de que a distribuição dos indivíduos pelos setores e subsetores ocupacionais indicia a posição relativa das atividades econômicas no fogo. Quanto maior o percentual de indivíduos em uma atividade maior era sua importância na unidade de trabalho ou econômica. A ocupação do chefe do fogo define a atividade nuclear do domicílio e as ocupações dos demais indivíduos informam sobre as atividades subordinadas ou associadas, ou ainda subsidiárias à atividade nuclear.

Nos fogos chefiados por comerciantes, tipo I, as atividades mercantis ocupavam 29,7% dos indivíduos, contra 12,1% para os fogos com livres não-chefes no comércio, tipo II, e 8,0% para os fogos com comerciantes exclusivamente escravos, tipo III. Enquanto nos fogos em que o comércio era atividade nuclear os negociantes respondiam por percentual mais de duas vezes superior ao dos tropeiros (22,8% para 6,9%), nos fogos em que as atividades mercantis estavam subordinadas e associadas havia relativo equilíbrio entre a presença de negociantes e tropeiros (6,8% e 5,4%) e nos fogos em que o comércio era atividade subsidiária a relação invertia-se, duas vezes mais tropeiros do que negociantes (6,0% e 2,0%). Assim, nos fogos tipo I predominava o comércio estabelecido, nos fogos tipo II havia equilíbrio entre as duas formas e nos fogos tipo III preponderava o comércio de tropas.

Quando o comércio era a atividade central do fogo, tipo I, quatro setores respondiam pela ocupação de quase 90% dos indivíduos: atividades manuais e mecânicas (32,8%),[35] comércio (29,7%), agropecuária (16,5%) e serviço doméstico (10,5%).

Embora as atividades manuais e mecânicas nas unidades chefiadas por comerciantes (32,8%) apresentassem participação relativa bem inferior a dos fogos sem comerciantes (42,4%), considerados apenas os não-chefes livres empregados no setor o quadro era diverso, com mais artífices nos fogos tipo I (64,9%) *vis-a-vis* os fogos tipo IV (62,5%). Conquanto nos fogos chefiados por comerciantes a fiação e tecelagem ocupassem a maior parte dos indivíduos livres em atividades artesanais (34,9%), destacavam-se os artífices em couros (1,7%) e, sobretudo, tecidos (25,9%). Para esses grupos, que se carac-

[35] Somados os dados de todos os tipos de fogo, com e sem comerciantes, a fiação e tecelagem e os trabalhos em tecidos perfaziam 87,8% dos artífices. Destes, eram mulheres mais de 95% (GODOY, 2000). Além do emprego quase exclusivo de mulheres, a produção de fios e tecidos e os trabalhos de costura e renda caracterizavam-se pelo exercício doméstico e organização artesanal do trabalho (LIBBY, 1988). Os alfaiates, que faziam parte do grupo ocupacional artífices em tecidos, somavam pouco mais de 15%.

terizavam pelo predomínio do exercício urbano dos ofícios (GODOY, 2000), os percentuais eram superiores aos correspondentes para os tipos II e III e, no caso dos artífices livres em tecidos, também superavam o tipo IV.

A pequena participação relativa da agropecuária, que não alcançava a metade do percentual correspondente para os fogos sem comerciantes (38,6%), estava relacionada com a mencionada larga predominância de indivíduos no comércio fixo em face do de tropas para os fogos em que as atividades mercantis eram centrais.

A hegemonia do comércio estabelecido, quando as atividades mercantis eram nucleares, determinava a maior concentração dos fogos em espaços urbanos e elevava consideravelmente a proporção de indivíduos em serviços domésticos. Nos fogos tipo I a participação relativa desse setor (10,5%) era quase o dobro da corresponde para os fogos tipo IV (5,4%). A vigência de cultura material mais complexa e sofisticada nos centros urbanos implicava no maior emprego de trabalhadores especializados em tarefas domésticas. A reduzida importância da mineração nos fogos tipo I (1,9%) também parece vincular-se à localização espacial eminentemente urbana. No século XIX, a extração mineral tinha perdido o caráter de atividade urbana, tendendo a concentrar-se nos espaços suburbano, onde predominava a faiscação individual, e rural, onde se realizavam trabalhos de extração coletivos.

O assalariamento era muito mais comum nos fogos em que o comércio ocupava posição central (3,6%) do que nos domicílios em que as atividades mercantis estavam subordinadas e associadas (1,7%) ou eram subsidiárias (1,1%). O trabalho a jornal, que tendia a ser eventual e irregular (LIBBY, 1988, p. 92-96), era fenômeno muito mais urbano do que rural (RODARTE, 1999, p. 96). Como no Censo de 1831/32 raramente foi informado o setor em que trabalhavam os *jornaleiros*, resta saber se os assalariados dos fogos tipo I estavam empregados no comércio e viviam agregados aos domicílios em que trabalhavam, ou se exerciam outras atividades fora dos fogos que habitavam.

Situação oposta observa-se com relação aos transportes realizados por carros-de-boi, muito mais frequentes no espaço rural, ainda que importantes na circulação de produtos agrícolas para o abastecimento de centros urbanos. Assim, observa-se a reduzida participação relativa para os fogos tipo I (0,3%) frente os de tipo II (1,1%) e, especialmente, tipo III (2,4%). Cabe indagar quais as relações entre a circulação em carros, sob a responsabilidade dos *carreiros*, e a circulação em tropas.

O percentual de desocupados nos fogos com comerciantes (0,7%, 0,9% e 0,8%) eram mais baixos do que o correspondente para os fogos sem co-

merciantes (1,2%). Para os fogos centrados em atividades mercantis, tipo I, foi registrado o nível mais baixo de desocupação. A verificada tendência em diversificar investimentos e a convivência do comércio com outras atividades talvez fossem fatores decisivos na redução da participação dos desocupados, consequência do maior leque de oportunidades de trabalho para indivíduos normalmente inativos.

O setor educação, composto fundamentalmente por estudantes, era muito mais expressivo nos fogos com comerciantes livres (2,4% e 1,9%) se comparados com os domicílios com apenas escravos em atividades mercantis (1,0%) ou sem comerciantes (1,0%). A concentração das famílias dos comerciantes em espaços urbanos facilitava o acesso a estabelecimentos de ensino públicos, assim como a contratação de professores particulares. Além disso, as atividades mercantis pressupunham o desenvolvimento de habilidades mínimas de leitura e o domínio das operações matemáticas básicas.[36] Como foi observado, era traço característico do comércio estabelecido a iniciação profissional relativamente mais tarde, provável decorrência da necessidade de prévia aquisição de formação escolar fundamental.

Quando o comércio era atividade subordinada e associada, tipo II, três setores respondiam pela ocupação de pouco menos de 80% dos indivíduos do fogo: atividades manuais e mecânicas (35,6%), agropecuária (30,1%) e comércio (12,1%). Como no caso dos fogos chefiados por comerciantes, as atividades manuais e mecânicas apresentavam participação inferior aos domicílios sem indivíduos no comércio. O relativo equilíbrio entre as formas comércio fixo e de tropas (6,8% e 5,4%) explica a maior importância da agropecuária e confirma a significativa incidência dos fogos tipo II em espaços rurais. As atividades comerciais apresentavam posição relativa bem menos significativa frente à dos fogos tipo I e, muito provavelmente, eram exercidas de forma dependente das atividades agrícolas. A localização rural de parte significativa desses fogos reduzia a expressão dos trabalhadores em serviços domésticos (5,9%) e ampliava a participação dos mineradores (3,4%).

Nos fogos em que o comércio ocupava posição subsidiária, tipo III, a estrutura ocupacional apresentava-se concentrada em cinco setores, que juntos respondiam por mais de 90% dos indivíduos: agropecuária (38,8%), atividades manuais e mecânicas (27,4%), mineração (9,4%), serviço do-

[36] Adotada como índice de alfabetização para os comerciantes do século XVIII, a capacidade de assinar possibilitou aferir que "por causa da importância da palavra escrita para a condução do comércio, o índice de alfabetização entre os homens de negócio era bastante alto, o que não era comum na sociedade colonial" (FURTADO, 1999, p. 109).

méstico (8,5%) e comércio (8,0%).[37] Nesses fogos as atividades agrícolas alcançavam a maior participação, superando, inclusive, os fogos sem comerciantes. O comércio ocupava clara posição subsidiária. Dos escravos em atividades mercantis, três quartos eram tropeiros. Da diversificação produtiva, típica da grande fazenda mineira oitocentista, resultava a redução da participação das atividades manuais e mecânicas, a menor dentre todos os tipos, a significativa proporção de ocupados na mineração, quase três vezes maior do que nos fogos sem comerciantes e do tipo II, e significativo número de trabalhadores especializados em atividades domésticas, que só teriam expressão no mundo rural em se tratando da elite agrária da província.

O exame das ocupações dos chefes de fogo realça as distintas configurações dos domicílios com comerciantes. Nos fogos tipo II, comércio atividade subordinada e associada, mais de três quartos dos chefes estavam na agropecuária (38,3%) e em atividades manuais e mecânicas (37,4%). Quando as atividades agrícolas ocupavam posição central, era provável o predomínio do comércio de tropas, na forma de empresa de transportes e/ou orientada para a circulação da produção agrícola da própria unidade.[38] No caso do predomínio das atividades manuais e mecânicas, talvez fosse majoritário o comércio estabelecido urbano, atividade associada aos trabalhos dos artífices. Assim, propõe-se que nos fogos tipo II conviviam, não exclusivamente, dois padrões de unidades de trabalho com estrutura ocupacional diversificada: em grandes unidades agrícolas escravistas o comércio subordinava-se à centralidade da agropecuária, em pequenos fogos urbanos escravistas e não-escravistas outras atividades, notadamente o artesanato, associavam-se ao comércio na composição da renda familiar.

---

37 Na segunda metade do século XVIII, na comarca do Serro Frio, parece ter prevalecido entre grandes proprietários rurais padrão de associação da agropecuária com outras atividades, inclusive o comércio. "As especificidades da região de que falo, me remetem a considerar alguns fatores básicos indicados pelas fontes trabalhadas e que nos revelam uma produção de alimentos diversificada e vigorosa. O primeiro desses fatores é o caráter misto da produção econômica geral. Proprietários de terras e escravos, em sua maioria, tinham várias atividades econômicas como fontes complementares de suas rendas. Essas atividades se associavam em diversas composições, mas geralmente, agricultura, mineração e comércio eram as principais. Os ofícios artesanais, tinham, igualmente, grande importância e, na Demarcação Diamantina, se destacava o aluguel de mão-de-obra escrava para a Real Extração de Diamantes – o monopólio régio de exploração desse mineral" (MENESES, 2000, p, 136).

38 Na circulação interna de mercadorias em Minas Gerais, na segunda metade do século XVIII, as tropas cumpriam a função de escoamento da produção das grandes unidades agrícolas. "O fazendeiro e dono das mercadorias raramente fazia ele próprio estas viagens e nem sempre mandava um mesmo encarregado, pois temos, entre os principais fazendeiros, referências a diversos encarregados saindo de uma mesma fazenda em viagens distintas. Estes homens eram brancos ou pardos – nunca aparecia referência a um negro forro como encarregado" (CHAVES, 1999, p. 115).

Nos fogos em que o comércio era atividade subsidiária, tipo III, mais da metade dos chefes estava na agropecuária (54,4%). O percentual de chefes em atividades manuais e mecânicas (14,0%) não chegava à metade do correspondente para os fogos tipo II (37,4%). Nos fogos tipo III predominava o comércio de tropas, meio para as exportações das grandes unidades agrícolas de Minas Gerais, sobretudo fluxos intra e interregionais.

A estrutura ocupacional dos indivíduos não-chefes livres revela outras características dos fogos com comerciantes. Nas unidades em que o comércio era atividade nuclear, a presença de livres não-chefes em atividades mercantis era relativamente pequena (11,0%). Para cada 100 chefes comerciantes correspondiam, em média, 16 comerciantes livres não-chefes. Por outro lado, as atividades manuais e mecânicas ocupavam dilatado número relativo de livres não-chefes (64,9%), quase que um artífice para cada chefe comerciante. Esses dados sugerem o predomínio de estabelecimentos comerciais de pequeno porte, com um único negociante, ou de tropas diminutas, poucas mulas para um único tropeiro.[39] Parece que era comum os trabalhos têxteis domésticos, desenvolvidos por mulheres, combinarem-se com atividades mercantis, desempenhadas por homens, na geração da renda das famílias de pequenos comerciantes.

Nos fogos tipo II, comércio atividade subordinada e associada, era distinta a estrutura ocupacional dos livres não-chefes. Embora as atividades manuais e mecânicas também respondessem pela ocupação da maior parte dos livres não-chefes (44,9%), o comércio apresentava percentual bastante expressivo (29,3%). Conquanto, como ressaltado anteriormente, a agropecuária fosse central na maior parte dessas unidades, apenas pequeno número relativo de livres não-chefes estava no setor (10,6%). Essas evidências reiteram a associação do comércio com a agropecuária nos fogos tipo II.

[39] Estas pequenas tropas eram utilizadas na circulação vicinal, realizada pelo próprio produtor. O pequeno comércio de gêneros básicos de abastecimento também foi observado para o século XVIII. "Estas mercadorias, quando não caíam em mãos de atravessadores, eram comercializadas pelos próprios roceiros ou sitiantes, os quais empreendiam pequenas viagens até a vila ou arraial mais próximo. Sobre estas mercadorias, varejadas nas ruas e praças pelos próprios produtores, não incidia nenhum imposto" (CHAVES, 1999, p. 94). Estudo de legislação referente ao abastecimento das cidades mineradoras no século XVIII evidenciou a importância do produtor rural que transportava, por conta própria, mercadorias de sua produção agrícola e vendia, sem intermediários, nos centros urbanos. "Uma outra estratégia utilizada pelas autoridades para atrair os pequenos produtores de alimentos foi a de, em determinados momentos, permitir uma liberalização relativa do mercado de gêneros alimentícios básicos. Relativa, porque privilegiava apenas os roceiros que vendiam diretamente sua produção e seus condutores de mantimentos – mantendo de fora os comissários –, e apenas dentro dos limites dos centros urbanos localizados nas proximidades das roças. Tal medida dificultava a ação dos atravessadores e estimulava a dinâmica do mercado em nível local, pois muitos roceiros achavam mais interessante conduzirem eles próprios sua produção aos centros urbanos do que vendê-la aos comissários e atravessadores" (SILVA, 2000, p. 109-110).

Quando apenas escravos empregavam-se no comércio, tipo III, as atividades manuais e mecânicas alcançavam maior projeção entre os livres não-chefes (56,9%), assim como a agropecuária (15,5%). A maior frequência de unidades escravistas, bem como médias acentuadamente mais elevadas de escravos por proprietário nos fogos tipo II e III em face dos tipo I (tabelas 9 e 11), sugerem distinta a natureza dos trabalhos têxteis desempenhados por livres não-chefes quando o comércio não era atividade central, notadamente a contribuição para a renda das unidades econômicas.

A distribuição dos escravos pelos setores permite aferir o grau de especialização das unidades econômicas e o nível de diversificação dos investimentos. Independente da posição do comércio no fogo, a maior parte dos cativos era empregada na agropecuária.[40] Entre os tipos I, II e III eram pequenas as diferenças nas proporções de escravos em atividades agrícolas (35,3%, 42,9% e 40,8%). Mesmo quando o comércio era atividade nuclear, mais de um terço dos cativos estavam ocupados na agropecuária. Nesse caso, na base dessa opção de investimento talvez estivesse à busca de segurança ante as incertezas e flutuações inerentes à atividade comercial, sujeita que estava a oscilações conjunturais e, concomitantemente, forma de assegurar prestígio social e político, historicamente vinculado à posse da terra e dissociado do exercício de atividades mercantis.[41] Também deve

[40] O padrão de investimento dos grandes comerciantes de São João del-Rei não se inclinava para as atividades agrícolas. "Do quadro acima podemos tirar algumas conclusões. A primeira é a de que o grande negociante pode ser também um fazendeiro, pelo menos 12 deles eram proprietários de imóveis rurais. Em contrapartida, o investimento de capitais nas atividades produtivas (terras, lavouras, animais e escravos) era inferior ao esterilizado em imóveis urbanos, apólices ou dívidas ativas. Resulta disso, que os negociantes de grosso trato não eram grandes fazendeiros e nem aplicaram a maior parte de seus capitais nas atividades do campo ou em escravos" (GRAÇA FILHO, 1998, p. 104). Resta dimensionar em que medida o grande comerciante sanjoanense era exemplar do grande comerciante mineiro do século XIX.

[41] Em Minas Gerais, no século XVIII, às atividades mercantis estava associada imagem negativa decorrente do suposto envolvimento de comerciantes com o contrabando, prática de preços extorsivos, especulação com gêneros de abastecimento e detenção de privilégios fiscais (ZEMELLA, 1990, p. 166-167). A diversificação dos investimentos, sobretudo na mineração e agropecuária, constituía-se em meio de que se valiam os comerciantes na busca de outra inserção social. "Cinquenta e oito (61,1%) comerciantes deixaram em seu legado bens de raiz, como ranchos, fazendas, lojas, casas de moradas, lavras minerais e escravos. Desta forma, diversificavam seus investimentos e partilhavam dos valores que identificavam a elite proprietária colonial" (FURTADO, 1999, p. 246). No Dezenove persistiu o intento dos comerciantes de, em sendo possível, se desvincularem do mundo das atividades mercantis. "Dá-se aqui, em especial no nível da identificação social, o mascaramento dessa categoria 'menor' – o tropeiro – escamoteada pela categoria proprietário rural. Interessante notar que os políticos representantes do setor abastecedor, quando em etapa de ascensão social e política, apresentavam-se apenas como proprietários, geralmente escudados também por títulos acadêmicos ou eclesiásticos. O tropeiro e comerciante, que muitos eram ou tinham sido, por ser tomado como categoria social menos nobre, passavam, sub-repticiamente, nos registros da memória histórica, para o ocultamento" (LENHARO, 1979, p. 32).

se considerar que o vigor da agropecuária, especialmente quando associada ao grande comércio, pode indiciar a origem econômica do comerciante ou a atividade que lhe permitiu acumulação prévia para o ingresso no setor mercantil.

Outro traço comum aos fogos escravistas com comerciantes era o emprego de cativos na mineração. Quanto mais urbano os domicílios, tipo I, menor o percentual de escravos na extração mineral (3,9%); quanto mais estruturados na exploração agrária, tipo III, maior a proporção de cativos mineradores (10,7%). Embora os dados não informem sobre a natureza dessas atividades extrativas, pode-se conjecturar que no caso dos fogos centrados no comércio, com maior concentração em espaços urbanos, a tendência era do emprego de escravos em pequenas faiscações nos subúrbios das cidades; ao passo que no caso dos fogos em que o comércio era atividade subordinada e associada ou subsidiária, com elevada incidência em espaços rurais, maior era a propensão de explorações coletivas e com técnicas extrativas mais complexas.

Havia relativo equilíbrio no percentual de escravos artífices dos fogos com atividade comercial (25,2%, 28,5% e 24,4%). Para todos os três tipos o emprego de cativos em atividades manuais e mecânicas só era percentualmente superado pelo o ocupado na agropecuária. Dessa forma, parece certo que os artífices dessas unidades, ainda que envolvidos em atividades subsidiárias e voltadas para o autoprovimento de necessidades internas aos domicílios, também participavam ativamente na geração de renda. A fabricação de tecidos e vestuário absorvia a grande maioria dos escravos do setor artesanal para todos os tipos de fogos com comércio. Assim, é razoável supor que parcela significativa da grande quantidade de fios, tecidos e indumentária produzida em Minas Gerais (LIBBY, 1988, p. 186-214) e, em parte, exportada (MARTINS; MARTINS, 1984, p. 117), originasse de unidades econômicas com atividades mercantis. Da comparação dos percentuais para os grupos, segundo a matéria-prima empregada, dos fogos com comércio frente aos sem comerciantes, sobrelevam-se os percentuais referentes aos artífices em metais, couros e tecidos. Para os três grupos ocupacionais os fogos tipo I apresentavam maior participação relativa *vis-à-vis* os tipos II e III. A predominância do exercício urbano dos ofícios que compunham esses grupos (GODOY, 2000) explica a maior concentração nos fogos centrados no comércio.

Da reduzida presença de escravos comerciantes (5,1%) nos fogos em que o comércio era atividade nuclear resultava relação em que para cada 100 chefes comerciantes correspondiam, em média, nove cativos comerciantes.

Portanto, menor do que a média observada para os livres não-chefes. Reafirma-se a tendência geral do exercício individual do comércio. Considerados em separado os subsetores comércio fixo e de tropa, constata-se que o trabalho solitário de negociantes era muito mais comum do que o de tropeiros. Para cada 100 chefes negociantes correspondiam, em média, 13 comerciantes livres não-chefes e 2 escravos. Para cada 100 chefes tropeiros correspondiam, em média, 32 comerciantes livres não-chefes e 48 escravos.

Nos fogos em que o comércio ocupava posição subordinada e associada era reduzidíssima à participação de escravos comerciantes (1,7%). Os tropeiros e, sobretudo, negociantes livres dos fogos tipo II raramente ombreavam com escravos na mesma atividade. Nos fogos do tipo III a participação de escravos em atividades mercantis alcançava o maior percentual (9,6%). Nessas grandes unidades agrícolas o comércio, sobretudo de tropas, perfazia significativa parcela da força de trabalho cativa.

Em todos os tipos de fogos com comerciantes era considerável o número relativo de escravos em serviços domésticos. Contudo, nas unidades em que o comércio era atividade nuclear os cativos no setor (22,4%) eram mais do que o dobro frente os demais fogos com comerciantes (9,7% e 9,6%). Como salientado, a localização em grandes centros urbanos de parte significativa dos fogos centrados em atividades mercantis e o correlato usufruto de padrão de consumo mais sofisticado ampliava a necessidade de trabalhadores para afazeres domésticos. Conclui-se que os comerciantes urbanos de Minas Gerais tinham por hábito realizar consideráveis investimentos em escravos domésticos, provavelmente com o intuito de tornar a existência material relativamente mais confortável frente o padrão dominante nos espaços rurais.

A observação de que o assalariamento era mais comum nos fogos centrados no comércio também se aplicava aos escravos. Os cativos submetidos a alguma modalidade de trabalho remunerado dos fogos tipo I (4,6%) superavam largamente os dos fogos tipos II e III (0,6% e 1,0%). Eram escravos que realizavam trabalhos fora de seu domicílio e recebiam diárias ou cativos alugados, por prazos mais longos, e que viviam e trabalhavam no fogo de quem os alugava. Em ambos os casos o beneficiário da renda gerada era o escravista rentista. A prática de alugar escravos, comum em alguns setores da economia mineira do século XIX (LIBBY, 1988, p. 92-96), parece que também era habitual entre os comerciantes. Permanece a dúvida se esses comerciantes eram locadores ou locatários.

**Tabela 13 – Distribuição da população por setor ocupacional, posição no domicílio e tipo de fogo com comerciante, Minas Gerais (1831-32)**

| Setor ocupacional | Posição no domicílio | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Chefe de fogo | | | | Livre não-chefe | | | | Escravo | | | | Total* | | | |
| | Tipo I | Tipo II | Tipo III | Tipo IV | Tipo I | Tipo II | Tipo III | Tipo IV | Tipo I | Tipo II | Tipo III | Tipo IV | Tipo I | Tipo II | Tipo III | Tipo IV |
| **Agropecuária** | | 132<br>38,3% | 31<br>54,4% | 8.166<br>51,6% | 80<br>4,7% | 157<br>10,6% | 18<br>15,5% | 5.185<br>20,8% | 731<br>35,3% | 874<br>42,9% | 363<br>40,8% | 9.720<br>51,1% | 811<br>16,5% | 1.163<br>30,1% | 412<br>38,8% | 23.381<br>38,6% |
| Mineração | | 13<br>3,8% | 3<br>5,3% | 386<br>2,4% | 11<br>0,7% | 10<br>0,7% | 2<br>1,7% | 301<br>1,2% | 81<br>3,9% | 107<br>5,3% | 95<br>10,7% | 1.334<br>7,0% | 92<br>1,9% | 130<br>3,4% | 100<br>9,4% | 2.021<br>3,3% |
| Atividades manuais e mecânicas | | 129<br>37,4% | 8<br>14,0% | 5.060<br>32,0% | 1.094<br>64,9% | 666<br>44,9% | 66<br>56,9% | 15.558<br>62,5% | 522<br>25,2% | 581<br>28,5% | 217<br>24,4% | 4.846<br>25,5% | 1.616<br>32,8% | 1.376<br>35,6% | 291<br>27,4% | 25.678<br>42,4% |
| Artífices em madeira | | 7<br>2,0% | 1<br>1,8% | 552<br>3,5% | 13<br>0,8% | 16<br>1,1% | 2<br>1,7% | 224<br>0,9% | 9<br>0,4% | 22<br>1,1% | 11<br>1,2% | 128<br>0,7% | 22<br>0,4% | 45<br>1,2% | 14<br>1,3% | 913<br>1,5% |
| Artífices em metais | | 10<br>2,9% | | 455<br>2,9% | 15<br>0,9% | 15<br>1,0% | 6<br>5,2% | 277<br>1,1% | 24<br>1,2% | 23<br>1,1% | 10<br>1,1% | 167<br>0,9% | 39<br>0,8% | 48<br>1,2% | 16<br>1,5% | 907<br>1,5% |
| **Artífices em couros** | | 5<br>1,4% | 2<br>3,5% | 416<br>2,6% | 29<br>1,7% | 13<br>0,9% | 1<br>0,9% | 310<br>1,2% | 34<br>1,6% | 18<br>0,9% | 8<br>0,9% | 109<br>0,6% | 63<br>1,3% | 36<br>0,9% | 11<br>1,0% | 843<br>1,4% |
| **Artífices em tecidos** | | 38<br>11,0% | 3<br>5,3% | 918<br>5,8% | 436<br>25,9% | 255<br>17,2% | 44<br>37,9% | 3.599<br>14,5% | 135<br>6,5% | 104<br>5,1% | 43<br>4,8% | 567<br>3,0% | 571<br>11,6% | 397<br>10,3% | 90<br>8,5% | 5.211<br>8,6% |
| Fiação e tecelagem | | 65<br>18,8% | 2<br>3,5% | 2.460<br>15,5% | 588<br>34,9% | 354<br>23,9% | 13<br>11,2% | 10.967<br>44,0% | 304<br>14,7% | 401<br>19,7% | 142<br>16,0% | 3.801<br>20,0% | 892<br>18,1% | 820<br>21,2% | 157<br>14,8% | 17.285<br>28,5% |
| Outros Artífices | | 4<br>1,2% | | 259<br>1,6% | 13<br>0,8% | 13<br>0,9% | | 181<br>0,7% | 16<br>0,8% | 13<br>0,6% | 3<br>0,3% | 74<br>0,4% | 29<br>0,6% | 30<br>0,8% | 3<br>0,3% | 519<br>0,9% |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Comércio** | 1.170<br>100,0% | | | | 185<br>11,0% | 435<br>29,3% | | | 106<br>5,1% | 34<br>1,7% | 85<br>9,6% | | 1.461<br>29,7% | 469<br>12,1% | 85<br>8,0% | |
| Comércio fixo | 981<br>83,8% | | | | 124<br>7,4% | 259<br>17,5% | | | 16<br>0,8% | 3<br>0,1% | 21<br>2,4% | | 1.121<br>22,8% | 262<br>6,8% | 21<br>2,0% | |
| Comércio tropa | 189<br>16,2% | | | | 61<br>3,6% | 176<br>11,9% | | | 90<br>4,4% | 31<br>1,5% | 64<br>7,2% | | 340<br>6,9% | 207<br>5,4% | 64<br>6,0% | |
| Serviço doméstico | | 3<br>0,9% | 1<br>1,8% | 114<br>0,7% | 55<br>3,3% | 26<br>1,8% | 4<br>3,4% | 715<br>2,9% | 463<br>22,4% | 198<br>9,7% | 85<br>9,6% | 2.270<br>11,9% | 519<br>10,5% | 228<br>5,9% | 90<br>8,5% | 3.259<br>5,4% |
| Assalariados | | 11<br>3,2% | 1<br>1,8% | 1.001<br>6,3% | 80<br>4,7% | 42<br>2,8% | 2<br>1,7% | 1.488<br>6,0% | 95<br>4,6% | 13<br>0,6% | 9<br>1,0% | 225<br>1,2% | 175<br>3,6% | 66<br>1,7% | 12<br>1,1% | 2.783<br>4,6% |
| Educação | | 1<br>0,3% | | 22<br>0,1% | 119<br>7,1% | 71<br>4,8% | 11<br>9,5% | 567<br>2,3% | | | | 3<br>0,0% | 119<br>2,4% | 72<br>1,9% | 11<br>1,0% | 617<br>1,0% |
| **Transportes** | | 3<br>0,9% | | 105<br>0,7% | 2<br>0,1% | 13<br>0,9% | | 106<br>0,4% | 13<br>0,6% | 27<br>1,3% | 25<br>2,8% | 158<br>0,8% | 15<br>0,3% | 43<br>1,1% | 25<br>2,4% | 369<br>0,6% |
| **Outros setores** | | 48<br>13,9% | 13<br>22,8% | 780<br>4,9% | 31<br>1,8% | 45<br>3,0% | 8<br>6,9% | 502<br>2,0% | 53<br>2,6% | 191<br>9,4% | 6<br>0,7% | 410<br>2,2% | 84<br>1,7% | 284<br>7,3% | 27<br>2,5% | 1.720<br>2,8% |
| Desocupados | | 5<br>1,4% | | 199<br>1,3% | 29<br>1,7% | 19<br>1,3% | 5<br>4,3% | 475<br>1,9% | 4<br>0,2% | 12<br>0,6% | 4<br>0,4% | 53<br>0,3% | 33<br>0,7% | 36<br>0,9% | 9<br>0,8% | 734<br>1,2% |
| Total | 1.170<br>100,0% | 345<br>100,0% | 57<br>100,0% | 15.833<br>100,0% | 1.686<br>100,0% | 1.484<br>100,0% | 116<br>100,0% | 24.897<br>100,0% | 2.068<br>100,0% | 2.037<br>100,0% | 889<br>100,0% | 19.019<br>100,0% | 4.925<br>100,0% | 3.867<br>100,0% | 1.062<br>100,0% | 60.562<br>100,0% |

Fonte: Censo de 1831/32, Arquivo Público Mineiro, SPPP 1/10 e MP, diversas caixas. * Inclui 815 casos de não informação da variável posição no fogo.

## Referências


BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976.

CHAVES, Cláudia Maria das Graças. *Perfeitos negociantes:* mercadores das minas setecentistas**.** São Paulo: Annablume, 1999.

COSTA, Iraci Del Nero e Luna, Francisco Vidal. Profissões, atividades produtivas e posse de escravos em Vila Rica ao alvorecer do século XIX**.** In: *Minas colonial:* economia e sociedade*,* p. 57-77**.** São Paulo: FIPE e Pioneira, 1982.

FIGUEIREDO, Luciano. *O avesso da memória:* cotidiano e trabalho da mulher em Minas Gerais no século XVIII. Rio de Janeiro: José Olympio; Brasília: Edumb, 1993.

FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio:* a interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas. São Paulo: Hucitec, 1999.

GODOY, Marcelo Magalhães; PAIVA, Clotilde Andrade. Um estudo da qualidade da informação censitária em listas nominativas e uma aproximação da estrutura ocupacional da província de Minas Gerais. *Anais do XVI Encontro Nacional da ABEP* (CD-ROM). Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 2008.

GODOY, Marcelo Magalhães. Uma província artesã: o universo social, econômico e demográfico dos artífices da Minas do Oitocentos. *Anais do XII Encontro Nacional da ABEP* (CD-ROM). Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 2000.

GODOY, Marcelo Magalhães. *No país das minas de ouro a paisagem vertia engenhos de cana e casas de negócio: u*m estudo das atividades agroaçucareiras tradicionais mineiras, entre o Setecentos e o Novecentos, e do complexo mercantil da Província de Minas Gerais. São Paulo, Tese (Doutorado) – FFLCH/USP, 2004.

GRAÇA Filho, Afonso de Alencastro. *A princesa do oeste:* elite mercantil e economia de subsistência em São João Del Rei (1831-1888). Rio de Janeiro, Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1998.

IGLÉSIAS, Francisco. *Política econômica do governo provincial mineiro, 1835-1889.* Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1958.

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

LIBBY, Douglas. *Transformação e trabalho em uma economia escravista:* Minas Gerais no século XIX. São Paulo: Brasiliense, 1988.

LUNA, Francisco Vidal. Estrutura da posse de escravos. *Minas colonial:* economia e sociedade, São Paulo: FIPE e Pioneira, p. 31-55, 1982.

MARTINS, Roberto Borges**.** *A economia escravista de Minas Gerais no século XIX. Texto para discussão n. 10*. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 1982.

MENESES, José Newton Coelho. Produção de alimentos e atividade econômica na comarca do Serro Frio, século XVIII. *Anais do IX Seminário sobre a economia mineira*. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, p. 123-146, 2000.

PAIVA, Clotilde A.; Godoy, Marcelo M. Território de Contrastes: economia e sociedade das Minas Gerais do século XIX. In: *História e educação, homenagem à Maria Yedda Leite Linhares*. Rio de Janeiro: Mauad e Faperj, 2001.

PAIVA, Clotilde Andrade**.** *População e economia nas Minas Gerais do século XIX*. São Paulo, Tese (Doutorado em História) – FFLCH/USP, 1996.

RODARTE, Mario Marcos Sampaio. *A pertinácia das Minas que não se esgotaram*. Belo Horizonte, Dissertação (Mestrado) – Cedeplar/UFMG, 1999.

RODARTE, Mario Marcos Sampaio. *O setor exportador e comércio em Minas Gerais, pelos viajantes estrangeiros, primeira metade do século XIX***.** Belo Horizonte, Monografia (Bacharelado) – Cedeplar/UFMG, 1995.

SLENES, Robert W. Os múltiplos de porcos e diamantes: a economia escravista de Minas Gerais no século XIX. *Cadernos IFCH n. 17*. Campinas: IFCH/Unicamp, 1985.

WELLS, James W. *Explorando e viajando três mil milhas através do Brasil do Rio de Janeiro ao Maranhão*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1995.

ZEMELLA, Mafalda P. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo: Hucitec e Edusp, 1990.

# A mineração e o tropeirismo

***Eleni Cássia Vieira***
*Pesquisadora, Escritora, Especialista em Patrimônio Cultural e Turismo Regional.*
*Ipoema, Itabira/MG*

**Figura 1 – Vista de uma mineração, segundo Rugendas**



Fonte: Rugendas – Ciclo do Ouro em Minas Gerais.

As chamadas entradas e bandeiras deram início à história da mineração no Brasil que se expandiu como atividade econômica.

Expedições armadas desbravaram o território na busca do ouro, prata, cobre, pedras preciosas como diamantes, esmeraldas.

A partir da descoberta, houve excessivo deslocamento da população humana em direção às jazidas das terras mineiras.

A Coroa Portuguesa, a princípio, tinha interesse no povoamento da região das lavras. Quanto mais gente minerando maior renda auferia.

O alvoroço foi tão grande que o rei de Portugal, em 1701, não permitia mais a entrada de gente nas minas. Mas, não foi fácil conter esta movimentação.

Era tanta gente saindo da Colônia, sertão, litoral, capitais, que D. Álvaro da Silveira Albuquerque, governador do Rio de Janeiro atesta em carta de 05 de maio de 1704, ao governador da Bahia:

> [...] Em cada dia me acho mais só, assim de soldados como de moradores, porque o excesso com que fogem para as minas nos dá a entender que brevemente ficaremos sem ninguém. Também suponho que V.Sa. assim o experimenta porque das minas me escreve o Cônego Gaspar Ribeiro que é tanto o excesso de gente que entra pelo sertão da Bahia que brevemente entende se despovoará essa terra [...] (Arquivo do Museu Nacional, 2013, p. 273).

Outras determinações aconteceram em 1709 e 1711, sem êxito. Em 20 de março de 1720, El-Rei baixou ato drástico com medidas austeras, mas nem assim, conseguiu barrar o contingente humano.

De 1705 a 1750, saem de Portugal, aproximadamente, 800.000 pessoas, que correspondem à metade do reino. Além da superpopulação, houve o receio de que a mineração pudesse criar a ideia da independência do Brasil.

A ocupação se deu de forma desordenada. Na vastidão do território brasileiro foram se formando núcleos densos e separados uns dos outros por quilômetros de áreas desérticas. A avaliação de Caio Prado Júnior retrata as consequências advindas de tal comportamento:

> [...] pela dificuldade que representa estabelecer-se um sistema de transporte que nos grandes matos não só há feras muito ferozes, mas facínoras escondidos e negros fugidios que uns e outros vivem de roubos e insultos para defensa e guarda dos passageiros seria mui conveniente permitir-se que pudessem levar pistolas, clavinas e espingardas e todas as mais armas que lhe parecessem [...]. (PRADO JÚNIOR, 1969, p. 65).

A falta de um transporte regular e de caminhos mais curtos marcaram vários períodos de fome. Os mineradores não se preocupavam com os meios de subsistência pois a única intenção era voltarem ricos para o Reino.

Com isso, sofreram consequências desastrosas e a carência de animais de carga, de tração e sela perdurou até a metade do século XVIII, em Minas.

Índios e negros escravizados e mamelucos assalariados eram utilizados como meio de transporte para curtas e longas viagens. No relato de Bento Gonçalves, Taunay informa:

> Assim foi crescendo o negócio de escravos, gados, cavalgaduras, fazendas e mais víveres de toda sorte, conduzidas com o maior trabalho o que obriga o interesse aos homens, servindo então naqueles princípios de condutores as mesmas cervizes humanas: porque o das bestas ainda não tinha passagem franca, como depois tiveram, franqueados e cultivados os caminhos. (TAUNAY, 1975, p. 27).

Os carregadores humanos, saindo da costa, levavam de três a quatro meses de viagem para chegarem a Minas. E quanto mais a mineração se expandia para outras terras, mais as distâncias dificultavam a chegada e mais crescia a necessidade de transporte que garantisse um movimento regular.

Antes das descobertas das minas, o comércio de braços era suficiente para cobrir as necessidades da lavoura, agricultura e indústria, situadas junto à orla marítima.

E para sanar a dificuldade de transporte até as minas, foram buscar nas planícies platinas, milhares de manadas de gado diverso: bovino, cavalar e muar, vivendo à solta naquela região desde o tempo das minerações andinas.

A partir da abertura dos caminhos de tropas, com inicio da chegada de animais, começou um novo ciclo de vida para a população sofrida da região mineira.

**Figura 2 – Segundo Rugendas, comboio de diamantes**



Fonte: http://www.nascente.com.br/rugendas/r000html

Numerosas manadas foram arrebanhadas da região do rio da Prata e chegaram até São Paulo. Após serem negociadas na famosa Feira de Sorocaba, seguiam para outras locais da Colônia.

O comércio de animais cresceu rapidamente. À medida que os núcleos mineradores se multiplicavam mais a necessidade de circulação exigia de forma rápida a demanda de muares.

Não havia uma regulamentação do tráfego de muares. O número de animais nos registros de passagem não correspondia com a realidade das importações, o que levava a crer, a prática do contrabando efetivado em outros rumos, os chamados descaminhos.

Apesar da abundância, os animais tinham preço elevado nos mercados de venda. O alemão Barão de Eschwege, mineralogista, engenheiro de minas, contratado para trabalhar em mineração no Brasil pela Coroa Portuguesa, chegou a comentar que nas terras do criador, uma besta custava de quatro a seis mil réis, mas ao chegar em Minas e Rio de Janeiro custava de catorze a vinte mil réis.

Vários foram os depoimentos que abordaram lucros exorbitantes. Muitos chegaram, depois de engordar o animal, a obter lucro de quatrocentos por cento.

Em Minas, em 1798, uma besta arreada pronta chegava a custar 800$000.

Se não fosse a descoberta do ouro e pedras preciosas em território brasileiro, não haveria o Vice-Reinado do Prata com Buenos Aires, Uruguai, Entre Rios, Corrientes, Paraguai, etc. Foi a venda do muar nos descampados platinos que solidificou a grande fonte de renda para essa região.

A descoberta das manadas livres pelos paulistas e o consequente comércio de animais fez surgir no Brasil um sistema de transporte até então desconhecido: a tropa de muares.

Surge, pois, a figura do tropeiro, elemento requisitado, esperado e bem recebido. Importante citar o que Júlio Prestes confirma:

> [...] o tropeiro foi um dos mais fortes elementos da vida e do progresso de todos quantos trabalharam para a grandeza e unidade do Brasil. Eram eles que recebiam mercadorias em pontos diversos e as traziam para o comércio entretidos com sua lida, com seus cantares saudosos e nostálgicos, e que iam dessa maneira, inocentemente, tecendo o elo de solidariedade nacional. (Discurso de Julio Prestes no Rancho Paranapiacaba, São Paulo, 1922, p. 30-31).

**Figura 3 – Rancho de Tropas: tropeiro Geni de Oliveira Dias**
**Rio do Peixe, Estrada Real, Minas Gerais**



Fonte: acervo da autora.

O tropeirismo possibilitou o desenvolvimento social e econômico, criou condições de movimentação dos ciclos do ouro, diamante, açúcar e até mesmo do café.

O muar tornou-se o melhor dos cargueiros e o meio mais seguro de escoamento da produção, além de substituir os braços de carregadores humanos nas asperezas dos caminhos.

**Figura 4 – Rancho de Tropas em Diamantina – Minas Gerais**



Fonte: acervo da autora.

## Referências

COELHO MENEZES, José Newton. *Continente rústico*: abastecimento alimentar nas Minas Gerais setecentistas. Diamantina/MG. Maria Fumaça Editora Ltda., 2000.

ELLIS JÙNIOR, Alfredo. O Ciclo do Muar. *Revista de História*, v. n. 1, janeiro/março. 1950.

ESCHEWEGE, Wilheim Ludwig Von. *Pluto Brasiliensis*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1941. 2 v.

GOULART, José Alípio. *Brasil do Boi e do Couro*. Rio de Janeiro: GRD, 1966.

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

MAWE, John. *Viagem ao interior do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1978.

PIGNATARO, Ângelo; VIEIRA, Eleni Cássia. *Cadernos Tropeiros,* Itabira, nº 1. Prefeitura Municipal de Itabira, 2003.

PRADO JR. Caio. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1969.

SOLERA, Carlos Roberto. *Histórias e Bruacas*. Curitiba: Progressiva, 2006.

SOLERA, Carlos Roberto. *O alvorecer do Purunã*. Curitiba: Nouvelle, 2010.

STRAFORIM, Rafael. *No Caminho das Tropas.* Sorocaba: TCM- Comunicação, 2001.

ZEMELLA, Mafalda P. *O abastecimento da Capitania das Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo: Hucitec, 1990.

# Da tropa xucra à tropa arreada: a Feira de Sorocaba e os arranjos produtivos e comerciais do tropeirismo de mulas

***Geraldo Bonadio***

*Jornalista, Escritor, Especialista em Planejamento e Desenvolvimento Regional, Presidente da Academia Sorocabana de Letras. Sorocaba/SP*

Do início da colonização, em 1532, até a década de 1950, o lombo de mula foi o principal sistema de movimentação, em superfície, de pessoas e cargas dentro do território brasileiro.

A contar daquele decênio, uma sucessão de eventos interligados, a criação da Petrobrás, no governo democrático de Getúlio Vargas, em 1953; a construção de Brasília, que exigiu um grande programa de abertura de rodovias federais e a criação da indústria automobilística, no governo de Juscelino Kubitschek (1956/1960), viabilizaram, por diferentes motivos, dos custos da pavimentação asfáltica à ampliação da frota de caminhões, a ascensão das estradas de rodagem à condição de modal de transporte dominante, tendo, como efeito colateral, a desaceleração do modal ferroviário que, entre nós, ainda hoje não alcançou as dimensões necessárias num país de tamanhas dimensões. A indústria automobilística modificou, também,

os parâmetros da atividade rural, com o trator e os implementos por ele tracionados roubando o espaço antes pertencente à tração animal. A despeito de todos esses fatores, tropas de mulas cargueiras ainda são indispensáveis em vários pontos do Brasil profundo e ali se mantém, presentes e atuantes.

A total dependência da tração animal e, em especial, dos muares para o transporte de superfície, em todos os quadrantes do mundo em a tríade roda, veículo e estrada não chegou ou não se mostrou adequada, existiu, em escala planetária, até o final do século XVIII quando, na Inglaterra, com o advento da Revolução Industrial e da utilização intensiva do carvão mineral como matriz energética, aperfeiçoamentos e invenções relacionadas entre si, a máquina a vapor, de Newcomen, os caminhos de ferro e, por fim, a locomotiva, originaram as ferrovias. Estas demoraram a chegar ao Brasil e, a em que pese o generoso programa de garantia de investimentos criado pela Coroa, jamais conseguiram tornar-se o modal dominante.

O emprego do muar, em funções de transporte, se deu, em nosso país, em duas etapas.

Trazida da península ibérica por colonizadores espanhóis e portugueses, a técnica de criação de mulas chegou simultaneamente, ou quase isso, às duas porções em que a América fora dividida pelo Tratado de Tordesilhas. No Brasil, teve dimensões consideráveis até o final da união pessoal entre as coroas de Portugal e da Espanha. Restaurada a autonomias portuguesa, dom João IV, o rei que a efetivou, edita uma lei proibindo os criatórios de mulas e burros em chão brasileiro. Quando, poucas décadas depois, os exaustivos esforços do colonizador luso em busca de jazidas auríferas começam a surtir efeitos e geram uma das maiores corridas do ouro do planeta, somente superada pela que, bem mais tarde, veio a ocorrer na Califórnia (EUA), verifica-se, no atual território brasileiro, um apagão logístico de amplas consequências.

Coincidindo com um momentâneo colapso da extração de prata em Potosí, ele imprime a agigantada demanda de mulas para o transporte de superfície aqui emergente, contornos que irão persistir durante largo período: a eleição da pampa argentina como área fornecedora por excelência; a abertura da ligação entre Araranguá e Curitiba, cuja retificação e consolidação garante a Cristóvão Pereira de Abreu uma posição histórica absolutamente ímpar, a definição de uma estrutura de arrecadação de tributos fundada na implantação de registros e na arrematação, por particulares, do direito de cobrá-los, que resulta na instauração de um mecanismo impositivo cujas característica subsistem ainda, sob o rótulo de ICMS.

Estruturalmente, define a necessidade de se fixar ponto de encontro estável entre vendedores e compradores de mulas que, abrasileirando moldes

de uma forma de intermediação principiada na Europa, nos chegou, após customização ocorrida na América Espanhola e possibilitou aquilo que Francisco Filipak nominou como tropeirismo platino-peruano: as feiras.

No Velho Mundo, o surgimento delas fora fruto de um longo processo de reorganização da vida econômica em territórios do antigo Império Romano e assinala, com a definição do estatuto do comerciante, autorizado a transitar sem empecilhos por muitos reinos e postos de tributação, um momento de revitalização urbana que prenuncia o fim do período medievo.

Transplantadas para a América Espanhola, tornam-se necessárias, no Brasil que corria atrás do ouro das Minas, e terão seu ponto de efetivação definido por uma imposição geológico-geográfica: o final abrupto, na antiga Vila de Sorocaba, da sucessão de pastagens e aguadas que interligam o Rio Grande do Sul ao sul-sudoeste de São Paulo, reclamando uma parada das tropas xucras para invernagem e recuperação do peso e da beleza, antes da negociação com os compradores.

A feira de Sorocaba surge por volta de 1750, persiste sem sobressaltos maiores até 1897, quando a cidade e seu entorno são impactadas por dois surtos de febre amarela – naquele ano e em 1889/1900 – compondo uma pandemia, eliminada em 1901 graças ao sanitarista Emílio Ribas, tenta se reerguer nos anos seguinte e terminando por migrar para Itapetininga, SP, onde vai gerar um entreposto de muares sem feira.

Durante o tempo em que existiu foi um rótulo aplicado a duas realidades, temporalmente coincidentes, de natureza diversa.

O encontro de vendedores e compradores, a exemplo das feiras europeias que a antecederam, não cabia na minguadíssima área urbana de Sorocaba e não era realizada ali. A partir da cidade e em direção ao sul/sudoeste vamos encontrar extensas pastagens naturais, entremeadas de árvores de grande porte, como ocorria em Itapeva, SP, onde eram numerosas as araucárias ou de capões de arbustos e pequenas árvores, os chamados campos sujos. Estes envolviam toda a área urbana e compunham o chamado campo largo de Sorocaba, cobrindo área muito extensa, hoje dividida em múltiplos municípios. Com o crescente afluxo de animais crescia, chegando, alguns anos, a mais de 60 mil cabeças, uma extensão cada vez maior daqueles campo passou a ser pelos seus proprietários, aos tropeiros de tropas xucras, compondo atividade lucrativa e nada exigente em termos de trabalho.

A praxe de comercialização, segundo o testemunho de d'Abreu Medeiros, era a seguinte: os donos de muares xucros traziam consigo, até as proximidades da ponte sobre o rio Sorocaba, junto ao centro urbano, uma tropilha. Quando um comprador em potencial se interessava, rumavam ambos a

cavalo até o campo em que a tropa invernava. Ali que se formalizava a transação, podendo os animais serem escolhidos pelo adquirente, um a um, ou definidos pelo sistema de tropa cortada. Neste caso, os cuidadores da tropa promoviam o chamado redemoinho, em que os animais eram misturados e, a seguir, postos a correr diante do comprador, até que este entendesse haver obtido um número correspondente à dimensão do seus interesse por eles. Naquele momento processava-se o corte da tropa, sendo o preço fixado por cabeça, quaisquer que fossem as qualidades e defeitos da mulada resultante. O início e encerramento das vendas era definido, segundo as circunstâncias observadas a cada ano, pelos próprios tropeiros, sem interferência do poder público e mesmo as tentativas de marcar antecipadamente uma data, por eles próprios estabelecidas, dificilmente se concretizavam.

Em paralelo à do campo largo, a cidade presenciava feira, urbana, a qual atraia uma população flutuante que duplicava ou triplicava o número residentes. Inexistindo rede hoteleira para acolher tão numerosos indivíduos em trânsito, era comum que as famílias, nos meses da feira, se mudassem para uma edícula e alugassem os cômodos de suas casas aos visitantes. Estes, além vendedores e compradores de muares eram, conforme d'Abreu Medeiros, "mascates dentistas, joalheiros, relojoeiros, pelotiqueiros, companhias dramáticas, cavalinhos, tangedores de instrumentos e os sócios ou caixeiros de casas comerciais do Rio de Janeiro, conhecidos por cometa", "os patoteiros que vão enganar os incautos com baralhos preparados; os passeadores, vadios, pelintras, traficantes e até mulheres de vida alegre". Tropeiros cansados do cardápio repetitivo dos pousos, movimentavam o comércio de quitutes e iguarias; renovavam arreios e selas ou mandavam confeccionar roupas novas, enquanto, pragmáticos, os cambistas buscavam os comerciantes de tropas para receberem o dinheiro das letras vencidas, com que estes haviam pago os impostos do ano anterior, e definirem novos financiamentos.

Essa feira urbana, comandada por aquela que se processava no campo largo, obedecia a um ciclo regular. "Os vendedores, à proporção que vão liquidando os seus negócios, recebendo suas roupas novas das mãos dos alfaiates, as obra de prata dos ourives e munindo-se do necessário para a viagem [...], "vão deixando encordoadamente a cidade para se recolherem aos seus lares, uma felizes e outras caiporas, em seus negócios, jogos, amores", até que a cidade retoma o seu modo de vida normal.

Há indícios claros, mas ainda não suficientemente mapeados, que o repasse dos animais adquiridos nas feiras de Sorocaba aos consumidores finais se efetuava através de feiras menores em outros pontos do país, chegando, finalmente, aos picadores, que iam destacando das tropilhas e vendendo a granel, os animais que a compunham.

A viabilização das feiras dependia de arranjos produtivos e cadeias comerciais articulados em diferentes pontos do país.

O poeta Ribas da Silveira conta que essa articulação era feita pela elite paranista, cujos integrantes se deslocavam, da antiga 5ª Comarca de São Paulo – desmembrada da Província mãe em 1853, rumo ao sul.

Filipak agrupa aqueles viajores em dois contingentes: os de "mala nos tentos", tropeiros de pequeno capital que iam adquirir tropas de não mais que 300 animais xucros em Cruz Alta, e os de tiro longo, donos de grandes fortunas, que adquiriam quantidades bem maiores de semoventes nas fronteiras com o Uruguai e a Argentina. Uma leitura dos textos básicos sobre os momentos de formação da economia do Rio Grande do Sul evidencia que, ao contrário do que pretendia a Coroa portuguesa ao limitar a produção de muares ao território do velho Continente de São Pedro, a criação de muares, "tão especializada e tão oposta a exploração extrativista do gado alçado", como anota Darcy Ribeiro, se manteve em mãos dos estancieiros argentinos de Corrientes e Santa Fé não apenas nos momentos iniciais do comércio de muares a partir do Rio Grande, como quer o grande antropólogo, engolfando, isto sim, todo o longo ciclo do muar.

O detalhamento desses arranjos é tarefa ainda em processo, tanto na pesquisa acadêmica, quanto na de estudiosos independentes e, quanto mais avança, mais acentua o papel da feira de Sorocaba na aproximação de brasileiros de diferentes quadrantes, na construção da unidade nacional, na multiplicação das ocupações que dão ao vocábulo tropeiro, sob o qual se abrigam todas, a natureza de um termo guarda-chuva, tudo a demonstrar, como nos versos da canção popularizada por Rui Biriva que "fato, ele, o tropeiro, intercambiava traços culturais."

## Referências

FILIPAK, Francisco. *Tropeirismo:* Platino-Peruano e Platino-Brasileiro. Curitiba: Juruá, 2008.

MEDEIROS, Francisco Luiz D´Abreu. *Na Feira de Sorocaba:* edição comemorativa aos 200 anos do autor e aos 90 anos do pesquisador Rogich Vieira acrescida de textos complementares. Sorocaba, SP: Academia Sorocabana de Letras; Associação Acaciana Fraternidade de Sorocaba, 2019.

RIBEIRO, Darcy. *O povo brasileiro:* a formação e o sentido do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

SILVEIRA, Ribas. *Odisseia do Tropeirismo* (Poesia Tradicionalista). Irati: Irmãos Martins, 1966.

# As tropas e a cultura do café no Brasil

***Acácio Miranda da Silva***

*Fundador da Associação Tropeirismo Raiz de Porangaba/SP: Os Birivas, Bacharel em Direito, Membro do Caminho Paulista das Tropas, Pesquisador sobre Tropeirismo e suas vertentes e Palestrante. São Paulo/SP*

A introdução da cultura cafeeira no Brasil ocorreu no século XVIII, originado das mudas e plantas introduzidas em nosso território por Francisco de Mello Palheta, no ano de 1727, no estado do Para.

Desde este primeiro experimento, a cultura foi se esparramando pelo litoral e costa brasileira, chegando posteriormente até o sul do país.

O interesse pelo produto, aumentado pela procura interna e externa, fez com que o cultivo se expandisse pelo território e para regiões ainda não desbravadas.

Nas regiões sul e sudeste, já consolidadas e povoadas, a produção foi beneficiada pelo clima, logística e solo muito propicio e adaptáveis a sua cultura, além dos caminhos já existentes que seguiam ao interior do Brasil aos portos para exportação, caminhos utilizados para escoamento da mineração.

As técnicas de produção eram simples: o desmatamento; colocação de mudas (originárias de outros locais, sempre transportadas por tropeiros); cinco anos para os primeiros frutos; mão de obra essencialmente escrava; cultivo intercalado em suas ruas por outras culturas, principalmente gêneros de primeira necessidade; colheita manual, secagem, beneficiamento, comercio e, por fim, o transporte aos locais de consumo e exportação, processo inicial e final com a figura inquestionável do *tropeiro* que por caminhos tortuosos, serras, planícies, alagados levaram as mudas e finalmente a produção.

Por volta de (1836-1837), esta produção superou a nossa principal fonte de exportação e divisas até o momento, o *açúcar.*

**Figura 1 – Pátio de secagem do café**



Fonte: sites diversos.

## As tropas arreadas ou cargueiras

Tropeiros - Dentre a gama de ofícios do século XVIII, o tropeiro aparece como um dos mais atuantes no processo de afirmação da colonização portuguesa e, posteriormente, ao estado independente.

Embrenhando pelos caminhos, pampas, serras, planaltos, planícies, matas serradas, costas e cominhos tortuosos e íngremes, transportando não só a riqueza produzida, mas impondo assim seu espaço na história e cultura do Brasil.

Podemos assim relacionar o *tropeiro,* sem sombra de dúvidas, com a própria expansão da cultura cafeeira, proporcionando a estes lavradores por imposição e apoio, a abertura de novas frentes de plantio e abrindo novas fronteiras para a cultura.

## A cafeicultura brasileira

O café foi uma das principais bases da sociedade brasileira no século XIX e princípio do século XX, responsável pela expansão financeira do país.

Dentre outros podemos também afirmar que este novo método comercial e agrícola tem como eixo principal e central a logística disponível a época, feito essencialmente sobre os cascos e lombos de muares, conduzidos pelos tropeiros de antão.

Anteriormente o açúcar, e após o crescimento da cultura cafeeira traz em seu bojo períodos de riqueza e opulência no século XIX.

Alguns historiadores, como o Professor Ellis Júnior, afirmam que "a estrada do Rio Grande do Sul a São Paulo, talvez tenha sido, a rota de maior importância na história do Brasil, pois sem ela não teria havido o ciclo do café e nem a unidade nacional teria sido levada a cabo". (ELLIS JR. José Alípio, apud GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961, p. 41).

O papel representado pelo muar e seus condutores na economia nacional através da história foi de marcada importância tendo em vista principalmente a reconhecida capacidade de logística e integração que possuíam.

Como pontuado por Carlos Borges Schmidt, "durante mais de um século e meio desde o descobrimento das minas de ouro, ao entardecer do século XVII, até a alvorada da era ferroviária em 1867 sua colaboração foi de marcante relevo." (Geografia da Circulção. Boletim Paulista de Geografia, jul. 1959, cap. 1).

## Da trilha aos trilhos

No período de 1830-1854, o mercado de muares conheceu uma grande depressão, de proporções semelhantes às da crise de 1862, embora sua du-

ração tenha sido curta.

Segundo historiadores isto deveu-se a dificuldades do mercado internacional de café, que se refletiu no mercado exportador agrário brasileiro, sendo um dos principais responsáveis pela demanda de muares.

Durante as décadas de 1850 e 1860, a província de Minas Gerais e São Paulo foram responsáveis por mais da metade da demanda de muares vindos do Sul, essencialmente usados nas lavouras de café.

Até 1860, foram as tropas o meio de transporte predominante e mais eficiente em nossas trilhas tropeiras, apesar dos empecilhos e dificuldades dos relevos das zonas produtoras as tropas, como já haviam feito nos tempos da mineração do ouro, na fase relevante e surto da expansão da cultura cafeeira, continuam a repetir o inestimável serviço, carregando milhões de sacas de café.

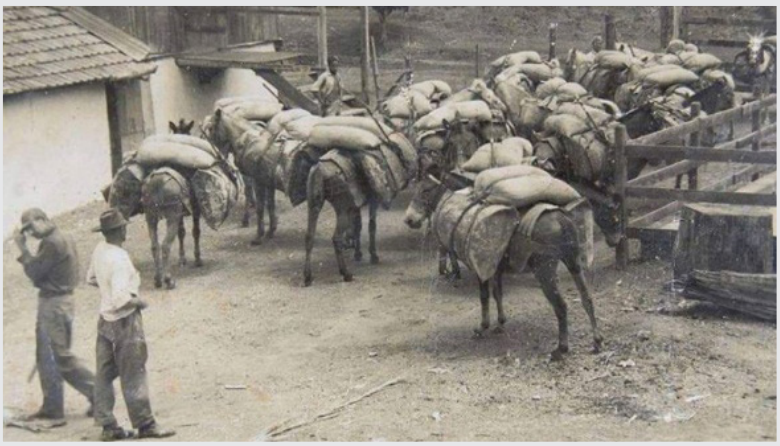
Com o aumento da produção e consumo, e com distancias cada vez maiores, as tropas já não davam conta, estimulando assim a criação de linhas férreas.

Nas tropas de burros e tropeiros na fase inicial (1830-1880) e nas ferrovias posteriormente, o café encontrou nestes dois meios de transporte as razões de sua expansão e importância.

Em 1867 foi inaugurada a São Paulo Railway, popularmente conhecida como a Inglesa, estrada de ferro que liga Jundiaí/SP a Santos/SP, deste ponto constitui-se momentos de eufórico encontro com a modernidade.

Assim durante quase três séculos os tropeiros foram responsáveis pela conexão única entre São Paulo e o Brasil.

**Figura 2 – Tropa de muares transportando café**



Fonte: sites diversos.

## Referências

SCHMIDT, Carlos Borges. Tropas e Tropeiros. *Journal of Inter-American Studies*, v. 1, n. 2, 1959, p. 103-122. JSTOR, www.jstor.org/stable/165022. Accessed 6 Aug. 2020.

SUPRINYAK, Carlos Eduardo. *Tropas em marcha*: O mercado de animais de carga no Centro-Sul do Brasil imperial. *Selo Universidade,* 2008, Annablume, https://books.google.com.br/books?id=gc0jAQAAIAAJ

# Feira de Santana: "A Princesa do Sertão" baiano

***Idelma Aparecida Ferreira Novais***

*Professora, Graduada em História, Mestre em História, Doutoranda em História Econômica/USP e Bolsista do CNPq. Barra do Choça/BA*

Localizada na zona de planície entre o recôncavo e os tabuleiros semiáridos do nordeste baiano, distante 108 km da capital Salvador, Feira de Santana está situada em lugar estratégico, na confluência entre os rios Jacuípe e Paraguaçu e entre o sertão e o litoral. Desde o século XIX assumiu o lugar de principal cidade do interior, devido à grande feira de gado realizada na região. Atualmente continua sendo a segunda maior cidade da Bahia.

A cidade recebeu vários nomes no decorrer de sua história: Fazenda Sant'Ana Dos Olhos D'água (Feira), quando emancipada foi denominada Comercial Cidade De Feira de Santana (1873-1931), mais tarde Feira (1931-1938) e no ano de 1938 passou a ser chama de Feira de Santana, nome este que permanece até os dias atuais. Devido a sua atividade econômica está atrelada ao comércio, Feira de Santana se desenvolveu de forma dinâmica e, por isso, recebeu nomes que caracterizava essa evolução da cidade no início do século XX, a exemplo de Rui Barbosa em visita a cidade em 1919, quando a apelidou de "Princesa do Sertão", pois, segundo ele, "ser 'princesa do sertão' significa assumir o posto de cidade mais importante do Estado, uma espécie de segunda capital baiana",[1] pois era a segunda cidade em crescimento econômico e populacional do período. Já o jornalista Assis Chateaubriand a descreveu como sendo a "Boca do Sertão",[2] por estar no li-

[1] OLIVEIRA, Clovis F. M. *De empório à Princesa do Sertão:* utopias civilizadoras em Feira de Santana (1893-1937). Salvador. Dissertação (Mestrado em História) – UFBA, 2000, p. 9.

[2] Jornal Folha do Norte. Arquivo do Museu Casa do Sertão.

mite entre o sertão e o litoral, "nem tanto ao mar, nem tanto a terra", como definiu Luiz Cleber Moraes Freire.[3]

A origem de Feira de Santana está ligada ao desenvolvimento da colonização do Brasil e da Bahia em particular, através do processo de interiorização para procura de metais precisos, do combate aos índios, ao mesmo tempo em que se instalavam as fazendas de gado.[4] Porém, ao longo do tempo e da realização de estudos sobre Feira de Santana, nos deparamos com três interpretações diferentes, que Maria Celeste Pacheco de Andrade denominou de tradicional, intermediária e polêmica[5]: na versão tradicional dominante verificamos que os autores Rollie Poppino[6] e Guimaraes Cova[7] atribuem uma origem recente, com a formação do município iniciado pela fazenda do Casal Domingos Araújo e Ana Brandão; já na visão Intermediária, os autores Pedro Tomás Pereira[8] e Raimundo Pinto[9] aceitam o casal Araújo Brandão, mas fazem referência à família dos Peixoto Viegas, nessa interpretação não há uma análise mais crítica do contexto histórico de povoamento e origem de Feira de Santana; na terceira interpretação, denominada pela autora Maria Celeste Pacheco de Andrade de visão Polêmica, da qual os autores Godofredo Filho[10] e monsenhor Renato Galvão[11] fazem uma revisão crítica sobre a propriedade dos personagens no povoamento de Feira de Santana e afirmam ser de João Peixoto Viegas e sua família os precursores e povoadores da região, a partir do momento que adquiriram as sesmarias, localizadas entre os rio Paraguaçu e Jacuípe, e instalaram as fazendas de gado.

A pecuária foi a atividade principal desenvolvida na região desde o período colonial, quando os portugueses expulsaram os índios Paiaiás e ins-

3 FREIRE, Luiz Cleber Moraes Freire. *Nem tanto ao mar nem tanto a terra*: Agropecuária, escravidão e riqueza em Feira de Santana, 1850-1888. Salvador. Dissertação (Mestrado em História) – UFBA, 2007.

4 Sobre origens, povoamento e criação de gado de Feira de Santana ver: ANDRADE, Maria Celeste Pacheco de. Origens do Povoamento de Feira de Santana: um estudo de história colonial. Salvador, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, 1990; FREIRE, Luiz Cleber Moraes Freire, 2007. op. cit.; GALVÃO, Renato de Andrade. Os Povoadores da Região de Feira de Santana. *Sitienstibus*. Feira de Santana, 1, p. 25-31, jul/dez 1982.

5 ANDRADE, Maria Celeste Pacheco de, op. cit., 1990, p. 51.

6 POPPINO, Rollie E. *Feira de Santana*. Salvador: Itapuan, 1968.

7 COVA, A Guimarães. *Municípios da Bahia*. Salvador: Thipografia Baiana. 1913.

8 PEREIRA, Pedro Tomás. *O munícipio de Feira de Santana:* das origens a instalação. Bahia: [s.ed.], 1983.

9 PINTO, Raimundo A. C. *Pequena História de Feira de Santana*. Feira de Santana: Sicla. 1971.

10 GODOFREDO FILHO, Rabelo de Figueiredo. Dimensão histórica da Visita do Imperador à Feira de Sant'Ana. *Centro de Estudos Baianos*. Salvador, n. 74.

11 GALVÃO, Renato de Andrade. Os povoadores da região de Feira de Santana. *Sitienstibus*. Feira de Santana, 1 (1): 25/31, jul/dez 1982.http://www2.uefs.br/sitientibus/pdf/1/povoadores_da_regiao.pdf

talaram as fazendas de gado às margens dos Rios Paraguaçu e Jacuípe.[12] No primeiro momento, as terras eram oriundas de sesmarias pertencentes aos Guedes de Brito e Garcia D'Ávilas e depois vendidas a João Peixoto Viegas.[13] No final do século XVIII, essas terras foram fragmentas e vendidas pelos herdeiros de Viegas, favorecendo o surgimento de outras fazendas.[14] Segundo Luiz Cleber Moraes Freire, durante a segunda metade do século XIX, a pecuária, diferente do fumo e do açúcar, não sofreu abalos na sua produção, pois a necessidade de carne verde[15] para o abastecimento da população litorânea e mineira, como também da utilização dos bois nos engenhos como força motriz ocasionou uma crescente produção do gado vacum, além disso, "essa pecuária era também composta de gado cavalar e muar – este último muito procurado e valorizado no transporte de mercadorias pelo sertão".[16] A pecuária praticada em Feira de Santana e demais regiões do sertão da Bahia, no século XIX, era extensiva e baseada principalmente na mão-de-obra escrava, aliada ao cultivo de gêneros agrícolas como o milho, feijão, mandioca, fumo, algodão e cana-de-açúcar.[17] Em relação à Feira de Santana especificamente, Luís dos Santos Vilhena informa em suas correspondências a "existência de 317 fazendas de gado entre grandes e pequenas nas margens do rio Jacuípe".[18] No mapa abaixo podemos observar a configuração territorial da Bahia, destacando a região de Feira de Santana localizada entre os rios Jacuípe e Paraguaçu.

---

12 Como podemos observar no mapa abaixo.

13 Dono das terras e de gado entre os Rios Paraguaçu e Jacuípe, João Peixoto Viegas era produtor e comerciante de açúcar. Foi vereador da cidade da Bahia e provedor da Santa Casa de Misericórdia. Era cristão novo e foi denunciado à inquisição no período em que o Santo Ofício esteve no Brasil. Para tentar se defender, se tornou um familiar. "Foi tesoureiro de diferentes instituições em circunstâncias variadas: dos novos direitos dos açúcares entre 1645 e 1648; das bulas, em 1646 e da Santa Casa de Misericórdia, em 1653". Além disso, João Peixoto Viegas foi administrador da companhia do comércio do Brasil e combateu os índios no interior. Dessa forma, podemos concluir que era "uma pessoa de prestigio social e político, atributos necessários ao grupo dominante da Bahia". ANDRADE, Maria Celeste Pacheco de. op. cit., 1990, p. 52-122.

14 Ver FREIRE, Luiz Cleber Moraes. 2007, op. cit.

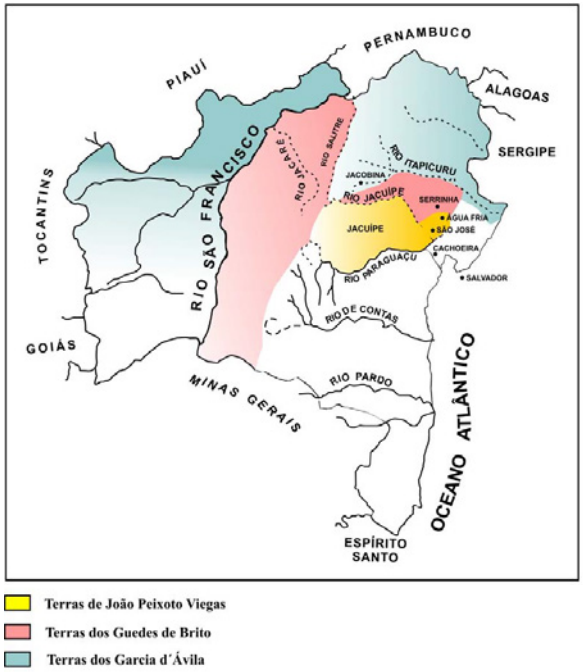
15 Carne fresca.

16 Idem, p. 14.

17 Sobre a produção e comercio de gado no sertão baiano ver: FREIRE, Luiz Cleber Moraes. *Nem tanto ao mar nem tanto a terra:* Agropecuária, escravidão e riqueza em Feira de Santana, 1850-1888. Salvador, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, 2007; NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira. *Produção e comércio na Imperial Vila da Vitória (Bahia, 1840-1888)*. Salvador, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, 2008.

18 VILHENA, Luís dos Santos. *A Bahia no século XVIII*. Salvador: Itapuã, 1969. (Coleção Baiana, v. II). p. 482.

**Figura 1 – Terras dos Guedes de Brito, Garcia D'ávila e João Peixoto Viegas Capitania da Bahia, início do século XVIII**




Fonte: Atlas do Estado da Bahia. Salvador: Seplantc, 1978. (adaptação aproximada pelo autor).[19]
FREIRE, Luiz Cleber Moraes. *Nem Tanto ao Mar, Nem Tanto à Terra*: Agropecuária, escravidão e riqueza em Feira de Santana, 1850-1888. Feria de Santana: UEFS, 2011, p. 42.

Nesse processo de povoamento descrito acima, percebemos a atuação de personagens de fundamental importância para a entrada do homem no interior do Brasil e da instalação das fazendas de gado no sertão, assim, para Boaventura, "o bandeirante desbravou o sertão, o fazendeiro o conquistou e o tropeiro o auxiliou nessa conquista e sem o auxílio do tropeiro, era quase impossível a fixação do fazendeiro no sertão".[20]

Com relação ao surgimento da povoação de Feira de Santana, Poppino descreve sucintamente, afirmando que a feira de gado teve início no primeiro quartel do século XVIII, sendo realizada na Fazenda de Santana dos Olhos D'Água, onde tinha uma capela e as pessoas das regiões vizinhas se encontravam para "fazer orações, visitas e negócios" e, com isso, pouco a pouco, ia se desenvolvendo uma feira periódica. Para Poppino, "uma vez localizada, a feira tornou-se uma parte da vida econômica e social de toda

19 Ver FREIRE, Luiz Cleber Moraes. 2007, op. cit., p. 33.
20 BOAVENTURA, Eurico Alves. *Fidalgos e vaqueiros*. Salvador: CED/UFBA, 1989, p. 139.

a circunvizinhança e suficientemente importante para ser considerada um arraial florescente junto à capela de Santana dos Olhos d'Água".[21]

Aos poucos, a feira ia recebendo pessoas de regiões mais distantes como a de São Francisco, Minas Gerais, Pernambuco e Piauí. Os caminhos que ligavam o sertão ao litoral passavam por Feira de Santana com destino principalmente às feiras de Nazaré, Capuame e Salvador. Segundo Jurema Mascarenhas Paes, as tropas garantiram a sobrevivência das cidades e vilas do Alto Sertão, através das relações socioeconômicas do interior, "acampamentos simples e estradas, lugarejos esquecidos, vilas e províncias foram, pouco a pouco, se integrando e se desenvolvendo através dos circuitos comerciais de exportação e circulação interna".[22]

Segundo Maria Celeste Pacheco de Andrade, o território da família Peixoto Viegas era pouso obrigatório do caminho que dava para São Francisco e para as minas de ouro de Jacobina e a "estrada de boiadas", conhecida como Estrada Real, partia de Cachoeira, "atravessava a fazenda Sant'Ana dos Olhos D'Água, onde muitos vaqueiros, tropeiros e outros viajantes faziam pouso" e se bifurcava, estendendo-se até o Piauí e Goiás.[23]

Em 1846, a Câmara Municipal da Imperial Vila da Vitória enviou um ofício ao Governo da Província declarando "que a Estrada Geral por onde transitam as boiadas e tropas que passa neste Município vem da Província de Minas Gerais e vai ter seu fim nos portos de Valença, Nazareth e Aldeia".[24] Como a estrada apresentava os limites da Vila do Rio Pardo, na Província de Minas Gerais até o litoral da província baiana, a Câmara informava aos tropeiros, boiadeiros, viajantes e outros interessados o melhor caminho para chegar ao litoral, bem como os locais que existiam pousos certos, completando o caminho da Estrada Geral ou Estrada Real[25]que partia da Província mineira, atravessava todo o Sertão da Ressaca, passava por Feira de Santana até chegarem aos portos da Província baiana,[26] como observamos no mapa abaixo.

---

21 POPPINO, Rollie E. 1968. Op. Cit., p. 20.

22 PAES, Jurema Mascarenhas. *Tropas e Tropeiros na Primeira Metade do Século XIX no Alto Sertão Baiano*. Salvador. Dissertação (Mestrado em História) – UFBA, 2001, p. 54.

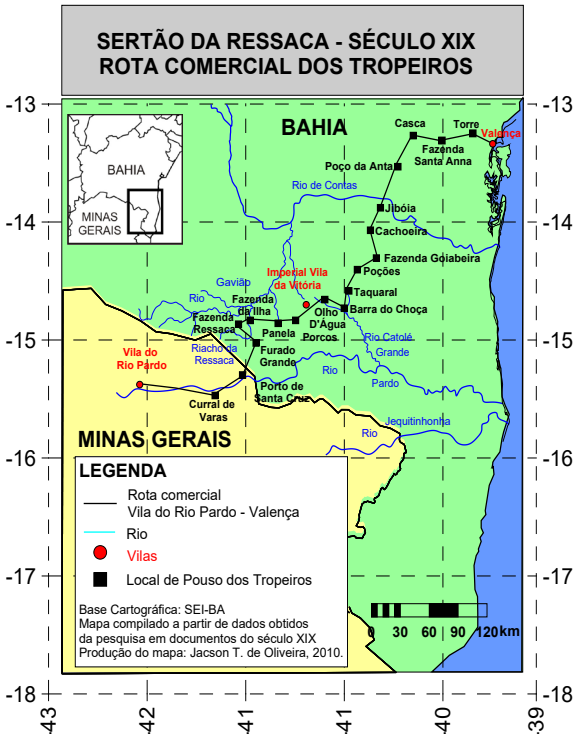
23 ANDRADE, Maria Celeste Pacheco de. op. cit., 1990, p. 128.

24 Arquivo Público da Bahia: Seção Colonial e Provincial. Série Correspondências. Maço – 1463, 1840-1866.

25 Sobre a descrição dessa estrada e dos pousos da Serão da Ressaca, ver: Novais, Idelma Aparecida Ferreira. 2008, op. cit..

26 Arquivo Público da Bahia: Seção Colonial e Provincial. Série Correspondências. Maço – 1463. 1840-1866. "VILA DO RIO PARDO – Hoje Município do Rio Pardo (Minas Gerais). FAZENDA DA ILHA – Localiza-se em terras do atual Município de Tremedal do antigo Distrito de São Felipe (Imperial Vila da Vitória, Bahia). Hoje ainda resta pequena parte do antigo latifúndio com o mesmo nome, nas proximidades do açude de Tremedal; FAZENDA RESSACA – Compreende parte dos atuais municípios de Tremedal e Cordeiros (limite destes), banhado pelo Rio (da) Ressaca. Vide Rio da Ressaca. CURRAL

**Figura 2 – Sertão da Ressaca (Século XVIII). Rota comercial dos tropeiros**

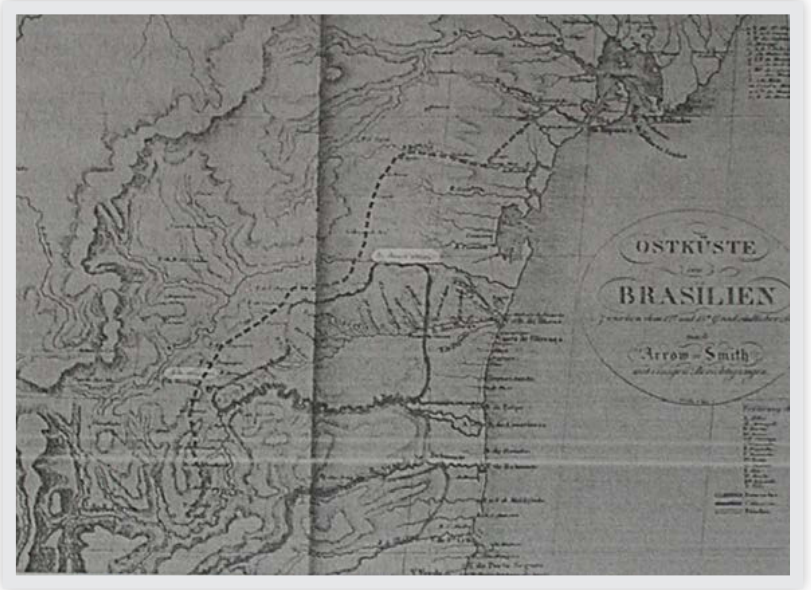



Fonte: NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira; OLIVEIRA, Jacson Tavares de; GOMES, Ricardo. *Barra do Choça:* povoamento, emancipação política e contexto atual. Vitória da Conquista: Graficalog, 2012, p. 65.

DE VARAS – Localizava-se em Berizal (Minas Gerais). Há, ainda, parte do latifúndio, com o nome Curral de Varas, em Minas Gerais. FURADO GRANDE – Atual Vila de Quaraçu (Município de Cândido Sales). PANELA – Hoje é Campo Formoso (Município de Vitória da Conquista). Quase no limite de Conquista com Belo Campo. PORCOS – antiga fazenda, depois povoado (casas esparsas) no Distrito de Iguá, Município de Vitória da Conquista (também foi chamada – e alguns ainda a chamam – de Lagoa dos Porcos). OLHO D'ÁGUA – Há muitas localidades com esse nome. Como o documento omitiu a sede da Imperial Vila da Vitória, passando logo para a Barra do Choça é possível que se trate do Olho d'Água do Benedito, local distante do Centro (Bairro Panorama, cidade de Vitória da Conquista), ou qualquer outro entre Vitória da Conquista e Barra do Choça (proximidades da Estiva/Fazenda Preguiça). Mas tudo indica tratar-se de Olho d'Água do Benedito. BARRA DO CHOÇA – Lugar em que o riacho da Choça desemboca no Riacho Catolé Grande (não confundir com a atual cidade de Barra do Choça). Próximo da cidade de Barra do Choça. TAQUARAL – Fazenda antiga (latifúndio já bastante parcelado, mas do qual uma parte ainda conserva o nome). Vila de José Gonçalves, em lado oposto a esta/Município de Planalto. Situa-se atualmente em Planalto, próximo da confluência de limites com Vitória da Conquista e Barra do Choça. FAZENDA GOIABEIRA – No atual município de Boa Nova, que antes tinha o nome de Boca do Mato. CACHOEIRA – Trata-se do atual Município de Manoel Vitorino. JIBOIA - o Rio Jibóia/São Domingos (Povoado). CASCA, hoje município de Santa Inês". Antes de Chegar em Valença, havia ainda dois pousos, FAZENDA Santa ANNA e a localidade denominada TORRE, que, até o momento não podemos ter uma localização atual precisa. Informações cedidas pelo pesquisador Ruy Medeiros". NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira Novais, 2008, op. cit., p. 83-84.

Ao comparar este com o mapa produzido pelo Príncipe Maximiliano, observamos que é o mesmo roteiro que ele fez em 1817, partindo de Minas Novas e passando pelo Sertão da Ressaca e Feira de Santana, é o mesmo descrito no oficio da Câmara Municipal da Imperial Vila da Vitória.[27] Além do príncipe Maximiliano, os viajantes Spix e Martius também percorreram as estradas do Sertão Baiano e, em seus relatos, descrevem esses caminhos, os pousos, a produção existente nesses percursos, a população, vegetação e relevo.[28]

**Figura 3 – Caminho percorrido pelo príncipe Maximiliano passando pelo Sertão da Ressaca (1817)**




FONTE: WIED-NEUWIED, Maximiliano (Príncipe de). *Viagem ao Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 439.

Feira de Santana era uma região com amplos recursos naturais e apresentava uma agricultura significativa, com produção de cana-de-açúcar, fumo e criação de gado vacum, cavalar e muar. Portanto, uma região propícia para atuação dos tropeiros,[29] pois possuía um fluxo comercial intenso,

27 WIED-NEUWIED, Maximiliano (Príncipe de). *Viagem ao Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940. p. 439.

28 Ver: SPIX, Johann Bateste Von; MARTIUS, Carl Friedrich Phillipp Von. *Viagem pelo Brasil: 1817-1820*. São Paulo: Melhoramentos; IHGB; MEC, 1976, v. II.

29 Sobre a atuação dos tropeiros no Interior da Bahia, ver também: NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira. *Tropas e tropeiros no Sertão da Bahia*. Vitória da Conquista, 2002, Monografia (Graduação em História) – UESB, Departamento de História.

mantendo, essa região, relações comerciais com a Bahia (Salvador), norte de Minas Gerais e outras vilas da província baiana. Segundo Antonieta Miguel,

> as estradas tornaram-se um espaço essencial para as trocas mercantis [...] o comércio inter e intraprovincial movimentou a vida dos moradores das vilas sertanejas oferecendo, por outro lado possibilidade de enriquecimento, por outro, o contato com formas de pensar e agir que representassem a integração ao mundo civilizado do Império [...].[30]

Ao tratar do Alto Sertão,[31] Jurema Mascarenhas Paes analisa o povoamento da região, bem como a abertura de estradas que possibilitava o intercâmbio entre vila, cidade e província. Segundo a autora, as relações comerciais eram realizadas entre as províncias, sendo o tropeiro o responsável por consolidar o desenvolvimento da economia interna da colônia.

> Graças às tropas foi possível a existência e a sobrevivência das cidades e vilas do Alto sertão, oxigenando através dos caminhos e estradas, as relações socioeconômicas do interior. Acampamentos, simples e estradas, grupos vicinais, lugarejos, esquecidos, vilas e províncias foram pouco a pouco, se integrando e se desenvolvendo através dos circuitos comerciais de exportação e de circulação interna. Tropas de burros permitiram que o fumo das terras altas do "Sertão de Baixo", bem como, o algodão, o couro, o ouro e diamantes de alto Sertão se ingressassem no mercado de exportação.[32]

As estradas representavam o elo entre dois mundos: Sertão e Litoral. Eram importantes, não só como vias de acesso, mas de comércio e comunicação. Além disso, ao longo das estradas se fixavam pousos que se transformaram em cidades, como é o caso de Feira de Santana, Jequié, Poções, Barra do Choça, entre outras. Portanto, as estradas foram responsáveis pelo desenvolvimento socioeconômico de regiões interligadas pelas tropas e boiadas que percorriam o Alto Sertão, Sertão da Ressaca e Caetité, Baixo Sertão, pois as "tropas de burros permitiram que o fumo das terras altas de Sertão de Baixo, bem como o algodão, o couro, o ouro e diamantes do Alto Sertão se integrassem ao mercado de exportação".[33]

---

30 MIGUEL, Antonieta. *Vida Material e Cotidiano:* a imperial Vila da Vitória na Segunda Metade do Século XIX. Salvador, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, 2000, p. 60-61.

31 Região da Serra Geral.

32 PAES, Jurema Mascarenhas. *Tropas e tropeiros na Primeira Metade do Século XIX no Alto Sertão Baiano*. Salvador, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, 2001, p. 54-53. No mapa, observe as disposições geográficas dessas regiões, grifo meu.

33 PAES, Jurema Mascarenhas. 2001, op. cit., p. 53.

Com os principais caminhos passando por Feira de Santana, em meados do século XIX, a feira de gado da cidade superou as feiras realizadas em Nazaré e Capuame. Esse fato se confirma em oficio de 31 de dezembro de 1864, onde as autoridades do período afirmam que "a prática de muitos anos no comércio de carnes verdes me tem mostrado as terras produtivas d'esta província, que pode dividir em três grandes zonas",[34] denominadas de Baixo Sertão, no norte da província, alto sertão ou vale do São Francisco e Caetité, como observamos no mapa acima.[35] De acordo com o documento, as comarcas mais produtivas eram as de Feira de Santana, Monte Santo e Geremoabo do Baixo Sertão. No tempo da seca "a raça dos gados é tão má e a produção tão mal regulada que nunca chega gado para abastecer o mercado que é o de Feira de Sant'Anna".[36] A zona do Alto Sertão é igualmente produtiva, porém, devido às questões climáticas "a sua produção não pode chegar ao seu principal mercado que também é a Feira de Sant'Anna".[37] Já a zona de Caetité produz sofrivelmente gados.[38]

O crescimento da criação de gado na Bahia e a sua comercialização foram acompanhados de altos impostos. Os criadores e negociantes[39] de gado de Feira de Santana, no intuito de defender os seus interesses, realizaram um abaixo assinado em janeiro de 1876, criticando as altas taxas cobradas na Feira do Gado, como também dos abusos dos arrematadores do imposto, que estavam cobrando o imposto mais de uma vez, prejudicando-os e, assim, exigem uma resposta positiva do governo, pois:

> A Lei nunca foi promulgada para extorquir-se a propriedade do criador e nem o interesse dos negociantes, mas sim como um tributo a que uns outros devem estar obrigados; e por isto é que entendem os abaixos assinados que tal imposto só devem ser cobrado quando vendido passar o gado do poder do criador ou negociante do centro ao do comprador do

[34] Arquivo Público da Bahia: Seção Colonial e Provincial. Série Agricultura e Abastecimento. Maço 4630. 1823-1888.

[35] Mapa elaborado com base nas informações de documentos do século XIX. Arquivo Público da Bahia: Seção Colonial e Provincial. Série Agricultura e Abastecimento. Maço 4630. 1823-1888.

[36] Arquivo Público da Bahia: Seção Colonial e Provincial. Série Agricultura e Abastecimento. Maço 4630. 1823-1888.

[37] Arquivo Público da Bahia: Seção Colonial e Provincial. Série Agricultura e Abastecimento. Maço 4630. 1823-1888.

[38] De Acordo com pesquisas anteriores, podemos concluir que essa conclusão se deve ao fato da produção da zona de Caetité, que integra o Sertão da Ressaca realizar o comércio do gado principalmente com as zonas mineiras da comarca de Jacobina e província de Minas Gerais. Ver: NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira. 2008. op. cit.

[39] Negociantes de gado são aqui entendidos como tropeiros, boiadeiros, vaqueiros e proprietário, pois na Bahia, era comum uma pessoa atribuir várias funções de uma mesma atividade, ou seja, o proprietário era criador, negociante e tropeiro. Ver: NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira Novais, 2008, op. cit..

> litoral ou no campo da feira ou em qualquer parte d'deste município e rumar, porém, pela forma abusiva por que se está praticando aqui – isto é – cobrando se uma a mais rezes pelo mesmo gado o imposto obrigado por uma só.[40]

Mesmo com as dificuldades de criação, transporte, comercialização e das altas taxas do Governo perante essa produção, durante o século XIX, a feira de gado se consolidou, atribuindo à Comercial Feira de Santana o primeiro lugar de cidade e centro comercial do interior da Bahia. Além do comércio de gado vacum, cavalar e muar, era realizada a comercialização de diversos artigos da produção local, regional como estrangeiras, semelhante ao que era praticado na famosa feira de Sorocaba.[41] A feira livre influenciou o estabelecimento e crescimento do mercado atacadista que utilizou as mulas cargueiras para transportar as mercadorias para as demais regiões do interior; como também o setor de serviços com a instalação de hotéis, pousadas, bares, barbearias e restaurantes a fim de atender a população flutuante, composta, geralmente, por comerciantes, vaqueiros, tropeiros, fazendeiros que iam a Comercial Feira de Santana realizar os seus negócios.

Dessa forma, Kleber José Fonseca Simões afirma que a Feira de Santana tem a sua história baseada no comércio nas vias terrestres, movimentadas pelas tropas e boiadas, evidenciado pelo volume das transações comerciais, no vai e vem dos tropeiros, boiadeiros e viajantes,[42] personagens centrais e, muitas vezes, anônimas na historiografia feirense. No início do século XX, as vias terrestres dos tropeiros e boiadeiros se transformaram nas estradas de rodagem, transformando e acelerando as relações comerciais em Feira de Santana.

Nas primeiras décadas do século XX, Feira de Santana foi apresentada pelos jornais locais com o Status de cidade moderna, "ordeira e civilizada", tendo como base o progresso e a modernização, consequente das atividades comerciais, pois Feira era o entreposto comercial, o empório do sertão.[43] Segundo Eronize Lima Souza, nesse período, as autoridades feirenses orquestravam mudanças na estrutura urbana da cidade "inspirada nos ideais de

---

40 Arquivo Público da Bahia: Seção Colonial e Provincial. Série Agricultura e Abastecimento – Abaixo assinado dos criadores e comerciantes de gado de Feira de Santana (1876) - Maço 4630. 1823-1888.

41 Sobre a Feira de Sorocaba ver: BODDINI, Cássia Maria. *Sorocaba no Império:* comércio de animais e desenvolvimento urbano. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2002.

42 SIMÕES, Kleber José Fonseca. *Os Homens da Princesa do Sertão: modernidade e identidade masculina em Feira de Santana (1918-1938)*. Salvador, Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia, 2007, p. 20-22.

43 Ver: Arquivo do Museu Casa do Sertão: Jornal Folha do Norte (1930-1950).

modernidade e civilidade em voga no período [...] tomava como exemplo a modernização da cidade do Rio de Janeiro".[44]

Existe, nessas primeiras décadas do século XX, um conflito de interesses que se evidencia nas notícias do Jornal Folha do Norte, e normatizado pelo Código de Posturas Municipais institucionalizado em 1937.[45] Nas figuras abaixo podemos analisar esse conflito vivenciado em Feira de Santana. Na Figura 1, percebemos a vivência no mesmo espaço do centro comercial: de um lado o antigo, os cavalos e mulas e do outro o moderno, os automóveis. Identificamos também mudanças na estrutura urbana, como ruas largas e calçadas e a iluminação pública como sinal do progresso e da civilidade.

**Figura 4 – Praça do Comércio, hoje Praça da Bandeira (1932)[46]**



Fonte: acervo da autora.

Já a Figura 2, por sua vez, mostra o espaço da feira livre, tomada por barracas e pessoas, o que atesta a descrição das relações comerciais praticadas na feira do gado até o momento. Essa ilustra também os relatos sobre a feira livre que Raymundo Luiz Lopes descreve, a feira como sendo um local não só de atividades comerciais como também de lazer, onde as pessoas se

44 SOUZA, Eronize Lima. *Prosas da valentia:* violência e modernidade na Princesa do Sertão (1930-1950). Salvador, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, 2008, p. 29.

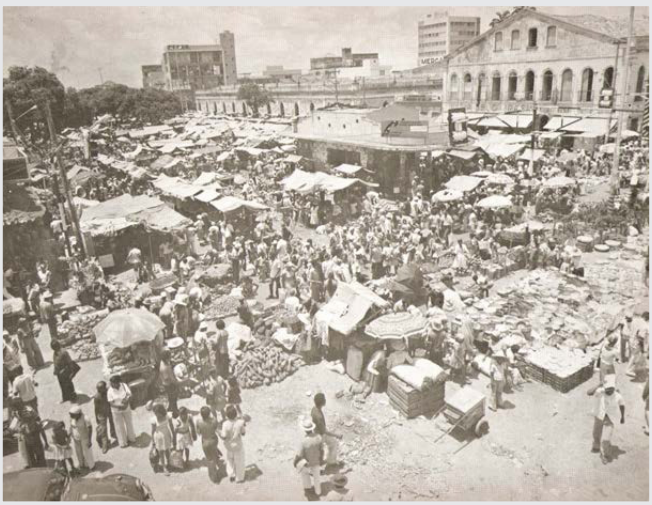
45 Arquivo Público de Feira de Santana: Código de Posturas do Município. Decreto - Lei N° 01 de 29 de Dezembro de 1937.

46 Arquivo Hugo Navarro Silva, In: GAMA, Raimundo Gonçalves (coord.). *Memória fotográfica de Feira de Santana*. Feira de Santana: Fundação Cultural de Feira de Santana, 1994.

encontravam para tratar de negócios, ver as atividades circenses, degustar as comidas típicas. Tudo era vendido na feira: gado, comida, roupas, artigos da produção local e até mesmo remédios, pois "uma infinidade de males seria sarada, supostamente pela exótica medicina".[47]

Raymundo Liz Lopes afirma ainda a dinâmica vivenciada em Feira de Santana nas segundas-feiras com o emaranhado de gente, barracas, montes de coisas espalhadas oriundos de vários locais para serem negociados na feira. "Tropeiros, negociadores de gado, vendedores de mil e um produtos, fregueses novos e antigos compunham o cenário. Barracas de tudo o que era lado, as mercadorias expostas, no chão, no ar, em balaios, cestas, tabuleiros, uma profusão de cores e formas". Tal qual a Figura 2 abaixo ilustra.

**Figura 5 – Feira Livre do Gado de Feira de Santana[48]**



Fonte: acervo da autora.

No século XX, o progresso, a modernidade, a ideia de civilidade estavam presentes em Feira de Santana e, junto com o desenvolvimento da cidade, porém, surgiram os problemas com a feira, retratados no jornal e disciplinados pelo código de posturas municipais. Com esse desenvolvimento que veio acompanhado de problemas inerente ao funcionamento do comércio

47 LOPES, Raymundo Luiz. Por que têm as feiras de desaparecer?. *Sitientibus*. Feira de Santana: UEFS, out., 2006. http://www.fsonline.com.br/lermateria.asp?id=8672&autor=20.

48 Arquivo Hugo Navarro Silva. In: GAMA, Raimundo Gonçalves (Coord.). *Memória fotográfica de Feira de Santana*. Feira de Santana: Fundação Cultural de Feira de Santana, 1994.

e atrelado ao crescimento urbano, Feira de Santana vivenciava o conflito entre dois mundos: o da feira que representava o antigo e ao mesmo tempo o desenvolvimento, o moderno da cidade civilizada que crescia. Esse conflito é evidente através das Figuras 1 e 2 acima, como também dos relatos dos jornais e das diversas imposições registradas no código de posturas municipais do período, a exemplo do texto do Jornal Folha do Norte que descreve o inconveniente da presença do gado pelas ruas da cidade, no qual afirma:

> É natural que alguma rez mais arisca ou bravia se aparte em disparada do lote ou de outro rebanho, que jamais deixa de ter guardadores. Em tal ocorrendo, parece cumprir os vaqueiros (e elles surgem sempre em grande número) é buscar cercá-la, conduzindo-a ao sitio em que estaciona o lote, o que é feito alguma vez. Na maioria dos casos, porém, os vaqueiros deixam o cornúpteo ganhar distância para persegui-lo a todo galope em risco de atropelar os viadantes, como tem acontecido, a fim de alcançá-lo e derrubá-lo, exibindo-se em causas façanhas de equitação e vaquejada.[49]

Mesmo com o passar dos anos, em 1935, o jornal Folha do Norte continuava a noticiar e criticar a Feira de Gado e a afirmar que as correrias provocadas pelo gado solto pelas ruas da cidade continuavam causando transtornos aos moradores.

> O abuso continua, como se vê, e convém que sejam cumpridas as normas estabelecidas para o cerco e a recondução das rezes bravias e ariscas aos respectivos rebanhos, eliminando-se destarte a continuidade de reajustes que têm a perda de muitas vidas. *Até quando continua o ruidoso vezo?*[50]

Devido às reclamações que eram publicadas no jornal a Folha do Norte e dos anseios das autoridades em elevar Feira de Santana aos padrões da modernidade e civilidade, aos poucos foram introduzidas ações que dificultavam e, até mesmo, proibiam o trabalho dos vaqueiros, boiadeiros e tropeiros dentro da cidade, como é o caso dos artigos 115, 120 e 127 do Código de Posturas municipais que determinava:

> Art. 115: É vedado transitar pelos passeios conduzindo objetos volumosos, que possam, de qualquer maneira incomodar os transeuntes ou interromper a livre circulação. Pena – 10$000 de multa [...];
> Art. 120: É terminantemente prohibido:

[49] Arquivo do Museu Casa do Sertão: Jornal Folha do Norte, 24/04/1932.
[50] Arquivo do Museu Casa do Sertão: Jornal Folha do Norte, 21/09/1935.

> a) Correr a cavallo e conduzir animais em disparada pelas ruas e praças da cidade e das povoações do Município.
> b) Andar a cavallo, guiar ou reter animaes por cima dos passeios.
> c) Amarrar animaes às arvores, aos postes, grades, etc.
> Pena: multa de 20$000 pela infração da letra a e 10$000 pelas demais deste artigo.
> Art. 127: Fica expressamente prohibidaa circulação de carros de boi, pelas ruas calçadas da cidade, seja qual for o pretexto. Pena – 10$000.[51]

Diante desse novo quadro em Feira de Santana, das constantes reclamações e críticas efetuadas no Jornal Folha do Norte, das ideias de progresso e civilidade, além do desenvolvimento populacional e das mudanças na estrutura urbana de Feira de Santana, a Feira de Gado chegou ao fim com o Decreto Municipal, de 10 de janeiro de 1977, a decisão sumária do então prefeito José Falcão da Silva de extingui-la. Raymundo Luiz Lopes analisa esse acontecimento, afirmando que "O pretenso 'milagre econômico', dos anos 70, valorizando excessivamente o moderno, em detrimento do antigo, possibilitaria a destruição de valores populares e da vida comunitária, firmando metas das classes dominantes".[52]

A feira livre de gado estava condenada e condicionada a existir no ambiente do novo Centro de Abastecimento, que representava a nova fase do progresso e desenvolvimento em Feira de Santana. Assim, a feira livre do gado e o seu comércio, que foram responsáveis pela posição de Feira de Santana como sendo a principal cidade do interior da Bahia e que recebeu por isso o nome de "Princesa do Sertão", continuaram se transformando e se adaptando às novas condições impostas pelo desenvolvimento econômico do século XX. Na década de 1930, a Feira Livre de Gado ainda era representada como uma fonte importante para o desenvolvimento de Feira de Santana, "A Feira, bela e civilizada, parece uma princesa risonha sentada num grande jardim lendo com livro de paisagem".[53] E o resultado era que a feira crescia, a cidade se desenvolvia e os problemas eram cada vez mais evidentes e motivo de questionamentos nos jornais:

> O fator feira-livre da maneira como está existindo em Feira de Santana, torna muito difícil a sua disciplina e, em consequência, uma evasão de 50 por cento das rendas. Não há mais espaço onde acomodar os feirantes – já

[51] Arquivo Público de Feira de Santana: Código de Posturas do Município. Decreto - Lei n. 01 de 29 de Dezembro de 1937.
[52] LOPES, Raymundo Luiz. Por que têm as feiras de desaparecer?. *Sitientibus*. Feira de Santana: UEFS, out., 2006. http://www.fsonline.com.br/lermateria.asp?id=8672&autor=20.
[53] Arquivo do Museu Casa do Sertão: Jornal Folha do Norte, 05/04/1930.

> chegaram a mais de três mil que a cada dia aumentam de número. Um exemplo disso é que, às segundas-feiras é necessário isolar quase todo um trecho da Avenida Senhor dos Passos, já totalmente tomado pelas barracas, o que antes não acontecia.[54]

A disciplina era uma preocupação registrada desde a década de 30, pelo jornal Folha do Norte, mas que foi crescendo no decorrer dos anos. Era difícil controlar não só a presença dos animais pelos centros urbanos, como também a população que crescia oriunda de várias partes, como fica claro acima. Aliado às questões inerentes ao funcionamento da feira livre, ocorreu também, a partir da década de 1970, um aumento das pressões e ataques, principalmente com as ideias modernizadoras presentes na cidade, com a chegada das indústrias, o que para Vicente Deocleciano Moreira, culminou na extinção da Feira,[55] pois, "[...] tomando todo o raio de ações das artérias centrais da cidade os problemas por ela evocados passaram a incomodar a cidade de Feira de Santana que passa de uma fase estreitamente comercial para a etapa industrial".[56] Alane Santos Carvalho reforça afirmando que a instalação do Centro Industrial foi um fator importante para a extinção da feira, pois a população crescente de Feira de Santana e regiões circunvizinhas era atraída pelo setor industrial, na expectativa de aquisição de emprego e melhoria na qualidade de vida.[57]

Diante de um passado repleto de prosperidade oriunda de uma grande feira de gado e do comércio, praticado principalmente pelos tropeiros, vaqueiros e boiadeiros, Feira de Santana se consolidou como principal cidade do interior até os dias atuais. Porém, é necessário fazer um resgate de sua história no sentido de valorizar os principais agentes desse desenvolvimento, pois os vaqueiros, boiadeiros e tropeiros não são devidamente reconhecidos pelos estudiosos locais. Esse artigo configurou-se como um dos primeiros a abordar especificamente o comércio de gado, o tropeirismo e os caminhos em Feira de Santana.

## Referências

ANDRADE, Maria Celeste Pacheco de. *Origens do povoamento de Feira de Santana:* um estudo de história colonial. Salvador, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, 1990.

54 SILVA, José Falcão da. *Jornal Diário de Notícias,* Salvador, 10 de janeiro de 1977.

55 MOREIRA, Vicente Deocleciano. Projeto Memória da Feira Livre de Feira de Santana. Outras Palavras. Revista *Sitientibus*, Feira de Santana, n.14, 1996, p. 211.

56 SILVA, José Falcão da. *Jornal Diário de Notícias*, Salvador, 10 de janeiro de 1977.

57 SANTOS, Alane Carvalho. *Feira de Santana nos tempos da modernidade:* o sonho da industrialização. Salvador, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, 2002.

BODDINI, Cássia Maria. *Sorocaba no Império:* comércio de animais e desenvolvimento urbano. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2002.

COVA, A Guimarães. *Municípios da Bahia*. Salvador: Thipografia Baiana. 1913.

FREIRE, Luiz Cleber Moraes. *Nem tanto ao mar nem tanto a terra:* Agropecuária, escravidão e riqueza em Feira de Santana, *1850-1888*. Salvador, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, 2007.

GAMA, Raimundo Gonçalves (Coord.). *Memória fotográfica de Feira de Santana*. Feira de Santana: Fundação Cultural de Feira de Santana, 1994.

NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira. *Produção e comércio na Imperial Vila da Vitória (Bahia, 1840-1888)*. Salvador, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, 2008.

NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira; OLIVEIRA, Jacson Tavares de e Gomes; GOMES, Ricardo. *Barra do Choça:* povoamento, emancipação política e contexto atual. Vitória da Conquista: Graficalog, 2012.

OLIVEIRA, Clovis F. M. *De empório à Princesa do Sertão:* utopias civilizadoras em Feira de Santana (1893-1937). Salvador, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, 2000.

PAES, Jurema Mascarenhas. *Tropas e tropeiros na primeira metade do século XIX no Alto Sertão Baiano*. Salvador, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, 2001.

PEREIRA, Pedro Tomás. *O munícipio de Feira de Santana:* das origens à instalação. Bahia: s/editora, 1983.

PINTO, Raimundo A. C. *Pequena história de Feira de Santana*. Feira de Santana: Sicla. 1971.

POPPINO, Rollie E. *Feira de Santana*. Salvador: Itapuan, 1968.

SANTOS, Alane Carvalho. *Feira de Santana nos tempos da modernidade:* o sonho da industrialização. Salvador, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, 2002.

SIMÕES, Kleber José Fonseca. *Os Homens da Princesa do Sertão:* modernidade e identidade masculina em Feira de Santana (1918-1938). Salvador, Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia, 2007.

SOUZA, Eronize Lima. *Prosas da Valentia:* Violência e modernidade na Princesa do Sertão (1930-1950). Salvador, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, 2008.

SPIX, Johann Bateste Von; MARTIUS, Carl Friedrich Phillipp Von. *Viagem pelo Brasil:* 1817-1820. São Paulo: Melhoramentos; IHGB; MEC, 1976, v.2.

VILHENA, Luís dos Santos. *A Bahia no século XVIII*. Salvador: Itapuã, 1969. (Coleção Baiana, v. 2).

WIED-NEUWIED, Maximiliano (Príncipe de). *Viagem ao Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940.

**Fontes documentais**

Arquivo do Museu Casa do Sertão/Centro de Estudos Feirenses - MCS/CENEF.

Arquivo Público da Bahia: Seção Colonial e Provincial. Série Agricultura e Abastecimento. Maço 4630, 1823-1888.

Arquivo Público da Bahia: Seção Colonial e Provincial. Série Correspondências. Maço – 1463, 1840-1866.

Arquivo Público de Feira de Santana: Código de Posturas do Município. Decreto - Lei n. 01 de 29 de dezembro de 1937.

Biblioteca Municipal Arnold Silva - BMAS e Arquivo do Jornal Folha do Norte, 1930-1950.

**Sites**

GALVÃO, Renato de Andrade. *Os Povoadores da região de Feira de Santana. Sitienstibus*. Feira de Santana, 1 (1): 25/31, jul/dez 1982.http://www2.uefs.br/sitientibus/pdf/1/povoadores_da_regiao.pdf

GODOFREDO FILHO, Rabelo de Figueiredo. Dimensão histórica da Visita do Imperador à Feira de Sant'Ana. *Centro de Estudos Baianos*. Salvador, n. 74.

LOPES, Raymundo Luiz. *Por Que Têm as Feiras de Desaparecer?. Sitientibus*. Feira de Santana: UEFS, out., 2006.http://www.fsonline.com.br/lermateria.asp?id=8672&autor=20.

MOREIRA, Vicente Deocleciano. Projeto Memória da Feira Livre de Feira de Santana. Outras Palavras. Revista *Sitientibus*, Feira de Santana, n.14, 1996.

SILVA, José Falcão da. *Jornal Diário de Notícias,* Salvador, 10 de janeiro de 1977.

# A feira de Capuame: pecuária e marchantaria na capitania da Bahia (século XVIII)

***Juliana da Silva Henrique***
*Psicanalista e Doutora em História/USP. Ubatuba/SP*

Capuame foi a primeira feira de gado da América Portuguesa. Estabelecida em meados do século XVII como ponto de arrebanhamento das reses destinadas a abastecer a cidade de Salvador da Bahia de Todos os Santos, foi institucionalizada na década de 1720 como o único local em que o gado em pé poderia ser comercializado. O monopólio sobre o comércio de carne verde garantiu à Câmara Municipal de Salvador a maior parte de sua renda durante todo o século XVIII. O objetivo do presente trabalho é problematizar as peculiaridades do comércio de carne verde em uma lógica de Antigo

Regime, os aspectos da economia pecuária desenvolvida nos sertões baianos e, por fim, a relação entre a constituição do mercado interno e a economia colonial voltada para a exportação.

Capuame foi citada constantemente pela historiografia dedicada à História do Brasil Colonial como uma das primeiras feiras de gado da América Portuguesa. Era o espaço responsável pelo abastecimento de um dos mais significativos portos do hemisfério sul e da primeira capital colonial, a saber, a cidade de Salvador da Bahia de Todos os Santos.[1]

O sítio no qual se estabeleceu a feira de Capuame estava localizado na freguesia suburbana de Mata de São João, desmembrada ainda no século XVIII da primitiva freguesia de Santo Amaro do Ipitanga.[2] Situava-se entre os rios Jacuípe e Joannes, distante oito léguas de Salvador e era composta por extensos campos paulatinamente transformados em invernadas e pastos, configurando-se como um espaço cercado por aguadas capazes de abrigar simultaneamente um número considerável de boiadas.

Estabelecida em terras do Conselho Municipal, vizinha da protegida região da Torre de Tatuapara, era considerada um ponto estratégico, seguro e conveniente para garantir o constante suprimento da mercadoria gado tanto no contexto de guerra contra os holandeses quanto no momento posterior em que os esforços bélicos foram convertidos no sentido de consolidar o domínio português sobre o território mais interiorano.[3]

O sítio de Capuame foi escolhido em meados do século XVII pelo go-

---

1 SCHWARTZ, Stuart, *Segredos internos*, São Paulo: Companhia das Letras, 1999, p. 88; GORENDER, Jacob, *O Escravismo Colonial,* São Paulo: Ática, 1988, p. 44; ALENCASTRO, Luis Felipe de. *Trato dos Viventes,* São Paulo, 2000, p. 340; RUSSELL-WOOD. *Fidalgos and Philanthropists*, Berkley, 1968, p. 60, 264, 410; RUSSELL-WOOD. *Society and Government*, 1992, p. 38; GRAHAM, Richard. *Alimentar a cidade:* das vendedoras de rua à reforma liberal (Salvador, 1780-1860), São Paulo, 2013, p. 169 e s.; MOTT, Luiz. Subsídios à história do pequeno comércio no Brasil. *Revista de História*, v. 53, n. 105, 1976; LINHARES, Maria Yedda. *História do Abastecimento*. Brasília, 1979, p. 47; ALDEN, Dauril. *The making of an enterprise. The society of Jesus in Portugal, Its Empire, and Beyond (1540-1750)*. California, 1996, p. 409; entre outros.

2 Devido às sucessivas mudanças nas divisões político-administrativas das freguesias, e depois dos munícipios da região à noroeste da cidade de Salvador, não havia um consenso por parte dos pesquisadores e memorialistas sobra a localização da feira. Capuame foi constantemente apontada como um ponto perdido entre os atuais municípios de Dias D´Ávila e Camaçari. Parte desta indeterminação se deve ao fato de não haver mais referência alguma à feira, exceto uma fazenda (já desmembrada em forma de loteamento) denominada Capuame. No município de Dias D´Ávila há uma estação ferroviária cujo nome primitivo era Feira Velha, modo como a Feira de Capuame passou a ser conhecida após o ano de 1837, momento de transferência para Feira de Santana. Em 9 de julho de 1928, por sugestão de Borges de Barro, tendo Pedro Calmon como relator, a cidade de Feira Velha de Capuame recebeu oficialmente o nome de Dias D´Ávila.

3 Segundo documentos da Câmara Municipal de Salvador, as terras em Itapuã e na freguesia de Santo Amaro do Ipitanga pertenciam ao Conselho Municipal, o que obrigava os ocupantes destas áreas a pagar o foro ao município. *AMS*. "Termo de vereação". Atas da Câmara (1700-1718). 1 de outubro de 1701, v. 7, p. 83.

vernador general, vereadores e moradores influentes de Salvador para ser o ponto oficial de arrebanhamento do gado criado nas paragens sertanejas da capitania da Bahia e das partes de Sergipe Del Rey. O objetivo declarado era garantir o abastecimento das embarcações, dos engenhos, da população em geral e trazer algum tipo de ganho comercial capaz de recompor as finanças municipais no momento pós-guerra contra os neerlandeses. A partir de então, vários funcionários foram nomeados a fim de promover a busca do gado espalhado pelo interior e confiscar os rebanhos daqueles que auxiliaram de algum modo os inimigos da Coroa Portuguesa, a fim de conduzir o maior número possível de animais para Capuame.[4]

A pecuária teve um papel importante no processo de interiorização do domínio colonial sobre o território americano.[5] Durante as expedições de preação de indígenas para abastecer de mão-de-obra os primeiros engenhos de cana de açúcar do litoral e o movimento na busca incessante por metais preciosos, o estabelecimento das primitivas fazendas de gado *vaccum* garantiam minimamente a posse das terras, depois de mantê-las desembaraçadas da presença das comunidades originárias. As fazendas serviam inicialmente como uma espécie de entreposto militar, nas quais os sertanistas podiam encontrar algum tipo de apoio, abrigo e condições de abastecimento para os avanços bélicos. Não à toa, as primeiras construções interioranas eram verdadeiras casas-fortes.[6]

Estas fazendas primitivas eram as responsáveis por fornecer a *munição de boca* sempre que solicitada. O auxílio nos esforços de guerra era uma condição obrigatória aos súditos, sendo que muitos deles eram em si homens de guerra, devendo estar sempre prontos para realizar os interesses coloniais.[7]

Todo este processo de interiorização foi acompanhado por uma política de concessão de terras em forma de sesmarias. Deste modo, os membros das expedições recebiam como meio de pagamento pelo serviço prestado à Coroa a possibilidade de tornarem-se sesmeiros, forma de acesso a este meio produtivo. Assim, a metrópole resolvia ao mesmo tempo os problemas referentes à efetivação da ocupação colonial sobre vastos territórios, mantinha a fidelida-

---

4 *AMS,* Atas da Câmara (1649-1659), volume 3, 24 de maio de 1951, p. 142; idem, "Cópia da carta do Mestre de Campo General deste Estado", 26 de maio de 1651, p. 144; 26 de maio de 1651, p. 148; *DH*, "Ordem para o Sargento-maior Balthazar dos Reis Barrenho ir listar todos os gados que há no distrito da Vigia até a Torre", 16 de novembro de 1654, v. 4, p. 177.

5 Sobre a importância da pecuária para a economia colonial, ver: PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1986; FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Ed.. Nacional, 1982.

6 *DH*. "Carta que fará os oficiais da Câmara desta cidade acerca das casas-fortes que se hão de fazer no sertão". 10 de setembro de 1657, v. 86, p. 138.

7 SILVA, Kalina Vanderlei P. da. *O miserável soldo e a boa ordem:* militarização e marginalidade na Capitania de Pernambuco dos séculos XVII e XVIII. Recife, 2000.

de dos súditos mediante a esperança dos ganhos em terras e gentes (quando a escravização de indígenas era permitida) e fomentava, quando possível, a produtividade das terras a partir da constituição de fazendas de gado *vaccum*.[8]

No entanto, é necessário ter em mente que este domínio territorial ocorreu de modo lento, entrecortado por guerras contra as populações indígenas, de tal maneira que a estrutura bélica fosse sempre reiterada a fim de manter uma soberania espacial muitas vezes descontínua, enredada por processos de expansão e contração das partes consideradas pacificadas, ou seja, efetivamente colonizadas.[9]

Sendo assim, é possível compreender o papel da pecuária enquanto fator substancial para a ocupação produtiva das regiões mais distantes do litoral. Enquanto as regiões do recôncavo se especializavam gradativamente na cultura de mercadorias fundamentais para a manutenção da empresa mercantil colonial, tais como a cana-de-açúcar, o tabaco e a mandioca, os sertões pecuaristas iam se consolidando como retaguarda militar-econômica lá onde a produção monocultora destinada ao abastecimento do mercado externo não era possível devido à distância dos centros comerciais, aos fatores climáticos e às dificuldades de controle das áreas de fronteiras abertas.

Enquanto empresa colonial, que tinha o seu sentido pautado na produção de mercadorias, toda a máquina político-administrativa sustentava-se por meio da fiscalidade, ou seja, da cobrança de tributos sobre o comércio dos produtos da terra. Com a carne proveniente do gado *vaccum* não era diferente. Assim como o costume europeu, cabia à municipalidade no além-mar regular os preços e a comercialização dos produtos ditos de subsistência.[10] No caso da América Portuguesa, era privilégio da Câmara Municipal de Salvador controlar, com base no monopólio, toda a comercialização de carne verde.[11] Este controle era feito por meio da arrematação do contrato das rendas do talho. O contratador seria o responsável por abastecer os

---

8 Sobre a distribuição de sesmarias no Alto Sertão da Bahia, ver: NEVES, Erivaldo Fagundes. *Uma comunidade sertaneja:* da sesmaria ao minifúndio (um estudo da história regional e local). Salvador, EDUFBA; Feira de Santana: UEFS, 1998.

9 Sobre a guerra contra as populações indígenas nos sertões das capitanias do norte, ver: PUNTONI, Pedro. *A guerra dos bárbaros:* povos indígenas e a colonização dos sertões do nordeste do Brasil, 1650-1720, São Paulo: Hucitec; Edusp, 2002.

10 Sobre o controle municipal em relação ao comércio dos produtos de subsistência nas economias de Antigo Regime, ver: THOMPSON, Edward P.. *Costumes em comum*: estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 1998; BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV- XVIII.* São Paulo: Martins Fontes, 2009, v. 2: POLANYI, Karl. Os jogos das trocas: *a grande transformação: as origens da nossa época.* Rio de Janeiro: Campus, 2000.

11 SOUZA, Avanete Pereira. *Poder local, cidade e atividades econômicas (Bahia, século XVIII)*. São Paulo: USP, 2003.

açougues da cidade de onde saíam as mercadorias destinadas aos engenhos, às naus e ao consumo da população citadina.

Este contratador da renda dos talhos dependia diretamente dos marchantes, ou seja, dos homens responsáveis por buscar o gado produzido no interior da capitania e levá-los até o matadouro público. Estes marchantes eram considerados trabalhadores mecânicos e tinham o seu ofício regulado igualmente pela Câmara Municipal. Eram uma espécie de atravessadores: negociavam a compra do gado diretamente com os produtores e conduziam as boiadas até a capital. O espaço de atuação dos marchantes era a feira de gado de Capuame. Ao que tudo indica, os produtores sertanejos traziam de tempos em tempos as suas boiadas até a feira para ali serem vendidas aos marchantes.[12]

Segundo a documentação municipal e consoante a uma cultura moral de Antigo Regime – que observava sempre com desconfiança a figura social dos atravessadores –, uma série de abusos eram cometidos por estes homens. Desde o controle sobre a condução das boiadas da Feira de Capuame até o matadouro (a fim de esperar que o gado engordasse depois de longas distancias percorridas ou para forçar uma escassez capaz de supervalorizar o produto) ou mesmo contrabandear boiadas desviadas diretamente para os engenhos do recôncavo e as naus: tais imposturas justificaram um endurecimento das medidas fiscais por parte da Câmara Municipal.

Da tentativa da Câmara de manter um controle mais rígido sobre o produto do qual auferiam a maior parte de suas rendas desdobrou-se o estabelecimento de um registro de gado na Feira de Capuame, na década de 1720.[13]

O registro contava com a construção de uma sede e uma cadeia. Ali ficava o superintendente da feira (nomeado pelo governador-general) e seus militares subordinados. Por muito tempo a segurança do registro de entrada de gado em Capuame foi garantida pelas armas dos homens pertencentes a Companhia de Infantaria da Ordenança do regimento do coronel Garcia D´Avila Pereira.[14] Os homens vinculados ao Terço de Henrique Dias também ficavam encarregados da segurança do local, sendo muitas vezes requisitados nos momentos de captura dos contrabandistas.[15]

---

12 HENRIQUE, Juliana da Silva. *A Feira de Capuame:* pecuária, territorialização e abastecimento (Bahia, século XVIII). São Paulo: USP, 2014.

13 *DH*. "Provisão de serventia do ofício da Superintendência do Registro de Entrada do Gado da Capuame provido na pessoa do Capitão Luiz Pereira de Almeida." 15 de março de 1728, v. 48, p. 208.

14 *DH*. Cartas, patentes e provisões (1724-1728). "Luiz Pereira de Almeida no posto de capitão da Companhia de Infantaria da Ordenança, à folha 199 verso", v. 73, p. 309; *DH*. "Patente de confirmação por S. M., que Deus guarde, concedida ao capitão Luiz Pereira de Almeida". 26 de março de 1725, v. 74, p. 84.

15 Sobra a atuação dos homens do Terço de Henrique Dias em Capuame, ver: Juliana da Silva Henrique, *op. cit.*, p. 64 e s.

A partir da institucionalização da feira, estabeleceu-se a obrigação de preenchimento de um "Livro de Registro de Entrada de Gado". Ali, todas as quartas-feiras, dia oficial da feira, o superintendente deveria registrar os dados referentes às boiadas que entraram em Capuame. Nele constava o sertão de origem, a quantidade de cabeças de gado, o nome do dono da boiada ou o nome do condutor (acompanhado de uma referência à sua condição jurídica, caso fosse um trabalhador escravizado).

Subsequente a estas informações deveria constar o registro da outra parte da transação, a saber, o nome do marchante e a quantidade de cabeças que ele conduziria diretamente ao matadouro da capital. Deste modo, era possível à municipalidade saber quantas cabeças de gado entraram na feira, quantas foram entregues a cada marchante e quantas chegaram efetivamente no matadouro. Qualquer rês que morresse pelo caminho entre Capuame e o matadouro deveria ser reportado à Câmara Municipal de Salvador pelo marchante, mediante testemunho, afim de retirar a suspeita de desvio.[16]

Nos livros do registro produzidos a partir de 1784 é possível perceber que cada marchante encaminhava uma quantidade parecida de cabeças de gado. Apesar de não sabermos ainda ao certo a maneira como estes marchantes atuavam, tudo leva a crer que havia algum tipo de acordo entre eles para encaminharem um número parecido de cabeças de gado. Talvez houvesse uma espécie de partilha do montante de reses que entrava na feira cada semana a fim de evitar conflitos quanto ao encaminhamento dos animais.[17] Tudo leva a crer que esta partilha proporcional fosse fruto de algum acordo entre marchantes, funcionários da feira e vereadores. Em documento Municipal de 1804, provavelmente produzido porque o acordo tradicional fora quebrado, é possível perceber que a repartição seguia alguma lógica de proporção. Na medida em que o gado vindo de distintos sertões possuíam qualidades diferentes entre si (ou seja, gado mais ou menos fraco, magro, velho, etc) não é difícil conjecturar, de acordo com este documento, que os negociantes lançavam mão de alguma espécie de sorteio no qual a desigualdade, que se desdobrava em maiores ou menos ganhos comerciais, fosse suspensa por um lance de sorte ou azar.[18]

Por conta de uma economia do privilégio, própria ao Antigo Regime, determinadas figuras ilustres da colônia tinham o direito de encaminhar, por conta própria, algumas cabeças de gado. Isso se dava principalmente para

16 *AMS*. Livro de Justificação das reses mortas (1791-1811). Sub-secção: Matadouro.
17 *AMS*. Livros de Registro de Entrada de Gado da feira de Capuame (1784-1789).
18 *APEB*. Senada da Camara de Salvador. Correspondência recebida (1786-1822). Maço 485-2. 14 de abril de 1804, fl. 26 e s.

aqueles que possuíam unidades produtivas dedicadas às atividades diferentes, tais como os membros da elite que possuíam simultaneamente fazendas pecuaristas nos sertões e engenhos de cana-de-açúcar no Recôncavo, por exemplo. A eles não era permitido encaminhar diretamente suas boiadas de uma unidade produtiva a outra. Deveriam passar necessariamente pelo Registro de Entrada de gado localizado em Capuame.[19] Mesmo tratando-se de gado próprio, qualquer desvio de rota era entendido como contrabando.

Havia também o registro específico do gado que era destinado à Frota anual das Naus da Índia, assim como as boiadas que iam diretamente para o açougue dos clérigos e religiosos da capital.[20]

A maior parte do gado *vaccum* encaminhado semanalmente à feira de Capuame provinha do sertão do São Francisco e dos sertões da capitania do Piauí.[21] As boiadas eram conduzidas obrigatoriamente pela Estrada Real das Boiadas, o caminho oficial que conectava a região de Salvador ao interior do Piauí, passando pelo sertão do rio São Francisco, através da passagem de Juazeiro.[22]

Mas, na medida em que as minas de ouro eram descobertas, abria-se um campo de concorrência para o gado *vaccum* proveniente dos sertões baianos.[23] Fazer com que a produção pecuarista mantivesse o seu fluxo original direcionado para a capital da colônia mostrou-se um desafio que só foi parcialmente solucionado com uma espécie de divisão das partes sertanejas entre aquelas que manteriam sua conexão mais direta com os caminhos rumo a Capuame e as partes, sobretudo aquelas comandadas pelos herdeiros do sertanista Guedes de Brito, vinculadas ao comércio com as Minas Gerais.[24] Esta divisão primitiva manteve-se até o momento em que os caminhos rumo às capitanias mais ao sul, como, por exemplo, as partes de São Paulo, foram definitivamente tomados como pontos privilegiados pelos quais deveriam circular as mercadorias destinadas às zonas mineradoras.

Estas partes mais ao sul da capitania da Bahia possuíam uma dinâmica muito peculiar em relação à ocupação dos sertões ligados ao médio São

19 Idem.

20 Sobre o açougue pertencente aos eclesiásticos, ver: AMARAL, Camila Teixeira. *As duas espadas do poder:* as relações de tensão e conflito entre o poder secular e o poder eclesiástico na Bahia (1640-1750), Salvador: UFBA, 2012; sobre a frota das Índias, ver: AMARAL LAPA, José Roberto do. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo, 2000.

21 HENRIQUE. *op. cit.* p. 106.

22 ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas etc.* [1711] (Introdução e notas de Andrée Mansuy Diniz Silva). São Paulo: Edusp, 2007.

23 SANTOS, Raphael Freitas. *Minas com Bahia:* mercados e negócios em um circuito mercantil *setecentista*. Niterói: UFF, 2013.

24 *AMS*. Registro da carta escrita a S. M. Sobre a divisão dos gados do sertão. 28 de julho de 1716, v. 6. Cartas do Senado (1710-1730), p. 63.

Francisco e ao Piauí. A descoberta de jazidas de metais e minerais como o salitre, colaboraram para a formação de importantes povoados como Rio de Contas e Jacobina, possuidores de uma vinculação histórico-econômica mais firme com as terras mais ao sul do Recôncavo Baiano.[25]

Sobretudo na segunda metade do século XVIII, quando a produção pecuarista atingiu o seu auge, parte substancial das preocupações das autoridades municipais de Salvador debatia-se sobre a questão do aumento de sua arrecadação fiscal. Impossibilitados de sobretaxar ainda mais a população sem correr o risco de enfrentar revoltas e motins, a alternativa era fechar ainda mais o cerco diante das possibilidades de contrabando. A implementação de novos registros de passagem de gado foi uma das medidas tomadas pela Câmara. No final do século XVIII há referência aos registros do Cajueiro, Lagoinha, Saco de Moura, Queimadas, Serrinha e Tamboatá.[26] No início do século XIX surgiam os registros de Cajueiro, Campina [do Pirajá] e, por fim, Santana dos Olhos D´água, para onde a feira de Capuame foi transferida, dando origem ao município de Feira de Santana.[27] Todos estes registros foram estabelecidos ao longo da Estrada das Boiadas, sobretudo no trecho mais próximo do Recôncavo afim de evitar os descaminhos.

Aqui interessa observar o modo como o estudo sobre a feira de Capuame nos aponta para as contradições inerentes à economia moderna e mais especificamente para as questões pertinentes à economia de Antigo Regime. É curioso pensar em uma feira que, por conta de seu contexto colonial, encontrava-se regida por princípios monopolistas.

Em geral, a feira nos remete à imagem de um espaço configurado pelo livre comércio, no qual os produtores expõem suas mercadorias diante de seus possíveis compradores. Esse é o caso das feiras livres contemporâneas. No entanto, em Capuame tudo parecia funcionar de um modo diferente desta lógica. O primeiro dado que chama atenção é o fato de Capuame ser o único lugar no qual oficialmente o gado em pé destinado ao abastecimento

25 SOUZA, Maria Aparecida Silva e. *A conquista do sertão da Ressaca*: povoamento e ocupação de terra no interior da Bahia. Vitória da Conquista, 2001, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade do Sudoeste da Bahia, 2001; VASCONCELOS, Albertina Lima. *Ouro*: conquistas, tensões, poder, mineração e escravidão - Bahia do século XVIII. Campinas, Unicamp, 1998; ALMEIDA, Kátia Lorena Novais. *Escravos e libertos nas Minas do Rio de Contas*. Bahia, século XVIII. Salvador, 2012, Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal da Bahia, 2012.

26 *APEB*. Correspondência recebida pelo governo. Senado da Câmara da Bahia (1783-1799). 13 de setembro de 1797.

27 *AMS*. Livro de Partes e Ofícios da Administração da Feira (1801-1810); Circulares da Câmara (1729-1815). 31 de julho de 1805; Sobre o registro de Campina, no atual bairro do Pirajá, ver: *AMS*. Posturas Municipais (1829-1859); Lei de 1 de outubro de 1828, Artigo 3; Sobre o registro estabelecido na Fazendo de Santana dos Olhos D´Água a fim de coibir o contrabando recorrente naquela região, ver: *AMS*. Livro das Partes e Ofícios da Administração da Feira. (1801-1810).

da capital e do Recôncavo poderia ser vendido. O gado só poderia ser conduzido do sertão de origem até a feira pelo seu criador ou por um condutor específico. A venda de boiadas pelos caminhos era proibida e mesmo que esta proibição fosse de difícil controle, o objetivo era inibir ao máximo a atuação de atravessadores que corriqueiramente se fingiam de *criadores legítimos* e cobravam um valor mais alto pelas reses.[28] Chegando na feira, esta venda oficial, por seu turno, também só poderia ser feita aos indivíduos licenciados pela Câmara Municipal de Salvador, a saber, os marchantes. Estes trabalhadores mecânicos também não poderiam comprar a quantidade de gado que quisessem ou pudessem: eles tinham um número específico de reses que poderiam negociar, a depender do número de cabeças de gado que chegassem naquela semana à Capuame e da quantidade de marchantes que estivessem na feira para encaminhar gado para o matadouro.

Em Capuame, a mercadoria predominante era o gado. Isto não significa que o comércio de outros tipos de mercadorias não tivesse espaço naquele lugar. Porém, tudo leva a crer que esta comercialização deveria ocorrer de modo muito marginal. Não há referência alguma à presença de transações realizadas por meio de outras mercadorias, o que evidentemente não significa a sua ausência. A questão é que estas outras mercadorias não aparecem na documentação consultada na medida em que elas não eram consideradas monopólio municipal. Nos livros de contratos de arrematação há registro do comércio de carne de porco.[29] Em documento entregue ao Senado em 1804 há referência aos carneiros capados que fizeram parte da divisão dos talhos entre os marchantes. No entanto, não se sabe se estes outros animais eram comercializados em Capuame.[30]

Uma outra questão pertinente ao comércio de gado em Capuame diz respeito à moeda de troca utilizada. Sabe-se bem que as boiadas eram encaminhadas para Capuame e ali eram vendidas aos marchantes. Contudo, não se sabe o modo como estas boiadas eram pagas pelos marchantes aos condutores e criadores. É possível inferir que, em uma sociedade pouco monetarizada, dificilmente este acerto de contas era feito em moeda corrente. O crédito certamente era o meio comum de realizar parte destas negociações.

Por outro lado, sabe-se que uma parte da transação era convertida em imposto entregue para a municipalidade através da arrecadação feita pelo superintendente da feira. De acordo com algumas informações, parece que

28 *APEB*. Senada da Camara de Salvador. Correspondência recebida (1786-1822). Maço 485-2. 14 de abril de 1804, fl. 26 e s.

29 *AMS*. Livros de Contratos de Arrematação.

30 *APEB*. Senada da Camara de Salvador. Correspondência recebida (1786-1822). Maço 485-2. 14 de abril de 1804, fl. 26 e s.

eram os marchantes os responsáveis por pagar este imposto. O valor total arrecadado era encaminhado semanalmente à Câmara Municipal sob a guarda dos militares responsáveis pela segurança da feira. Este fato pode nos indicar que, por mais que parte do circuito fosse estabelecido por cartas de crédito, alguma moeda circulava pela feira, ao menos por parte dos marchantes em relação ao pagamento (pelo menos parcial) do imposto. A questão é: como os marchantes pagavam os criadores e condutores de gado?

Para os criadores que eram simultaneamente donos de engenhos, é possível imaginar que as boiadas pudessem servir para fechar as contas das dívidas sempre existentes entre os senhores de engenhos e os negociantes da praça de Salvador. Esta hipótese pode ser lançada tendo por base o livro borrador de Antonio Gomes Ferrão Castelo Branco. Sobretudo nos momentos de entressafra de uma economia sustentada pelo crédito, é possível pensar que as boiadas trouxessem algum tipo de liquidez, ou pelo menos um meio para quitar parte das dívidas.[31]

Sabe-se da circulação de outras mercadorias encaminhadas para os povoados e vilas sertanejas. Para o início do século XIX, há referências sobre a existência de um Armazém estabelecido na Passagem do Juazeiro, às margens da Estrada das Boiadas, caminho obrigatório para os sertões do Piauí. Ali comercializava-se vários tipos de tecidos, utensílios de uso cotidiano que iam desde ferramentas à cachimbos.[32] Tendo em vista a dinâmica própria à condução das boiadas, momento em que os condutores e criadores seguiam em direção à Capuame, acompanhados por cerca de cinco homens (livres ou escravizados) armados, é possível inferir que eles aproveitassem a viagem de retorno aos sertões de origem para trazer algum tipo de mercadoria.

Talvez seja necessário um olhar mais atento aos inventários *post-mortem* das famílias sertanejas para que o entendimento da cultura material daquelas paragens nos informe algo sobre esta dinâmica mercantil. Sem dúvida, uma destas mercadorias eram as armas e os utensílios de ferro. Enxadas, foices, facões, facas Parnaíba, facas aparelhadas, catanas, espingardas Lazarina, espingarda Taboca, pistolas, bacamarte de fabricação estrangeira aparecem com relativa frequência nos inventários analisados. Tecidos e louças também eram comuns entre os bens arrolados.[33]

---

31 CASTELO BRANCO, Antonio Gomes Ferrão. *Borrador em que lanço todas as cartas que escrevo, principiado em agosto de 1742, estando na Bahia.* São Paulo: Coleção Mindlin. Transcrito por Rosana Gonçalves sob orientação da Profª Drª Mary Del Priore e gentilmente cedido pelo Prof. Dr. Istvan Jancsó.

32 *APEB*. Secção Judiciária. Inventários. Antônio José Vieira Araújo. 08/3359/01. Juazeiro, 1806.

33 HENRIQUE, Juliana da Silva. *A feira de Capuame:* pecuária, territorialização e abastecimento (Bahia, século XVIII). São Paulo: USP, 2014.

Apesar de uma perspectiva teórica que recusa a compatibilidade entre a economia sertaneja e o cativeiro, em vários inventários foi possível perceber a abrangência da pequena posse de trabalhadores escravizados. Ainda não se sabe muitos detalhes sobre a importância do comércio interno de escravos para os sertões baianos pecuaristas do século XVIII, contudo, a sua presença, mesmo que pontual, parece nos informar algo sobre aquelas comunidades.

É possível perceber igualmente a abrangência da pequena posse de animais de carga e montaria, tais como os cavalos e os burros.

Se levarmos em conta as grandes perdas de cabeças de gado pelos caminhos até chegarem à Capuame, juntamente com o baixo fluxo de mercadorias que retornava aos sertões baianos de dentro e de fora, é possível inferir que os ganhos com o comércio do gado sertanejo tinham outro destino, para além da reposição das condições materiais da população interiorana.

Pensando na dinâmica econômica dos sertões pecuaristas, por um lado, temos os grandes fazendeiros, herdeiros de extensas sesmarias, capazes de contar com uma quantidade razoável de funcionários, escravos e agregados e, portanto, capazes de produzir boiadas grandes o bastante para justificar seu encaminhamento periódico aos grandes centros.

Por outro lado, temos os pequenos produtores, cuja baixa quantidade de cabeças de gado impedia a formação de uma boiada passível de compensar o longo percurso em direção à Capuame. Somando este fator a suposta impossibilidade de vender o gado produzido para um atravessador, talvez seja razoável pensar que estes pequenos produtores lançavam mão de suas reses para alimentação própria ou como moeda de troca para quitar pequenas dívidas com comerciantes e viandantes.

Certamente a maior parte das comunidades sertanejas vivia daquilo que conseguiam produzir diretamente. E uma vez engendradas em um circuito mercantil no qual uma parte de seus esforços coletivos orbitava em torno da pecuária, a fim de produzir a mercadoria gado, a não reposição das condições de vida daquela população significava inevitavelmente a sua crescente pauperização.

Segundo carta dos moradores de Salvador endereçada ao Senado da Câmara em 1797, as carestias de carne verde eram comuns. Ao redator do documento, tal circunstância parecia inexplicável diante das condições favoráveis à pecuária sertaneja. Com campos tão extensos para a produção pecuarista, como podia haver escassez de carne? Comparando estas terras com a Inglaterra e a Irlanda, como era possível que um espaço menos fértil, menos extenso, mais povoado, no qual durante seis meses do ano não se produzia coisa alguma era, mesmo assim, capaz de sustentar a sua po-

pulação, abastecer extensas frotas e ainda vender carne para outros lugares da Europa?[34]

Este documento destoa substancialmente de uma historiografia brasileira que justifica a decadência da pecuária sertaneja como se fosse um processo vinculado primordialmente às condições naturais/climáticas de uma região castigada pela seca. De acordo com os redatores do documento supracitado, se fosse este o real motivo para a crise de abastecimento, as constantes boiadas encaminhadas aos engenhos do Recôncavo também cessariam de chegar, o que evidentemente não acontecia. Talvez a constância deste fluxo nos diga algo relevante sobre a economia colonial e seu sentido profundo.

Ao que tudo indica, o baixo reinvestimento na economia sertaneja dizia respeito ao privilégio que se dava à reposição das condições de produção das fazendas do Recôncavo e outros negócios citadinos. A situação se agravou com a fragmentação da posse da terra no início do século XIX. Uma vez que a pecuária naquelas paragens era realizada de modo extensivo, a diminuição das unidades produtivas e a compartimentação dos rebanhos atomizava de tal modo àquelas comunidades que inviabilizava o encaminhamento de grandes boiadas para os centros consumidores.[35]

Por outro lado, os funcionários municipais, que retiravam do comércio da carne verde a sua maior fonte de renda, respondiam com medidas cada vez mais coercitivas. Seus desejos monopolistas, por seu turno, chocavam-se diretamente com os interesses de diferentes setores sociais. Além do mais, a própria tentativa de conservar o monopólio requeria uma ampliação sempre crescente dos esforços para manter a máquina fiscal-coercitiva funcionando, o que significava novos gastos para a municipalidade.

Não à toa, o final do século XVIII foi marcado por uma série de debates sobre os problemas de se insistir em uma estrutura aparentemente arcaica. Todavia, estas pressões conduziam o debate para um questionamento profundo sobre a própria condição colonial do Brasil. Chamava-se à atenção para a sua constituição enquanto empresa direcionada para a realização dos interesses metropolitanos, privilegiando sobretudo a produção monocultora das mercadorias destinadas ao comércio externo enquanto a sua retaguarda econômica explicitava as contradições da sociedade produtora de mercadorias.

---

34 *APEB*. Maço 201-14. "Correspondência recebida pelo governo". Senado da Câmara da Bahia (1783-1799). Carta de 08 de fevereiro de 1797, fl. 138 e segs.

35 NEVES, Erivaldo Fagundes. *Uma comunidade sertaneja:* da sesmaria ao minifúndio: um estudo de história regional e local. Salvador: EDUFBA; Feira de Santana: UEFS, 2008.

Durante a pesquisa foram encontradas referências pontuais sobre a existência de feiras coloniais de gado em Goiana (Pernambuco) e na Vila Nova da Rainha (atual Campina Grande, Paraíba).[36] Ao que tudo indica, a vila de Cachoeira também possuía uma feira no final do século XVIII.[37] Capuame seguiu como único espaço para a comercialização de gado em pé encaminhado à Salvador até o início do século XIX, quando o movimento constante por uma encruzilhada no interior da capitania passou a chamar atenção das autoridades. Tratava-se da Fazenda Santana dos Olhos D´água. Localizada em um cruzamento de estradas que permitia, por um lado, a comunicação de diferentes paragens interioranas, mas por outro lado, ampliava as possibilidades de contrabando pelos diversos descaminhos sentido. Aquelas paragens serviram tradicionalmente como pouso aos criadores e condutores. A movimentação intensa pela região animou a imposição de um registro de entrada de gado na virada do século XVIII para o século XIX e a posterior transferência da Feira de Capuame para a Feira de Santana. A partir de então, Capuame passou a ser referenciada como a Feira Velha, enquanto Feira de Santana tornava-se um dos espaços econômicos mais importantes da Bahia.[38]

## Referências

ALDEN, Dauril. The making of an enterprise. The society of Jesus. *In Portugal, Its Empire, and Beyond (1540-1750)*. Stanford: Stanford University Press, 1996.

ALENCASTRO, Luis Felipe de. *Trato dos Viventes,* São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALMEIDA, Kátia Lorena Novais. *Escravos e libertos nas Minas do Rio de Contas.* Salvador, 2012, Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal da Bahia, 2012.

AMARAL, Camila Teixeira. *As duas espadas do poder*: as relações de tensão e conflito entre o poder secular e o poder eclesiástico na Bahia (1640-1750). Salvador: UFBA, 2012.

ANTONIL, André João. *Cultura e Opulência do Brasil por suas drogas e minas etc.* [1711] (Introdução e notas de Andrée Mansuy Diniz Silva). São Paulo: Edusp, 2007.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV- XVIII.* São Paulo: Martins Fontes, 2009. (v. 2 - Os jogos das trocas).

CHAVES JUNIOR, José Inaldo. *As capitanias de Pernambuco e a construção dos territórios e das jurisdições na América Portuguesa (século XVIII)*. Niterói: UFF, 2017.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Ed. Nacional, 1982.

[36] CHAVES JÚNIOR, José Inaldo. *As capitanias de Pernambuco e a construção dos territórios e das jurisdições na América Portuguesa (século XVIII)*, Niterói: UFF, 2017.

[37] *APEB*. Correspondência recebida pelo governo. Senado da Câmara da Bahia (1783-1799). 11 de junho de 1798.

[38] POPPINO, Rollie. *Feira de Santana*. Salvador: Itapuã, 1969; LOPES, Rodrigo Freitas. *Nos currais do matadouro público:* o abastecimento de carne verde em Salvador no século XIX (1830-1873). Salvador: UFBA, 2009.

GORENDER, Jacob. *O Escravismo Colonial.* São Paulo: Ática, 1988.

GRAHAM, Richard. *Alimentar a cidade:* das vendedoras de rua à reforma liberal (Salvador, 1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

HENRIQUE, Juliana da Silva. *A Feira de Capuame:* pecuária, territorialização e abastecimento (Bahia, século XVIII). São Paulo: USP, 2014.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia.* São Paulo: Hucitec, 2000.

LINHARES, Maria Yedda. *História do Abastecimento*. Brasília: Binagri, 1979.

LOPES, Rodrigo Freitas. *Nos currais do matadouro público:* o abastecimento de carne verde em Salvador no século XIX (1830-1873). Salvador: UFBA, 2009.

MOTT, Luiz, Subsídios à história do pequeno comércio no Brasil. *Revista de História*, v. 53, n. 105, 1976.

NEVES, Erivaldo Fagundes. *Uma comunidade sertaneja:* da sesmaria ao minifúndio (um estudo da história regional e local). Salvador: EDUFBA; Feira de Santana: UEFS, 1998.

POLANYI, Karl. *A grande transformação:* as origens da nossa época. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

POPPINO, Rollie. *Feira de Santana, Salvador:* Itapuã, 1969.

PRADO JUNIOR, Caio Prado. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

PUNTONI, Pedro. *A guerra dos bárbaros:* povos indígenas e a colonização dos sertões do nordeste do Brasil, 1650-1720. São Paulo: Hucitec; Edusp, 2002.

RUSSELL-WOOD, J. R. *Fidalgos and Philanthropists*. Berkley: Univesrity of California Press, 1968.

RUSSELL-WOOD, J. R. *Society and Government in Colonial Brazil, 1500-1822.* Hampshire: Variorum, 1992.

SANTOS, Raphael Freitas. *Minas com Bahia: mercados e negócios em um circuito mercantil setecentista.* Niterói: UFF, 2013.

SCHWARTZ, Stuart, *Segredos Internos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

SILVA, Kalina Vanderlei P. da. *O miserável soldo e a boa ordem:* militarização e marginalidade na Capitania de Pernambuco dos séculos XVII e XVIII. Recife: Prefeitura Municipal do Recife; Secretaria da Cultura; Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2000.

SOUSA, Avanete Pereira. *Poder local, cidade e atividades econômicas (Bahia, século XVIII)*. São Paulo: USP, 2003.

SOUSA, Maria Aparecida Silva e. *A conquista do sertão da Ressaca:* povoamento e ocupação de terra no interior da Bahia. Vitória da Conquista: UESB, 2001, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade do Sudoeste da Bahia, 2001.

THOMPSON, Edward P.. *Costumes em comum. Estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

VASCONCELOS, Albertina Lima. *Ouro:* conquistas, tensões, poder, mineração e escravidão - Bahia do século XVIII. Campinas: Unicamp, 1998.

**Fontes documentais**

Antonio Gomes Ferrão Castelo Branco. Borrador em que lanço todas as cartas que escrevo, principiado em agosto de 1742, estando na Bahia. São Paulo. Coleção Mindlin. Transcrito por Rosana Gonçalves sob a orientação da Profª. Drª. Mary Del Priore. Cedido pelo Prof. Dr. Istvan Jancsó.

Circulares da Câmara (1729-1815).

Documentos Históricos do Arquivo Municipal de Salvador. Salvador, Prefeitura Municipal, 1996, 10 volumes.

Documentos Históricos da Biblioteca Nacional (DH). Rio de Janeiro, Biblioteca Nacional, 1928-1955, 110 volumes.

Livros de Contratos de Arrematação.

Livro de Justificação das reses mortas (1791-1811). Subsecção: Matadouro.

Livro de Partes e Ofícios da Administração da Feira (1801-1810).

Livros de Registro de Entrada de Gado (1784-1789). Maço 201-14.
Correspondência recebida pelo governo. Senado da Câmara da Bahia (1783-1799).

Maço 485-2. Correspondência recebida. Senado da Câmara de Salvador. (1786-1822).

Posturas Municipais (1829-1859).

Secção Judiciária. Inventários.

**Arquivos**

Arquivo Municipal de Salvador (AMS).

Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB).

# O transporte e armazenamento de produtos pela Mesa de Inspeção da Bahia (Século XVIII)

***Idelma Aparecida Ferreira Novais***

*Mestre em História/UFBA, Doutora em Ciências/História Econômica/FFLCH/USP, Pesquisadora e Escritora. Vitória da Conquista/BA*

A Mesa de Inspeção do Açúcar e Tabaco da Bahia entre os anos de 1751, ano de sua criação, até 1808, quando ocorreu a abertura dos portos do Brasil ao comércio internacional e, portanto, o fim do exclusivo colonial e de mudanças estruturais da comercialização dos produtos coloniais. Foram instaladas em algumas capitanias como Pernambuco, Maranhão, Rio de Janeiro e Bahia. Era um órgão administrativo e centralizador, que constituiu um importante instrumento da política mercantilista da Coroa. Esta instituição

tinha o objetivo de assegurar o rendimento e controle as atividades produtivas e comerciais da colônia, visando garantir a manutenção do exclusivo colonial. Dentre as suas diferentes atribuições, podemos destacar a preocupação e empenho da Mesa de Inspeção da Bahia na melhoria da qualidade dos produtos, principalmente o açúcar, tabaco e algodão, como também sua atuação para auxiliar os senhores de engenho e lavradores com as novas técnicas de cultivo, produção do açúcar, armazenamento e comercialização.

Um dos objetivos da Mesa de Inspeção era garantir a qualidade dos produtos coloniais exportados para Portugal. Mas garantir a qualidade era uma tarefa árdua e complicada. Era preciso supervisionar a produção desses gêneros e cuidar para que a produção chegasse em Portugal sem fraudes, em boas condições e com os produtos devidamente qualificados. Para isso, várias formas de fiscalização e controle foram utilizadas pela Mesa, desde saída dos produtos das propriedades rurais até a chegada destes às alfândegas em Portugal.[1]

O transporte da cana dentro dos engenhos era realizado por terra e dependia dos escravos, de muares e de grandes carros de boi, cuja utilização era dificultada pela ausência de estradas e pontes. Os escravos carregavam e descarregavam os feixes de cana, as caixas e sacas de açúcar para carregar os carros de bois ou as bruacas utilizadas pelas mulas. Segundo Alípio Goulart, os engenhos tinham escravos como seus carregadores para transportar o produto, "animais como os outros, mansos e capazes de longas caminhadas" (GOULART, 1959, p. 50). Para João Rodrigues de Brito, no Recôncavo, onde os locais eram inacessíveis para os carros e não havia rios, o transporte era realizado às costas dos escravos, o que era muito mais dispendioso (BRITO, 1821). Contudo, as diversidades climáticas influenciavam diretamente, pois no período de grande seca os animais ficavam fracos, na maioria das vezes morriam, e na época de chuvas as estradas ficavam esburacadas e alagadas, dificultando ou até impedindo a passagem dos animais (SCHWARTZ, 2012, p. 341).

A indústria do açúcar do Nordeste era uma atividade para a exportação, a localização das lavouras próxima ao litoral era condição essencial. Pode-se dizer que a possibilidade de transporte para o litoral marcava o limite máximo da exploração no interior do território.

Entre os engenhos e o porto de embarque, o açúcar era transportado por sumacas e canoas por meio dos rios médios e pequenos, fato que servia inclusive para facilitar a própria cobrança do dízimo, utilizando os rios para dividir os ramos do contrato de cobrança. Os rios eram preferidos às

[1] OFÍCIO do governador interino para Diogo de Mendonça Corte Real no qual se refere a falta de chuvas e carregamento da frota.. Bahia 5 de julho de 1755. Arquivo Histórico Ultramarino: Bahia, caixa 10, documento 1786.

estradas porque o transporte era menos dispendioso, mais rápido e seguro e ofereciam maior proteção aos sacos e caixas, além de oferecer maior capacidade de carga. As canoas e sumacas eram os veículos mais utilizados no transporte de açúcar do engenho até o porto e, na volta, sempre levavam outras mercadorias, como sal, ferragens e também madeira para ser usada como lenha para as fornalhas (GOULART, 1959, p. 30).

Outro problema enfrentado no transporte dos produtos e no carregamento nas embarcações eram as tempestades, frequentes entre os meses de junho e julho, principalmente quando os navios estavam carregados, como ocorreu com o navio Netuno Santo Antônio e Almas, que lhe faltando as amarras encalhou na Praia da Preguiça, provocando entrada de água em seu interior, sendo preciso descarregá-lo para se fazer os devidos consertos (GOULART, 1959, p. 37). Além disso, carregar o navio em períodos de chuvas era arriscado, os ventos fortes prejudicavam a estabilidade das sumacas e os trabalhos dos carregadores, além de deteriorar as mercadorias.

O transporte dos produtos seguia um determinado ritual, no qual primeiramente saiam das propriedades já com a marca da fazenda e pré-qualificados. Eram transportados em sumacas, carros-de-bois ou mulas, dependendo das condições geográficas onde estavam instaladas as propriedades. Em seguida, chegavam aos armazéns ou trapiches que ficavam estrategicamente fixados próximos da região portuária para facilitar o carregamento do navio. Nos trapiches, os produtos eram recebidos, pesados e qualificados, recebendo as marcas da qualificação e da capitania onde a Mesa de Inspeção estava instalada. Depois, aguardavam o momento do carregamento da frota, recebidos pelos mestres de navios que eram responsáveis pela carga até o desembarque em Portugal.[2]

Uma das preocupações dos mercadores e da administração no Brasil era centralizar as mercadorias. Na Bahia, os armazéns eram denominados trapiches, enquanto em Pernambuco eram paços. Para Leonor Freire Costa, "o armazém, mais do que a concentração de existências num espaço para despachar a estiva, simbolizava a acumulação de mercadorias com pesos e medidas expressos no exterior das embalagens" (COSTA, 2002, p. 329-330).

No caso da Bahia, a recomendação dada pela Coroa em consulta e segundo orientação dos Homens de Negócio de Lisboa era que a Mesa de Inspeção alugasse o trapiche de Barnabé Cardoso "por ser mais conveniente", que fossem feitas reformas para melhorar o serviço da Mesa e que as despesas dessa reforma fossem descontadas no valor do próprio aluguel.[3]

---

2 ARMAZENAMENTO do açúcar e tabaco no Trapiche. 6 de julho de 1755. Arquivo Histórico Ultramarino: Bahia, caixa 10, documento 1787.

3 CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. José sobre a queixa dos oficiais da Câmara da cidade

Embora a capacidade de armazenamento do trapiche de Barnabé Cardoso fosse maior, os produtores reclamavam porque

> [...] este trapiche é mais baixo e subterrâneo de todos os que se fabricaram na praia da cidade da Bahia e tem nos baixos um olho d'água que vem do morro que lhe fica contiguo pela parte de terra, onde não só recebe atualmente muita umidade, mas também nas ocasiões de inverno o alagam as enxurradas do dito morro, sucedendo algumas vezes, entupirem lhes as portas fronteiras a rua com porções de terra que do morro quebram, sendo preciso abrir-se a rua a enxada para o uso comum, como ainda a poucos anos se sucedeu; além disso, as inundações da parte dos mares são quase continuas com qualquer temporal por quebrar ali muito o mar, por causa de um baixo que tem fronteiro e neste inútil e pernicioso cômodo quer a Mesa de Negócio [de Lisboa] se acomodar os dois principais gêneros desta América, que importam anualmente avultada soma de cabedal.[4]

Levando em consideração que o açúcar e o tabaco alteravam a sua qualidade com a mais leve mudança de tempo, a descrição do trapiche mostra como era inadequado para armazenar os gêneros de exportação. Aliado à demora ou à falta da frota anual, contribuiu "para perder [o açúcar] assim a sua alvura e por melhor e mais seco que fosse encaixado, qualificado e marcado, como exige o regimento da Mesa."[5] Os senhores de engenho e os lavradores de tabaco eram, portanto, quem arcavam com os prejuízos e com as penas estabelecidas pelas mudanças da qualidade e do peso registradas com as marcas, pois a ação do tempo alterava também as caixas que armazenavam os produtos, por serem de diversas qualidades de madeiras – umas mais seladas outras mais leves – e, nem a ação do tempo, a umidade e o calor poderiam interferir na qualidade e peso.[6]

A produção da Bahia era grande para ser acondicionada em apenas um armazém, e, como não havia armazém próprio da Mesa de Inspeção, no

da Bahia, senhores de engenho, lavradores de cana e tabaco contra a nova lei da Casa de Inspeção. Lisboa, 23 de novembro de 1752. Arquivo Histórico Ultramarino: Bahia, caixa 112, documento 8759.

4 REQUERIMENTO dos senhores de engenho, lavradores do tabaco e demais pessoas interessadas nestes dois gêneros ao rei D. José, solicitando para bem de seu requerimento lhes é necessário alvarás de 9 de março de 1672, de 24 de março de 1680 e provisão de janeiro de 1719. Bahia, 08 de março de 1753. Arquivo Histórico Ultramarino: Bahia, caixa 113, documento 8853.

5 REQUERIMENTO dos senhores de engenho, lavradores do tabaco e demais pessoas interessadas nestes dois gêneros ao rei D. José, solicitando para bem de seu requerimento lhes são necessários alvarás de 9 de março de 1672, de 24 de março de 1680 e provisão de janeiro de 1719. Bahia, 08 de março de 1753. Arquivo Histórico Ultramarino: Bahia, caixa 113, documento 8853.

6 REQUERIMENTO dos senhores de engenho, lavradores do tabaco e demais pessoas interessadas nestes dois gêneros ao rei D. José, solicitando para bem de seu requerimento lhes são necessários alvarás de 9 de março de 1672, de 24 de março de 1680 e provisão de janeiro de 1719. Bahia, 08 de março de 1753. Arquivo Histórico Ultramarino: Bahia, caixa 113, documento 8853.

início de sua criação, também não se podia fazer um com a capacidade para recolher e conter ao mesmo tempo o grande número de caixas de açúcar, estimado em quinze ou dezoito mil, além de executar a pesagem e exame de cada uma das caixas como determinava o regimento, a solução foi encaminhar a produção para os sete trapiches ou armazéns de particulares, como até aquele momento havia se praticado.[7]

Em ofício, a Mesa de Inspeção da Bahia descrevia a forma de armazenar o tabaco e como se verificava a sua qualidade e estado de conservação. Apontava algumas causas de sua alteração, pois logo que se chegava aos trapiches era descarregado por escravos e ficava à espera do exame, que geralmente era demorado. Durante esse processo, o carregamento de tabaco era exposto às ações do tempo (sol e umidade), o que provocava a sua deterioração. Mesmo bem fabricado, examinado e selecionado, depois de permanecer por algum tempo nos trapiches, o tabaco voltava a ser examinado, e o resultado era diferente, algumas vezes, achava-se totalmente estragado. Nesse caso, a Mesa concluía que "as causas naturais intrínsecas e extrínsecas de que lhe provém isto", principalmente frutos das "conduções e transmigrações por água em tão dilatadas viagens e dentro dos porões dos navios abarrotados, o que basta para alguns rolos chegarem danificados."[8]

Após a chegada da produção aos armazéns de Salvador, era feita a inspeção com base no "Regimento das Casas de Inspeção".[9] Este determinava como deveria ser o processo de exame do açúcar e tabaco nos portos do Brasil, para evitar as fraudes, e deveriam ser expedidos em caixas o açúcar e em feixes o tabaco. As Mesas de Inspeção tinham também a jurisdição necessária para evitar as fraudes que eram praticadas nas qualidades e pesos dos mesmos açúcares, buscando assim que estes gêneros chegassem ao Reino qualificados e que "os enganos dos particulares venham a cessar inteiramente com benefício comum da agricultura, e do comércio geral."[10]

A utilização das marcas era organizada para a melhor identificação da qualidade do produto a ser exportado (COSTA, 2002, p. 330). As marcas já

---

7 CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. José sobre o que o Vice-rei e Governador Geral do Estado do Brasil, Luís Pedro Peregrino de Carvalho de Meneses e Ataíde, conde de Atoguia da conta das despesas para as obras da Casa de Inspeção. Lisboa, 2 de dezembro de 1753. Arquivo Histórico Ultramarino: Bahia, caixa 112, documento 8782.

8 OFICIO da Mesa de Inspeção da Bahia acerca da exportação do tabaco e descrevendo a forma como se verificava a sua qualidade e estado de conservação. Bahia, 29 de março de 1754. Arquivo Histórico Ultramarino: Bahia, caixa 07, documentos10320-1034.

9 REGIMENTO das Casas de Inspeção de 1º de abril de 1751. Arquivo Histórico Ultramarino – Bahia: Caixa 54, documento 10326.

10 DECRETO de sua Majestade que baixou ao Conselho Ultramarino a favor do Comércio e Fábrica do Açúcar e Tabaco, de 27 de janeiro de 1751. Arquivo Histórico Ultramarino – Bahia: Caixa 54, documento 10328. Há uma cópia desse decreto no Arquivo Público da Bahia; Seção Colonial e Provincial: Ordens Régias (1751-1753), nº 48.

eram utilizadas pelos portugueses no Brasil antes da Mesa. No regimento da Junta da Administração do Tabaco de 1702, por exemplo, já havia recomendações sobre o uso das marcas, determinando que próximo de cada balança deveria haver uma fornalha para que o mercador fizesse logo as marcas nos rolos. Além disso, que todos os ferreiros e serralheiros do Estado do Brasil eram obrigados, a cada ano, assinar um termo afirmando que não fariam marca alguma a ferro, ou de outro qualquer metal, semelhante às que eram utilizadas para marcar os rolos – ou sofreriam as punições estabelecidas (NARDI, 1996, p. 55-57).

As marcas eram registradas por propriedade, em livros, denominados "Livro da Ementa e Marcas", disponíveis nas alfândegas do Brasil e nas de Portugal para que houvesse a conferência das marcas existentes nas caixas, fardos e guias, com as existentes nos livros para identificar a origem dos produtos no Brasil. Existiam vários tipos de marcas.[11]

Visando a uma produção de qualidade, a ordem era para os inspetores não receberem nenhum açúcar ou tabaco que não trouxesse a marca a ferro, para que no caso de se achar fraude "se possa, a todo tempo, saber quem foi o seu autor, e no caso de haver maior bondade e exatidão nos gêneros deste ou daquele agricultor, possa esse colher o devido fruto da maior aplicação que tiver em aperfeiçoá-lo e reputá-lo em beneficio público."[12] Dessa forma, ficava proibido o uso indiscriminado da marca, bem como a sua fraude. Além disso, os funcionários da Mesa teriam o conhecimento específico dos agricultores, dos que eram corretos e dos que fraudavam, podendo beneficiar e punir de acordo com as circunstâncias.[13]

Tanto o açúcar como o tabaco tinham três marcas distintas. A primeira era a do senhor do engenho, ou do produtor do tabaco; a segunda, a da qualidade do produto conferida pela Mesa e a terceira marca era a identificação da capitania onde estava instalada a Mesa de Inspeção. As marcas eram organizadas para evitar a confusão e melhor distribuição pela Alfândega de Lisboa.[14] Abaixo, os quadros I e II demonstram como era realizada a classificação do açúcar e do tabaco pela Mesa.

**Tabela 1 - Classificação e Identificação do Açúcar**

11 INSTRUÇÃO sobre as marcas de entrada e para a balança, 17 de outubro de 1753. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Junta do Comércio. Maço 16, caixa 15.

12 "Regimento das Casas de Inspeção de 1º de abril de 1751". Arquivo Histórico Ultramarino – Caixa 54, documento. 10326.

13 Ibidem, loc. cit.

14 Ibidem, loc. cit.

| Tipo do açúcar | Qualidade | Marca da qualidade | Marca do local da mesa (1) | Preço da arroba (2) |
|---|---|---|---|---|
| Branco Fino | 1ª sorte | BF | B | 1.500$00 |
| Branco Redondo | 2ª sorte | BR | B | 1.200$00 |
| Branco Batido | 3ª sorte | BB | B | 900$00 |
| Mascavado Macho | 4ª sorte | MM | B | 600$00 |
| Mascavado redondo | 5ª sorte | MR | B | ? |
| Mascavado Broma | 6ª sorte | MB | B | 400$00 |

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino, Bahia. (1) A marca da Bahia B, a do Rio de Janeiro R, a de Pernambuco P e a do Maranhão M. (2) Preço estabelecido pelo regimento das Casas de Inspeção de 1º de abril de 1751.

**Tabela 2 - Classificação e Identificação do Tabaco**

| Tipo do tabaco | Qualidade | Marca da qualidade | Marca do local da Mesa (1) | Preço em arroba (2) |
|---|---|---|---|---|
| Escolha da Holanda | 1ª sorte | FP | B | 1000$00 |
| Maioria do tabaco do Brasil | 2ª sorte | FS | B | 900$00 |
| Campos de Cachoeira (3) | 3ª sorte | FT | B | 900$00 |
| Mais inferiores | 4ª sorte | - | B | livre |

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino, Bahia. Novo Regimento do Tabaco de 16 de janeiro de 1751. (1) Idem à do açúcar. (2) Preço do tabaco de acordo o Novo Regimento do Tabaco, de 16 de janeiro de 1751. (3) De acordo com o Novo Regimento do Tabaco, o Tabaco produzido nos Campos de Cachoeira era bom, e sem misturas, poderia se igualar com o tabaco de 2ª sorte.

Já o algodão deveria ser apurado e ensacado com a maior perfeição pelo administrador da Inspeção, e o que fosse especial deveria ser posto o ferro na saca com o nome "Superior". O de segunda qualidade deveria ter ferro indicando "Refugado", para que fossem vendidos, segundo as suas qualidades, e o lavrador faria, então, o que fosse necessário para alcançar a perfeição.[15]

Nos primeiros anos de instalação da Mesa de Inspeção o embarque dos produtos era feito com guias antigas e modernas.[16] As antigas continham apenas o nome da embarcação e do mestre de navio, bem como as marcas do contrato e as do produtor, quantidade de caixas e arrobas, e eram apresentadas de forma simplificada sem as marcas da qualidade dos produtos, já que isso era realizado nos armazéns do jardim na alfândega de Lisboa. Já as

15 RESPOSTA aos requerentes sobre a resolução do rei e explicando como fazer o exame do açúcar, 1805. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Junta do Comércio: Maço 63, caixa 206.

16 Cf. Anexo IV.

guias modernas da Inspeção eram compostas pelo nome da embarcação, do mestre e do contramestre, nome do despachante e da data do despacho. Do lado dessas informações eram registradas a marca do produto, a marca do local onde a Mesa estava instalada e a marca do contrato. Abaixo e em colunas estavam dispostas as marcas do produtor, as marcas das qualidades com a quantidade em arrobas e o preço.[17] Na nova forma de preenchimento das guias de carregamento da embarcação, percebemos que houve um aumento nos itens de segurança da carga. Esse procedimento foi importante para que os funcionários da alfândega em Portugal se adaptassem às novas formas de organização das mercadorias e pudessem recebê-las e armazená-las de acordo às instruções do Novo Regimento do Tabaco e do Regimento das Casas de Inspeção.

O cuidado com a segurança do carregamento do tabaco não ficava restrito às marcas. Juntamente com o carregamento, iam dois avisos de resumo sobre o conteúdo dos produtos, um da Mesa de Inspeção, outro assinado pelo governador – Conde de Povolide entre os anos de 1769-1774 – e também um certificado do escrivão da Fazenda Real, comprovando o carreamento.[18] Esse aviso seria uma forma de o governador da Capitania e da Fazenda Real fiscalizar o trabalho da Mesa de Inspeção e garantir que não houvesse fraudes administrativas.

Com relação à qualidade do tabaco, várias medidas foram tomadas para melhor qualificá-lo, sendo em alguns momentos o trabalho feito pelo próprio administrador do contrato, "Antônio Cardoso dos Santos, o mais prático homem que aqui há neste continente, junto com dois examinadores atuais, igualmente peritos na matéria em que são versados há muitos anos". Estes realizavam a inspeção do tabaco observando o seu estado, picando cada rolo com uma faca até o centro e "pelo cheiro que exalava daria para conhecer a qualidade do gênero e do estado atual em que se acha". Se houvesse dúvidas com relação à sua qualidade "pelo pico da faca", os inspetores deveriam tirar a corda, desenrolar e tirar três amostras das voltas da corda

17 CARREGAMENTO dos produtos nos primeiros anos de Instalação da Mesa de Inspeção, 19 de março de 1754. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Ministério do Reino, maço 103, caixa 95, e OFICIO do intendente geral Wenceslau Pereira da Silva para Diogo de Mendonça Corte Real informando sobre o excesso de trabalho e sobre as marcas antigas e as modernas da inspeção, de 30 de março de 1754. Arquivo Histórico Ultramarino: Bahia, caixa 7, documentos de 1080-1103.

18 AVISOS de carregamento de tabaco do governador da Capitania da Bahia conde de Povolide e da Mesa de Inspeção, 22, de fevereiro de 1773. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Ministério do Reino, maço 108, caixa 114. Entre os anos de 1771 a 1773 foram 36 avisos do conde de Povolide e 39 da Mesa de Inspeção, provavelmente houve a perda de 3 avisos do Conde de Povolide.

para averiguar a qualidade e o estado do tabaco, mesmo que "este modo de examinar ainda que seja mais moroso e nocivo a consistência do gênero."[19]

O exame do tabaco era exaustivo. Um exemplo é o caso de Antônio Pereira da Silva Porto, Inspetor e examinador da Mesa de Inspeção da Bahia, que escreveu a Junta da Administração do Tabaco informando que exercia a função há vários anos e que o exame necessitava de um esforço de suspender os rolos, furar com a faca para tirar a amostra e verificar a sua qualidade e que o trabalho "o tem debilitado do peito por tal forma, que tem lançado escarros de sangue e tem padecido grande deterioração no vigor da idade da sua saúde" e que mesmo com os atestados e certidões em que comprovam a sua "grande experiência e integridade com que se tem empregado neste laborioso exercício sem suficiente prêmio e remuneração por só perceber o salário de 1.600$00 somente nos dias que há tabacos para se examinar", além disso, alegava ser prejudicado em seu comércio particular. Dessa forma, o Inspetor pedia à Junta da Administração do Tabaco para que seu salário fosse pago todos os dias, para que ele pudesse cuidar melhor da sua saúde e poder trabalhar melhor. Pedia ainda "dois ajudantes que sejam homens brancos e capazes, que não só ajudem e auxiliem ao suplicante em todas as ações pendentes", mas também para que exercitasse, aprendesse e adquirisse "as necessárias experiências para à falta do suplicante poderem expedir o exame e a Inspeção dos tabacos com verdade e inteligência, sem dano e prejuízo das partes com aquele salário em beneficio do comércio, lavouras e utilidade da agricultura."[20]

Em 30 de março de 1756 o rei ordenou a criação de mais dois cargos de inspetores da Mesa no intuito de evitar a fraude e melhorar a execução dos exames. Também colocou uma balança em cada trapiche para pesar os produtos e conferir com o peso indicado pelos produtores, registrar nos livros correspondentes e colocar a marca de acordo com a qualidade. Os dois funcionários em questão deveriam ser "peritos e fieis", eleitos a cada três anos por "doze homens de negócio dessa praça, seis donos de engenhos e seis lavradores do Tabaco para fazerem a dita eleição."[21]

Diante de várias queixas e denúncias sobre as fraudes praticadas com o

[19] OFÍCIO da Mesa de Inspeção da Bahia acerca da exportação do tabaco e descrevendo a forma como se verificava a sua qualidade e estado de conservação. Bahia, 29 de março de 1754. Arquivo Histórico Ultramarino: Bahia, caixa 07, documentos 1032-1034.

[20] SOBRE o exame do tabaco pela Mesa de Inspeção. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Junta da Arrecadação do Tabaco, maço 107, caixa 107.

[21] ORDEM do rei para a Mesa de Inspeção da Bahia tentar evitar a fraude e melhor execução dos exames, para isso aumentou mais dois funcionários da mesa, eleitos e responsáveis pelo exame e responsáveis pelas fraudes, de 30 de março de 1756. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Junta do Comércio: Maço 10 caixa 38.

açúcar e tabaco, assim como a ação dos atravessadores que compravam as safras ainda na propriedade e com os preços acima do estabelecido. A Mesa então elaborou um termo de resolução sobre as providências tomadas para resolver essas questões, pois a Mesa tinha "amplos poderes para regular e Comércio desta Capitania" e trabalhava para coibir as fraudes que causava grandes danos ao comércio e agricultura, pois falsificavam o açúcar "misturando o da primeira qualidade com outras inferiores e até com matérias estranhas: procedimento tão malicioso, que tem sido origem, princípio e causa da decadência em grande parte, deste tão importante ramo do comércio" e como Mesa era "encarregada de regular o Comercio desta Praça" adotou medidas com base no seu Regimento para tentar resolver estes problemas.[22]

No caso do problema dos lavradores que vendiam acima do preço estabelecido pela Mesa,[23] a punição era "pagar em tresdobro o preço do açúcar que se houver vendido por maior preço a metade para o denunciante e a outra metade para as obras públicas" e quanto aos caixeiros dos trapiches da Bahia que "fazem uma formal travessia e muitas vezes monopólio, arrogando a si as caixas para as venderem a quem muito querem por preços que fazem objetos da sua particular utilidade com infração das Ordens de Sua Majestade" a punição era a prisão e castigos "com inibições de servir as ditas ocupações".[24] Mesmo assim, os atravessadores continuavam suas atividades de compra dos açúcares e tabaco "com tanta preferência, que esquecendo-se das penas estabelecidas contra os atravessadores, vão comprá-los pelos campos dos próprios lavradores e vilas do Recôncavo."[25]

Quanto às fraudes na mistura dos produtos de uma qualidade com outra, os funcionários da Mesa deveria ter maior vigilâncias e cuidado na hora do exame, fazendo os furos necessários em várias partes da caixa de açúcar e do feixe de tabaco, retirando as amostras e abrindo os que tinham indícios de alteração e confirmar a sua qualidade e então por as marcas corretas. Além disso, os agricultores deveriam enviar amostras à Mesa para que, no ato do exame, pudesse confirmar a procedência do açúcar "a fim de evitar

22 TERMO de resolução tomada em Mesa sobre as providencias para os preços de açúcar e outras como nele abaixo se declara. Mesa de Inspeção da Bahia, 17 de novembro de 1786. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Junta do Comércio: Maço 10, caixa 38.

23 Os atravessadores pagavam aos lavradores preços acima do estabelecido pela Mesa, mas, os lavradores e caixeiros, ainda saiam lucrando porque não pagavam os direitos e impostos da Coroa.

24 TERMO de resolução tomada em Mesa sobre as providências para os preços de açúcar e outras como nele abaixo se declara Mesa de Inspeção da Bahia, 17 de novembro de 1786. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Junta do Comércio: Maço 10, caixa 38.

25 Ibidem, loc. cit.

os enganos."[26]

Com relação à alteração do peso das caixas e taras a Mesa exigiu que o trapiche executasse a provisão de 30 de março de 1756 e ter balanças nos armazéns e que

> Serão os caixeiros dos ditos trapiches responsáveis por seus bens, e em sua falta os donos das propriedades pelas faltas que se acharem; porque sendo da sua primeira obrigação pesarem as caixas na entrada para prevenirem a falta que ali lhes acharem, dando parte À Mesa, obram pelo contrário, por condescendência talvez com os senhores delas; e porque estes não mudem a descarga para outro trapiche. E porque também são constantes a esta Mesa alguns roubos que tem acontecido dentro dos mesmos trapiches, talvez por falta das cautelas necessárias, serão as mesmos caixeiros dos Trapiches obrigados a passa-las pela balança no ato do embarque, para logo se conhecer de qualquer falta que aconteça. E os capitães e mestres dos navios as não receberão sem este requerimento, pena de responderem pelas faltas que depois se acharem. Se, porém as mesmas caixas tiverem as suas taras falsificadas, se procederá contra os senhores de engenho em que foram encaixadas na forma que dispõem o §12, cap. 17 dos estatutos da Junta do Comércio.[27]

Podemos observar que essas medidas, além de tentar evitar a fraude e o descaminho, era uma forma de fiscalização e da Mesa exercer o seu poder e o controle. As denúncias e as marcas eram indicativos de conhecimento de cada uma das partes envolvidas, permitindo um melhor julgamento e averiguação do local de onde estavam sendo praticada as fraudes.

Depois de identificado as fraudes a Mesa aplicava as punições e procurava indenizar os negociantes. A Mesa informava a "todos os comerciantes desta praça que comprarem açúcares ou tabacos, achando as fraudes acima indicadas serão atendidos pela Mesa, logo que apresentarem nela as certidões legais das faltas e fraudes acontecidas" para assim tomar as devidas providencias, ou seja, e "mandarem passar mandados exclusivos para haverem os embolsos dos seus prejuízos das pessoas a quem houverem comprado, onde quem diretamente pertencer". Para que não houvesse ignorância das determinações da mesa com relação às medidas adotadas para combater as fraudes, os altos preços e os atravessadores a Mesa afixava editais[28] nas principais vilas da Capitania para que a notícia chegasse tanto aos comerciantes e lavradores. Já os caixeiros dos trapiches tinham que comparecer

[26] Ibidem, loc. cit.

[27] TERMO de resolução tomada em Mesa sobre as providências para os preços de açúcar e outras como nele abaixo se declara Mesa de Inspeção da Bahia, 17 de novembro de 1786. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Junta do Comércio: Maço 10, caixa 38.

[28] Ibidem, loc. cit.

"a presença da Mesa e ouvindo esta resolução sejam advertidos das suas obrigações, que tão mal tem cumprido até o presente e assinem termo de observância inviolavelmente o que a eles diz respeito a esta resolução e os mais mandados da Mesa."[29]

A diferença entre o peso declarado na caixa e o que era efetivamente embarcado era uma reclamação constante dos mercadores. Para resolver esse problema os deputados da Mesa de Inspeção reuniram-se em 7 de abril de 1798 para adotar um método para o exame, peso e embarque do açúcar e tabaco. O método de examinar o açúcar somente quando entrava no trapiche revelou ineficiente e havia causado alguns problemas como a redução do peso dos produtos entre a entrada no trapiche até o destino final em Portugal e, dessa forma, não se podia apontar onde havia ocorrido a falta, se no trapiche ou na embarcação, não se podia, portanto, exigir a quantidade do açúcar que faltava e nem aplicar a punição pelo engano.

Devido à diferença de peso para menos nas caixas de açúcar quando chegavam em Lisboa, ficou determinado, nessa reunião, que o açúcar deveria ser pesado na entrada e saída dos trapiches,

> fazendo os administradores destes assento do seu peso em Livro, que assinaria o capitão do navio que as recebesse, porque praticada esta formalidade, toda a diminuição que nesse reino se achasse nas caixas a respeito do peso que houvessem tido na saída para o embarque, se devia imputar ao navio que as recebesse.[30]

Para pesar novamente os produtos na saída do trapiche, necessitava de trabalho extra e, portanto, um acréscimo no custo de cento e vinte reis pela nova pesagem do açúcar e sessenta reis por cada feixo do Tabaco. A Mesa de Inspeção em reunião com os Senhores de Engenho e negociantes da Bahia determinou "que esta despesa saísse igualmente dos sobreditos senhores de engenho[31] e dos sobreditos comerciantes, pagando a metade dela o vendedor do açúcar e a outra metade o comprador". Quando o produto chegasse à Alfândega em Portugal, deveria ser pesado novamente para conferir e, no

[29] Ibidem, loc. cit.

[30] DEPUTADOS da Mesa de Inspeção da Bahia discutindo a necessidade de pesar o açúcar antes e depois de saírem dos trapiches, em 07 de abril de 1789. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Junta do Comércio: maço 10, caixa 38.

[31] Os produtores já tinham despesas com o transporte dos gêneros da propriedade até os trapiches e a Mesa de Inspeção deveria adverti-los a entregar a safra no tempo da saída da frota. Cf. CARTA do Marquês de Pombal Para João Bernardo Gonzaga sobre a ampliação da jurisdição da Mesa de Inspeção. Em 27 de janeiro de 1755. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Papéis do Brasil; Avulsos 4, n. 4 – Disponível em: pt/tt/pbr/19/4.

caso ficaria confirmado que esta tinha ocorrido no navio e o capitão deveria responder por ela. Mas os comerciantes criticaram a determinação da Mesa alegando que essa medida encareceria os produtos e que estes não poderiam concorrer com os produtos de outras nações, mas na opinião dos responsáveis pela Mesa, ela estava agindo "com acerto em estabelecer a referida providencia, e com justiça em não deferir ao sobredito requerimento dos negociantes e dar as suas ordens para que se ponha em prática pesarem-se as caixas na entrada da Alfândega dessa cidade."[32]

Em 23 de dezembro de 1792, outra reunião teve como pauta as fraudes no embarque do Tabaco e o estabelecimento de regras para resolver a situação adotando algumas medidas para prevenir tal prática, ao mesmo tempo em que facilitaria o trabalho dos funcionários da Mesa. Uma das medidas era estabelecer uma escala indicando os navios que deveriam transportar o Tabaco e determinar a quantidade de cada um, sendo que na Casa da Arrecadação não deveria alterar a escala e nem a quantidade estabelecida por navio, ou seja, deveria seguir as determinações da Mesa para auxiliar no processo de combate às fraudes. Também que os tripulantes deveriam apresentar uma relação do Tabaco que foi embarcado para o escrivão lançar no livro. Esse registro era importante para conferir o Tabaco e evitar fraudes. Os inspetores do Tabaco deveriam ter mais atenção ao examinar o Tabaco, separando os de primeira e segunda folha dos de Terceira, cortando a "orelha dos rolos refugados", caso "o enrolador que assim o não observar será expulso da Casa e castigado como lhe parecer justo."[33] Durante a inspeção também era admitidas apenas a presença dos oficiais e tripulantes dos navios que efetuaria o transporte. Já os oficiais da Mesa e da Casa da Arrecadação, responsáveis pelos exames, não poderiam abandonar o ato do exame.[34]

Quando o açúcar chegava em Portugal, era encaminho à alfândega, desembarcado e separado com base nas marcas de sua qualidade e de cada mercador. Como a Mesa de Inspeção já tinha realizado o processo de exame, o produto chegava pronto para ser distribuído (CÂMARA, 2004, p. 167). Caso houvesse alguma irregularidade no açúcar, os mercadores podiam, com requerimento, pedir um novo exame, que seria realizado pelo Juiz do Ofício

[32] DEPUTADOS da Mesa de Inspeção da Bahia discutindo a necessidade de pesar o açúcar antes e depois de saírem dos trapiches, em 07 de abril de 1789. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Junta do Comércio: maço 10, caixa 38.

[33] ATA da Mesa de Inspeção sobre o método para exame, peso e embarque dos produtos para exportação, de 23 de dezembro de 1792. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Junta do Comércio: Maço 10 caixa 38.

[34] Ibidem. loc. cit.

de Confeiteiro,[35] que abriria as caixas e verificaria uma por uma, emitindo laudo e um certificado.[36] Para esse exame, as marcas eram importantes para saber a origem do açúcar no Brasil, a exemplo do laudo de 18 de novembro de 1800 que consta o seguinte: "Editadas as diferenças de qualidades achadas em contrário do carimbo da Mesa de Inspeção nos parece ser responsável o lavrador do mesmo açúcar é este o nosso láudano debaixo do juramento que prestamos na câmara."[37] Pela marca do produtor, é possível identificar a origem do açúcar adulterado. Nos requerimentos havia o pedido para que a Mesa de Inspeção indenizassem os proprietários das caixas que estavam falsificadas. Um outro exemplo de certificado de uma nova inspeção é o emitido por

> João Teixeira, que este presente ano sirvo de escrivão do oficio de Confeiteiro, com os juízes abaixo assinados, que a requerimento de *Antônio José Batista de Sales*, fomos ao *Cais da Baldeação* e por ele nos foi mandado mostrar uma caixa de açúcar da *Bahia* que por inspeção trazia branco baixo, nº *dois mil e quinhentos e quatorze* arrobas nas cabeças *trinta e oito* da marca, e contramarca, numero, arrobas e engenho à margem; a qual mandámos abrir e cavar e achamos ser o açúcar da dita caixa *Mascavado macho* e por tal o julgamos e certificamos debaixo do juramento de nosso cargo: Lisboa, *11* de *junho* de 1798.[38]

Entre os anos de 1790-1805 foram emitidas vários requerimentos de comerciantes de Lisboa questionando a qualidade do açúcar. Um exemplo é o requerimento do comerciante José da Silva Ribeiro que argumentou que a Mesa de Inspeção não cumpriu com as suas obrigações de qualificar adequadamente o açúcar, sendo necessário que o juiz de Oficio dos Confeiteiros, no ato do desembarque na Alfândega de Lisboa, realizasse a conferencia, furando as caixas, juntamente com o escrivão da descarga e seus ajudantes, constatada a inferioridade e alegando que "ainda que o tempo do inverno", muitas vezes interferisse no açúcar, tornando-o úmido e melado, além de

---

35 A regulamentação do Ofício de Confeiteiro foi efetuada através do Regimento de 1575, mas antes disso os confeiteiros já eram reconhecidos como profissão especializada. O ingresso na profissão era por meio de exames e outros processos seletivos que visava limitar o ingresso na profissão e estabelecer uma hierarquia dentro do mester e impor padrões de conduta e qualidade pelos quais os profissionais deveriam zelar. Cf. Daniel Strum. *O Comércio do Açúcar: Brasil, Portugal e Países Baixos (1595-1630)*. Rio de Janeiro: Versal Editores, 2012. p. 209-210.

36 RECLAMAÇÕES dos lavradores sobre os exames efetuados pelo Oficial de Confeiteiro em Lisboa, 29 de novembro de 1800. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Junta do Comércio: Maço 63, caixa 206.

37 LAUDO do Juiz do Oficio dos Confeiteiros, de 18 de novembro de 1800. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Junta do Comércio: Maço 63, caixa 206.

38 CERTIDÃO do exame do açúcar realizado pelo oficio de confeiteiro de Lisboa, 11 de junho de 1798. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Junta do Comércio: Maço 63, caixa 206, grifo meu.

reduzir o seu peso, este "nunca [poderia] transformar-se de branco em mascavado e mudar a cor e natureza que a Mesa diz." E o resultado é o descredito do açúcar da Bahia nas Praças do Norte "como se tem visto nas contas, dadas a este respeito, à secretaria de Estado dos Domínios Ultramarinos por João Schuback, Consul da Nação Portuguesa em Hamburgo" e revelava o prejuízo aos comerciantes, já que a Mesa vendia um açúcar descrita com uma qualidade e entregava outra.[39] E ainda questionou a existência da Mesa de Inspeção ao afirmar que

> A vantagem do Comércio consiste no mais rápido giro das suas operações; e em favor deste e para suprir a formalidade que lhe obstariam, foi que se constituíram princípios públicos que servissem de base à boa fé dos seus contratos. Tal, no gênero, de que se trata, a das Mesas de Inspeção, ferros e taxas, tornadas hoje ilusórias. Se o comerciante, para remover o engano estivesse na obrigação de abrir caixa por caixa de examinar a qualidade e convencionar por ela o preço que lhe conviesse qual a utilidade, qual o efeito de estabelecimento daquelas providencias?[40]

Em resposta, a Mesa de Inspeção alegou que os Juízes do Oficio de Confeiteiros da Corte atuaram de forma arbitrária ao alterar o estilo das vistorias das caixas de açúcar com um método diferente de inspeção daquele da mesa, além disso, alegava que os produtos podiam sofrer natural decomposição durante a viagem e que os Juízes do Ofício de Confeiteiros tinham "de propósito introduzido à nova e indecente formula de declarar de próprio arbitro ou a requerimento das partes, as caixas mal inspecionadas, julgando por mascavadas caixas de açúcares inspecionados por brancos e sob pretexto de tais julgações e atestação que expedem alguns negociantes" que procuravam a Real Junta do Comércio para reclamar e interferir nos trabalhos da Mesa de tal forma que "não só em desautoridade desta Mesa, a quem pelo seu Regimento e Ordens Régias, está confiada a prosperidade e o Regulamento da Agricultura e Comércio do respectivo Distrito". Em sua defesa, alegava que desde a sua criação, a Capitania "vinha sempre tendo progressos nos seus antigos ramos, com adiantamento de novos, mas também em prejuízo dos Lavradores de boa fé e das reais Ordens". Além disso, A Mesa de Inspeção justifica que os Juízes do Ofício de Confeiteiro da Praça do Porto não agiam da mesma forma que os de Lisboa, pois era os de

[39] REQUERIMENTO de José da Silva Ribeiro sobre a Mesa de Inspeção não cumprir com as suas 'obrigações' de qualificar adequadamente o açúcar, 1805. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Junta do Comércio: Maço 63, caixa 206.

[40] Ibidem. loc. cit.

Lisboa que estavam sempre em contradição com a Mesa.[41]

A Mesa de Inspeção também esclareceu que o exame era realizado sempre obedecendo às determinações do regimento, sempre ao final da colheita, entre a chegada da safra ao trapiche e a embarcação da frota e, portanto, era difícil determinar "se a qualidade achada no Reino preexistia já ao tempo das inspeções ou se proviera de causas posteriores" e que a questão que motivava a ação dos Confeiteiros era o preço,[42] já que eram "do seu Grêmio Compradores de Açúcar", o que "ocasionava dano aos lavradores e aos dízimos e direitos na diminuição do preço com que a Praça pagava tais açúcares, que, alias, por mais ou menos inferiores, não deixavam de ser brancos."[43]

A Mesa afirmou ainda que o resultado desse reexame dos Juízes do Ofício dos Confeiteiros "tende a defraudar as Rendas do Estado e paralisar a circulação, alterando a confiança e a boa fé que deve haver nos tratos entre lavoura e praça". Também que a Real Fazenda, pela marca, tinha a intenção de cobrar os dízimos e direitos de maneira correspondente a qualidade do produto e, quando estes eram reexaminados pelos Juízes do Ofício dos Confeiteiros, de forma diferenciada e atestando inferioridade e natural deterioração do gênero em benefício dos comerciantes gerava custos com trabalho extra e a Real fazenda deixava de ganhar o correspondente a inspeção da Mesa. Além disso, os lavradores não podiam arcar com o prejuízo de setecentos reis em cada arroba, que era a diferença do preço entre a arroba do açúcar branco baixo do mascavado, pois quando o açúcar era entregue no trapiche, este estava sujeito a várias adversidades como a demora nos trapiches, condições do tempo e viagem.[44] Nesse caso a decisão real era de punir somente os casos em que realmente fossem encontradas falhas nas inspeções e fraudes durante a viagem, não podendo emitir medidas contra os produtores dos açúcares que sofreram com as ações do tempo.[45]

---

41 ARGUMENTOS e justificativas da Mesa de Inspeção sobre a má qualidade do açúcar, 27 de maio de 1805. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Junta do Comércio: Maço 63, caixa 206.

42 "Se os açúcares brancos por mais ou menos inferiores em cor, humildes e graá, forem inspetados por mascavados, além da injustiça manifesta, o lavrador perderia 700 reis em cada arroba; pois tal é a diferença com que a praça ordinariamente paga os açúcares brancos baixos sobre o melhor mascavado e a Fazenda Real perderia também a quota respectiva do Dízimo e Novo Imposto do açúcar branco". ARGUMENTOS e justificativas da Mesa de Inspeção sobre a má qualidade do açúcar, 27 de maio de 1805. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Junta do Comércio: Maço 63, caixa 206.

43 ARGUMENTOS e justificativas da Mesa de Inspeção sobre a má qualidade do açúcar, 27 de maio de 1805. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Junta do Comércio: Maço 63, caixa 206.

44 LIVRO 1º dos acordos da Mesa, Af 284 do livro 1º dos acordos da Mesa. 10 e maio de 1805. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Junta do Comércio: Maço 63, caixa 206.

45 EDITAL sobre a responsabilidade das faltas e avarias achadas em todos os gêneros importados por mar nas Alfandegas do Reino. Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Junta do Comércio: Maço 63, caixa 206.

Todo esse processo de inspeção e controle dos produtos era para garantir que os mesmos chegassem em Portugal com a qualidade estipulada pelas marcas e as inspeções nos navios era uma das formas de tentar evitar as fraudes e o contrabando. O alvará de 6 de dezembro de 1755 determinava que a Mesa de Inspeção efetuasse as vistorias nas frotas logo que chegasse aos portos do Brasil, antes que os tripulantes desembarcassem "e achando nelas mercadorias de qualquer qualidade que sejam, as autuem, confisquem e façam beneficiar para se aplicarem na sobredita forma; procedendo a devassa de doze testemunhas sem determinado tempo contra os culpados e remetendo os autos a minha real presença" e no caso dos "ministros inspetores acharem qualquer oposição ao executarem as visitas e diligencias ordenadas, atuem as pessoas que lhes opuserem."[46] Esse procedimento era para coibir a entrada de fazendas contrabandeadas no Brasil. Já as vistorias na saída eram para verificar a existência de contrabando do açúcar e tabaco e outros produtos transportados pelos comissários volantes e mestres de navios.[47]

## Referências

BRITO, João Rodrigues de. *Cartas Econômico-políticas sobre a Agricultura e Comércio da Bahia.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1821.

CÂMARA, Manoel Ferreira et.al.. *Cartas Econômico-políticas sobre a Agricultura e Comércio da Bahia.* Salvador: FIEB, 2004. (Série FIEB. Documentos Históricos, 2).

COSTA, Leonor Freire. *O Transporte do Atlântico e a Cia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663).* Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. 2002.

GOULART, José Alípio. *Transportes nos Engenhos de Açúcar.* Rio de Janeiro: Gráfica Taveira. 1959.

NARDI, Jean Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial:* lavoura, comércio e administração. São Paulo: Brasiliense, 1996.

SCHWARTZ, Stuart B. O Brasil Colonial, 1580-1750: As Grandes Lavouras e as Periferias. In: BETHELL, Leslie. *História da América Latina: América Latina Colonial.* v. 2. 2 ed. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo; Brasília, DF: Fundação Alexandre de Gusmão, 2012.

46 ALVARÁ proibindo os comissários volantes de irem ao Brasil de 06 de dezembro de 1755. In.: SILVA, António Delgado da. *Coleção da Legislação Portuguesa desde a última Compilação das Ordenações:* suplemento da legislação de 1750-1762. Lisboa: Tipografia Maigrense, v. 1, p. 404-505, 1828.

47 Ibidem.

# Caminhos de comércio em um esboço de fragmento tropeiro: o Armazém de Vila Rosa

***Jaqueline Posser Gallina***
*Mestre em Extensão Rural, Historiadora do Museu do Instituto Federal Catarinense, Campus Santa Rosa do Sul. Balneário Gaivota/SC*

*"A ruína fala através da materialidade visível aparente, mas, sobretudo, do que é invisível ou apenas sugerido, imaginado ou temido." (AIRES, 2009)*

Um fragmento de seixos justapostos, visível ruína de uma calçada de um a*rmazém*, diz do invisível, articula, referencia e é documento do tropeirismo doméstico, da vida que deixaram os homens, de suas paragens e *demoras,* da assistência nos pousos junto ao *coberto*. Permite também a reconstituição das atividades domésticas e comerciais e do nascimento de uma marca para uma cidade com identidade *tropeira*.

Homens e mercadorias, sob o lombo de animais ou a pé, com itinerários definidos, e, por vezes imprecisos, por grandes caminhos, por pequenas trilhas ou em percursos locais, tangenciando cânions e peraus, transpondo rios e banhados, tornam-se fontes para acompanhar o processo de ocupação e formação de núcleos habitacionais, formados nos trechos e no roteiro dos tropeiros.

Respeitando as particularidades e a diversidade étnica regional produzida no sul do Brasil, é na natureza do personagem do tropeiro e dos elementos que compõem o percurso que repousa a natureza e o condicionamento para a estruturação de atividades econômicas, entre elas, os estabelecimentos comerciais.

Neste sentido, situado entre os contrafortes da Serra Geral, o litoral do estado de Santa Catarina e o litoral norte e Campos de Cima da Serra do Rio Grande do Sul, o *Armazém de Molha Côco*, mais tarde denominado de *Armazém da Vila Rosa*, é causa e produto do movimento do tropeirismo e, a localidade de *Molha Côco*, uma via comercial (não só de gado), obrigatória, entre o litoral e o interior, até meados do século XX.

A ruína patrimônio da calçada do A*rmazém* é marca evidente da dinâmica e do papel assumido pelos tropeiros domésticos, os quais, desde o início da década de 1910, transitavam pela região.

Pertencente às gerações dos familiares de Inácio José da Rosa o encerramento dos negócios, em torno da década de 1985 (por conta tanto da atividade humana, que desfazia a antiga construção para novos projetos, ex-

traindo os tijolos e madeiras da sua estrutura, quanto pela ação do tempo), o imóvel, o lugar, o armazém, a localidade, outrora, dinâmico cenário de um centro comercial, de um corredor de negócios, de homens, de mercadorias e de animais, cujo personagem social em destaque é o tropeiro, entram em declínio. A região *adormece* em meio ao deslocamento comercial para regiões mais centrais, pela abertura de estradas e novos meios de comunicação e transporte.

No entanto, no início do século XXI, para a região voltam-se novos olhares e dá-se a *descoberta* dos monumentos geológicos dos cânions do sul do Brasil, situados junto à Serra Geral.

O patrimônio geológico e as belezas exuberantes da natureza inaugurarão nova dinâmica para o ir e vir de pessoas, de produtos e serviços e, como destino turístico que se forma, a partir de 1985, com os incentivos do projeto Turismo Ecológico da Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR) e que se consolida, na década de 1990, como segmento turístico com o conceito de Ecoturismo, convergem para a Vila Rosa e ao lugar do antigo *Armazém* e pouso tropeiro, outras tropas: viajantes, aventureiros, exploradores, ambientalistas, místicos e ritualistas.

Tendo o entusiasmo e a inspiração que animam, a partir os negócios originais da família: comércio, recepção e hospedagem de tropas e de tropeiros, o ecoturismo e, em menor expressão, o turismo cultural, assumem importância econômica para as atuais gerações do município o qual pertence a Vila Rosa, especialmente, para os familiares de Inácio José da Rosa. Pelos caminhos, trilhas e trechos percorridos por tropeiros, tendo como cenário o fundo dos cânions, as beiras dos peraus, as cachoeiras que se formam nos paredões e nas serrarias e ainda, às margens dos rios e dos campos de cambarás e araucárias, a região passa a pulsar novamente.

Considerando as características de sua geodiversidade, em meio a recortes de escarpas basálticas sublitorâneas da Serra Geral, dos desfiladeiros verticais, das rochas vulcânicas e da série de eventos, que documentam a formação do Oceano Atlântico, entre outras invocações da passagem do tempo e da evolução da vida na região, o atual município de Praia Grande tem o ano de 1820 como marco de fixação de povoamento pelo elemento branco não indígena, com a instalação de uma família, cujo nome associou-se à comunidade que se desenvolveu nas encostas dos rios Mampituba e Canoas, e que passou a denominar-se Três Irmãos.

Próximo a ela, a localidade de Timbopeba, já no decorrer do processo da Revolução Federalista do Rio Grande do Sul/RS (1893), se destaca e, neste período, o comércio principal, dá-se no percurso "estrada litoral, via Passo

do Sertão (atual São João do Sul) e Serra" (REITZ apud BRIGHTWELL, 2005, p. 51).

A partir de meados da primeira década do século XX, na intensificação das atividades comerciais no extremo sul catarinense com as regiões vizinhas do Rio Grande Sul, onde "cada qual queria avançar mais" (REITZ apud BRIGHTWELL, 2005, p. 51) e, para aproximar e encurtar a distância, entre tropeiros e comerciantes, há um deslocamento das atividades econômicas para o *pé da serra*, um "lugar mais favorável, por ser plano e mais vizinho da serra" (*Idem*).

Sustentando um modo de vida, pelo entrecruzamento cultural e sendo matriz de diversas comunidades hoje existentes, é que o movimento histórico do tropeirismo origina no *pé* da Serra Geral, entre as décadas de 1910 e 1960, intensa atividade comercial tendo como expoentes, os estabelecimentos cujos proprietários eram: Idalino Cardoso, Dilermando Nunes da Silveira, Camilo Inácio e Ricardo João Inácio, Learcino Pereira, Neco e Gervásio Esteves de Aguiar, Otacílio Esteves, Manuel Amâncio Cardoso de Lima, Valdomiro Pereira Pinto, Ildefonso Ramos da Silva, Avelino França de Jesus, Aládio Silveira de Aguiar, Domingos Pacheco, Kid Boaventura e Inácio José da Rosa.

Na comunidade de Molha Côco, também nome de rio do lugar, Inácio José da Rosa, forma, à margem da estrada, no *pé* da serra, um negócio que impulsionou e consolidou por muito tempo a região, justificando, assim, a nova denominação da localidade que passa a chamar-se Vila Rosa. A mesma, acolhendo tropeiros, que transpunham as serranias, através de pequenos *carreiros*, torna-se importante centro de comércio no extremo sul catarinense.

O início das atividades do armazém se dá em 1917, tendo como proprietários seis irmãos da família Esteves. Inácio José da Rosa era empregado do estabelecimento e, com seu irmão, adquiriu o armazém o qual passou a chamar-se 'Armazém Inácio Rosa' e, mais tarde, *Armazém do Vovô*.

Constituía-se numa empresa familiar, integrada no movimento comercial de circulação de mercadorias, transportadas por mulas cargueiras e, em menor quantidade, por tropa de bovinos.

A capacidade de administração e julgamento comercial de Inácio José da Rosa, entendia que a concorrência exigia estratégias. No ambiente edificado, para a organização dos documentos e dos registros das atividades, havia espaço apropriado o qual recebia o *status* de escritório. Para atrair os tropeiros até seu armazém, estes eram interpelados (buscados) em *meia* serra com o convite e argumentos para convencê-los a descer até seu estabelecimento para comercializar suas mercadorias.

Com a expertise do proprietário, o armazém, além de entreposto de gêneros para as localidades mais distantes e regiões próximas, de fornecimento de produtos para assistência dos viajantes, de seus carros de bois e de suas mulas, as atividades familiares, outras atividades são desenvolvidas no entorno do armazém, tanto para a subsistência quanto para comercialização; produzia-se batata-inglesa, mandioca, batata-doce, amendoim, laranja e bergamota; criavam-se animais e, destes, principalmente suínos, eram fabricados linguiças e salames. Relevância para o plantio da cana-de-açúcar e para a fabricação de açúcar, açúcar preto, açúcar de *grana*, melado e rapadura, em engenho próprio junto à propriedade.

No rastro do sucesso comercial do *Armazém de Inácio José da Rosa*, no primeiro quartel do século XX, outros estabelecimentos prosperam e, ao longo do percurso da estrada principal da Vila Rosa, surgem diversos armazéns (8), selaria (1) produtora de artigos para montaria, curtumes (2), casa de tecidos (1), atafona (1), fábrica de *cepas* para tamancos (1), descascador de arroz (1) e serraria (1).

Estes estabelecimentos são as referências e servem para o entendimento de que o *Armazém da Vila Rosa*, projetou o alargamento das atividades econômicas da localidade e da região e, permite auferir também, uma tomada de posição quanto ao estabelecimento de uma relação positiva entre bens patrimoniais e o desenvolvimento local e entre o protagonismo da comunidade e o grau de reconhecimento desse protagonismo, analisando-os enquanto elementos da identidade, de sentimento de pertencimento, de valoração e de desenvolvimento de autoestima comunitária baseada no contexto e na importância que o movimento histórico do tropeirismo assumiu e assume na região.

Neste sentido, no vaivém das terras das areias e dos Campos de Cima da Serra, produzir, comercializar, atender, homens e animais, é que estão as raízes históricas para a compreensão dos processos de desenvolvimento, da singularidade das relações, *tipos*, costumes e tradições que acenam para a figura dos comerciantes locais e dos tropeiros, como o elo da veiculação, das áreas produtoras e zonas consumidoras, da memória histórica e do patrimônio cultural ali constituído.

Para tanto, o estudo do tropeirismo regional, a partir da interpretação de um fragmento e das memórias provocadas, é uma defesa da permanência da ruína da calçada do *Armazém da Vila Rosa e Armazém do Vovô*, como referência histórico-cultural. É também uma construção de instrumentos para novas práticas de educação para o patrimônio cujos estudos, em torno dos vestígios de um armazém num caminho tropeiro, inspiram e despertam memórias, que fortalecem sentimentos e afirmam identidades comunitárias.

De outra forma, embasa programas de afirmação do turismo cultural e/ou de conhecimento, possível onde há envolvimento afetivo e material dos indivíduos pertencentes à comunidade que valoriza seus bens patrimoniais. Pesquisas sobre os sujeitos históricos do tropeirismo e suas contingências hão de considerar que as investigações sobre este passado e o estabelecimento de relação com o presente, estão permeadas por atos de recolha, análise, decifração, registros e escolhas, tanto dos sujeitos investigados quanto de quem os interpreta.

As ferramentas múltiplas para *desenhar* e reconstituir trajetórias e processos históricos, a partir e, apesar das marcas da passagem do tempo sobre a ruína da calçada do armazém, incluem, além da memória dos depoentes (fontes orais), acervos (materiais) e bens imateriais, significativos para o entendimento "daquilo que foram e são ainda, embora diferentes" para a preservação de espaços e dos lugares de memória (AIRES, 2009).

O olhar para o desgaste da passagem do tempo, evidenciado na ruína da calçada, seduz para ampliação de conhecimentos sobre o *Armazém da Vila Rosa* e aguça os demais sentidos para fazer articulações com objetos e fotografias, lugares, sons e aromas, com as lembranças, que trazem a tona elementos, visíveis e invisíveis, representativos de um patrimônio que é também afetivo.

A descrição das formas de ocupação e uso, do padrão estético, das técnicas construtivas, dos materiais utilizados, das atividades e comportamentos, fazem da ruína patrimônio, não somente um remanescente de uma paisagem secular, abandonada e desfuncionalizada.

A ruína patrimônio é um espaço de antigamente, que é vivificado contemporaneamente e, apesar da perda de papel e função original do armazém, a destruição que o atingiu não alcançou as referências que o mesmo confere ao lugar.

Circunscritos, por entre o extremo sul catarinense, o litoral norte riograndense, a grande muralha da Serra Geral e os Campos de Cima da Serra, nos estados do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, os tropeiros domésticos, com suas tropas arreadas e cargueiros e os comerciantes, moldaram as estruturas e deram a dinâmica para o vai e vem entre as terras das areias, as terras de barro, as serrarias e os campos.

A descrição do Armazém da Vila Rosa, recebe seu memorial com o resultado das investigações feitas com estudantes, vetorizados pelo Museu do Instituto Federal Catarinense Campus Santa Rosa do Sul.

Em cada espaço, em cada vão de janela, portas, cobertura de telhado, junto às cercanias e pelas escadas, partes de história. E, por partes, exami-

nando detalhes, esmiuçando a memória dos familiares e membros da comunidade, propõe-se uma leitura do passado à luz do presente.

Ao descrever o lugar, o posicionamos no contexto do movimento tropeiro, fazendo uma crônica dos movimentos e da condução da história de uma região. Como estrutura física, consideramos, a partir da calçada, o armazém e, junto, a hospedagem, no lugar denominado *coberto*. No interior e exterior do armazém, os rastros da passagem do tempo, hoje ressignificados.

Assim, o *Armazém da Vila Rosa*, de Inácio José da Rosa, tem seu memorial conforme o descrito a seguir:

- Ao local do armazém, aportavam caixeiros viajantes, com tecidos, miudezas e ferramentas, e moradores de regiões circunvizinhas, além de tropeiros e outros comerciantes. Vindos em carros de bois ou em tropas de mulas cargueiras, em grande quantidade, traziam sal, rapadura, açúcares e farinhas de mandioca e milho, estes últimos produzidos em localidades que faziam parte do extenso município de Araranguá (SC).

- O conjunto da propriedade era formado pelo prédio do Armazém, pelo *coberto*, cozinha, mangueira, potreiro, pomar, área de plantação, engenho de cana-de-açúcar e casa de moradia.

- Em frente ao armazém, antes de adentrar no estabelecimento e no *coberto*, os tropeiros descarregavam as mercadorias na *calçada*, feita de pedras de rio (seixos achatados em cima e arredondados na base), ficava num nível mais alto da estrada de terra.

- A edificação do Armazém estava construída a 25 cm de altura do chão; era composta por paredes e assoalhos, de madeira de peroba e cedro, e dispensava pintura. O telhado, de duas águas, de madeira retirada das matas de araucária trazidas por cargueiros de mulas da serra catarinense. As janelas, de duas folhas, também eram de madeira.

- Em frente à porta, um *balcão*, de madeira larga e encaixada, com uma passagem lateral para acessar o interior do armazém.

Sob o mesmo, eram abrigadas prateleiras onde eram depositadas latas de banha e querosene. Uma balança no lado direito e um porta medidas para condimentos como pimenta reino, cominho, erva-doce e mercadorias de menor peso.

- Entre o balcão e o escritório, um *alçapão*, no assoalho, acessava um buraco, em baixo, no chão de terra, sendo usado para refrescar garrafas com vinho.

- Sob a escada que conduzia a um pavimento superior organizavam-se, em três tábuas, *prateleiras* para colocar miudezas, enfeites, roupas *feitas*,

guloseimas (pé de moleque, mandolate, pipoca estourada), ferramentas e chapéus.

- Abaixo das prateleiras, a *caixa dos cafés*, de madeira, possuía três divisões.

- Na sequência, o *escritório,* com vistas para o fundo da propriedade, demonstra um ambiente organizado para o sistema de atendimento e do próprio negócio comercial.

- No andar superior, por sobre o espaço da entrada, do escritório e do quarto da farinha, ficava o *quarto da rapadura.*

Dispostas a partir de um centro, compunham montes, numa altura em torno de 1,70 m. As rapaduras, embaladas com a palha do milho, chegavam ao armazém em grande quantidade, registrando-se, em um único negócio, a quantidade de 20 carros de bois carregados com a mercadoria.

Cabia às crianças empilhar as rapaduras. Partindo do centro do quarto iam, encaixando-as uma às outras, caminhando ao redor do monte que ia se formando.

Antes de receber nova carga, com o quarto da rapadura vazio, procedia-se a limpeza do mesmo, retirando as teias de aranha com *vassoura do mato* e pano úmido.

- Pela escada, acessava-se o *quarto da farinha de mandioca.*

Para operar a colocação da farinha, procedia-se a abertura dos sacos de 60 Kg para fazer o despejo através de uma abertura redonda, medindo 50 X 50 cm, feita no assoalho do piso superior. Com esta operação, dispunha-se a farinha para o armazenamento no interior do quarto. A retirada era feita por um vão, de tábuas corrediças, utilizando-se um *enxadão* para puxar a farinha para perto da abertura.

- O *quarto do sal* possuía paredes duplas, de madeira como a peroba e a tajuba, dispostas na vertical e horizontal em seu interior.

Ao lado da porta do quarto de sal, um *caixote* de madeira, acondicionava menor quantidade de sal, que era fornecido *à granel,* com uma concha feita de corno de boi.

- Num grande salão ficavam dispostas as demais *caixas de madeira:*

a) *caixa do arroz*, grande, sem divisão;

b) *caixa do polvilho e farinha de milho* comportava 10 sacos de 60 Kg para cada produto;

c) *caixa do açúcar preto*, para alimentação dos animais (sobretudo cavalos);

d) *caixa do açúcar amarelo*, também chamado de açúcar de grana, peneirado em um balaio com poucos furos.

Na parte externa do armazém, porém ligado a ele por um vão, a recepção e hospedagem das tropas, junto ao lugar denominado coberto**.**

O *coberto* era organizado em três ambientes:

a) lugar para carregar e descarregar os cargueiros. Havia, entre o ambiente de hospedagem, no chão de terra, espaço para o transitar das mulas a serem descarregadas;

b) lugar para hospedagem. Constituía-se em dois espaços, assoalhados com madeira e afastados do chão, para dormir, comer e empilhar as bruacas. À noite, com as bruacas, fazendo parede, os tropeiros protegiam-se do vento e do frio das serranias;

c) lugar para cozinhar. A cozinha é formada por um telhado em meia água, assoalho, paredes de madeira e janela *de correr*, com abertura voltada para o potreiro.

Descarregada a tropa, os animais eram colocados no *mangueirão*, fechado com taipa de pedras. Depois, eram soltos no *potreiro* que comportava em torno de 50 animais, entre cavalos e mulas.

Diferente da concepção de fragmentos significando palácios, túmulos e monumentos da antiguidade e, diferentemente de edificação arruinada, sinônimo de casa de pobre, a ruína patrimônio deste armazém é também memorial de alegres lembranças, trazidas à tona pelo olhar lançado a um acervo material que também documenta o Armazém. Como relíquias, além da calçada, os seguintes objetos fazem parte da memória afetiva do lugar: porta medidas, caixa de misturar temperos, medidor de latão, tamanco, caixa de madeira e diversas fotografias.

Identificaram-se ainda, além dos caminhos que os tropeiros percorriam, taipas de pedra (na propriedade de Abel Esteves de Aguiar, em Cambará do Sul); a atafona de Oli Esteves (na margem catarinense do Rio Mampituba); engenhos de cana-de-açúcar em várias comunidades; a ruína da Casa de Comércio *A Predileta* e a Casa de Comércio de Ildefonso Ramos da Silva e de Valdomiro Pinto.

Observou-se a artesã Heraclides de Souza, moradora do interior do Cânion Itaimbezinho, confeccionar esteiras, utilizando fibras vegetais, no tear de pedras. Ofício apreendido com o avô, que entregava aos tropeiros, esteiras de taboa e de tiririca. As mesmas, colocadas sob a cangalha, que segurava as bruacas, serviam para proteger o lombo dos animais e muitas vezes, serviam de colchão, quando os pousos se faziam ao relento nos caminhos tropeiros da região.

## Reconstituição da materialidade do Armazém da Vila Rosa

**Figura 1 – Suézia da Rosa Pereira, filha do comerciante Inácio José da Rosa, proprietária da Hospedaria Rural Família Rosa, aponta, no detalhe, o vestígio da calçada do Armazém da Vila Rosa**




Fonte: acervo da autora

**Figura 2 – Detalhe da ruína do Armazém da Vila Rosa**



Fonte: acervo da autora.

**Figura 3 – Estrutura externa do Armazém da Vila Rosa: estrada, calçada, prédio, *coberto*, cozinha, mangueira e potreiro para animais. Mulas com o cargueiro e mulas arreadas**



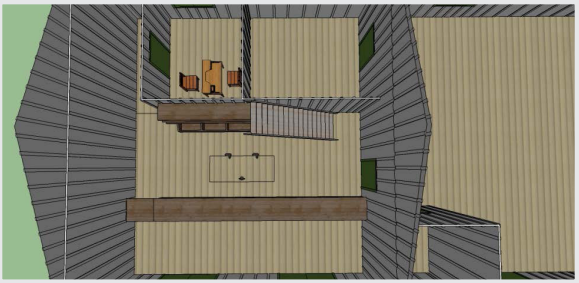
Fonte: acervo da autora.

**Figura 4 – Estrutura externa posterior do Armazém da Vila Rosa: *Coberto,* mula com o cargueiro, cozinha, mangueira e mulas arreadas**



Fonte: acervo da autora.

**Figura 5 – Estrutura interna do Armazém da Vila Rosa: balcão, alçapão de acesso ao solo para refrescar vinhos e sucos; caixa de cafés, com três repartições; prateleiras, para miudezas em geral, enfeites, roupas, doces, ferramentas e chapéus; escritório. A escada conduz ao quarto da rapadura e ao quarto da farinha, no andar superior. À direita, no salão principal, junto com outras caixas (para feijão, açúcar, arroz e farinhas), o quarto do sal**



Fonte: acervo da autora.

**Figura 6 – Mula cargueira e tropeiro, década de 1960, de Praia Grande (SC) em direção à Cambará do Sul (RS), no trecho Serra do Faxinal**



Fonte: site da Prefeitura Municipal de Praia Grande.

## Casas comerciais e seus proprietários na localidade de Molha Côco/Vila Rosa

**Figura 7 – Luiz Bento dos Santos (1920)**



Fonte: site da Prefeitura Municipal de Praia Grande.

**Figura 8 – Alberto Lima (1934)**




Fonte: site da Prefeitura Municipal de Praia Grande

**Figuras 9, 10 e 11 – Camilo João Ignácio. Casa comercial (1930) e ruína (2005)**







Fonte: site da Prefeitura Municipal de Praia Grande.

## Referências

BRIGHTWELL. Mª das Graças et al. *Saberes e sabores de Praia Grande:* práticas alimentares, memória e história. Florianópolis: Imprensa Universitária, 2005.

VARINE, Hugues. *As raízes do futuro:* o patrimônio a serviço do desenvolvimento local. Porto Alegre: Medianiz, 2012.

**Sites**

COUTO, Mia; AIRES, Tiago. *Arquitetura do abandono*: espaço-tempo, ruína e memória em O Outro Pé da Sereia. Disponível em: http:// www.africanidades.com.br. Acesso em: ago. 2011

FOTOS históricas de Praia Grande. Disponível em: http://www.praiagrande.sc.gov.br/home/index. Acesso em: 25 set. 2011.

# Para além do Rio São Francisco: pecuária e comércio nos sertões do Piauí

***Juliana da Silva Henrique***
*Psicanalista, Doutora em História/USP. Ubatuba/SP*

Impulsionado por sertanistas, militares e religiosos, o movimento para além do rio São Francisco possibilitou a constituição da maior região produtora de gado responsável pelo abastecimento da primeira capital colonial durante todo o século XVIII. A partir desse diagnóstico, pretende-se trazer alguns elementos importantes sobre o processo de formação de redes e espaços comerciais que consolidaram o percurso atravessado pela Estrada das Boiadas que ia da Bahia até os sertões do Piauí, dando destaque à movimentada Passagem de Juazeiro. O objetivo é enunciar, em linhas gerais, a importância da economia sertaneja para a constituição de um circuito mercantil colonial realizador dos interesses metropolitanos.

Durante o processo de expansão ultramarina europeia, a pecuária foi adotada como atividade econômica privilegiada para efetivar a *territorialização do capital* nas partes coloniais mais interioranas.[1] Tanto na América Portuguesa, como nas colônias inglesas dos Estados Unidos e Jamaica, ou nas terras sob domínio Espanhol, tais como Cuba e as províncias da região platina, a criação de gado *vaccum* foi mobilizada como meio de converter de modo relativamente rápido as terras recém-conquistadas,

[1] Segundo Ana Carolina Gonçalves Leite, territorialização do capital seria um "processo compreendido como a reorganização de determinada realidade espacial, cujo sentido é definido pela generalização de relações sociais de produção voltadas para possibilitar a acumulação de capital. Territorialização, portanto, é a produção do território do capital". LEITE, Ana Carolina Gonçalves. *A modernização do Vale do Jequitinhonha mineiro e o processo de formação do trabalho "bóia-fria" em suas condições de mobilização de trabalho.* São Paulo: USP, 2010, p. 16.

desembaraçada da presença indígena, em possessões europeias coloniais.[2]

Como forma de garantir o domínio territorial sobre as novas áreas conquistadas, a Coroa lançou mão de uma política de distribuição de patentes e terras em forma de sesmarias. Deste modo era possível manter os laços de lealdade dos súditos com o governo central, fazendo de seus interesses particulares o motor para a realização da política metropolitana.[3]

A missão militar era conquistar o território, livrando-o da presença das comunidades autóctones a fim de abrir os caminhos para a conversão das terras em posses economicamente viabilizadas enquanto unidades produtivas. Os comandantes das expedições recebiam terras como recompensas pelos serviços prestados, o que garantia a sucesso da empresa colonial.[4]

No caso do interior da América Portuguesa, sobretudo aquele imediatamente conectado à primeira capital colonial e as partes nortes destinadas à produção açucareira, o estabelecimento de fazendas de gado *vaccum* garantiu os meios necessários ao processo de colonização. Povoando de boiadas as partes mais distantes, sertanistas e religiosos seguiam convertendo as terras indígenas em possessões portuguesas no além-mar. Ali, as primitivas unidades produtivas faziam as vezes de entrepostos militares. Elas serviam inicialmente como pontos de apoio para a interiorização que seguia em busca de prear os indígenas - escravizados para servirem de mão-de-obra aos engenhos - e encontrar minas de ouro e outros metais e pedras preciosas.[5] Tal estratégia permitia uma ocupação produtiva de áreas extensas com a mobilização de uma quantidade reduzida de trabalhadores, quando comparada ao lide nas lavouras ou na mineração.

No entanto, a colonização dos sertões não ocorreu de modo contínuo. Penetrava-se apenas onde as terras encontravam-se desembaraçadas de populações indígenas beligerantes.[6]

Até o início do século XVII, os sertões eram dominados por diversos grupos indígenas que se deslocavam por aquelas paragens. Naquela altura, já se sentia o impacto profundo que a ocupação litorânea provocou no modo de vida das comunidades autóctones. A guerra estava na ordem do dia. Na

---

2 GASPAR, Jorge. *As feiras de gado da Beira Litoral.* Lisboa: 1986. Sobre a pecuária na Jamaica, baseado em um diário produzido por um vaqueiro no século XVIII, ver: HALL, Douglas. *In miserable slavery. Thomas Thistlewood in Jamaica, 1750-86.* London: 1989; BURNARD, Trevor. "The sexual life of an Eigtheenth- Century Jamaican slave overseer". *Mastery, Tyranny, and Desire: Thomas Thistlewood and his slaves in the anglo-jamaican world,* 2004.

3 Sobre a concessão de terras e patentes enquanto política metropolitana, ver: RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial:* c. 1530-c. 1630. São Paulo: Alameda, 2008.

4 Idem

5 PUNTONI, Pedro. *A Guerra dos Bárbaros*. São Paulo: Hucitec; Edusp, 2002.

6 Idem

medida em que se instalavam novas unidades produtivas, empurrava-se cada vez mais para o interior as populações indígenas que por sua vez retornavam para atacar as partes colonizadas. Estes ataques exigiam cada vez mais investidas militares dos colonos que, consequentemente, se interiorizavam no encalço dos inimigos.

As expedições sertanistas eram compostas por uma quantidade expressiva de homens. Na maior parte dos casos, os membros das expedições recebiam terras ou o direito de se estabelecerem nas sesmarias concedidas aos comandantes. Devido à extensão das terras, os sesmeiros não conseguiam ocupar por contra própria todos os seus domínios, o que tornava imprescindível a ação destes homens subalternizados para a garantia de suas posses. Sob a forma de rendeiros, foreiros, posseiros e agregados, os homens de baixa patente iam efetivando a ocupação sertaneja.[7]

Uma das primeiras regiões afetadas pelo processo de interiorização que partia da capital da América Portuguesa foi o sertão de dentro. Ali as expedições seguiam pelo curso dos rios Real, Inhambupe, Itapicuru, Vaza Barris até chegar no rio São Francisco.[8] Na segunda metade do século XVII, esta região já se encontrava relativamente mapeada, contando com uma quantidade significativa de aldeamentos e fazendas que pontilhavam o território ainda em processo de redução dos indígenas beligerantes.

Durante este movimento de interiorização, recebeu destaque a ação dos membros da Casa da Torre.[9] Eles tinham entre seus familiares alguns dos religiosos responsáveis pela conversão das comunidades indígenas em condição de aldeamentos. Entre eles estava o padre e sesmeiro Antonio Pereira. Tratava-se de um prático do sertão, possuidor de terras no rio São Francisco. Sempre acompanhado de homens escravizados e silvícolas, lançava mão da força de seus subalternizados para realizar suas expedições sertanistas. Foi um dos colaboradores para o desmantelamento de quilombos, tais como aquele destruído no sertão de Jeremoabo em 1669.[10]

Uma vez atravessado o rio São Francisco, as expedições seguiam até o sul do Piauí. Segundo relato escrito pelo Padre Miguel de Carvalho, em 1697

---

7 NEVES, Erivaldo Fagundes. *Posseiros, rendeiros e proprietários. Estrutura fundiária e dinâmica agro-mercantil no Alto Sertão da Bahia (1750-1850)*. Recife: UFPE, 2003.

8 DANTAS, Mônica Duarte. Povoamento e ocupação do sertão de dentro baiano (Itapicuru, 1549-1822). *Penélope*, n. 23, 2000, p. 9-30.

9 Dentre os diversos autores que estudaram a importância dos membros da Casa da Torre no processo de ocupação dos sertões baianos, merece destaque o trabalho de PESSOA, Angelo Emílio da Silva. *As ruínas da tradição:* a Casa da Torre de Garcia D´Ávila - família e propriedade no nordeste colonial. São Paulo: USP, 2003.

10 *Documentos Históricos*. "Regimento que levou Fernão Carrilho que foi por Capitão fazer entradas aos mocambos de Geremoabo". 21 de maio de 1669, v. 4, p. 192.

aquelas paragens já se encontravam relativamente ocupadas em nome da Coroa Portuguesa, registrando um total de 129 fazendas de gado.[11]

Naquela ocasião, os sertões do Piauí apareciam divididos em freguesias, tomados por fazendas pecuaristas pertencentes aos sertanistas vindos majoritariamente da Bahia, embora entrecortados por estradas que ligavam aquelas paragens ao Maranhão e a Serra de Ibiapaba no Ceará.[12]

Dentre os principais responsáveis pela ocupação daquelas áreas estavam Francisco Dias D´Ávila, Bernardo Pereira Gago (irmão de Francisco Dias D´Ávila), Domingos Rodrigues de Carvalho, Domingos Afonso Sertão e seu irmão Julião Afonso Serra. Conseguiram transformar aquele território indígena em sesmarias após o extermínio dos anaiós no rio São Francisco e a redução dos gurguéias.[13]

Todavia, esta primeira investida foi abalada em 1712 por um levante indígena que não chegou a desmantelar as unidades produtivas estabelecidas no local, mas escancarou o caráter frágil da ocupação naquela região que foi palco de disputas até o final do século XVIII, tendo por protagonistas os índios pimenteiras e gueguês.[14]

Paralelo à ocupação dos sertões de dentro e os sertões de fora, - termos que tem por referência o rio São Francisco - rumo ao Piauí, seguiram as expedições formadas a partir das vilas do Recôncavo em direção as partes mais ao sul da capitania da Bahia. As "jornadas do sertão" daquelas paragens acompanhavam, sobretudo, o curso do rio Paraguaçu e confrontava-se com comunidades maracás, kiriris, paiaiás, topins, xocós, entre outros. Dali saíram as principais expedições em busca de metais preciosos.[15]

Destas primeiras investidas, desdobraram-se várias outras. No entanto, para este trabalho importa mantermos o foco nas peculiaridades da ocupação territorial da região norte atravessada pelo rio São Francisco. Privilegiar este movimento significa pôr em relevo o processo de ocupação de uma das áreas produtoras de gado *vaccum* mais significativas do século XVIII, sobretudo no que diz respeito ao abastecimento da primeira capital da América Portuguesa.

Para além da pluralidade paisagística e geográfica, os sertões baianos

11 ENNES, Ernesto. *As guerras nos Palmares*. Rio de Janeiro: Brasiliana, 1938, v. 127, p. 370.

12 ROLIM, Leonardo Candido. *A rosa dos ventos dos sertões do norte:* dinâmicas do território e exploração colonial (c. 1660- c. 1810). São Paulo: USP, 2019.

13 NUNES, Odilon. *Pesquisas para a história do Piauí*. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1975, v. 1.

14 BOXER, Charles. *A Idade de Ouro do Brasil*: as dores de crescimento de uma sociedade colonial. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1963.

15 NEVES, Juliana Brainer Barroso. *Colonização e resistência no Paraguaçu - Bahia, 1530-1678*. Salvador: UFBA, 2008.

(pensados sempre no plural) foram constituídos historicamente de maneiras múltiplas e contingenciais. A resistência indígena, a dificuldade de reduzir as populações dos sertões mais ao sul da capitania da Bahia e a mineração certamente diferenciaram ainda mais o movimento de devastação daquelas paragens, quando comparado, por exemplo, com os sertões mais ao norte.

Sem dúvida, o ponto de viragem, capaz de diferenciar substancialmente estas duas grandes áreas em questão, quanto ao processo de interiorização dos interesses coloniais, deu-se a partir da descoberta das minas de ouro. A tentativa de controle sobre um território apenas parcialmente reconhecido, com fronteiras abertas, atravessada por guerras e conflitos, exigia um esforço de todos aqueles envolvidos com os assuntos da administração colonial.

Dentre os problemas enfrentados a partir da descoberta das minas de ouro estava a questão do abastecimento. Este foi um dos estopins da Guerra dos Emboadas (1707-1709),[16] quando Manuel Nunes Viana, administrador das fazendas de Izabel Guedes de Brito (ancestral dos membros da Casa da Ponte), famoso pelos desmandos cometidos nos sertões, causou tumulto ao ser aclamado governador das Minas e tentar impor o controle sobre a venda do gado nas zonas auríferas. A situação só mudou após a separação da capitania de São Paulo e Minas do Ouro da capitania do Rio de Janeiro e a sucessiva criação da capitania de Minas Gerais em 1720.

Desde o momento das descobertas das minas de ouro tentou-se coibir o fluxo migratório e a circulação de mercadorias que partiam da capitania da Bahia.[17] A abertura de novas estradas era proibida a fim de dificultar o contrabando do ouro. No entanto, a substituição dos caminhos da Bahia pela Estrada Real, que ligava às minas com o porto do Rio de Janeiro, só se consolidou a partir de 1730.[18]

Enquanto isso, a única exceção de comercialização com as regiões mineradoras era o gado em pé que continuava vindo da Bahia.[19] No entanto, a decisão em manter este fluxo mercantil tinha impacto direto no abastecimento de Salvador e do Recôncavo Baiano. Uma série de reclamações sobre a

16 ROMERO, Adriana. *A Guerra dos Emboabas:* novas abordagens e interpretações. História de Minas Gerais. As Minas Setecentistas I. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo, 2007; ROMERO, Adriana. Os rumores na Guerra dos Emboabas. In: FURTADO, Júnia Ferreira (Org.) *Sons, formas, cores e movimentos na modernidade atlântica. Europa, Américas e África.* Belo Horizonte: 2008.

17 Sobre a carta régia de 7 de fevereiro de 1701 que proibia a comunicação entre a Bahia e as minas de São Paulo, ver: VASCONCELOS, Albertina Lima. *Ouro:* conquistas, tensões, poder. Mineração e escravidão - Bahia, século XVIII, Campinas: Unicamp, 1998, p. 63.

18 SANTOS, Raphael Freitas. *Minas com Bahia. Mercados e negócios em um circuito mercantil setecentista.* Niterói: UFF, 2013, p. 100 e segs.

19 SANTOS, Marcio Roberto Alves dos. *Fronteiras do sertão baiano:* 1640-1750. São Paulo: USP, 2009, p. 183.

carestia de gado passou a alertar para a preferência dos produtores em enviar suas boiadas para as terras do ouro.[20]

E nesta altura, surgiu a proposta endereçada ao Senado da Câmara da capital colonial, em 1716, de dividir os sertões em duas grandes áreas produtoras/abastecedoras.[21] Na proposta, o gado *vaccum* criado na altura do rio São Francisco, a partir da Serra do Pimentel em direção às Minas Gerais, poderia seguir para a nova capitania. Destas terras até os sertões do Piauí, as boiadas deveriam continuar seguindo para Salvador e o Recôncavo, passando necessariamente pelo Registro de Entrada de gado estabelecido na Feira de Capuame.

Deste modo, garantia-se o abastecimento da primeira capital, mantinham-se os ganhos municipais daqueles que auferiam do comércio da carne verde sua maior fonte de renda e contentava os herdeiros e funcionários de um dos maiores sesmeiros da colônia, a saber, o mestre de campo Antônio Guedes de Brito (ancestral da casa da Ponte), sempre com interesses representados pelos vereadores da Câmara Municipal de Salvador.

Tudo leva a crer que a proposta foi aceita e vigorou por todo o século XVIII. Um dos modos como isso pode ser observado é acompanhar a origem das boiadas que eram registradas na feira de Capuame todas às quartas feiras. É possível que esta coincidência entre a norma e a prática seja tributária também de uma certa tradição no encaminhamento das boiadas dos sertões de fora e do norte dos sertões de dentro para Salvador por alguns motivos, dentre eles, o fato dos criadores ali estabelecidos já possuírem um vínculo histórico-familiar com a capital primeva da colônia.

Esta divisão respeita uma certa repartição dos sertões entre duas famílias tradicionais e poderosas, a saber, os membros da Casa da Torre e a Casa da Ponte. Apesar deles certamente não serem os únicos responsáveis pela ocupação territorial, seu poder era inquestionável e os laços de compadrio, subordinação, somado a sua influência político-militar certamente auxiliavam na formalização destes arranjos territoriais.[22]

Um outro fator importante para a consolidação deste circuito mercantil, atravessado pela estrada das boiadas que ligava Salvador ao Piauí, dizia respeito à importância das fazendas mantidas pela Companhia de Jesus. Elas foram deixadas em testamento aos religiosos pelo sertanista Domingos Afonso Sertão. Após a expulsão dos jesuítas, as fazendas passaram a ser ad-

20 HENRIQUE, Juliana da Silva. *A feira de Capuame.* São Paulo: USP, 2014, p. 100.

21 *Arquivo Municipal de Salvador (AMS)*. Registro da carta escrita a S. M. Sobre a divisão do gado do sertão. 28 de julho de 1716. Cartas do Senado (1710-1730), v. 6, p. 63.

22 NEVES, Erivaldo Fagundes. *op. cit.*

ministradas pelo Fisco Real. Desde então, todas as boiadas provenientes das unidades produtivas antes pertencentes aos jesuítas deveriam ser obrigatoriamente encaminhadas à Capuame. Estas boiadas aparecem nos livros de registro de entrada de Gado da feira de Capuame descritas como o "gado da administração real".[23]

Quando analisados mais atentamente os dados produzidos entre os anos de 1784-1789 pelo registro de entrada de gado da feira de Capuame, é possível perceber a importância inquestionável dos sertões do Piauí para o abastecimento de Salvador e seu recôncavo.[24] As informações constantes nestes documentos estão em consonância com uma historiografia inclinada a ressaltar a importância desta vinculação histórica entre paragens tão distantes.[25]

Nestes livros de registro de entrada de gado da feira de Capuame sempre havia a referência do número de cabeças de gado de cada boiada, o nome do condutor/criador e o sertão de origem. Os sertões do Piauí aparecem sobre os nomes de sertão do Piauí, Itaim, Canindé, Gurguéia e Riacho da Brigida. Eles juntos ultrapassam em quantidade as boiadas vindas do sertão do rio São Francisco. Esta referência ao sertão do rio São Francisco traz uma dificuldade para a determinação dos pontos específicos sobre a localização das unidades produtivas às quais o termo se refere. Devido à extensão do rio, o predicado deste sertão poderia fazer alusão a várias paragens localizadas em ambas as margens, porém tudo leva a crer que se trata das áreas próximas ao baixo e médio curso.[26]

Ao que tudo indica, a travessia das boiadas era feita majoritariamente a partir da Passagem do Juazeiro. Tratava-se de um ponto tradicional em que os condutores e criadores podiam contar com barqueiros, canoeiros e demais profissionais especializados em auxiliar no cruzamento do rio. A região da Passagem do Juazeiro foi inicialmente ocupada pelos membros da Casa da Torre, depois de exterminados e aprisionados muitos índios guaisquais e galaches com o auxílio do mestre de campo Guedes de Brito.[27] O pedido de sesmaria para esta região causou a desavença entre os grandes sertanistas.

---

23 *AMS*. "Livro de registro de entrada de gado" da feira de Capuame. 1784-1789.

24 HENRIQUE, Juliana da Silva, *op. cit.*, p. 108.

25 Há uma vasta historiografia dedicada ao Piauí, dentre eles, merece destaque MOTT, Luiz. *Piauí Colonial:* população, economia, sociedade. Teresina: APL/FUNDAC/DETRAN, 2010.

26 Sobre a ocupação do sertão do rio São Francisco, ver: NOGUEIRA, Gabriela Amorim. *"Viver por si", viver pelos seus:* famílias, comunidades de escravos forros no "certam de sima do Sam Francisco" (1730-1790). Salvador: UFBA, 2011; PEIXOTO, Tatiana Cunha. *Os mandarins do sertão*: os criadores de gado do São Francisco. Belo Horizonte: UFMG, 2006.

27 FONSECA, Mônica Sepúlveda. *Viúvas na Corte do Sertão: família, gênero e riqueza em Juazeiro (1850-1890)*. Salvador, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, 2011, p. 23 e s.

Nesta mesma área estabeleceu-se em 1706 uma missão de padres franciscanos. Depois de algum tempo, para atravessar a passagem do Juazeiro era necessário pagar uma espécie de direito de passagem administrada por um arrematador.[28]

A Passagem de Juazeiro parecia destacar-se na paisagem sertaneja do século XVIII. Apesar de ser importante ressaltar o fato dos sertões das capitanias do norte serem múltiplos, contando com peculiaridades e características muito singulares entre si, longe de formar uma paisagem hegemônica e a-histórica, certamente o que prevalecia era uma configuração rural, com esparsas fazendas de gado. Um movimento mais acentuado certamente só era perceptível em algumas vilas marcadas profundamente pela extração de minerais. Este foi o caso de Jacobina e Rio de Contas.[29]

Para a Passagem de Juazeiro temos algumas informações salvaguardadas por um inventário *post-mortem* aberto em 1806. A partir deste documento é possível perceber a importância comercial que aquela paragem adquiriu no decorrer do século XVIII.[30]

Antonio José Vieira Araújo, o inventariado, era dono de um armazém localizado no Beco do Arruda, situado na Missão do Juazeiro. Ali, o comerciante possuía mais três casas, além das fazendas de gado Alagoa do Boi, Rodiadouro e Tapera. Esta última situava-se no sertão do Cabrobó, na capitania do Pernambuco. Tachos, sopeiras de louça, pratos, balanças de pesar ouro, balança grande de ferro inglês, banco com duas moendas de ferro de desencaroçar algodão e engenhos de fiar nos informam minimamente sobre algumas das atividades comerciais e produtivas possivelmente desempenhadas a mando de Antônio José Vieira Araújo.

No entanto, entre os bens arrolados, chama atenção a quantidade de cavalos. Foram contabilizados 98 "cavalos de cavalaria alto e malo". Mais oito burros fechavam o cálculo da quantidade de gado muar e cavalar arrolado. O número avultado e inédito, quando comparado aos demais inventários sertanejos, nos sugere uma particularidade: talvez estejamos diante de um criador e comerciante de gado cavalar, envolvido com tropeirismo.

A quantidade de pequenas peças de ouro (brincos, bentinhos, fivelas, botões), relógio de algibeira, louças, talheres de prata e as vestimentas variadas complementam a imagem de uma família sertaneja abastada, integrada pela viúva, Ana Maria Moura e duas crianças pequenas: uma com dois anos e a outra com três anos de idade quando o inventário fora aberto. Dos treze

28 *AHU*. Piauí. Caixa 4. 27 de setembro de 1786.
29 PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1986, p. 64.
30 *APEB*. Secção Judiciária. Inventários. Antônio José Vieira Araújo. 08/3359/01. Juazeiro, 1806.

escravizados arrolados pelo inventário, sete eram crianças pequenas, cinco mulheres adultas e um homem de vinte e dois anos. Seria possível inferir tratar-se de trabalhadoras domésticas envolvidas com a benfeitoria do algodão, ficando os serviços das tropas e os lides com o gado das três fazendas fundamentalmente a cargo de trabalhadores de condição jurídica livre.

Dentre as mercadorias arroladas na condição de bens pertencentes ao inventariado, merece destaque os tecidos de qualidades sortidas (baeta, xita inglesa, xita de Torres, cadeá [sic] inglês, cetim de várias cores e cafa), 45 cadernos de papel, 80 rosários de miçangas, nosmoscadia, alcânfor, tartaro [sic], paus de Janes em um vidro, enxofre, mercúrio, pedra lipes, jalapa em roda, salssaparrilha, retros do Porto, canela, ervas, pedra umida, alfazema, pólvora, chumbo, 553 canudos de cachimbo, 223 sovelos sortidos, 4 pares de óculos, tabaco, fumo, quartilhos de vinho tinto e branco, aguardente do Reino e de cana, rapadura e farinha. Certamente tratava-se das mercadorias vendidas no armazém.

Parte considerável destes produtos eram trazidos de bem longe. Não é difícil inferir que compunham a carga das tropas conduzidas pela estrada das boiadas que ligava um dos principais portos e centros urbanos do hemisfério sul aos sertões do Piauí.

A partir da extensa lista de devedores de Antônio José Vieira Araújo, retirada da transcrição da caderneta do armazém, é possível perceber algo sobre a dinâmica do pequeno comércio sertanejo. Aqui merece destaque duas características importantes. A primeira delas diz respeito ao número de mulheres arroladas como devedoras. Todas elas moradoras da região. Tal informação nos leva à hipótese de que as dívidas eram possivelmente contraídas em nome daquelas responsáveis pelos afazeres domésticos realizados cotidianamente, entendido como momento fundamental à reprodução da vida sertaneja.

Isto certamente coincide com um diagnóstico sobre o modo como o trabalho sertanejo era mobilizado. Sendo a atividade pecuarista uma das mais importantes naquelas paragens, havendo referências documentais e historiográficas que apontam para o caráter majoritariamente masculino dos condutores e produtores do gado *vaccum*, tudo leva a crer que as mulheres apareciam naquelas comunidades como a retaguarda, responsável pelos cuidados de determinados espaços na ausência sazonal dos homens.

O segundo dado sobre os devedores diz respeito à quantidade significativa de viandantes referidos na caderneta. Eles aparecem sob os seguintes predicados: homens andantes, moços de cavalaria, volantes, além de um mestre ferreiro andante. Eles eram em sua totalidade homens, o que repõe o

argumento anterior sobre a existência de uma mobilidade sertaneja majoritariamente masculina.

Mesmo sendo um homem relativamente abastado, Antonio José Vieira Araújo não deixou nenhum dinheiro de contado. Todavia, a baixa monetarização não era um privilégio sertanejo. Até mesmo para a contabilidade dos engenhos de cana-de-açúcar do Recôncavo baiano, predominava o crédito e a troca direta. Nestas unidades produtivas, o gado também figurava como um elemento importante para a contabilidade particular de proprietários como Antônio Gomes Ferrão Castelo Branco que, em momentos de entressafra, tinha nas suas boiadas vindas das fazendas do sertão do Porto da Folha, para além do rio São Francisco, um modo de adquirir uma certa liquidez.[31]

Sendo assim, ao que tudo indica, o cotidiano sertanejo raramente era atravessado pelas trocas comerciais monetarizadas. Por um lado, isso significa dizer que as populações locais tendiam a produzir uma parte daquilo que consumiam. Engenhocas e roças pareciam ser comuns nos sertões do Piauí. Porém, segundo Antônio José de Morais Durão, ouvidor responsável pela *Descrição da Capitania de São José do Piauí*, datado de 1772, as terras por ali eram pouco cultivadas pelos moradores que preferiam se aproveitar unicamente "do que a simples natureza produz, sem mais benefícios ou canseira deles".[32]

Creditando um juízo negativo a estas práticas sociais, o autor do documento percebe isto como pobreza e atribui a este desprezo pelo cultivo o preço exorbitante dos frutos da terra, quando comparados às outras capitanias. No entanto, o ouvidor passa ao largo de um entendimento da dinâmica local ao generalizar as trocas comerciais e à produção como se fossem práticas sociais inatas. Tratando-se de um território inicialmente ocupado por comunidades indígenas, sertanistas e seus subordinados certamente adquiriram determinados hábitos locais como condição fundamental para a sobrevivência. Certamente a coleta e a caça possibilitavam a reprodução da vida de uma maneira alternativa, em comparação àquela atravessada pela produção e trocas de mercadorias, imposta pelo processo de colonização.

Quando as práticas comerciais aconteciam, elas deveriam ser compostas principalmente pelo intercâmbio direto, sendo o principal meio de troca o *gado vaccum* e seus derivados. Mais para o final do século, a produção de

---

31 Antonio Gomes Ferrão Castelo Branco. *Borrador em que lanço todas as cartas que escrevo, principiado em agosto de 1742, estando na Bahia*. São Paulo, Coleção Mindlin. Transcrito por Rosana Gonçalves sob orientação de Prof. Dra. Mary Del Priore e gentilmente cedido pelo Prof. Dr. Istvan Jancsó. fl. 53.

32 Transcrição de Luiz Mott, publicada no livro *Piauí Colonial:* população, economia e sociedade. Teresina: 2010, p. 20

algodão e a fabricação da carne seca parecem ampliar os meios de troca envolvendo comunidades sertanejas. No entanto, se o gado era a mercadoria comum entre eles, provavelmente estas transações eram realizadas como forma de pagamento por serviços prestados (ou seja, troca da mercadoria gado pela mercadoria força de trabalho) ou eram trocas realizadas por mercadorias produzidas em outras localidades.

Tratando-se de uma população majoritariamente rural, espalhada por extensas paragens, muitas vezes o acesso a outros tipos de mercadorias dependia da ida esporádica de algum membro das comunidades aos centros comerciais ou acontecia quando os comerciantes viandantes visitavam estas regiões interioranas.

As vendas de beira de estrada também eram comuns.[33] Possivelmente muitas delas deviam se configurar como uma espécie de anexo das sedes das fazendas pecuaristas, assemelhando-se àquelas primitivas estruturas que serviam como uma espécie de entreposto militar no início do processo da territorialização colonial pelos sertões. É provável que estes estabelecimentos servissem simultaneamente de pouso e ponto de abastecimento para aqueles acostumados a cruzar os sertões.

O fluxo que justificava a existência destas vendas e pousos, no caso dos sertões de dentro e de fora até o Piauí, estava marcado indelevelmente pela condução das boiadas. É razoável imaginar que estes estabelecimentos possuíssem invernadas capazes de receber temporariamente as reses que saíam das unidades produtivas em direção à Capuame.

É possível também que boa parte das transações comerciais fossem realizadas por viandantes e mercadores que traziam da capital os produtos a serem trocados em parte por gado. Talvez, em contrapartida, estas reses compusessem de algum modo os comboios destinados periodicamente à feira de Capuame, por mais que teoricamente fosse proibido a venda de gado à possíveis atravessadores. Sabe-se que a proibição era uma tentativa de impedir que os atravessadores vendessem o gado nos centros consumidores por um valor maior. No entanto, a própria existência da norma nos informa, à contrapelo, a existência desta prática.

Ao que parece, o fluxo mercantil baseado na comercialização de boiadas conduzidas pela Estrada Real deveria ser comumente mediado também pela venda a crédito.

Uma boiada composta por uma média de 200 cabeças exigia a compa-

[33] SANTOS FILHO, Lycurgo do. *Uma comunidade rural no Brasil Antigo (aspectos da vida patriarcal no sertão da Bahia nos séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Ed. Nacional, 1956.

nhia de no mínimo seis homens armados, seguindo à pé ou à cavalo. Não é difícil supor que parte dos esforços mobilizados para encaminhar o gado até Capuame (viagem que poderia demorar meses para se finalizar) fossem aproveitados para trazer na volta aos sertões determinados produtos.

A partir da análise de inventários *post-mortem* referentes à moradores das comunidades sertanejas percebe-se alguns aspectos da vida material destas pessoas. No que diz respeito aos objetos cujo valor fosse tal que justificaria a sua entrada como um dos bens arrolados, é comum a recorrência de ferramentas como machados, enxadas, foices, sovelos. Selas, cangalhas, esporas. Chocalhos, tachos de cobre, pratos de estanho, almofariz de bronze e catres. Espingardas e bacamartes. Móveis de madeira, como, camas de madeira branca, mesas, bancos, bancos de encosto, canastras, caixas de mineiro, caixas cobertas de sola, caixas de jacarandá, baús cobertos de couro, oratórios, imagens esculpidas de Santa Luiza, Senhor Crucificado, Santana, Santo Antonio, talhas de barro. Em alguns inventários referentes aos sujeitos mais abastados aparecem as roupas de cortes e tecidos variados (vestidos de pele, cetim, rodoques, jaquetas de canga, jalecos, calças de canga, calções de xita, capote de bretão, fardas, chapéus). Botões, rosários, pares de brincos de ouro, colares, esporas, botões, fivelas, facas Parnaíbas, ganchos, garfos de prata também foram descritos nestes documentos.[34]

A qualidade dos bens materiais acima citados permite entrever a existência de um intercâmbio capaz, por um lado, de trazer àquelas paragens mercadorias de fabricação estrangeira ou produzidas com matérias primas vindas de longe e, por outro lado, o uso de técnicas de marcenaria, metalurgia, costura, ourivesaria, curtumeria por trabalhadores locais ou não, de condição livre ou escravizados.

Através da tentativa de reconstituição de alguns aspectos do processo de formação do circuito mercantil articulador de regiões tão distintas e distantes, como Salvador e o sertões do Piauí, consegue-se perceber a importância da economia pecuarista para a consolidação das trocas comerciais que permitiam a reprodução da empresa colonial, tanto nos sertões quanto nos centros mais urbanizados, vinculados à economia moderna metropolitana, como um todo.

Diante deste quadro, observa-se minimamente o movimento de transformação de territorialidades indígenas em meios de produção instrumentalizados para servirem como uma espécie de retaguarda fundamental à produção destinada ao mercado externo. Tal empreitada trazia consigo os elementos capazes de permitir um processo de imposição da forma mercadoria

[34] A referência a todos os inventários pesquisados encontra-se na dissertação de mestrado de Juliana da Silva Henrique. *A feira de Capuame*. São Paulo: USP, 2014.

enquanto condição indelével à efetivação de uma vida civil, avessa à imagem socialmente construída de um estado de barbárie próprio àqueles que resistiam à transformação de seus corpos em mera objetualidade colocada a serviço do processo de acumulação de capital. Muitos pagaram com a vida.

## Referências


BOXER, Charles. *A Idade de Ouro do Brasil (As dores de crescimento de uma sociedade colonial)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1963.

BURNARD, Trevor. The sexual life of an Eigtheenth- Century Jamaican slave overseer. *Mastery, Tyranny, and Desire: Thomas Thistlewood and his slaves in the anglo-jamaican world,* University of North Carolina Press, 2004.

DANTAS, Mônica Duarte. Povoamento e ocupação do sertão de dentro baiano (Itapicuru, 1549-1822). *Penélope*, n. 23, p. 9-30, 2000.

ENNES, Ernesto. *As guerras nos Palmares.* Rio de Janeiro: Brasiliana, 1938, v. 127.

FILHO, Lycurgo do Santos. *Uma comunidade rural no Brasil Antigo (aspectos da vida patriarcal no sertão da Bahia nos séculos XVIII e XIX.* São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1956.

FONSECA, Mônica Sepúlveda. *Viúvas na Corte do Sertão:* família, gênero e riqueza em Juazeiro (1850-1890). (Dissertação de Mestrado) – Salvador: UFBA, 2011.

GASPAR, Jorge. *As feiras de gado da Beira Litoral.* Lisboa: 1986

HALL, Douglas. *In miserable slavery. Thomas Thistlewood in Jamaica, 1750-86.* London, Macmillan Press, 1989.

HENRIQUE, Juliana da Silva. *A feira de Capuame:* pecuária, territorialização e abastecimento (Bahia, século XVIII). São Paulo: USP, 2014.

LEITE, Ana Carolina Gonçalves. *A modernização do Vale do Jequitinhonha mineiro e o processo de formação do trabalho "bóia-fria" em suas condições de mobilização de trabalho.* São Paulo: USP, 2010.

MOTT, Luiz. *Piauí Colonial. População, economia, sociedade*. Teresina: APL/ FUNDAC/DETRAN, 2010.

NEVES, Erivaldo Fagundes. *Posseiros, rendeiros e proprietários*: estrutura fundiária e dinâmica agro-mercantil no Alto Sertão da Bahia (1750-1850). Recife: UFPE, 2003.

NEVES, Juliana Brainer Barroso. *Colonização e resistência no Paraguaçu* - Bahia, 1530-1678. Salvador: UFBA, 2008.

NOGUEIRA, Gabriela Amorim. *Viver por si, viver pelos seus*: famílias, comunidades de escravos forros no "certam de sima do Sam Francisco" (1730- 1790). Salvador: UFBA, 2011.

NUNES, Odilon. *Pesquisas para a história do Piauí.* Rio de Janeiro: Artenova, 1975, v. 1.

PEIXOTO, Tatiana Cunha. *Os mandarins do sertão:* os criadores de gado do São Francisco. Belo Horizonte: UFMG, 2006.

PESSOA, Angelo Emílio da Silva. *As ruínas da tradição:* a Casa da Torre de Garcia D´Ávila - família e propriedade no nordeste colonial. São Paulo: USP, 2003.

PRADO JUNIOR, Caio Prado. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

PUNTONI, Pedro. *A Guerra dos Bárbaros:* povos indígenas e a colonização do sertão nordeste do Brasil, 1650-1720, São Paulo: Hucitec; Edusp, 2002.

RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial:* c. 1530-c. 1630. São Paulo: Alameda, 2008.

ROLIM, Leonardo Candido. *A rosa dos ventos dos sertões do norte:* dinâmicas do território e exploração colonial (c. 1660- c. 1810). São Paulo: USP, 2019.

ROMERO, Adriana. *A Guerra dos Emboabas:* novas abordagens e interpretações. História de Minas Gerais. As Minas Setecentistas I. Belo Horiozonte: Autêntica; Companhia do Tempo, 2007.

ROMERO, Adriana. *Os rumores na Guerra dos Emboaba*. In: FURTADO, Júnia Ferreira (Org.) *Sons, formas, cores e movimentos na modernidade atlântica. Europa, Américas e África.* Belo Horizonte: 2008.

SANTOS, Raphael Freitas. *Minas com Bahia:* mercados e negócios em um circuito mercantil setecentista. Niterói: UFF, 2013.

SANTOS, Marcio Roberto Alves. *Fronteiras do sertão baiano:* 1640-1750. São Paulo: USP, 2009.

VASCONCELOS, Albertina Lima. *Ouro:* conquistas, tensões, poder: mineração e escravidão - Bahia, século XVIII. Campinas: Unicamp, 1998.

**Fontes documentais**

*Manuscritos*

*AHU*. Projeto Resgate. Capitania do Piauí. AHU_CL_CU_016.

*AMS*. "Livro de registro de entrada de gado". 1784-1811.

*APEB*. Secção Judiciária. Inventários

BRANCO, Antonio Gomes Ferrão Castelo. *Borrador em que lanço todas as cartas que escrevo, principiado em agosto de 1742, estando na Bahia*. São Paulo. Coleção Mindlin. Transcrito por Rosana Gonçalves sob orientação de Profª Dra. Mary Del Priore. Cedido pelo Prof. Dr. Istvan Jancsó.

*Impressos*

*Arquivo Municipal de Salvador (AMS)*. Cartas do Senado (1710-1730). Salvador, Prefeitura Municipal, 1976, v. 6.

*Documentos Históricos da Biblioteca Nacional (DH)*. Rio de Janeiro, Biblioteca Nacional, 1928, v. 4.

**Abreviaturas**

AMS - Arquivo Municipal de Salvador

AHU - Arquivo Histórico Ultramarino

APEB - Arquivo Público do Estado da Bahia

DH - Documentos Históricos

# Tropas arreadas e erva-mate no Paraná e norte catarinense

***Silvestre Alves Gomes***
*Professor, Músico, Pesquisador e Escritor. Ponta Grossa/PR*

## Origem do mate ou chimarrão

O hábito de tomar infusões remonta a períodos pré-históricos, desde chás que alimentam, até os que curam, sempre foram amplamente usados no mundo todo. Porém, muitas espécies de ervas ocorrem no planeta de forma endêmica e, portanto, são de uso relativamente restrito pelos povos que acabam tendo nesses produtos uma fonte de alimento, uso profilático, e que passam a fazer parte da cultura. Na América do Sul temos o caso da erva-mate, a *Ilexparaguariensis*.

As primeiras incursões espanholas que acabaram fazendo contato com a civilização Inca relataram, entre outros costumes, o de consumo da erva-mate como infusão, mas para espanto dos espanhóis, a chamada *caa*, folha com a qual os incas faziam a infusão, não existia na região andina, mas a importavam dos vales dos rios Paraná, Paraguai e Uruguai, das tribos predominantemente guaranis. Os incas chamavam a bebida de Mati, já que bebiam a infusão numa cabaça denominada Mati, daí termos até nossos dias a denominação Mate, para a referida bebida. Curiosamente os Guarani nominaram a infusão a partir do nome que davam para a planta, associando ao uso da água, e assim a chamavam *caa-í* (folha e água). Mais a leste dos domínios Guarani, as tribos de Jês deram o nome de *congoin* à infusão.

Em 1608, as coroas espanhola e portuguesa autorizam a Companhia de Jesus a ingressar na América do Sul para catequizar os indígenas das suas colônias. No princípio, os padres reprovaram o consumo da *caa-í* e chegaram a chamá-la de erva do diabo, devido aos efeitos que causava, mas como não puderam remover da cultura dos povos nativos o seu uso, não tiveram outra alternativa a não ser renderem-se à *caa-íe*, além de aceitarem, passaram a chamá-la de bebida santa. Estudando e melhorando a produção da bebida, acabaram reinventando a *caa-í*, a partir de observação e constatação de que a semente precisava passar pelo intestino das aves para germinar. Ao segredo da germinação, mais o processamento em pilão, acrescentaram o melhoramento do canudo, que era chamado de *taquapé*, colocando um trançado de fibra numa das extremidades, para filtrar. Era o ano de 1610, a região onde hoje é

o Paraná era quase toda pertencente ao território de colonização espanhola, e foi justamente no noroeste paranaense, no vale do rio Paranapanema, que os jesuítas decidiram fixar as duas primeiras reduções (Missões) para catequizar os Guarani. À primeira redução deram o nome de *Loreto* e à segunda, *San Ignácio Mini,* esta última foi a que muito prosperou com a produção e o comércio da erva-mate, a *caa-í*, que foi reinventada pelos Jesuítas, usando somente as folhas da *Ilexparaguariesis,* socadas em pilão. A esse produto que caiu no gosto dos todos, deram o nome de *Caamini,* que hoje conhecemos por *mate* ou *chimarrão,* nome esse em associação ao que é xucro ou amargo. Abaixo, um fragmento da canção de minha autoria denominada *Caamini*.

*No Guairá, Sumé deixou*
*a proteção de Iari.*
*Receitou o mate amargo*
*para a nação Guarani.*
*Caamini, Caamini, Caamini,*
*erva mate missioneira,*
*missioneiro taquapi.*

## Áreas de ocorrência natural da erva-mate

**Figura 1 – Painel de Poty Lazzarotto, na Praça 19 de Dezembro, Joinvile/PR**



Fonte: acervo do autor.

A erva-mate só ocorre na Região Sul da América Latina, na parte nordeste do Paraguai, numa faixa bem estreita e pequena da Província de Missiones (Argentina) e nos estados Brasileiros do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Ocorre predominantemente à sombra da mata de araucárias, fator que lhe garante uma especificidade quanto ao sabor. Os pioneiros no transplante de ervais, para regiões em que não havia erval nativo, foram os padres jesuítas,

que descobriram como fazer a semente dessa planta germinar, segredo que mantiveram por todo o tempo em que permaneceram catequizando e comercializando a erva-mate. Quando foram expulsos pelos paulistas do Guairá (atual Estado do Paraná), levaram com eles esse conhecimento, plantaram ervais em Missiones, na Argentina, para continuarem com a produção e comércio da *Caamini*, até por volta de 1750, quando os padres foram expulsos da América pelos exércitos português e espanhol, e os indígenas exterminados quase que totalmente, ou escravizados, trágico fato histórico que resultou no fim das reduções na região missioneira nos territórios do Paraguai, Argentina e noroeste do Rio Grande do Sul, no Brasil. Entretanto, com o fim das reduções, os colonos portugueses e principalmente os espanhóis deram continuidade à produção da erva-mate, uma vez que o mercado desse produto já fora criado e a demanda continuou de modo sempre crescente. O maior consumidor e exportador de erva-mate na América do Sul era a Argentina, independente em 1810, que explorava os ervais de Missiones, região reclamada como sua pelo Paraguai. Essa disputa de posse por Missiones acaba gerando agravo nas relações entre os dois países, de modo que o Paraguai começa a dificultar o fornecimento de erva-mate aos argentinos. Francisco Alzagaray era um dos ervateiros argentinos que fazia largas extrações nos ervais paraguaios que, com essas instabilidades políticas e econômicas entre os dois países, vê seus negócios prejudicados. Logo a tensão iria aumentar ao ponto do Paraguai fechar seus portos e território para as exportações de erva-mate, ficando a Argentina somente com sua pequena faixa de ervais na Província de Missiones, prejudicando os negócios de exportação de erva da Argentina para seu mercado consumidor (Uruguai, Chile, Bolívia e Peru).

## Tropas arreadas para além das fronteiras: séculos XVII, XVIII, XIX e XX

Enquanto foi possível, o escoamento de erva-mate das regiões de ocorrência de ervais era feito pelos rios Paraguai, Paraná e Uruguai, e a partir da Argentina, *tropas de mulas arreadas* (*arrierias*) distribuíam a mercadoria para os países da América do Sul pelos caminhos transandinos, inclusive. Porém, com as fronteiras paraguaias fechadas para os argentinos, o recurso foi iniciar a exploração clandestina dos ervais do lado esquerdo do rio Paraná e Iguaçu. Lembremos que a partir de 1750 esse espaço, o Guairá, já pertencia aos portugueses. Mas os paulistas que haviam arrasado as reduções jesuíticas e as cidades espanholas do Guairá (atual Paraná), nunca promoveram a ocupação do espaço e assim os vastos ervais do Guairá ficaram desguarnecidos, e a mer-

cê de paraguaios e argentinos que, nas costas de indígenas escravizados, colonos e em tropas arreadas, iniciaram a retirada clandestina de erva-mate e madeira de uma extensa área do oeste paranaense. O historiador Nivaldo Kruger (2004, p. 37) relata que colonos e indígenas remanescentes das missões

**Figura 2 – Tropa arreada descendo a serra do mar levando cestos e surrões (Obra: João Leão Pallière, 1860)**



Fonte:https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Descendo_a_Serra_do_Mar_com_tropas_de_erva_mate_de_Jo%C3%A3o_Le%C3%A3o_Palli%C3%A8re.jpg Acesso em 20.04..2020.

> [...] para a extração da madeira, eles chegaram a 30 Km a leste do rio Paraná, e em busca da erva avançaram até 120 km para leste, e 180 para o norte. Tudo indica que essa atividade só cessou mesmo a partir de 1938, com o início da Marcha para o Oeste, determinada pelo presidente Getúlio Vargas [...] demais medidas levaram à ocupação e povoamento da região por brasileiros do sul.

Como podemos perceber, a invasão dos ervais a oeste do Paraná persistiu até o início do século XX, quando o governo federal decidiu proteger suas fronteiras com a criação do Território Iguaçu e estimulou o movimento *Marcha para o Oeste*, para a colonização do Brasil.

## Carijos, barbaquás e cancheamento da erva-mate

A poda do erval era feita na entrada e durante o inverno. A erva, assim que podada, era sapecada em labareda alta e em seguida era transportada para o carijo ou barbaquá, para concluir o processo de desidratação. Caboclos, indígenas ou animais arreados (cargueiros) retiravam a erva do meio da mata pelas picadas abertas

**Figura 3 – Carijo: processo primitivo de desidratação da erva-mate**



Fonte: Instituto Federal Farroupilha.

a facão. Fardos de aproximadamente 150 kg eram carregados nas costas, quando não era possível usar animal arreado com seus cestos de taquara pendurados na cangalha. Para o processo de *cancheamento*, estendia-se um couro sobre o chão e ali usavam-se facões de madeira para triturar a erva após desidratada. Esse *cancheamento* primitivo com uso de facões evoluiu para um processo mais engenhoso, que envolvia força animal e um cone grande de madeira, apelidado de ouriço, que rolava em círculos, triturando a erva, dentro de uma cancha redonda com plataforma de madeira furada que fazia as vezes de uma grande peneira, deixando passar a erva triturada (cancheada). Depois desse processo, a erva era transportada em cestos ou em surrões para os engenhos de soque.

## Embalagens e transporte da erva-mate: surrões e barricas

**Figura 4 – Os raídos (feixes) chegavam a pesar até 150 kg**



Fonte: Arquivo Público do Estado do Mato Grosso do Sul.

**Figura 5 – Os galhos de erva-mate eram transportados por indígenas, caboclos ou mulas até mais ou menos 1500m**



Fonte: Arquivo Público do Estado do Mato Grosso do Sul.

Nem todo importador desejava a erva socada, muitos preferiam a erva cancheada por não agregar o valor dos engenhos de soque. Isso interferia no modo de embalar e transportar o produto nos cestos, surrões ou barricas, estas usadas mais no final do século XIX. Antes das barricas de madeira, o surrão (bolsão de couro sovado ou surrado) era a embalagem mais adequada para o transporte por *tropas arreadas* por longas distâncias. Havia pessoas especializadas para fazer o *ensurramento* da erva-mate tanto *cancheada* como socada. Os *ensurradores* compactavam a erva nos surrões e os costuravam. Um surrão de couro sovado, assim que costurado, contraia de modo que ficava semelhante a uma pedra de tão duro. Isso mantinha a erva-mate seca durante a viagem.

## Extração de erva-mate no planalto paranaense – séculos XVIII e XIX

Enquanto os argentinos e paraguaios persistiam explorando os ervais do antigo Guairá, a ocupação do litoral e regiões do primeiro e segundo planaltos paranaenses, aos poucos ia acontecendo com roças de subsistência, invernagem e comércio de gado e, nos sertões, com a extração de erva-mate.

Em relação às tropas arreadas, de início, o animal utilizado como cargueiro nos caminhos da Serra do Mar, era o cavalo. É o que apontam os escritos do historiador Veiga Lopes (2007, p. 752): "[...] João de Couto morava em casa de favor, e tinha um cavalo que era do caminho do porto [...] Francisco Álvares possuía um sítio e mais uma légua de campo, tinha 30 cabeças de gado vacum entre machos e fêmeas, 4 cavalos mansos do caminho".

Mas a demanda de força animal para tração e transporte vinha aumentando rapidamente, não só no Paraná, a Quinta Comarca Paulista, mas também em outras províncias. Os povoados e as fazendas pipocavam, e, se intensificava o vai e vem de toda sorte de mercadorias, entre elas o sal do litoral, tão necessário para o gado nas fazendas de criar dos planaltos. O transporte em tropas arreadas logo ia se intensificar com a demanda crescente da erva-mate, o ouro verde paranaense. Abaixo, um fragmento do romance que lancei em 2019 com o título *Arthur na Província dos Tropeiros*:

*Serpenteando serra acima,*
*sem pressa, andava o tropeiro,*
*para alcançar o planalto,*
*gastava-se um dia inteiro*

*Bruacas abarrotadas*
*do precioso mineral:*
*a tropa vinha gemendo*
*carregadinha de sal*

*De Antonina e Morretes,*
*a cachaça de primeira.*
*Erva-mate do planalto*
*descia em tropa cargueira*

*De Antonina a Curitiba,*
*indo pela Graciosa,*
*uma trilha muito longa,*
*porém menos perigosa.*

As tropas passariam a serem meios indispensáveis para o transporte, a considerar que as estradas carroçáveis nas serras e nos sertões, de modo satisfatório, seriam abertas a conta gotas, no final do séc. XIX.

Embora os moradores de cima da serra usassem equinos como cargueiros para o transporte no caminho da serra, com a chegada dos muares nos campos curitibanos, logo iriam perceber que não eram os equinos os animais mais adequados para desempenhar esse papel e, logo iriam substituir seus cavalos por mulas. Assim, uma parte das mulas invernadas nos campos paranaenses,

iria ser comercializada e destinada para compor as tropas arreadas no Paraná. A habilidade do muar ao descer o íngreme Caminho do Itupava na Serra do Mar, no Paraná, é descrita por Saint-Hilaire (1978, p. 92), nos idos de 1820.

> [...] A pior parte de todo o caminho é o começo da descida; tem o nome de Cadeado, o declive aí é rapidíssimo; os ramos entram pelo caminho que é cortado abaixo do nível do solo, e o tornam muito sombrio, avança-se por cima de grandes pedras escorregadias, e as mulas são frequentemente obrigadas a se jogarem com suas cargas. Eu não cansava de admirar a habilidade desses animais para se safar de situações difíceis. Eles são treinados inicialmente para fazerem a travessia da serra sem nenhuma carga no lombo, em seguida levando apenas a cangalha e, finalmente, transportando a carga.

Com a ampliação do comércio com as nações amigas, a partir de 1808, a exportação de erva-mate aumentou no Paraná. Foi a partir de 1820 que a produção de erva-mate tornou-se um grande negócio no Paraná, com a vinda para o litoral paranaense do ervateiro Francisco Alzagaray que, a partir da Argentina, há décadas explorava os ervais paraguaios. O governo imperial brasileiro tendo autorizado Alzagaray a instalar seu engenho hidráulico no litoral paranaense, acabou atraindo o interesse de outros ervateiros estrangeiros. No ano seguinte, o espanhol Manuel Miró também instalou um engenho no litoral paranaense. A maioria dos engenhos eram instalados em Morretes e Porto de Cima, para aproveitar o desnível do final da serra e assim usar a força da água para mover os engenhos. Tropas e mais tropas de mulas carregadas com erva do planalto afundavam caminhos e venciam as dificuldades dos caminhos do Itupava e da Graciosa, no Paraná.

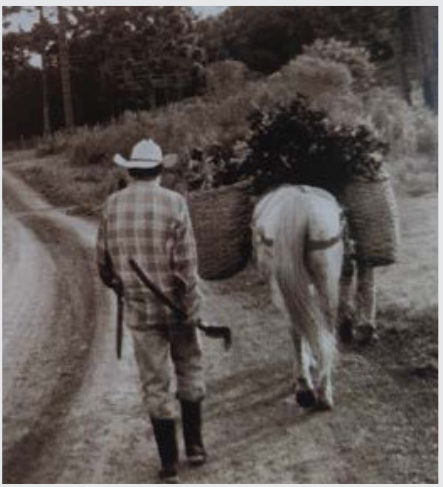
À medida que os ervais iam sendo podados nos arredores de Curitiba, as tropas precisavam ir cada vez mais longe, nos sertões, em busca da erva -mate, assim, os ervateiros avançavam mais ao sul, em busca dos ervais do vale do rio Iguaçu, por serem os mais próximos e exuberantes e disporem de caminhos de tropas soltas, o que facilitava muito para escoar o produto para os engenhos do litoral.

A demanda do ouro verde paranaense só aumentava, assim como, a necessidade de muitos animais para constituírem as tropas arreadas no Paraná. Vejamos uma solicitação de provisões, do governo de São Paulo, para suprir soldados em guerra em Santa Catarina, em 1777 e, em relação às tropas arreadas, vejamos o que estava escrito em um fragmento do documento enviado à Câmara de Curitiba: “3 mil animais arreados com suas cangalhas, 500 pessoas para arreeiros e peões, 20 bruacas de sal, 200 couros em surrões para o transporte de erva cancheada.” (KRUGER, 2004, p. 37).

Finalmente, em 1873, o caminho da Graciosa tornara-se carroçável e a partir desse ano, as tropas arreadas passaram a dividir espaço com o trânsito intenso de carroções abarrotados de barricas com erva-mate para os engenhos do litoral. A economia ervateira contribuiu e muito, não somente para a fundação da primeira universidade do Paraná, mas também para a emancipação política do Estado do Paraná, em 1853. A abertura da Estrada da Graciosa acabou tendo como consequência o deslocamento dos engenhos do litoral para o planalto curitibano, que foram sendo modernizados, e rapidamente se transformaram em uma indústria; a indústria dos barões do mate.

## Tropas arreadas e a extração de erva-mate no norte de Santa Catarina – século XIX

**Figura 6 – Equino com cestos, transportando ramos e galhos de erva-mate**



Fonte: Nivaldo Kruger.

Em 1858, o governo imperial brasileiro aceitava financiar a abertura de uma estrada, que iria substituir uma antiga e difícil trilha aberta a casco de mula, para fazer a ligação entre a Colônia Dona Francisca (atual Joinville, no litoral catarinense) ao povoado denominado Rio Negro. Os imigrantes da colônia pretendiam ampliar suas ocupações territoriais fixando uma colônia agrícola no planalto e também explorar os ervais da vasta região, que já vinha de longa data sendo não só ocupado, mas também explorado pelos ervateiros paranaenses, que se valiam dos caminhos das tropas e do Rio Negro como vias para escoar a erva-mate do lugar.

Os catarinenses tinham essa vasta região como domínios deles, por lei, desde 1749. Entretanto, eram os paranaenses quem palmilhavam a região explorando os ervais, e transitavam com tropas soltas que traziam do Sul. Assim, para os paranaenses, não agradava a ideia da abertura dessa estrada, pois traria para o planalto a concorrência na exploração dos ervais. Mas a estrada foi aberta, e acabou contribuindo como mais um motivo de atrito entre o Estado do Paraná e Santa Catarina. Os paranaenses chegaram a instalar barreira de cobrança de taxa, o que desagradou muitos catarinenses que usavam a estrada para escoar a erva-mate e outras mercadorias para o

litoral. Chegou a ocorrer assassinato de carroceiros por causa dessa barreira paranaense.

O marco do ciclo da erva-mate em Santa Catarina ocorreu em 1865, quando o primeiro carregamento de erva-mate, em *tropa arreada,* desce a estrada ainda em obras, a que foi chamada de Estrada Dona Francisca. Em 1872, além das *tropas arreadas,* já transitavam também as carroças com erva-mate, rumo ao litoral. Na volta traziam provisões para os trabalhadores da estrada e toda sorte de mercadorias necessárias para os núcleos de população de caboclos ervateiros e imigrantes, que subiram a serra para fixar uma colônia agrícola no planalto, São Bento. Outros povoados surgiram e prosperaram, como o caso de Campo Alegre e Rio Negro.

Os luso-brasileiros dominavam a técnica da extração, beneficiamento e exportação da erva-mate, e os imigrantes da Colônia contribuíram muito com a introdução das carroças para acelerar os transporte entre o litoral e o planalto. Em 1877, o ervateiro paranaense Antônio Sinke, montou seu primeiro engenho na Colônia Dona Francisca e logo viu seus armazéns abarrotados de erva-mate, tornando-se um próspero exportador. Logo outros ervateiros de Morretes montam seus engenhos no litoral catarinense. Em pouco tempo, a elite luso-brasileira assume o poder econômico e político em Joinville, por um período de mais de 30 anos. A sociedade de Abdon Batista, Ernesto Canac e Procópio Gomes de Oliveira chegou a movimentar, em apenas um ano, 4 mil toneladas de erva-mate.

O transporte de erva-mate e de outras mercadorias, nos Estados de Santa Catarina e do Paraná, dependeu amplamente das tropas arreadas por um período de aproximadamente duzentos anos, quando ainda não havia estradas carroçáveis entre o litoral e o planalto, tanto de um como do outro Estado. Pelo rio Iguaçu e seus afluentes, apenas canoas auxiliavam, pois os vapores da via fluvial do Iguaçu só iniciariam o transporte da erva-mate a partir de 1882. As estradas que aos poucos iam sendo abertas rumo aos sertões, não eram suficientes para alcançar as longínquas zonas de produção ou extração.

Constatamos que as tropas arreadas foram indispensáveis para o transporte, especialmente da erva-mate, que foi o foco deste artigo, desde o interior dos sertões até os engenhos de beneficiamento no litoral, visto que esse produto ocorria naturalmente nos planaltos, mas, cujo escoamento ocorria via portos fluviais e marítimos, razão pela qual tivemos nos estados do Paraná e Santa Catarina, caminhos de tropas arreadas no sentido leste oeste, para que se fizesse o escoamento da erva-mate dos planaltos até os portos para a exportação. A erva-mate impulsionou a economia joinvilense e foi decisiva para economia paranaense, viabilizando outros ramos da indústria e do comércio, além de propiciar a emancipação do Estado do Paraná.

**Figura 7 – Canção Caamini, em material didático**

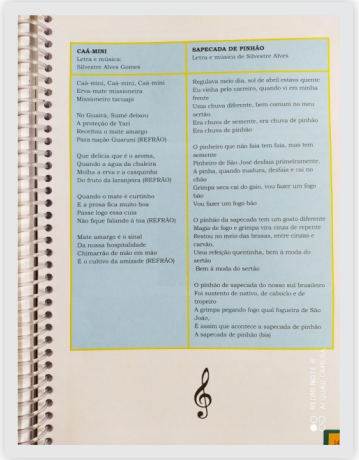
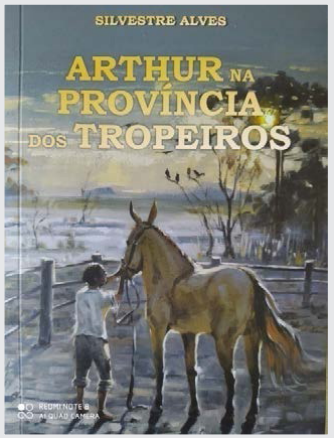



**Figura 8 – Romance em que a tropa está presente no enredo**




Fonte: Romance do autor.

## Referências

KRUGER, Nivaldo. *Sudoeste do Paraná*: história de trabalho, bravura e fé. Curitiba: Ed. do autor, 2004.

KRUGER, Nivaldo. 1929. *Paraná Central:* a primeira República da América. Curitiba: Ed. Trento, 2011.

LOPES, José Carlos Veiga. *Aconteceu nos Pinhais:* subsídios para a história dos municípios do Paraná: tradicional do Planalto. Curitiba: Progressiva, 2007

LANGE, Francisco Lothar Paulo, 1922. *Os Campos Gerais e sua Princesa*. Curitiba: COPEL, 1998

BACH, Arnoldo Monteiro. *Vapores*. Ponta Grossa: Ed. UEPG, 2006.

THOMÉ, Nilson. *A Política no Contestado:* do Curral da Fazenda ao Pátio da Fábrica. Caçador: UnC; Museu do Contestado, 2002.

MENDONÇA, Dante. *Serra abaixo serra acima:* o Paraná de trás pra frente. Florianópolis: Bernúncia, 2010.

LIMA, Benedito. *Erva-mate:* erva que escraviza. Fortaleza: La Barca, 2012.

BUENO, Francisco da Silveira. *Vocabulário Tupi-Guarani Português*. São Paulo: Brasilivros Ltda., 1982.

**Fones documentais**

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL. Fotografias do processo produtivo da erva mate na Cia. Mate laranjeira - campanário - década de 1930.

ESTUDIOS HISTÓRICOS – cdhrpyb - Año XI - Diciembre – 2019, n. 22 – ISSN: 1688-5317. Uruguay.

REVISTA SANTA CATARINA EM HISTÓRIA. Florianópolis, UFSC. Brasil ISSN 1984-3968, v. 8, n. 1, 2014.

**Sites**

A PRODUÇÃO DE ERVA-MATE E A INICIAÇÃO INDUSTRIAL DO PARANÁ: 19° Congresso Internacional de Administração. Ponta Grossa, Paraná, Brasil. 19 a 22 de Setembro de 2006. Roberto Bondarik ; João Luiz Kovaleski ; Luiz Alberto Pilatti. Disponível em http://www.fiepr.org.br/. Acesso em: 14.04.2020.

CEDERVA. Disponível em http://www.cederva.com/. Acesso em: 12.03.2020

HISTORIA AMBIENTAL – ERVA-MATE. Itaiópois Antigamente. Disponível em http://gerhardt.pro.br; https://paulodafigaro.blogspot.com (2016). Acesso em: 14.03.2020.

MACHADO, Elaine Cristina; CORRÊA, André R. da Costa. O Museu Nacional de Imigração e Colonização de Joinville: etnização e exclusão: o caso da erva-mate. *Revista Santa Catarina em História,* v. 8, n. 1, 2014. Disponível em http://seer.cfh.ufsc.br/. Acesso em: 14.03.2020.

MUSEU PARANAENSE. Disponível em http://www.museuparanaense.pr.gov.br/. Acesso em: 12.03.2020.

PATRIMÔNIO CULTURAL DO PARANÁ. Disponível em http://www.patrimoniocultural.pr.gov.br/. Acesso em: 12.03.2020.

SINDIMATE. Disponível em http://www.fiepr.org.br/sindicatos/sindimate. Acesso em: 12.03.2020.

# Mirando desde el sur, una introduccion al tema: los ganados

***Uruguay Nieto Lissardy***
*Pesquisador, Escritor. Montevideo/UR*

Desde que arribara a los territorios americanos cualquier especie animal de interés para el hombre y digna de ser conducida, desde un lugar a otro, han existido los troperos o encargados de esa tarea en nuestras tierras.

Los ganados y muchos de los caballos que fueron introducidos a la Banda Oriental del Uruguay para el poblamiento de sus campos vacios tenían remotos orígenes asunceños. Hasta Asunción del Paraguay, capital de la gobernación, habían llegado muchos años antes en su mayoría tropeados. Si bien las primeras introducciones en la B.O. (1611 y 1617) se realizaron cruzando el río Uruguay en embarcaciones, esas especies previamente habían sido tropeadas desde campos de Santa Fe hasta el punto de embarque.

Paralelamente una vez establecidas por los padres de la Compañía de Jesús,

sus establecimientos misioneros en los que, entre otras cosas, criaban ganados, caballos y mulares recibieron el ataque de los *bandeirantes*[1] quienes, como botín de guerra, los despojaban de esos animales y les secuestraban a los tapes reducidos para venderlos como esclavos en el mercado de San Pablo. Para trasladar todo ese botín deberán ejercer el oficio de troperos a través de los desolados campos y sierras de lo que hoy serían Rio Grande del Sur, Paraná y Santa Catalina.

Estos ataques harán que los Padres, además de preparar militarmente a los tapes, realicen junto a estos el reconocimiento y exploración de la Banda Oriental del Uruguay, donde deciden realizar introducciones de ganados en los campos al Sur del río Negro, con el fin de crear un repositorio al cual recurrir para poblar nuevas misiones y/o reponer los decaídos rodeos en las que ya estaban en actividad. Todo ello va a generar una inmensa riqueza ganadera en un área que será conocida como Vaquería del Mar. Para control y preservación de esas haciendas los jesuitas, acompañados de 20 o 30 tapes, recorrerán regularmente esos territorios retirando hacia el interior de la tierra las "puntas" de ganados que asomaban a las costas tratando de evitar que las embarcaciones que ingresaban al río de la Plata tuviesen conocimiento de su existencia.

En ese mismo tiempo los ganados y caballos que escapaban de las diversas Misiones emigrarán hacia el este buscando las praderas de lo que hoy es Rio Grande del Sur, formando nuevos rodeos cimarrones.

Descubierto ese tesoro a fines del siglo XVII por los habitantes de Buenos Aires y Santa Fe, a los que se suman portugueses, franceses, ingleses y holandeses. Cada uno a su manera va a tratar de sacar beneficios del mismo.

Coincide esta etapa con la separación de la corona de Portugal del reino de España y la preocupación de parte de la primera de fijar definitivamente los límites de sus tierras en América. En ese mismo tiempo los indios minuanes descubren el valor de los ganados (cueros) como elemento de comercialización y comienzan, también ellos, a recogerlos y tropearlos hasta los puertos naturales de Castillos, Maldonado, Montevideo,.hasta ahora desiertos. Allí los ocasionales compradores los cazan con armas de fuego para llevar sus pieles embarcadas con destino final a puertos europeos.

En 1680 Manuel Lobo funda en las costas de San Gabriel, la Colonia del Sacramento, que pretende plantar un mojón determinante de la frontera portuguesa en el sud. La historia de esta Colonia resultará en los siguientes

[1] Se llamaba así a los hombres que a partir del siglo XVI penetraban en los territorios interiores del continente americano partiendo desde San Pablo. Atacaban a los indígenas para hacerlos esclavos y venderlos en las regiones productoras de azúcar. Mientras que en la historia española y la de los países limítrofes con Brasil los bandeirantes son considerados como una especie de piratas de tierra, en Brasil los bandeirantes son reconocidos por haber llevado las fronteras de la América Portuguesa mucho más allá de las establecidas en el Tratado de Tordesillas, por lo que definieron los límites actuales del territorio brasileño (Wikipedia).

100 años causa fundamental, directa o indirectamente, de la movilidad de los ganados y caballadas en los territorios de la Banda Oriental, las Misiones y los campos, por ahora baldíos, de la provincia de San Pedro.

En todo ello serán figuras principales los troperos (jefes, capataces y peones).

Aparte de los abundantes envíos de cueros y sebos el segundo gobernador de la Nueva Colonia del Sacramento, Naper de Lencastre, informa a sus superiores de las enormes cantidades de ganados que vagan libremente por todas esas tierras. Ello determinará que en 1699 obtenga Antonio Moreira da Cruz autorización para cazar ganados entre villa de la Laguna y Castillos. En 1703 Domingos da Filgueira realiza el reconocimiento y la demarcación del primer camino entre la Colonia y Castillos, lo que posteriormente se conocerá como Camino de los Faeneros. El mismo se desenvuelve sobre el lomo de las serranías y evitando cruzar los cauces más caudalosos de los ríos que encontraban a su paso. A lo largo del mismo se encuentran muy buenas invernadas o lugares de descanso para las tropas, lo que estaría denotando la presencia de troperos o baqueanos en la su fijación.

Desde 1695 a 1707, los Padres de las Misiones preocupados por las permanentes matanzas y extracciones de ganado deciden enviar en forma regular a cuadrillas de 40 a 60 tapes, comandados por un Padre, a arrear ganados desde las zonas de la costa del río de Plata y el océano Atlántico hasta los puestos misioneros. Las cifras de los rodeos tropeados varían desde 21.000 a 40.000 cabezas cada cuadrilla. En 1705, diez de las Misiones, en forma conjunta, realizan una de las arreadas más grandes de la historia, ya que juntan 400.000 cabezas para llevarlas a los territorios reducidos. De los ganados tropeados desde la antigua Vaquería del Mar, el cruce del río Negro, en la Banda Oriental insumió seis meses.

Vale aquí el comentario del Ing. Esteban Campal, un investigador y estudioso profundo de estos temas:

> [...] Estas proezas vaqueras podrán realizarlas quienes hubiesen logrado un dominio absoluto del relieve geográfico y sus rinconadas, de sus potreros, de buenos pastos y aguadas, de los pasos de los ríos más convenientes y de los caminos más ventajosos; pero además un conocimiento profundo de los instintos naturales de la especie que se manejaba (el bovino) según sexo y edad, época del año y estado físico de los millares de cabezas que integraban la tropa. Recordemos que las *disparadas* constituyeron siempre el terror de los troperos y que para prevenirlas se requería algo más que saber andar a caballo; ese algo más que constituye el secreto de la *ciencia campera* y que sólo los troperos muy avezados conocían.

En 1716, estando nuevamente la Colonia bajo gobierno portugués se ordena a Francisco de Brito Peixoto abrir un camino seguro de Laguna a Río Grande

de San Pedro y de allí a la Colonia del Sacramento. No pudo hacer él el recorrido y la expedición enviada fue tomada prisionera a su regreso por indígenas de la reducción de Santo Domingo de Soriano. En 1722 se repite la experiencia con una expedición de mayor volumen, la que a su regreso retorna con ganados recogidos en las costas de Maldonado y presuntamente con el español Roque Soria, quien también conducía, por su parte, numerosos ganados y mulares para Laguna, presumiblemente con destino final en el mercado de San Pablo.

En 1725 se dispone que Joao de Magallanes viajase de Laguna a Río Grande y que se establezca en ese territorio con el fin estratégico de asegurar el ingreso de las tropas de ganados en pie, provenientes de la Banda Oriental y territorios misioneros, con destino a ese puerto y a Laguna. El buen relacionamiento con los minuanes y los tapes, fugados de las Misiones en busca del negocio de la vaquería, facilita su trabajo y las operaciones de cacería en la zona. Magallanes reconoce y marca los primeros campos de pastoreo y corrales donde dejar los ganados, lo que repetido a través del camino, va determinando los lugares de estancia.

Esta ocupación temporaria y precaria de la tierra necesita la presencia permanente de gentes que se establezcan allí, que cuiden cada puesto y además pueda ofrecer algunos servicios y abastecimientos mínimos a los troperos. Veremos entonces a lagunistas, militares y/o troperos que habiendo hecho algo de capital deciden afincarse. Establecidos éstos, va conformándose la ocupación real de esas tierras. Esas invernadas que se convierten en lugares de estancia, reciben en 1732 el reconocimiento de su gobierno a través del otorgamiento de las cartas de sesmarías.

Este será uno de los motivos por los cuales, cuando desde mediados del siglo XVIII las Autoridades españolas de la B.O. conciben la necesidad de proceder al reordenamiento de su espacio físico. En los "Planes para el arreglo de los campos" la medida central que se propone es el reparto de tierras para el afincamiento de los hombres sueltos de la campaña.

La apertura a partir de 1727 del Camino de la Sierra por Francisco de Souza y Farías facilita, aun más, los traslados de ganados hacia el norte. Por ese camino Cristóbal Pereira de Abreu conducirá, en 1731, su primera tropa desde la Colonia del Sacramento hasta San Pablo. La misma estaba compuesta de 3000 cabezas, de las cuales 800 eran yeguarizos y mulares. La condujeron, bajo su dirección, 130 troperos.

La confirmación de las facilidades que otorga esta ruta y las conexiones que se abrirán desde ella hacia el sur aumentarán la codicia y la audacia de los contrabandistas de tropas, que ahora se aventuran hasta territorios misioneros y de Entre Ríos y Corrientes. Allí no sólo robarán ganados y mulares, sino que también llevarán yeguarizos y asnos que serán vendidos en tierras de Rio Gran-

de. Posibilitarán, de esa forma los primeros criaderos de mulas en la región.

La evolución del siglo XVIII y los problemas políticos regionales, hacen que las arriadas de ganados, yeguarizos y mulares aumenten hacia los puntos de comercialización de "ida y vuelta" en el territorio de la Provincia de San Pedro. Ello hará que aumente el poblamiento de sus tierras así como el movimiento comercial, que como siempre estará dependiendo, en uno u otro sentido, de los troperos y arrieros de cargas.

A fines de dicho siglo Don Félix de Azara, funcionario español conocedor de los problemas fronterizos proponía en sus "Memorias sobre el estado rural del Rio de la Plata" (p. 18-19): "establecer dos ferias anuales hacia la frontera del Brasil" a los efectos de "hacer lícita la extracción libre de caballos, asnos y mulas pagando la alcabala. Los portugueses tienen grandísima necesidad de tales animales para surtir al Brasil y sus minas, donde no procrean [...] Nos quejamos de sus continuos robos de animales y no advertimos que es imposible evitarlos [...]". Dicha propuesta resultó una utopía imposible de llevar a cabo. Todo continuó como hasta entonces.

Como corolario de este trabajo dejaremos una pintoresca descripción de Rafael Pinto Bandeira y su gente realizada por un sargento anónimo de la expedición encabezada por Don Pedro de Cevallos, Virrey del Rio de Plata, (1776-77) quien encuentra por la zona de Maldonado, al retorno de su viaje hasta Santa Catalina, un grupo de troperos comandados por este personaje. Dice el Prof. Aníbal Abadie-Aicardi al respecto: "con sus cavallerianos da terra, va corriendo el campo oriental, arreando en sus corridas, con sus tropeiros, todas las caballadas y ganado posible [...]"[2]

> En la "Relación Exacta"
> versificada se le muestra así:
>
> "Pintos Bandeira llamado,
> Era en efecto este tal
> Fidalgo de Portugal,
> Y era Coronel graduado.
> Llevaba siempre a su lado,
> Según voces diferentes,
> Horror de negros valientes,
> Que al miedo no conocían,
> Más por Dios, que no querían,
> Hacerse nunca presentes."[3]

[2] ABADIE-AICARDI, Aníbal. La "Relación Exacta" versificada de la expedición de Cevallos a Santa Catalina y el Plata (1776-77). *Historiografía y Bibliografía Americanista*, v. XVIII, n. 2-3, Sevilla, 1974.

[3] Ibídem, p. 186-187.

# A gênese da animalia dos canídeos cimarrones

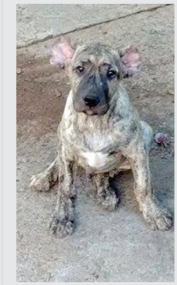
***Kauê Cachuba de Abreu***
*Biólogo, Mestre em Geografia, Iniciativa DONO. Curitiba/PR*

***Maude Nancy Joslin Mota***
*Advogada Ambientalista, Doutora em Meio Ambiente, Sinergia. Curitiba/PR*

***Nélio Sprea***
*Doutora em Pedagogia, Empresa PARABOLÉ: Educação e Cultura. Curitiba/PR*

***Henrique Paulo Schmidlin***
*Advogado, Pesquisador, Historiador, Montanhista. Curitiba/PR*

## Introdução





Ao longo da história humana, com suas migrações, estratégias para sobrevivência e ocupações de todos os continentes, ambientes e zonas climáticas, foram criadas várias dezenas de etnias. Uma domesticação da fauna causou grande impacto na vida dos seres humanos, desde os primeiros contatos, em que não fomos nem caça, nem caçadores, com diversas espécies de lobos, até então selvagens, sendo nossos terríveis e astutos inimigos. Com eles aos poucos estabelecemos parceiras e recíproca dependência, que modificaram nossos modos de viver, e na escala do tempo humano, acabamos por gerar, por seleções por nós induzidas, diversas raças de cães e depois de mais de 15 mil anos de convívios, elas são muito estimadas até os tempos atuais.

Nas tropeadas, os cães estiveram presentes, mas pouco ou nada se comenta sobre a sua importância. Eles também estiveram nas jornadas das Bandeiras de aprisionamento de ameríndios ou da caça de escravos de ascendência africana. São componentes invisíveis de nossa história, dos seus ciclos econômicos. Portanto, nas grandes tropas e trânsito de animálias, os cachorros estiveram presentes em todas e com papel fundamental. Esse

trabalho se propõe a valorizar a importância deste tema, tão esquecido na historiografia tropeira.

Esta pesquisa se propõe lançar luzes sobre a seleção e o desenvolvimento de determinadas raças de cães e o que vamos tratar na sequência.

Em toda a história da humanidade, durante as diferentes frentes de tomadas, desbravamentos e conquistas em ambiente alóctone de diferentes continentes, foram empregados muitos cultivares domesticados, vegetais e animais, de distintas localidades dos continentes no globo terrestre, e utilizados estes cultivares de diferentes maneiras e em diferentes momentos da história. Muitos acabaram retornando para um estado asselvajado, por diferentes motivos e em diferentes condições, geralmente em diferentes localidades da sua original. Mesclaram-se, miscigenando-se, cruzando com outras raças e/ou morfotipos, onde a força da seleção natural agindo de muitas formas possibilitou a origem e o aparecimento de variadas formas caninas, variações, cultivares únicos, com características refinadas e presentes somente nestes cultivares domesticados, como o gado bovino, bubalino, suíno, bem como diferentes raças caninas e equinos, espécies de aves, plantas e inúmeras outras espécies vivas. Em muitos momentos da história da humanidade, alguns causaram problemas e outros foram utilizados em séries de testes para o desenvolvimento de cultivares com aptidão para distintas finalidades e usos atribuídos à utilização humana. Seja para finalidades produtivas, como para cultivares, ou seja, para finalidades destrutivas, como o aperrear, ou como o descaso na forma de abandono, originando e propiciando problemas, seja pela disseminação de doenças ou ataques destrutivos em diferentes tipos e produções de cultivos domésticos.

CIMARRON, palavra de etimologia espanhola, é expressão utilizada para definir o estado selvagem, para diferentes espécies, um dia já domesticadas (ex.: Feral, asselvajado), sem a manipulação direta da ação humana, encontrando-se asselvajado, oriundo de diferentes exemplares de formas de cães, já domesticados na antiguidade, utilizados em diferentes momentos como *arma de guerra* para a tomada de territórios na América do Sul. Assim, surgiu a expressão *aperreado*, com real significado de mordido por cachorro, prática esta utilizada como forma de arma, em diferentes áreas do novo continente, ocorrendo em *genocídio* de diferentes *etnias indígenas*, ocasionando perda de características mais antigas. Este texto tem como norteamento do assunto, a expressão Cimarron, tratando-se especialmente do aparecimento de uma variação ou raça de cultivar domesticado, partindo de exemplares caninos introduzidos, abandonados e asselvajados, depois de recuperados, atualmente definido de Cimarron Uruguayo.

Assim, buscando diferentes menções em bibliografias técnicas de distintas áreas, registros em pinacotecas, consultas étnicas em diferentes referenciais de informações passiveis de comprovação de fontes, busca-se aqui reunir informações sobre o uso de diferentes cultivares ou raças pré-existentes e o aparecimento de outra espécie, variação ou raça de novos cultivares, outrora asselvajados. Muitos destes novos produtos originados pela força da natureza são como presentes divinos, formando características únicas, partindo-se de espécies e amostras naturais pré-existentes, e mais uma vez moldadas pela sabedoria da natureza, e cedidas para a humanidade. Entre muitos exemplos, a raça canina definida e conhecida como *CIMARRON URUGUAYO*, é nosso protagonista como estudo de caso desenvolvido neste texto.

## A gênese da animália dos canídeos *cimarrones*

Diferentes expressões, palavras, termos e definições de muitas localidades nas Américas Central e do Sul são utilizados para definir diferentes estágios de domesticação e estado selvagem para toda espécie, animal e vegetal, que na forma doméstica, um dia em sua história natural, em convívio com o ser humano, por algum motivo voltou ao estado selvagem.

O vocábulo *cimarron* define o retorno ao estado selvagem das diferentes espécies de animais, em especial os caninos que foram domesticados, e depois, abandonados, ou que voluntariamente ou por outras razões retornaram à vida selvagem, em ambientes naturais alóctones, sem a manipulação direta e ativa da mão humana, se prosperou e perpetuou com sucesso, ocasionando sérios problemas sobre as atividades desenvolvidas pelo homem, bem como sobre animais domésticos, com a disseminação de doenças, destruições de plantios e até danos ambientais e sanitários.

A expressão *cimarron* atribui-se ao animal domesticado, que retornou à condição de asselvajado, vivendo em ambientes naturais alóctones, sem a manipulação direta e ativa da mão humana, que prosperou, sobreviveu e perpetuou com sucesso, e muitas vezes se tornando um problema em relações próximas com diferentes atividades humanas, seja causando danos em diferentes plantações ou rebanhos de cultivares domésticos.

As diferentes raças ou variações de animais e vegetais criadas pelo homem, denominamos de *cultivares*, muitas vezes, oriundas de uma seleção natural, espécies selvagens previamente existentes, propiciada pelas atividades humanas. Contudo, sem a ação direta da mão humana, busca-se destacar aqui a criação dos terríveis cães destinados exclusivamente para fins de guerra, e que foram largamente empregados nas conquistas do continente

sul-americano, principalmente as frentes de espanhóis e portugueses, contra os aborígenes, causando verdadeiro genocídio desses povos, cuja revelação e compilação de conteúdos inéditos serão tratadas neste trabalho.

Muitas vezes diferentes raças propiciadas por estes acontecimentos são exemplares únicos, sendo totalmente adaptadas às condições locais, devido a sua história natural e relação direta com as condições de ambientes. Na história e desenvolvimento da dita "civilização humana moderna", na América do Sul, inúmeras vezes raças de animais são domesticadas ou recuperadas e desenvolvidas ativamente, através da manipulação e pareamento natural, com diferentes atividades, afazeres e atribuições direcionadas para diversas atividades humanas, na história do desenvolvimento e colonização do novo continente descoberto.

Os cães são sempre presentes como peça fundamental na lida e trabalho com cavalos e gado bovino em áreas de grandes pastagens ou na guarda de rebanhos domésticos em áreas inóspitas e mesmo realizando e colaborando com grande parte das atividades para a obtenção da caça. Seja ainda como cão de guarda de casa ou sanguinário caçador de gente, quando utilizado como arma de guerra, seja como for, esteve sempre presente nas atividades humanas e não seriam a mesma espécie ou raças presentes hoje, nem mesmo a raça humana seria hoje a mesma. Tudo devido a grandes processos de coevolução e seleção natural de indivíduos.

**Figura 1 – Pintura retratando grande tropeada nos rincões do Prata, nos idos de 1780**



Fonte: acervo de Kauê Cachuba de Abreu.

Nas Américas, Central e do Sul, as tropas ou tropeadas, trabalho de condução de rebanhos domésticos, alguns exemplares foram perdidos ou abandonados.

No caso das bandeiras, realizadas nas Américas por diferentes povos e etnias, principalmente nas frentes espanholas e portuguesas, muitas das opções utilizadas em diferentes períodos deste momento na história da tomada e colonização dos continentes das Américas Central e do Sul, foram de diferentes exemplares de animais de importantes espécies de diferentes formas já domesticados e cultivares para a manutenção, ocupação e produção nas diferentes áreas tomadas.

Estes cultivares de animais domesticados, utilizados de diferentes formas e variedades de gado bovino e ovino, mas, principalmente cavalos e cães, oriundos de diferentes regiões do planeta, foram trazidos pelos colonizadores (em grande maioria, espanhóis e portugueses) para serem utilizados, de diferentes formas, mas em especial de forma bélica, juntamente com os cavalos, que tiveram, nestes momentos em diferentes regiões, a sua entrada nos continentes americanos, causando grande espanto e aterrorizando, de diferentes formas as populações nativas dos ameríndios, que até então nunca tinham visto espécies de animais como aqueles que acompanhavam os contingentes humanos recém-chegados pelo mar, em suas grandes embarcações.

Estes, justamente serviam para a manutenção de efetivos humanos para realizarem a tomada de todo e qualquer tipo de material, principalmente de origem natural, que tivesse algum valor comercial atribuído em mercado ou utilização conveniente.

**Figura 2 – Momentos retratados das diferentes atividades, durante a tomada do novo continente (Arte de Diego Rivera, 1951)**



Fonte: acervo de Kauê Cachuba de Abreu.

## Linha do tempo construída com fatos inerentes ao tema

**1200-1500**: *Paleo Ethnic Humans in American Continent* - Pré Colonos (CREMO, 1948).

**1345-1415**: Alaunts – *Cannis luppus familiaris* (Linnaeus 1758) (Tipos e diferentes variações caninas com alguns morfotipos específicos de cachorros

domésticos, já pré- definidos e estabelecidos, a partir de estereótipos de cães presentes na Idade Média, com diferentes características desenvolvidas, adquiridas, fixadas e presentes até os dias atuais de 2016, em muitas raças caninas.

**1474-1566**: Relatos de Pinacoteca Frei Bartolomeu de Las Casas.

**1480:** Registros de Hernandarias Espanhol.

**1489:** 1º registros escritos sobre o novo continente ameríndio.

**1492:** Contato inter-racial, Antropofagia Intercontinental.

**1497**: Primeiro registro de raças caninas, II Viagem de Cristovam Colombo [...].

**1498**: Vasco da Gama presente nas Índias.

**1497**: 22 de agosto, Vasco da Gama (BUENO, E. 1998).

**1499**: Américo Vespúcio, Castelhanos Espanhóis.

**1500**: Oficial Terra Braziles - Pedro Alvares Cabral Lusitano Português

**1505-1562**: Contato com etnias Charrua (PERET, 1926-1975).

**1514:** Contatos com etnias Carijó (PERET, 1926-1975).

**1516**: Juan Diaz de Solis, Antropofagia por Charruas.

**1516**: Contatos com etnias Tupinambá.

**1524**: Aleixo Garcia. Peabiru (SCHMIDLIN, 2013).

**!!!!!: ABANDONO DE DIFERENTES PERROS DE RAÇAS E LINHAGENS**

**1527-1552**: Relatos de Pinacoteca Frei Bartolomé De Lãs.

**1529**: Contatos com etnias Caaguá (PERET, 1926-1975).

**1534**: Cabeza de Vaca Adelantado Rio Del Plata/UG (Cabeza de Vaca, [1489-1537], 2000).

**1540**: Registros de localidade em Cananéia/SP (Cabeza de Vaca, [1489-1537], 2000).

**1541**: Registros de localidade em Florianópolis/SC (Cabeza de Vaca, [1489-1537], 2000).

**1542**: Contatos com etnias Kaingang (PERET, 1926-1975).

**1543**: Contatos com etnias Arachane (PERET, 1926-1975).

**1543**: Contatos com etnias Tupiniquim (PERET, 1926-1975).

**1562**: **ABANDONO DE DIFERENTES PERROS DE RAÇAS E LINHAGENS**

**1569**: Contatos com etnias Tape (PERET, 1926-1975).

**1596**: Bugreiro - Diogo Martins Cão (SCHMIDLIN, 2013).

**1618**: Contato com etnias Guarani (PERET, 1926-1975).

**1620**: Relatos de Pinacoteca Frei Bartolomé.

**1630** - Registros Pinacoteca Montejo.

**!!!!!: ABANDONO DE DIFERENTES PERROS DE RAÇAS E LINHAGENS**

**1710**: Grande Tropeada (SCHMIDLIN, 2013).
**1720**: Relatos Pinacoteca Eduard De Bret.
**1780**: Relatos Cultivar domesticado Gado Bovino.
**1782**: Relatos de Grandes Tropeadas.
**1788-1792**: Abate de 300.000 exemplares de cachorros *cimarrones*.
**1839**: Relatos Pinacoteca De Bret, Jean Baptiste. *Voyage et historie au Brezil.*
**1840-1870**: Atividades de Guerra Independência do Uruguai
**!!!!!**: *Abandono de diferentes perros de raças e linhagens ???*
**1882**: Registros de Jose Maria de Medeiros, artista de retratos e paisagens.
**1905**: Bugreiro - Martinho Bugreiro (SCHMIDLIN, 2013).
**1910-1926:** Relatos do CACIQUE GUAIRAÇA – Sul do BR.
**1926-1975:** Histórico de genocídio (PERET, 1926-1975).
**1982:** 1º Standart da raça Cimarron Uruguayo (FCI - *Federacin Cynologiq International).*
**2006: Standart Oficial da Raça Cimarron Uruguayo (**FCI – *Federacin Cynologiq International)*

**Figura 3 – Momento retratado de batalha, durante tomada de território nas Américas por povos invasores, vividos por diferentes etnias indígenas nativas nas Américas Central e do Sul**



Fonte: acervo de Kauê Cachuba de Abreu.

As palavras retratadas nas anotações seguintes ao ano de 1497 (CABEZA DE VACA, [1537], 2000) serviram para lutar e ganhar um monte de pessoas muito estranhas e terra, e que ele tinha para conquistá-las. É verdade que muitas tiveram que morrer, mas aquelas que vieram a ter boa sorte, seriam muito ricas com as notícias "[...] mas Hernandez, escriturário e secretário da província, [...] ele tinha que trazer, cavalos, armas, roupas e acessórios e outras coisas" (CABEÇA DE VACA, [1537], 2000).

Seguindo ainda as anotações de bordo:

> [...] navegando por mais de cem léguas de costa logo desde cricket noturno nos deu a sua música; e então ela veio armada com uma porta nomeada a Cananeia. É fruição. Ele tem algumas ilhas para sua boca. Ele é limpo, e tem onze braças de profundidade. Aqui o governador tomou posse dele por Sua Majestade, e depois levado, ele saiu dali e foi ao longo do rio e da baía que dizem sobre San Francisco, que é vinte e cinco léguas de Cananeia e lá "era a Marinha para aterrar na ilha de Santa Catarina, que é vinte e cinco léguas San Francisco River, e cheguei à ilha de Santa Catalina, trabalhei com doentes e fortunas gastas na estrada, e cheguei lá 29 dias de março de 1541".
>
> Espanhóis já não estavam no território [...] desembarcaram todas as pessoas que levavam consigo, e vinte e seis cavalos que escaparam do mar, quarenta e seis na Espanha embarcaram em um terreno para uma reforma das obras que tiveram logo recebido com a navegação, e tomaram idioma e informações dos índios nativos da terra, porque por acaso e porventura poderiam saber que o povo espanhol ajudaria, quem morava na província de Rio de La Plata; foi e deu a entender como os índios (Cabeça de Vaca, 1537) e também o porto é dito de Cananeia, que fica na costa do Brasil, em vinte e cinco graus, mais ou menos. Esta porta é cinquenta léguas da ilha de Santa Catarina. E enquanto o governador estava na ilha, os índios nativos da sua e de outras partes da costa do Brasil (vassalos Sua Majestade) [...]. (CABEÇA DE VACA, [1537], 2000.
>
> O indiano Chane, chamado Gonzalo, escapou quando mataram sua geração e cristãos que vieram a eles com cargas, que foi realizada pelos cativos payaguos indianos. E Domingo de Irala foi removido a partir da entrada, quando sessenta cristãos morreram da doença e de maus-tratos. Outrossim, oficiais de Sua Majestade, na terra, e residentes na Província tinham feito muitas grandes ofensas a moradores e conquistadores espanhóis. (CABEÇA DE VACA, [1537], 2000).

A nação uruguaia é composta de muitas tribos, incluindo a Chanes. Foram ferozmente guerreiras tribos; elas usaram setas e bolas. Elas nos deixaram de memória, profundas lutas sangrentas com os espanhóis. Habitantes das selvas eram caçadores habilidosos, e nômades das fazendas mais miseráveis, sem saber de cerâmica, e dados a armadilhas e truques sobre a caça e terra.

Se referiu aos nativos indígenas nativos assim: "das pessoas que em nome de Sua Majestade, o governador tomou posse, como recém descoberta a terra, e a encabeçado seu nome e da província de Vera" (CABEÇA DE VACA, [1537], 2000).

> Isso é o que aconteceu às pessoas ao longo do caminho. Foi algo digno de ser visto como os cavalos eram temidos por todos os índios daquela terra e da província. Que temor que eles tinham! Eles chamaram na estrada para comer um monte de manutenção, galinhas e mel [...] carregado com a manutenção apenas para ver os cristãos e os cavalos, como pessoas que nunca tinham visto passando por suas terras. (CABEÇA DE VACA, [1537], 2000.

## Arma de guerra

Uma prática corriqueira foi utilizada como ferramenta, consistindo em atiçar cães bravos, geralmente de grande porte, contra os indígenas humanos nativos, prática esta utilizada como uma forma eficiente para abater e inibir as frentes de combate dos ameríndios existentes nas diferentes localidades exploradas, já citadas em registros do século XVI.

Apesar de seu significado atual, a palavra aperreado, na verdade, tem origem na colonização espanhola da América do Sul em um contexto perverso, reflexo cru e real das barbaridades que os nativos sofreram, e que nós, atualmente, aprendemos uma versão romantizada da história.

Aperreado tem origem na palavra *perro,* que em espanhol significa cachorro.

*Aperreamiento* (aperreamento em português), então, significaria literalmente ser alvo do ataque de cães. O surgimento da palavra "aperreado" veio da prática odiosa de atiçar cães ferozes contra os nativos, com o intuito de assustá-los ou, mais especificamente, para serem devorados vivos.

Acredita-se que os primeiros cães que chegaram da Europa vieram com Cristovão Colombo, em sua segunda viagem, no ano de 1493. Localmente, a região já contava com os cães das mais variadas cores e tamanhos, e um em particular que de tão manso, ganhou o apelido de "cão mudo". Eram conhecidos na língua Náuatle (também conhecida como asteca) pelos nomes de Techichi ou Itzcuintli, e já haviam sido domesticados pelos índios para serem companhia das crianças. Apesar de serem encontrados em abundância, o fato de sua carne ser consumida causou sua eventual extinção.

Se possível, transportarmo-nos ao passado para poder ter vaga ideia das histórias de massacres relatadas por Bartolomeu de las Casas (1474-1566), frei dominicano, famoso por falar como eram realizadas as brutalidades cometidas por seus compatriotas espanhóis. Dentre os relatos, um dos mais chocantes, diz que espanhóis mantinham uma espécie de açougue com pedaços que penduravam de índios como alimento oferecido para os cães (Portal do Dog).

Aperreo, aperreado ou aperrear são expressões de origem dos idiomas hispânicos. São palavras que expressam a prática bem difundida, na época da tomada do Novo Mundo, nas frentes, principalmente espanholas e portuguesas, para a forma ou metodologia de captura e tomada de povos nativos pré-existentes nas diferentes regiões das entradas das colonizações (Figura 4). Referem-se a ações bélicas em frentes de combates contra os diferentes povoamentos de etnias indígenas tradicionais, presentes nas áreas exploradas de conquista dos novos territórios pelos povos colonizadores.

**Figura 4 – Imagem retratada de momento de conflito entre povos nativos e contingentes colonizadores**



Fonte: Arte de Eduard De Bre, ano de 1560.

*Aperreamiento* (aperreamento, em português), portanto, significa literalmente ser alvo de cães. A palavra surgiu da prática comum entre os conquistadores da América de atiçar cães ferozes contra os nativos para amedrontá-los e, em muitos casos, os devorar. Aperreado não é sinônimo de "agoniado", "aflito", mas de "dilacerado ou comido por cães". Mesmo quando as crueldades vieram à tona, os detalhes sórdidos foram omitidos. Um exemplo é o papel (horrendo) que tiveram os cães na conquista (SCHNEIDER, 2015).

Os primeiros cães europeus que chegaram à América foram mastins, alanos e galgos espanhóis, trazidos por Cristóvão Colombo em sua segunda viagem, em 1493. Até então, só havia cães esquimós e um tipo de cachorro tão manso que vários cronistas os chamavam de "o cão mudo".

Muitos dos nossos cães atuais – grandes e pequenos –, eles consideram de raça remanescente. Na mesma página do relato, referem outros grupos indígenas que habitavam um setor norte da Bacia do Prata, afirmando que eles também tinham "[...] alguns cães que se reproduzem em suas casas, mudos; eles não latem e têm boa delicadeza, e os comem quando querem". Embora esta referência não mencione a origem destes cães, é possível que, neste caso, era uma raça nativa (ACOSTA et al., 2011).

Eram encontrados em abundância em todo o México e América Central.

De carne saborosa, eram também comidos pelos espanhóis e nativos, vindo a desaparecer.

Já os ibéricos tinham treinamento de cães de guerra, utilizados para submeter os indígenas, aterrorizando-os psicológica e fisicamente. As feras eram capazes de, ao simples comando de "pega!", estraçalhar com seus caninos gigantescos dezenas de índios de uma vez.

Apesar destes relatos terem sido convenientemente deixados de lado na história, que é ensinada nas escolas, importantes descrições artísticas, como as produzidas por Bartolomeu de las Casas (1474-1566), são relatadas com ricos detalhes. Nações inteiras, constituídas de velhos, adultos e crianças indígenas, morreram por diversão, revelando o uso de cães.

Todos que podiam se escondiam nas montanhas e subiam as serras, fugindo do contingente humano de estrangeiros, que com seus cães bravios, vendo um índio, o despedaçavam em momentos e o comiam como se fosse um porco. Esses cachorros e seus proprietários fizeram grandes estragos, carnificinas e cometeram grandes insultos aos povos nativos das Américas. Promoveram muitas e grandíssimas crueldades, matando, queimando e atiçando cachorros ferozes, depois oprimindo e os atormentando com exploração escrava nas minas e em outros trabalhos, até consumir e acabar com todos aqueles nativos moradores das Américas.

Colonizadores espanhóis com cães bravos buscavam e aperreavam os índios, as mulheres e os homens, conforme relatos. Um relato conta que uma índia enferma, vendo que não podia fugir dos cachorros, para que não a fizessem em pedaços como faziam aos outros, pegou um trapo e amarrou ao pé um menino que tinha de um ano e enforcou-se numa viga.

Certo espanhol com seus cães à caça de veados ou de coelhos, um dia, não achando o que caçar, lhe pareceu que os cachorros tinham fome, e tirou um menino pequeno de sua mãe e com um punhal cortou-lhe em nacos os braços e as pernas, dando a cada cachorro a sua parte. E, depois de comidos aqueles pedaços, jogou todo o corpinho no solo.

Colonizadores mantinham inclusive uma espécie de açougue, onde penduravam pedaços de índios, e traziam muitos índios em correntes pelos caminhos, como se fossem varas de porcos, e os matavam. Tinham açougue público de carne humana, para dar aos cachorros. Curioso é que os europeus de então se chocavam com a existência de canibalismo entre os índios da América.

Para manter os ditos cães, os que saíam a caçar de manhã com seus cães, e voltando para comer, perguntados como foi, respondiam: 'Foi bem, porque coisa de quinze ou vinte *bellacos* (= Povo Porco = Indígenas locais

= Miseráveis = Astutos = Sagaz = Ruin), eu deixei mortos com meus cachorros...”

Para a América do Sul foram encontrados poucos relatos disponíveis sobre os aperreamentos, mas sabe-se que os cães foram usados contra os índios na Colômbia, Venezuela e Peru. No Brasil, para diferentes épocas e regiões, fala-se de cães da raça fila, utilizados na caça de escravos fugidos. No sul do Brasil e Uruguai, a existência dos asselvajados cães *cimarrones*, terríveis animais selvagens, era considerada praga em diferentes regiões; coisas da herança dos bandeirantes. Ainda segundo Schneider, (2015), ao ouvirem ou pronunciarem este termo, seria para vir à memória das pessoas que milhares de índios foram mortos a dentadas para que “aperrear” entrasse em nossos dicionários.

**Figura 5 – Desenhos documentando os modos operantes nas atividades colonizadoras em Potosi.**



Fonte: acervo de Kauê Cachuba de Abreu.

## Genocídio étnico

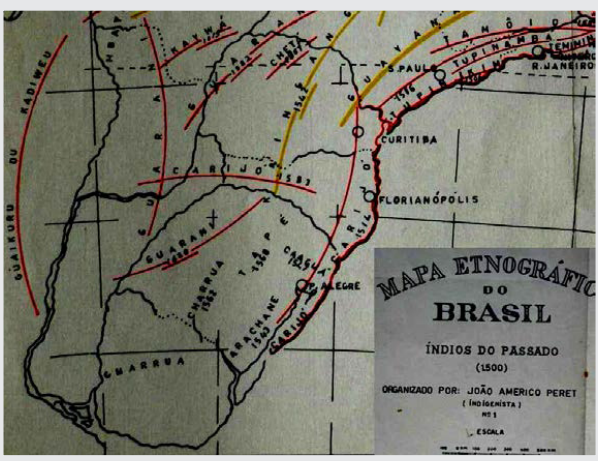
Os vestígios mais antigos dos homens pré-históricos encontrados no Brasil datam de mais de dez mil anos antes de Cristo. O estudo de tais vestígios deixados pelos habitantes primitivos do país não é movido pela simples curiosidade, e não visa apenas coletar objetos para museus. Ele permite ter amplas informações sobre as mudanças da natureza, dos climas, dos mares, da fauna e da vegetação, sobre as adaptações dos grupos humanos a essas modificações naturais, além do progresso técnico que permitiu que certos grupos dominassem outros, na época, ditos “mais atrasados”. Ele possibilita a reconstrução do mundo passado e permite um melhor entendimento das partes integrantes de sua estrutura (FERREIRA, C.C. et al., 2007).

Nos últimos anos do século XVII e início do século XVIII, os povos indígenas estavam em um claro processo de extinção (Figura 6), devido principalmente ao contato com os diferentes contingentes colonizadores e suas atividades.

Em períodos de meados de 1620, muitos dos contingentes humanos de colonizadores efetivamente fixados e instalados nas diferentes frentes e áreas de terras desbravadas, a falta de alimentos e a fome que rodeavam as populações humanas, em muitas vezes influenciava diretamente a manutenção dos plantéis e matilhas de exemplares de diferentes morfotipos de cachorros existentes já na época. Isto fica demonstrado e evidenciado devido à pratica de alimentar os cães com carne provida pelos indígenas nativos presentes nas diferentes regiões, obtida através da prática de caçar indígenas, principalmente mulheres e crianças, para alimentar os cães (Figura 7).

Portanto, dada à baixa representação que manteve cães nos tempos antigos, é extremamente difícil avaliar se eles tinham algum grau de importância, dentro de estratégias de caça, sendo mais difícil estabelecer se constituíram ainda parte da dieta. O mesmo surge para a sua intervenção como agente possível tafonômica (ACOSTA, 2011).

**Figura 6 – Desenho de mapeamento mostrando as etnias indígenas autóctones e suas respectivas datas de contatos com os contingentes colonizadores**




Fonte: Modificdo de Peret, J. A., 1971. In: Peret, J. A. 1975.

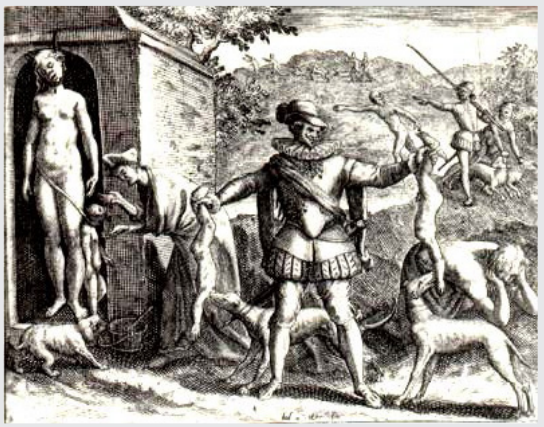
Muitas das diferentes linhagens indígenas que tiveram contato direto, neste momento da história na região norte da Bacia do Prata, foram em grande parte completamente extintas em áreas de sua distribuição natural (PERET, 1975).

Assim, muito do instinto de perseguir, encontrar e matar humanos, para facilitar o abate de indígenas, os cães eram deliberadamente acostumados e incentivados a matar e comer os indígenas, e esta prática se estendeu durante

muito tempo na história da colonização e tomada dos diferentes territórios no sul do continente sul-americano, estendendo-se até mesmo em diferentes períodos do século XIX, presentes em funções de capturar escravos fugitivos.

Muito destes hábitos eram mantidos em diferentes gerações de diferentes cães encontrados nas regiões e frentes de tomada e desbravamento, sendo muito utilizados para diferentes funções e finalidades, influenciando também o aparecimento e desenvolvimento de diferentes formas e características de muitas raças caninas, hoje presentes e fixadas ao longo do passar de séculos, apresentando muitas características das raças atuais encontradas em diferentes regiões das Américas.

**Figura 7 – Imagem retratando as atividades de caça aos indígenas e a alimentação fornecida aos cachorros mantidos pelos contingentes humanos.**



Fonte: Arte de Montejo, 1630.

## Uso e descaso

Depois de utilização de diferentes raças de cachorros, bem sucedida na função de ferramenta bélica, muitos contingentes de povos colonizadores utilizaram estes para diferentes funções e atividades praticadas, durante os diferentes pulsos econômicos desenvolvidos.

As atividades de adequação e manutenção de rebanhos domésticos de cavalos e de diferentes espécies de gado – bovino, bubalino e ovino – (Figura 8), estão associadas à inconstância nas relações sociais humanas e aos diferentes confrontos e disputas. Muitos contingentes humanos perderam o interesse ou foram obrigados a abandonar diferentes espécimes das distintas formas e raças de cães que eram utilizados nas frentes de trabalhos. Sua utilização caiu em desuso, e juntamente todo o arcabouço de cuidados necessários para a manutenção saudável dos exemplares caninos foi deixado de lado, e muitos exemplares de diferentes raças foram abandonadas à sua própria sorte e à vontade da natureza, assim voltando à forma selvagem.

Isto se reflete até mesmo em dias atuais, sendo que em muitas localidades de adensamento humano e em proximidades com a interface antrópica

são observados incontáveis exemplares de cachorros e gatos abandonados pelos humanos a sua própria sorte. Atualmente, ainda vemos estes exemplos, e, muitas vezes, os exemplares estão em condições de qualidade sanitárias deploráveis.

Estas questões envolvendo zoonoses são fundamentais para a boa manutenção da qualidade de vida humana, muitas vezes esquecida por grande parte da população humana, afetando todo o coletivo social de forma negativa.

Em época do final do século XVIII, a economia na região do atual sul brasileiro e uruguaio, tinha como principal atividade a exploração bovina, tendo o couro como principal produto, sendo a carne um subproduto.

**Figura 8 – Arte retratando tropeada realizada com o auxílio de diferentes cães, para juntar o "gado cimarron" que era cultivado em sistema extensivo**



Fonte: acervo de Kauê Cachuba de Abreu.

Assim, devido à grande facilidade de obtenção e abundância deste recurso, o número de cães "*chimarrones* ou *cimarrones*" foi aumentado em grandes proporções de exemplares nas matilhas ou alcatéias, causando com isso, enormes transtornos à população e às atividades humanas, devido a ocorrências constantes de ataques em rebanhos de animais domésticos com diferentes registros de ataques em grupos humanos.

Em meados do século XVII, em regiões do atual território do Uruguai, por ordem do Vice-Rei Marquês de Loreto, no ano de 1792 foram mortos mais de 300.000 cães que viviam em estado asselvajado em diferentes regiões do atual território do Uruguai e Sul do Brasil. Couros, cabeças, mandíbulas (queixadas) ou orelhas eram apresentadas às autoridades, e eram recompensadas com certa quantia em ouro (AUBIDES, 1978).

Nos idos destas atividades, alguns exemplares destes "cães asselvajados" conseguiram encontrar esconderijo em regiões remotas e áreas de vegetações nativas do nordeste uruguaio, hoje Departamentos de Rocha, *Treinta y Tres* e Cerro Largo e se salvar das atividades de caça, realizadas na época como forma de controle da população existente, naquele momento de diferentes formas de cachorros domésticos que tinham voltado ao estado selvagem. O resgate dos cães chamados de *Cimarron Uruguayo*, com presença étnico-

cultural é muito presente, ainda nos dias de hoje, porém pouco conhecida sua história e sua participação no meio social e cultural da região onde se desenvolveu.

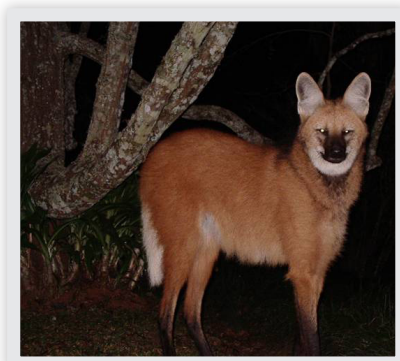
Muitas informações acerca do assunto, ainda são desconexas, e carecem de resgate e complemento de informações de períodos anteriores e posteriores às datas, onde o Sr. Carlos Alonso Imhoff pode resgatar os descendentes daqueles Cimarrones, e depois de rigorosa seleção escolheu os primeiros exemplares que serviriam de base para oficializar a raça e redigir o Standard da mesma, no ano de 1989.

## A mão da mãe natureza

As diferentes formas físicas e morfotipos de espécies de canídeos autóctones nas Américas Central e do Sul são representadas apenas por espécies silvestres, não existindo raças caninas cultivadas autóctones na região, somente raças cultivadas e desenvolvidas, partindo-se de exemplares de raças antigas estrangeiras, alóctones à região. O maior representante canídeo vivente autóctone com distribuição zoogeográfica natural na América do Sul é a espécie regionalmente conhecida como Lobo-Guará (*Chrysocyon brachyurus Iliger, 1815*).

Esta espécie esteve presente em diferentes momentos da nossa história natural de tomada e colonização externa, principalmente junto ao cacique Guarani, conhecido como Guairaçá, que muitas vezes apareceu como defensor e orientador dos diferentes remanescentes das nações e etnias indígenas que foram em grande parte dizimadas, durante os pulsos da tomada e colonização do novo mundo, em diferentes regiões nas Américas...

**Figura 9 – Exemplar de lobo-guará (*Chrysocyon brachyurus*)**



Fonte: ABREU, K. C.

Outros representantes de canídeos autóctones são de menor tamanho, como o cachorro-vinagre (*Speotos venaticus*), cachorro-do-mato, graxaim (*Cerdocyon thous* Linnaeus, 1758), Raposa-do-campo (*Lycalopex gimnocercus* G. Fischer, 1814) e a espécie de raposa-do-mato (*Licalopex vetulos*).

Em muitas localidades no planeta terra, diferentes espécies de cultivares são abandonadas em diferentes espaços e condições naturais. Sendo por sorte ou

força divina, muitas destas espécies abandonadas sobrevivem e podem vir a formar uma espécie com características únicas, adquiridas devido às condições a que foi submetida.

Quando os povos colonizadores chegaram ao continente americano, no Novo Mundo, estavam acompanhados de diferentes raças de cães antigos como, *Alaunts, Lebreiros, boieiros, Bloodhound, Mastiffs, Wolfhound, Transmontano*, diferentes exemplares de diferentes formas das antigas linhagens de cachorros domesticados já existentes, raças estas diferentes entre si e com diferentes aptidões para diferentes usos e utilidades.

**Figura 10 – Exemplares de cães conhecidos como Alaunt, presentes já na Idade Média**



Fonte: Portal Dog.

Diferentes exemplares de raças de cães antigos de diferentes localidades do continente europeu foram domesticadas durante diferentes períodos, através dos tempos da história da humanidade. Foram fixadas diferentes características em diferentes formas ou morfotipos de exemplares caninos, definindo diversas aptidões que hoje estão presentes em raças caninas atuais para diferentes funções, como os antigos antecessores.

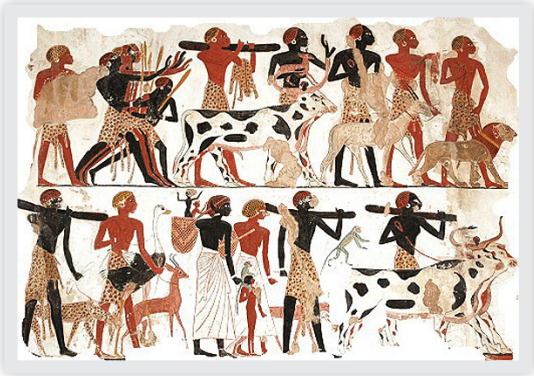
Muitas destas diferentes formas ou morfotipos deram base às diferentes raças atuais, sendo que muitas raças se desenvolveram de diferentes maneiras, e com diferentes traços, características, morfotipos, biótipos, aptidões e índoles, oriundas de formas antigas de cães domesticados em diferentes partes do planeta terra, em diversos momentos do desenvolvimento da própria história natural, das formas domésticas de canídeos, juntamente com a história humana.

## Cultivar doméstico

Temos presente hoje muito exemplos positivos destas atitudes da história humana perante às muitas espécies de cultivares (Figura 11), como o exemplo do gado bovino crioulo, o cavalo crioulo ou o pantaneiro, bem como algumas raças caninas, como o caso da raça definida como Cimarron Uruguayo.

Exemplos como esforços realizados para buscar lacunas de conhecimentos sobre algumas raças caninas na região de Portugal apontam que os avanços científicos atuais têm permitido aos geneticistas buscar as restantes evidências (arqueológicas, morfológicas e comportamentais) de que o lobo é, efetivamente, o ancestral das formas de cachorros domésticos existentes.

**Figura 11 – Cultivares domésticos em períodos egípcios**



Fonte: acervo de Kauê Cachuba de Abreu.

Segundo os registros fósseis, a domesticação do lobo terá ocorrido há cerca de 14.000 anos na região do Crescente Fértil, tendo sido os cães rapidamente disseminados por toda a Europa, Ásia e América do Norte. Estudos genéticos indicam ainda que a domesticação possa ter ocorrido apenas uma vez.

Apesar da presença de cães no território português, desde o Mesolítico (10.000-5.000 anos atrás), indícios das primeiras raças surgiram apenas nas representações de cenas de caça e guerras em mosaicos da época romana.

As primeiras referências às raças em Portugal no século XVI sugerem que estas poderiam existir há pelo menos 300 a 600 anos. Embora não seja possível datar a sua origem com precisão, as raças nacionais são consideradas bastante recentes. Com efeito, os estudos efetuados revelam uma semelhança genética entre todas as raças, indicando que a maioria deriva de um mesmo grupo ancestral e que terão tido uma origem recente. Os dados obtidos tornam assim improvável que as raças nacionais tenham sido resultado de um processo adicional de domesticação das diferentes formas das espécies de lobos existentes (ACONTAS et al., 2011).

Os cães de gado sempre foram um elemento importante para as comunidades agro-pastoris, o que é evidenciado pelo fato da primeira alusão aos cães no início da nacionalidade incluir os cães de gado. Os cães de grande porte começaram a desaparecer à medida que o trabalho de lida com rebanhos de gado começou a mudar.

O estudo da origem e evolução do cão tem sido uma questão que tem despertado grande interesse entre especialistas de diferentes ramos da ciência.

Hoje sabemos que esta espécie foi uma das primeiras a ser domesticada por seres humanos, e utilizada para diversos fins. (SCHWARTZ, 1997).

Por um longo tempo foi discutido sobre possíveis centros de domesticação e que eles tinham sido seu ancestrais mais próximos, envolvendo a sua relação evolutiva com canídeos silvestres, tanto no Antigo como no Novo Mundo (ACOSTA et al., 2011).

Embora esses esforços de estudos comparativos, relacionados com a análise morfométrica das várias espécies envolvidas (MOREY, 1992), a pesquisa genética nos últimos 15 anos forneceram evidências de importância substancial para compreender este fenômeno (ACOSTA et al., 2011).

Atualmente, quase todos os pesquisadores concordam que o cão teria resultado da domesticação de *Canis lupus* (lobo cinzento). (KOLER-MATZNICK, 2002, In: ACOSTA et al., 2011).

Vila e outros autores (1997) realizaram um dos primeiros estudos que analisaram e compararam o DNA mitocondrial de diferentes populações de cães (n = 67) e lobos (N = 162) da Europa, Ásia e América do Norte. Através deste trabalho, a estreita relação genética entre cães e lobos cinzentos (eurasianos) foi confirmada, com apenas 2% da diferença estimada entre as duas espécies (ACOSTA et al., 2011).

A análise filogenética feita a partir de sequências de DNA mitocondrial permitiu identificar quatro grupos ou classes (I a IV), o que indica que os lobos foram domesticados em regiões diferentes e/ou momentos diferentes. É provável que tenha ocorrido após vários episódios de processos de domesticação, cruzamentos ou hibridização entre diferentes morfotipos de cães com lobos não domesticados (ACOSTA et al., 2011).

Vila e outros autores (1997) estimaram que a divergência entre cães e lobos cinzentos teria acontecido há cerca de 135.000 anos, bem como, também, informações moleculares apontaram uma idade de 76.000-121.000 anos.

No entanto, as mudanças morfológicas que diferenciam os *C. lupus familiaris* apresentadas nos últimos 11.000-17.000 anos, indicam que são os primeiros cães domésticos distintos encontrados em sítios arqueológicos do continente euro-asiático (MOREY, 2006).

Atualmente, é em geral aceito que o cão é um lobo modificado por 15.000 ou mais anos de criação intensiva e cruzamentos, com desenvolvimento de certas características preferencias, seleção de intervenção antrópica, desde a sua domesticação, e as raças que temos hoje são produtos desse manejo.

A pesquisa mostrou que os cães eram mais próximos dos lobos do

Oriente Médio, mas, por um curto período de tempo após a domesticação, os cães aparentemente foram criados para lobos de outras áreas, talvez por migrarem com pessoas em terras anteriormente desocupadas, onde não havia cães (TAYLOR, 1976).

Sem estabelecer uma data para a transformação do lobo para o cão, os pesquisadores observaram que suas descobertas eram consistentes com um registro arqueológico que localiza cães na Gruta de Goyet na Bélgica, 31,7000 anos atrás; Rússia ocidental, 15 mil anos atrás; Alemanha, 14 mil anos atrás; e no Oriente Médio, há 12 mil anos. Um dos principais problemas que surgiu em torno dos cães no continente sul-americano tem sido sua possível origem independente de algumas variações de espécies de lobos originárias das populações de lobos do norte da Europa.

Deer em 2013, analisou o DNA mitocondrial de cães pré-históricos em 37 amostras arqueológicas do México, Peru e Bolívia, e mais 11 do Alaska. Os resultados foram comparados com as sequências genéticas de cães domésticos e outras populações de lobos (n = 259) de diferentes regiões do mundo.

Os autores foram capazes de estabelecer que haplótipos de cães americanos foram agrupados em duas classes identificadas por Vila et al. (1997), e nenhum deles tinha relação direta com lobos norte-americanos, uma situação que levou a sugerir que os cães sul-americanos seriam de origem euro-asiática. Dentro desta macrorregião, as determinações mais confiáveis de *C. lupus familiaris* conhecidos até agora são de Uruguai e Argentina, após ter identificado a sua presença em sete sítios arqueológicos, todos localizados em ordem cronológica no Holoceno tardio (ACOSTA et al., 2011).

Praticamente desde o início do século XX, através de comprovações arqueofaunísticas e/ou a partir de fontes históricas diversas de diferentes autores, há evidências para avaliar se os cães já existiriam ou não antes da conquista européia. A maior parte da discussão centrou-se na região de Pampa e da Patagônia (ACOSTA et al., 2011).

Alguns autores chegam a propor uma hipótese, tanto para a Patagônia como para a área de Pampas, a presença e ou manutenção do processo de domesticação de *C. familiaris* pelos indígenas pré-hispânicos (ACOSTA et al., 2011).

Para a grande região dos Pampas, o único registro que se sabia era o crânio de um canino associado a um enterro humano recuperado em registro do Holoceno tardio, chamado Río Luján I (Buenos Aires).

O crânio foi atribuído primeiramente por Kriscautzky (1975) como exemplar de *Chrysocyon brachyurus* (lobo-guará), e algum tempo depois re-

colocado como exemplar de *Canis familiaris*. No entanto, em um estudo recente, foi relatado que o crânio não corresponde *a C. familiaris*, ou *C. brachyurus*, mas a *Dusicyon avus* (raposa extinta) (ACOSTA et al., 2011).

Os materiais referidos são compostos de um canino e um molar inferior. O contexto da origem desses restos mortais data de 938 ± 45 anos antes do Presente C-14.

O segundo é um cemitério indígena localizado no sudoeste da província de La Pampa, no Parque Nacional *Lihue Calel*. Neste site, um esqueleto completo de *C. familiaris*, foi encontrado deliberadamente enterrado ao lado de um ser humano que corresponde a um indivíduo subadulto. A realização da datação do exemplar de cão sugeriu uma amplitude de 930 ± 30 anos AP C14 (ACOSTA et al., 2011).

Deve-se observar a existência de pouca ou nenhuma fonte etno-histórica datada do século XVI (e mesmo XVII), quando a presença de cães é mencionada entre os grupos aborígenes no sul do continente sul americano.

No caso de cães trazidos em intercâmbio de diferentes regiões distantes, é possível que a sua frequência tenha sido significativamente baixa e ocasional. Se uma situação semelhante possa ter acontecido, ela sugere uma relação à troca de certos objetos alóctones por outros autóctones, como objetos e matérias-primas (por exemplo, metais). Eventos como o sugerido também tendem a ter uma frequência muito baixa, atingindo em alguns casos resultados excepcionais. Um exemplo claro pode ser visto no norte de Patagônia, em Gómez (ACOSTA et al., 2011).

Este parece ser o que aconteceu nos Pampas com cães europeus introduzidos a partir do século XVI, onde, no decurso de cem anos deram origem às formas grandes e densas de cães selvagens que foram registrados historicamente anos antes de meados do século XVIII (CABRERA, 1931 e 1932).

Dada à magnitude que teve este fenômeno, e sendo certo que houve um pequeno número de cães pré-hispânicos, é possível que eles assimilaram as características introduzidas pelos europeus, como parece ter acontecido com as populações nativas de cães em outras regiões do planeta (ACOSTA et al., 2011).

Assim, também dignos de nota, são os cães que foram recuperados no território do atual Uruguai. Embora seja prematuro saber, nesta região também pode ter havido ou não trocas de bens, e se pode levantar algumas possibilidades.

Curiosamente, durante o final do Holoceno, chamados de “construto-

res", *cerritos* socioeconômicos desenvolveram sistemas complexos, que também seria de se esperar ter gerado diferentes redes e formas de intercâmbio. Também se tenha em mente que, até agora, no Uruguai, como em outras regiões do extremo sul da América do Sul, não se tem registros de atividades onde se recuperaram restos de canídeos, que podem ser submetidos ao limite do período do Pleistoceno - Holoceno, ou datados do Holoceno médio, fato que também permite pressupor sua origem aparentemente tardia.

Além dos mecanismos culturais que podem estar envolvidos, em períodos do Holoceno tardio, existem duas maneiras possíveis: a introdução de cães no território uruguaio e sul do Brasil, ou a partir da costa da Argentina, através do rio Uruguai.

Este segundo caminho seria o mais provável, uma vez que no Brasil não existe ainda nenhum dado que apóie a presença de cães pré-históricos.

Além disso, sabemos que os cães, sejam por seu valor prático ou bens simbólicos, eles eram altamente valorizados por muitas sociedades humanas ao longo do tempo. Entre os seus principais aspectos utilitários incluem-se um aproveitamento como alimento e como um complemento para as atividades relacionadas com a caça (SCHWARTZ, 1997).

A julgar pela documentação histórica, apenas nos séculos XVIII e XIX, cães parecem ativamente sendo incorporados aos sistemas de atividades humanóides por indígenas que habitavam as regiões (ACOSTA et al., 2011). Características e informações quanto à importância e utilização etnocultural do cultivar doméstico *Cimarron Uruguayo*, ainda são pouco conhecidas e carece de resgate.

## Cimarron uruguayo

Espécie, variação ou raça de canídeo, resultado do intercruzamento de cultivares domesticados pré-existentes em diferentes regiões do globo terrestre, com apenas 40 anos de reconhecimento do seu *standard* oficial (FCI, 1989), definido pelas instituições nacionais e internacionais envolvidas com a questão da cinofilia. Estes fenótipos, porém, com um histórico de formação de aproximados 300 anos viviam em diferentes estados asselvajados, entregues às forças da natureza. E a seleção natural proporcionou a formação de magníficas formas de cultivares, como o cavalo-crioulo, porco-monteiro, gado-pantaneiro. O Cimarron Uruguayo, entre outras tantas espécies e formas distintas, oriundas de miscigenações, passou grande tempo de sua história natural em estado selvagem (asselvajado, cimarrónes). Hoje são cultivares domesticados com diferentes formas de raças reconhecidas pela

sociedade humana atual.

A história agrícola nacional do Uruguai, no período entre o século XVIII e início do século XIX, é conhecida a período da estância *Cimarrona*. O terreno foi utilizado para o confinamento e abate de bovinos que penetraram em busca de pasto.

O papel do cão, nesta tarefa, foi instrumental em conduzir e lidar com os rebanhos de gado bovino. Durante a primeira metade do século XIX, a luta pela independência do Uruguai cria uma grande instabilidade e insegurança no campo, favorecendo a presença de bandidos e traficantes.

Esta situação conduziu o despovoamento de muitas áreas e cães foram abandonados por seus proprietários, em seguida, movendo-se para um estado, em que eles se asselvajaram, buscando alimentos e adquiridos de forma selvagem (SILVEIRA et al. 1998).

Os anos de 1840 a 1850 coincidiram com uma reestruturação do sistema rural (campos de cultivos, criação de ovelhas e gado) e com o fim das guerras civis, os cães selvagens enfrentaram uma séria ameaça.

Segundo registros existentes, pela pressão exercida pelos agricultores, foram desenvolvidos dois decretos que regulamentam o abate e o número máximo de cães nos vários estabelecimentos. Apesar destas medidas, uma série de cadelas com seus filhotes conseguiram escapar, escondendo-se no nordeste do país.

Estes animais foram domesticados pelos habitantes da área, utilizando-os em várias tarefas agrícolas e estabelecimentos de defesa de ladrões, preservando, assim, a população até recentemente. Nos anos setenta do século XX, começa no Departamento de Cerro Largo, o processo de recuperação da raça, com destaque para o trabalho de dois criadores responsáveis pela distribuição de cópias, que vemos hoje em todo o país. (SILVEIRA, A. 1996).

Daí o grande interesse na realização de um plano de conservação e preservação desta raça, que é nativa deste tipo no país, podendo ser considerada parte do patrimônio cultural da nação.

A importância deste tipo de programa é a manutenção da variabilidade genética da raça, e o interesse é o de preservar muitos genes na origem da população.

## Considerações finais

Temos presente nesta compilação, diferentes nuances e pormenores

referentes a magníficas formas de espécies de cães domesticados, e, atualmente, ainda presentes em diferentes localidades e com diferentes funções atribuídas.

Muitas destas tarefas desenvolvidas, aprimoradas e evoluídas através da oportunidade da estreita relação entre algumas espécies vivas totalmente diferentes, entre diferentes carnívoros, onívoros e herbívoros, representantes de *Canis lupus familiaris* e de *Homo sapiens*, demonstram ao mesmo tempo lições de pleno e perfeito convívio e desenvolvimento de exemplares caninos, bem como esdrúxulas circunstâncias e atitudes inaceitáveis para um prefeito convívio entre diferentes espécies.

De diversas maneiras, temos a possibilidade ou fomos presenteados por diferentes formas de cultivares com características únicas, partindo de formas já presentes em diferentes momentos da história humana, utilizados de diversas formas e vistas em vários momentos como problema.

Partindo de exemplares ancestrais alóctones, na maioria dos exemplos, hoje estes ancestrais, muitas vezes, já estão extintos nas diferentes localidades de origem, bem como as diferentes linhagens e características das diferentes etnias indígenas que um dia existiram nas diferentes regiões do continente sul americano.

## Agradecimentos

Gratos pelo apoio e incentivos dos personagens envolvidos com as atividades da Iniciativa DONO de pesquisa científica aplicada e extensão rural: a *Pythuna* Working Dogs - PWD, ao Canil Lá Fogueira. Agradecer as oportunidades e atenção disponibilizadas pelo cinólogo Claudio Adolfo Kremer Gluck, ao *Criadero Las Pitangas*, à FCU – Federação do Cimarron Uruguayo, à ASDIA – *Anatolian Sheapherd Dog International Association*. Também à FCI – *Federacin Cinologic International*, à FPC – Federação Portuguesa de Canicultura. Aos envolvidos, pelo apoio nas buscas e pesquisas direcionadas, em especial agradecer aos locais uruguaios que se disponibilizaram e colaboraram com este trabalho. À R. Jimmenez e ao amigo Sebasthian Gimmenes, bem como os brasileiros envolvidos, os amigos, como Frei Pacífico, Giovana dos Santos Aizona, Wilson Lirou da Silva, Viviane Amaral, Sthefane Cristine e pessoas como Pietro Rosa, Bob, Otávio Zucon e Ciomara Amoreli Viriato da Silva. Aos organizadores do Simpósio Internacional sobre Tropeirismo, iniciado pelo SENATRO – Seminário Nacional sobre Tropeirismo e Encontro do Cone Sul sobre Tropeirismo, pelo espaço cedido e a oportunidade de poder falar sobre assuntos que geralmente são escondidos de todos, de forma geral.

Partes obscuras de nossa própria história como humanidade, com aplicações e usos de diferentes técnicas, não são muito bem vistas e aceitas pela sociedade humana contemporânea. Porém, estas mesmas atitudes acontecem hoje em diferentes locais do planeta terra, expressadas em diferentes formas de opressão, e, muitas vezes, ignoradas pela própria sociedade humana que continua com velhos hábitos perversos. Mas, também, vemos o lado bom, presente no desenvolvimento e aparecimento de diferentes cultivares originalmente nativos, com grande potencial para serem utilizados pela humanidade. Esperamos que de forma construtiva e com sapiência, sejam utilizadas para o bem.

## Referências

ACOSTA, A.; LOPONTE, D.; GARCÍA ESPONDA, C..Primer Registro De Perro Doméstico Prehispánico (Canis Familiaris) Entre Los Grupos Cazadores Recolectores Del Humedal De Paraná Inferior (Argentina). *Rev. Antropol. Arqueol*, n.13, Bogotá, julio-diciembre 2011, 294 p. ISSN 1900-5407, p. 175-199.

ALFONSO XI, Rey de Castilla (1311-1350). *Libro de la Montería* (Edición de 1582). Sevilla. Original del Fondo Antiguo de la Universidad de Sevilla (fondos digitalizados). Las ilustraciones que aparecen, pertenecen también al ejemplar conservado en la Universidad de Sevilla.

ALLEN, Glover W. Dogs of the American Aborigines*, Bulletin of the Museum of Comparative Zoology at Harvard College* 63, p. 431-517, 1920.

AUBIDES, Tito. *Vocabulário y Refranero Criollo*. Buenos Aires, Argentina: Editora: Saint Clare S.R.L. Cerrito, 520-11-of. H, 1978,

BUENO, E. *A Viagem do Descobrimento*: a verdadeira história da expedição de Cabral. Rio de Janeiro: Objetiva (Coleções Terra Brasilis,1). 1998.

CABRERA, A. On some South American Cacine genera. *Journal of Mammalogy*. 12: 54-67, 1931.

CABRERA, A. Ecological incompatibility; La incompatibilidad ecologica una ley biologica interesante. *Am. Soc. Cient. Argentina*, 114 (5/6): 243-260. (Biol.Abst.), that Ed Ricketts read and applied to the marine ecology he saw around him on the Monterrey peninsula, 1932.

CREMO, M.. *The hidden history of the human race.* 1948.

DA GAMA, VASCO. 1489-1537. *Relatos e naufrágios*: naufrágios e Comentários. Cópias dos diários de bordo. Portugal.

DEER, MARK. 2013. *Dog Historic Domestication.* Originally Printed in New York Times Feb 2013. http://kangal.ca/uncategorized/dogdomesticationhistory/

DIAZ, B.. *The Conquest of New Spain,* London: Penguin Books, 1963.

DOC Brasil. 1990. *Em busca da terra perdida:* Xetas. Serra dos Dourados. ... TV Educativa.

FERREIRA, Cesar Cunha; Francisco Rodrigues Torres; Welington Ribeiro Borges.

*Cubatão*: caminhos da história. Cubatão/SP, 2007.
IMHOFF, Carlos Alonso. *Resgate de Cimarrones,* 1989.
KOLER-MARTZNICK. *Evolutionary Cannis genera,* 2002.
MOREIRA, Júlio Estrela. *Caminhos das Comarcas de Curitiba e Paranaguá*. Curitiba: Imprensa Oficial Paraná. 1975, v. III.
NUNEZ CABEZA DE VACA, Alvar; MAURA, Juan Francisco. *Naufrágios*. 4ª ed. Madrid: Cátedra, 2000.
PERET, J. A**.** *População indígena do Brasil.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Brasília: 1975.
PIQUERAS, Ricardo**....** *Los Perros De La Guerra o el "Canibalismo Canino" en La Conquista.* Barcelona: Universitat de Barcelona, s.d.
SCHENEIDER, L. Aperreamiento. In: *Morena Socialista*, 2015.
SCHMDLIN, Henrique Paulo. Peabirus. In: SENATRO – Seminário Nacional e Encontro Cone Sul sobre Tropeirismo. Porto Alegre: EST, 1993.
SCHWARTZ, Marion. *A History of Dogs in the Early Americas.* New Haven: Yale University Pre, 1997.
SILVA-RODRIGUEZ, E.A.; SIEVING, K.E. 2011. Influence of Care of Domestic Carnivores on Their Predation on Vertebrates. *Conservation Biology*, n. 18, 2011 Society for Conservation Biology. DOI: 10.1111/j.1523-1739.2011.01690x.
SILVEIRA, C.1, G. FERNÁNDEZ1; C. BARBA. El Perro Cimarrón: La Raza Canina Autóctona Del Uruguay. *Arch. Zootec*. 47, p. 533-536. 1998.
TAYLOR, T. *The History Dogs.* ASDI - Anatolian Shepherd Dog International Association, 1976.
ZATTI, Carlos. *O Paraná e o Paranismo.* Curitiba: Progressiva, 2006.

# Lhamas, mulas e camelos

***Sérgio Coelho de Oliveira***
*Jornalista, Escritor, Pesquisador, Membro da Academia Sorocabana de Letras e do IHGG de Sorocaba. Sorocaba/SP*

D. Francisco de Souza, fidalgo português e governador geral do Brasil, de 1590 a 1602, tinha um grande sonho: achar minas de ouro nas terras portuguesas, algo como as minas de prata de Potosi, conquistar as graças de Felipe II, rei de Portugal e Espanha, e ganhar um título de marquês. Por esta razão, ele andava ansioso por informações sobre descobertas de minas de ouro ou prata em seu território. Foi quando chegou a Salvador, sede do governo colonial, a notícia do descobrimento de uma mina, possivelmente, de ouro e ferro, no Morro do Araçoiaba, nas proximidades da atual Sorocaba. Anteriormente, já existia a informação de ouro no Morro do Jaraguá,

em São Paulo. Não teve dúvidas: arrumou as malas, arregimentou canoas, organizou um grande séquito de soldados brancos e índios e rumou de Salvador a Sorocaba (que não existia ainda). Desembarcou em Santos, subiu a serra e em 1599 estava no morro do Araçoiaba, para verificar *in loco* as tais descobertas.

Essa ideia obsessiva, desvairada até, de encontrar o eldorado nas terras lusitanas, leva D. Francisco de Souza a obter uma provisão real, assinada em 1609, determinando que se metessem aqui duzentas lhamas ou, em sua linguagem, duzentos carneiros de carga, daqueles que costumam carregar e trazer a prata de Potosi, para transportar o ouro e a prata das minas a serem encontradas nas terras portuguesas. E recomenda, no mesmo documento, que das ditas lhamas se fizesse casta e nunca faltassem. Comenta Sérgio Buarque de Holanda a respeito deste fato, que seria esta uma das maneiras de se transformar as montanhas de Paranapiacaba, em São Paulo, numa réplica oriental dos Andes.

Mal sabia Dom Francisco, que, nessa mesma época, a América espanhola já estava descartado a lhama como animal de transporte, por sua reduzida capacidade de carga, por sua pequena resistência em grandes caminhadas e pelo pequeno rebanho, então existente, tantas eram as mortes registradas nos caminhos ásperos dos Andes. A solução encontrada pelos mineradores castelhanos foi a importação das mulas espanholas para o transporte da prata entre as minas e os portos de embarque para a Espanha. E foi o que aconteceu, com grande êxito.

Um século mais tarde, com a decadência das minas de prata de Potosi, essas mesmas mulas, consideradas por jornalista argentino com *el fulgurante animal del siglo XVII*, são trazidas para o Brasil, também para resolver o problema dos transportes, agora da corrida de ouro e de pedras preciosas das Minas Gerais.

## Os camelos entram em cena

De grande importância para a economia do Brasil nos séculos XVIII e XIX, as mulas eram animais muito caros por uma série de fatores. Primeiro, é lógico, pelo custo do transporte das tropas do extremo-sul ao centro do país; segundo, pelos elevados impostos que incidiam sobre o seu transporte e comercialização. Além de caras, eram raras e disputadíssimas, quando chegavam do sul. Por isso, não era todo mundo que podia ter uma mula ou um lote de mulas para os trabalhos do sítio ou da fazenda e muito menos uma empresa de transportes com uma centena de burros.

É nesse cenário que aparece a figura de Antonio Rodrigues Veloso de Oliveira, jurista, estadista, comendador da Ordem de Cristo, membro do Conselho de Estado de Sua Majestade, o Imperador, autor de *Memória sobre o melhoramento da Província de São Paulo, aplicável em grande parte a todas as províncias do Brasil*. Este trabalho, de quase 100 páginas, foi entregue a El-Rei D. João VI, em 1810.

Ao abordar a questão pecuária, o autor defende a necessidade de romper o monopólio do Rio Grande de São Pedro em relação à criação de muares, fomentando-se a instalação de criatórios de bestas cavalares e muares em todas as regiões do país.

Em outro trecho do documento, destacando a necessidade de dar mais meios de transportes ao Brasil, ele propõe a importação de camelos. Detalha o documento:

> Igual proteção e cuidado exige a criação dos camelos e dromedários. Sabe-se que em todos os distritos da Ásia e da África, em que os desertos se têm multiplicado, há muitos camelos. Estes países lhes são próprios e eles não procuram estender mais a criação por outras regiões, temendo o excesso do frio e do calor. Contudo, a diligência e o trabalho os climatizou, até na Saxônia, onde prestam serviços diversos. E não achariam dificuldade alguma para se multiplicar em nosso país, e com muita particularidade nos campos de Moji-Guaçu (SP), nos quais não há neves destruidoras, o frio não faz grande impressão, sendo pelo mesmo modo mui suportáveis as calmas. Este animal, o camelo, sóbrio, forçoso e dócil, vulgarmente chamado de navio do deserto, faria entre nós grandes serviços por toda a extensão do Brasil no transporte das diferentes mercadorias. E pouparia a falta dos canais, de que o comércio muito precisa para as suas diferentes operações; tornar-se-iam estas mais fáceis e menos dispendiosas, porque um camelo equivale a seis ou sete bestas muares, calculada a sua carga, presteza, alimento, trato e ferragem, e os povos do interior ficariam assim libertados do tributo indireto, que pagam pela maior carestia dos gêneros alimentícios, que devem consumir, podendo ao mesmo tempo meter em comércio, com muita comodidade, as matérias e frutos que cultivam ou não cultivam e que ficam inúteis nos lugares de sua origem. (OLIVEIRA, 1978, p. 44).

Ele conclui o documento, citando os portos e países, onde o Brasil poderia comprar os camelos a preços bastante razoáveis.

A proposta de Veloso de Oliveira não saiu do papel, mas também não foi de toda esquecida. Cerca de 50 anos mais tarde, em 1856, o governo imperial brasileiro solicitou ao cientista francês Isidore Geffroy de Saint Hilaire que examinasse a possibilidade de aclimatação de camelos no Ceará. Maior

especialista do mundo em aclimatação de animais, Isidore deu sim ao governo brasileiro e em 23 de julho de 1859, o navio Splendide desembarcou, no Ceará, l4 camelos trazidos da Argélia.

A experiência, entretanto, não deu certo, por duas razões. Primeiro porque o lote importado era muito pequeno; segundo porque se esqueceram de trazer pessoal habilitado para a criação de camelos. Os tratadores brasileiros mal sabiam quanto tempo durava a gestação de uma camela...

Os camelos, os dromedários e as lhamas tornaram-se peças de zoológicos. A velha mula, o velho burro, servidores fiéis e dedicados resolveram o problema e continuam fazendo parte da nossa paisagem rural, arando a terra, puxando carroça, servindo, enfim, às pequenas comunidades do campo nos confins deste Brasil.

## Exportando mulas

Após a conclusão desta minipalestra, o engenheiro agrônomo Leo Fett Pertensen, de Santo Ângelo (RS), presente ao Senatro, comunicou aos presentes que em 1946, logo após a Segunda Grande Guerra Mundial, o Brasil exportou 15.000 mulas e burros da região missioneira do Rio Grande do Sul para a Europa, a fim de auxiliar a reconstrução dos países devastados, como Itália, Grécia e Iugoslávia. Ele próprio foi o responsável pela condução de três tropas, cada uma com 900 animais, em navios-currais, através dos oceanos Atlântico e Pacífico. Explicou ainda que essa exportação foi patrocinada pela URRA, instituição mantida com recursos das nações aliadas, com o objetivo de socorrer as nações destruídas pelos bombardeios e em estado de fome e de miséria.

## Referências

AMARAL, Aracy A. *A Hispanidade em São Paulo*. São Paulo: Ed. da USP, 1981.

OLIVEIRA, Antonio Rodrigues Veloso de. *Memória sobre o melhoramento da Província de São Paulo*. São Paulo: Governo do Estado, 1978.

SILVA, Alberto da Costa e. Camelos no Brasil. *Nossa História,* Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, n. 9, 2004.

# Campeira: a raça equina do tropeirismo no sul

***Sérgio Lima Beck***
*Professor/UPC, Escritor, Pesquisador e Especialista em Zootecnia e Equinos.*
*Florianópolis/SC*

## Tropeirismo no Sul X nas demais regiões do Brasil

Em primeiro lugar gostaria de fazer uma distinção entre tropeirismo no Sul do Brasil e no restante do nosso país. No Sul do Brasil o tropeiro conduzia, principalmente, muares como mercadoria para ser comercializada geralmente na grande Feira de Sorocaba. No restante do país o tropeiro não conduzia muares como mercadoria e sim, principalmente, mercadorias transportadas sobre muares.

Essa simples observação explica muita diferença no contexto histórico do tropeirismo do Sul. Além das diferenças culturais e ambientais, o tropeirismo do Sul conduzia tropas muito maiores do que as do restante do país. À distância percorrida e velocidade de deslocamento também costumavam ser muito maiores. No Sul os animais seguiam livres e soltos, portanto podiam ser conduzidos a trote ou na marcha. No restante do país os animais, por levarem grandes cargas no dorso, tinham que se limitar a andar sempre devagar e a passo. Isso exigia diferentes habilidades, diferentes equipamentos e diferentes animais para os tropeiros condutores. É bem verdade que o tropeirismo de cargas com tropas arreadas também existiu no Sul, principalmente após o fluxo de imigração alemã e italiana. Mas nesse caso era um tropeirismo mais local, de menor monta, menor distância e menor duração, geralmente descendo e subindo serras, por onde as carretas e carroças não transitavam bem.

Depois que caiu a demanda de burros e mulas na Feira de Sorocaba/SP, o tropeiro do Sul seguiu, por mais algum tempo e quase pelos mesmos caminhos, levando muares para a Feira de Itapetininga/SP. Segundo depoimento do ex-tropeiro Sr. Ivadi Almeida, hoje fazendeiro em Curitibanos, no Planalto Serrano de SC, na primeira metade do século XX, já se criavam bastante muares também por ali. O excedente era comercializado no Estado de São Paulo, (SP). Tropeavam esses muares até Itapetininga e, às vezes, já os comercializavam antes, na divisa do PR com SP, em Itararé/SP. Nessa época o tropeiro do Planalto Serrano de Santa Catarina (SC), já estabelecido em suas fazendas, também optou por buscar gado vacum barato no Rio Grande do Sul, (RS) para engordá-lo e depois levá-lo para comercialização em SP ou serra abaixo,

para venda no litoral catarinense. Os muares continuavam sendo empregados como montarias dos tropeiros, mas com essa nova mercadoria semovente, o montar em cavalos passou a ser mais cada vez mais usual no tropeirismo do Sul. Conduzir bovinos de corte requer mais velocidade e agilidade do que conduzir muares, pelo simples fato de que, numa tropeada, os burros e mulas são muito mais gregários e disciplinados do que bois e vacas. Depois de amadrinhados a uma égua com sincero, seguem-na constantemente. Já os bovinos, apesar de também serem gregários, não são tão sistemáticos e estouram, desgarrando-se mais facilmente da tropa. E, como se sabe, os cavalos são mais ágeis e velozes que os muares. Daí a maior tradição e maior necessidade de cavalos na condução ou tropeada de bovinos.

Mas que raça de cavalos seria mais característica, mais representativa do tropeirismo do Sul? Este é o cerne da tese aqui apresentada. Antes, porém gostaria de fazer mais uma observação. Trata-se da diferenciação entre o tropeiro do Sul e o gaúcho.

## Tropeiro do Sul X Gaúcho

É, de fato, muito próxima a identidade cultural do tropeiro do Sul com a do gaúcho. Mas ambos não representam exatamente o mesmo tipo cultural.

O gaúcho é o vaqueiro do Pampa. Um errante cavaleiro prestador de serviços nas estâncias de criação de gado bovino e ovino. Por sua vez, o tropeiro do Sul é mais e melhor representado pelo serrano do Sul, empresário do transporte de tropas levadas do RS para a Feira de Sorocaba, em São Paulo. Primeiro, e na maior parte do tempo, transportava tropas de muares e depois, por último, passou a transportar também tropas de bovinos para outros mercados.

Claro que os primeiros tropeiros não eram só os serranos do Sul. Provavelmente nem a maioria. Também havia os não serranos de todas as partes. Mas com o passar do tempo, esta atividade econômica, que durou quase 200 anos, acabou, pelo menos no seu terço final de existência, sendo mais marcada pelo o homem serrano tropeador. Era pelas serras e planaltos serranos a maior parte dos caminhos das tropas, eram os serranos do Sul os tropeadores que acabaram mais desempenhando essa atividade até a primeira metade do século XX. Ainda que originalmente não fossem serranos, os tropeiros ao transitarem pelas serras e por serem geralmente pessoas de bons recursos econômicos, como soe acontecer hoje em dia com os empresários de transporte rodoviário, iam adquirindo terras pelo caminho e, por vezes, aí sentavam raízes. Prova disso são os vários tropeiros ainda vivos, hoje fazendeiros, os quais se encontram quase que só nas serras e planaltos serranos

do Sul. Esse profissional serrano das tropeadas foi aos poucos construindo a sua própria identidade.

## Diferença

As diferenças entre o tropeiro serrano do Sul e o gaúcho são sutis, mas se faz notar no linguajar, na indumentária, na culinária, no arreamento para montar e na raça do cavalo.

Claro que há muitas semelhanças entre o serrano do Sul e o gaúcho. Ambos gostam de carne assada e de chimarrão, ambos são cavaleiros e gostam de montar, ambos cultivam o esporte do laço comprido, ambos usam chapéu, bota, bombacha e guaiaca. Mas o chapéu do tropeiro serrano do Sul, com as laterais da aba usadas dobradas para cima, está mais para o chapéu do paulista ou do cowboy, do que para o chapéu do gaúcho. A bota do tropeiro serrano do Sul possui cano mais baixo e mais sanfonado. É a bota de gaita. A bombacha usada pelo tropeiro, diferentemente da do gaúcho, costuma possuir uma faixa vertical de sanfonamento na lateral. A comida típica do tropeiro serrano do Sul é o entrevero feito principalmente de pinhão, enquanto que a comida típica do gaúcho é o conhecido churrasco. As expressões e o sotaque também diferem. O gaúcho, pela proximidade e contato com o seu semelhante do Uruguai e da Argentina, usa uma mistura do espanhol com o português. Já o serrano quase não. O arreamento para montar é diferente. O tropeiro usa arreio de cabeça alta (patilha e cepinho altos), enquanto o gaúcho usa o basto que é uma montura sem armação rígida, quase sem patilha nem cepinho. O tropeiro do Sul usa, sobre o arreio, pelegos grandes e coloridos, enquanto o gaúcho usa só um que é pequeno e de cor natural. O típico arreamento do cavalo do tropeiro do Sul possui o complemento rabicho ou bate-cola, enquanto o do gaúcho geralmente não. O estribo do gaúcho é geralmente redondo e aberto, enquanto o do serrano o é e costuma ser fechado. É o chamado estribo capela.

## Ressalva no tempo

É bom ressalvar que em tudo e de tudo estamos falando das características encontradas no final do tropeirismo, já alcançando o século XX.

Todo esse preâmbulo, todo esse corolário de diferenças, as quais geralmente passam despercebidas da maioria das pessoas, é para dizer que a raça equina mais típica do tropeiro do Sul também é diferente da raça equina típica do gaúcho. Isto porque existe muita gente que pensa ser o tropeiro do

Sul apenas um gaúcho dedicado a conduzir tropas. Por consequência, pensam também ser a Crioula a raça típica do serrano do Sul.

Se, como vimos, há tantas diferenças entre o tropeiro e o gaúcho, também diferentes haveriam de ser as raças equinas mais usadas por cada um desses tipos culturais da nossa história. O Crioulo é o cavalo típico do gaúcho e o Campeiro é o cavalo típico do tropeiro serrano do Sul.

Vejamos então quais as características e porque o Campeiro é o cavalo mais típico do tropeirismo no Sul.

## Raça Campeira

**Classificação hipológica da raça Campeira**

**Agrupamento por altura:** grupo dos cavalos (não é pônei).

**Função principal**: sela.

**Porte**: baixo e médio (de 1,40 m até abaixo de 1,60m).

**Coordenadas de Baron:** Eumétrico no peso (entre 350 e 550 kg), mediolíneo nas proporções (largua mediana e altura aprox. igual ao comprimento), retilíneo no perfil.

**Pelagens:** todas, menos a albina.

**Biotipo:** apropriado para serviço com gado e/ou esportes que o imitam ou que exigem agilidade, pois possui porte variando de pequeno a médio, é perto ou levemente longe do chão.

**Origem geográfica**: Campos de cima da Serra, no RS; Campos Gerais no PR e principalmente Planalto Serrano em SC;

**Origem étnica:** Garros (nativos do norte da Península Ibérica) e Bérberes (norte da África).

**Origem zootécnica**: poderíamos falar um pouco em seleção natural, mas o maior selecionador, na maior parte do tempo que antecede a fundação da associação de criadores, certamente foram os próprios tropeiros que, depois de muito viajar, sentavam propriedades e criação ao longo dos caminhos por onde tropeavam. Mais recentemente, no século XX até a fundação da Associação de Criadores em 1976 quatro famílias catarinenses, pelo menos duas delas muito ligadas ao tropeirismo, foram o esteio e o cerne da oficialização da raça. Foram os Almeida, os Costa, os Arruda e os Coninck.

**Andamento em média velocidade:** marchas de tríplice apoio (picada, batida e de centro).

**Aptidões principais:** passeios, cavalgadas, tropeadas e lida com gado em topografia acidentada.

## Razões para a raça Campeira ser a mais típica e adequada para o tropeirismo no Sul

Muitas são as razões para a raça Campeira representar o cavalo mais típico do tropeirismo no Sul.

1°- Região de origem e ocorrência principal da raça. De fato as regiões de origem e as ocorrências principais ainda hoje são justamente as regiões por onde passavam as tropeadas.

2º- Local de maior concentração e sede da Associação de Criadores. É de se notar que o município de maior ocorrência e inclusive sede da Associação Brasileira de Criadores de Cavalos da Raça Campeira é justamente Curitibanos em SC. Município este que fica praticamente no meio do caminho, no meio da distancia, entre os pontos de partida das tropeadas no RS e o destino final na Feira de Sorocaba SP. Curitibanos, como se sabe, surgiu de pouso dos tropeiros durante a longa jornada das tropeadas até Sorocaba

3º- Alguns dos últimos tropeiros que ainda estão vivos são também, de longa data, criadores de cavalo Campeiro. Se optaram pelo Campeiro, é porque o comprovaram como o melhor para o seu ofício de tropeiro. Mais do que optar, foram eles que selecionaram e preservaram o Campeiro que existia nos planaltos e serras do Sul do Brasil, mas que estava ameaçado de desaparecer, seja pelo marketing agressivo de outras raças, seja porque a raça não foi oficializado em cartório de registro (stud book).

4º- Andamento em média velocidade: marchas de tríplice apoio. As marchas de tríplice apoio são modalidades de andamento que originalmente só surgem em regiões de topografia acidentada ou com solo de difícil locomoção (gelo ou areais). Veja-se, por exemplo, a origem geográfica de praticamente todas as raças marchadoras mais conhecidas do Brasil e do mundo. O Mangalarga Marchador surgiu no montanhoso Sul de Minas Gerais. O Campolina surgiu na acidentada região mineira de Barbacena e arredores. O Cavalo das Montanhas Rochosas e o Missouri Fox Trot, ambas as raças dos EUA, idem. Os nativos do montanhoso Norte da Península Ibérica, idem. O Peruano de Passo se desenvolveu nos arriais do litoral do Peru. O Pônei da Islândia vive nos escorregadios campos nevados de lá. E assim por diante. Todas essas são raças com marcha de tríplice apoio. O tríplice apoio oferece mais segurança para não escorregar, no caso dos terrenos acidentados ou escorregadios, e para não afundar no caso de terrenos que não são firmes. Com tríplice apoio, nessas condições, os acidentes e desgastes físicos são menores.

Com a raça Campeira não foi diferente. Também surgiu em terrenos um pouco acidentados, como os Campos de Cima da Serra no RS, o Planalto

Serrano de SC e os Campos Gerais do PR. Imaginem meses e meses tropeando por esses terrenos acidentados. Imaginem tropear sob chuva e após chuvas nesses terrenos acidentados que ainda por cima se tornam escorregadios. Além de se locomoverem com mais firmeza, mais franqueza, mais velocidade, estavam menos sujeitos a acidentes de escorregões e tombos. De quebra, geralmente ofereciam, por possuírem modalidades de andamento marchado, mais comodidade para o tropeiro.

Vale dizer que a Campeira, além de oferecer mais comodidade, mais velocidade média e mais segurança, também sempre foi uma raça rústica e resistente. Rústica porque sempre foi criada a campo, sem maiores cuidados, em regiões bem frias submetidas à frequentes geadas e inclusive neve. Resistente por que sempre foi um animal de serviço para lida com gado e de longas viagens tropeiras. Na única exposição *Semana Nacional do Cavalo* que era promovida itinerante e anualmente pelo Ministério da Agricultura, de que participou concorrendo com todas as raças, inclusiva a com raça Árabe, a raça Campeira, mesmo sem treino, ficou com os terceiro e o quarto lugares na dura prova de resistência daquele ano de 1984 em Brasília.

## Conclusão

Resistência, rusticidade, comodidade, segurança, velocidade. Todas essas qualidades, mais o histórico, a tradição, a função, a região de origem, a distribuição geográfica, o local de maior concentração e os depoimentos dos tropeiros ainda vivos, credenciam os equinos da raça Campeira como os mais adequados para as tropeadas serranas e como os mais típicos do tropeirismo no Sul do Brasil.

Campeiro, O Marchador das Araucárias, pode e deve também ser chamado de O Marchador do Tropeirismo no Sul do Brasil.

## Referências

BECK, Sérgio L. *Equinos*: raças, manejo, equitação. 2 ed. São Paulo: Ed. dos Criadores, 1989.

SOLERA, Carlos R. *Histórias e bruacas*. Curitiba: Progressiva, 2006.

HERMSDORFF, G. *Zootecnia Especial Equideos*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1933.

# Cavalo campeiro

***Aldair Goeten de Moraes***
*Funcionário Público, Pesquisador e Tradicionalista. Curitibanos/SC*

As raças nativas são constituídas por animais que por um longo período passaram por uma seleção natural em um determinado ambiente. Essa seleção conduz a adaptação do animal ao meio.

O cavalo campeiro descende dos primeiros animais trazidos pelos espanhóis para a América do Sul, quando da tentativa de fundar uma povoação que seria depois Buenos Aires.

Existem afirmações que o cavalo no Planalto Catarinense chegou por volta de 1541, quando Álvaro Nunes *Cabeza de Vaca*, seguiu por terra do litoral de Santa Catarina até Assunção no Paraguai, levando 46 cavalos e um pequeno rebanho de vacas, sendo alguns animais extraviados no percurso. A afirmativa é aceita, porém, sabemos que os espanhóis saíram da Espanha com 100 animais destinados ao serviço e reprodução na América e chegaram a Buenos Aires com apenas 72. O primeiro contato com solo americano foi na ilha de Santa Catarina, onde é provável que tenham deixado alguns animais para utilização no serviço de abastecimento dos navios no porto.

Por volta de 1729, passou pelo Planalto Catarinense o *abridor das estradas das tropas*, Francisco de Souza e Faria. Ele também extraviou cavalos e éguas pelos matos cerrados e cobertos de araucária.

O mesmo aconteceu quando da passagem de Cristóvão Pereira de Abreu, primeiro tropeiro entre o Sul e o centro do País, entre os anos de 1733 ou 1734. No entanto Souza Faria e Pereira de Abreu afirmaram ter encontrado grande quantidade de animais no planalto, talvez descendentes dos cavalos de *Cabeza de Vaca*, deixados há quase 200 anos.

Os animais ao longo do tempo foram se reproduzindo em estado selvagem formando grandes manadas. Começaram a ser pegos para doma em 1766, com a chegada dos colonizadores para a fundação de Lages e depois em 1773, com a fundação da Fazenda de Curitibanos. Os animais, de porte médio a pequeno, pela consanguinidade ocorrida ao longo dos anos, mostraram-se dóceis, embora muito resistentes, adaptados ao clima e terrenos acidentados.

O cavalo crioulo, já com certa seleção a partir de sua importação da Argentina, se espalhou por países vizinhos e chegou ao Brasil pelo Rio Grande

do Sul. Era um animal mais encorpado, de trote ideal para a *lida campeira* nas planícies da fronteira, enquanto que nos campos serranos o cavalo preferido era o cavalo campeiro.

O pesquisador Carlos Solera, em seu livro *Historias e Bruacas*, destaca que: "o gaúcho e principalmente o cavalo crioulo estavam mais para a planície do Pampa, enquanto que o tropeiro e seu cavalo estavam mais para os campos ondulados e acidentados dos caminhos da serra".

As características dos campeiros chamaram a atenção de José Maria de Arruda, que começou a selecionar os animais da raça. O que era tido como defeito no crioulo, a marcha, transformou-se em virtude nos animais do fazendeiro de Lages. Os marchadores Catarinenses chamavam a atenção, além da postura no andar, pela resistência e docilidade, e se tornaram o preferido das mulheres e autoridades para as grandes jornadas.

O fazendeiro José Maria fez algumas cruzas, com Puro Sangue Inglês, visando aumentar a velocidade e com Árabe, a fim de melhorar a resistência e garbosidade. Primando sempre pela marcha elegante e destreza na lida com o gado.

José Maria de Arruda Filho, no livro *Coisas do Passado* (LAGES, 1964) cita o comentário do Dr. Lauro Ramos Cezar: "Esses cavalos que o senhor possui, com tipo e andar característicos, são em minha opinião, a maior realização pastoril de Lages". E destaca: "Dr. Walmor Ribeiro quando apeou do cavalo Madrigal, de marcha troteada, que lhe emprestamos para uma excursão de três léguas até ao mangueirão, falou: "estou como se não houvesse montado, nunca imaginei que existia um animal tão bom assim". Segundo o autor, cansou de percorrer oito léguas em 4 horas sem forçá-los.

Em 1952, o pecuarista e então prefeito de Curitibanos, Lauro Antônio da Costa, adquiriu um garanhão do plantel de José Maria Arruda. O animal foi recebido junto com uma carta que, cedida pelo veterinário Dirceu Costa seu filho, é reproduzida em parte a seguir: "Pelo seu capataz, conforme tínhamos combinado, seguiu o cavalo As de Ouro, de seis anos de idade e que tem a seguinte filiação: avós Mascate e Patativa, pais Madrigal e Patativa 11ª. Os últimos e a primeira foram os melhores que já criei, pois fazem sem grande esforço seis léguas em menos de três horas".

Lauro Costa, em 1948, adquiriu do mesmo José Maria mais um reprodutor, chamado Vermelhinho e algumas matrizes, filhas do mesmo cavalo. Com mais o reprodutor Às de Ouro, deu início a uma criação de marchadores em sua propriedade. Esses animais conhecidos como Crioulo Marchador, Raça Velha, Pelo Duro, ou Peludo, ficaram conhecidos na região como

"Cavalos do Lauro Costa". Assim, quando alguém tinha um cavalo muito bom dizia com orgulho: "esse é da raça dos cavalos do Lauro Costa.".

Com o tempo outros criadores em Curitibanos começaram a interessar-se pelos animais de marcha, até que um grupo de aficionados pelo marchador reuniu-se em 1976. Com a finalidade de defender o que consideravam um *patrimônio genético*, fundaram a Associação Brasileira dos Criadores de Cavalo Campeiro (ABRACCC) e através da Associação Agropecuária, criaram o cadastro dos marchadores da região.

Em 1985, com apoio da Secretaria de Agricultura do Estado de Santa Catarina, a raça foi oficialmente reconhecida pelo Ministério da Agricultura, após detalhada investigação genealógica feita pelos técnicos do ministério, Henrique Brickman e Noelio Costa, acompanhados pelo representante da entidade em Lages, Aluisio Marcondes.

Para controle, foi criado o Livro de Registro *Herd Book* e instituído o serviço de Registro Genealógico Oficial da raça, com criadores de Curitibanos, Campos Novos, Lages, São Joaquim e Urupema, em Santa Catarina; Jacarezinho no Paraná e Campo Grande no Mato Grosso do Sul.

A primeira diretoria da Associação Brasileira dos Criadores de Cavalo Campeiro era constituída por: Ivens Arruda Ortigari – Presidente; Francisco Leonildo D. Moraes – 1º vice-presidente; Dirceu Costa – 2º vice-presidente; Ivadi C. de Almeida – 1º secretário; Afonso de Almeida Costa 2º secretário; Rubens Rosa – 1º tesoureiro; José Fontana – 2º tesoureiro. Suplentes: Luiz Marcos Cruz, Hernani Manoel Lemos Farias, Getúlio Vargas de Moraes, Edmundo Xavier Mendes, Eutalino R. de Almeida, Juvenal J. Rodrigues e Ivandel Adonis Macedo.

Ainda hoje os cavalos descendentes dos animais de José Maria, de Lages, e de Lauro Costa, de Curitibanos, espalhados por várias partes do Brasil, são reconhecidos como marchadores de tríplice apoio, isto é, estão sempre com três patas no chão diminuindo o impacto com o solo e o balanço da marcha, proporcionando mais comodidade ao cavaleiro.

Este é o animal que no passado foi o preferido das mulheres e das autoridades nos deslocamentos a grande distância, transportou padres, bispos, deputados, senadores, governadores e porque não dizer o Presidente da República, se referindo ao catarinense e serrano, Nereu Ramos, que com certeza andou em um campeiro, conhecido como o "Marchador das Araucárias".

**Figura 1 – Cavalo campeiro apresentado por mulher**



Fonte: acervo do autor.

**Figura 2 – Cavalo campeiro apresentado por homem**



Fonte: acervo do autor.

## Referências

FILHO, José Maria Arruda. *Coisas do Passado*. Lages: 1964.

SOLERA, Carlos Roberto. *Histórias e Bruacas*. Curitiba: Progressista, 2006.

**Acervos**

Arquivo do autor.

Arquivo do Veterinário Dirceu Costa. Diretor de Registro da Raça.

Arquivo do Sr. Lauro Antônio da Costa.

**Sites**

www.cavalocampeiro.com.br

www.scielo.br

# 8. TROPEIRISMO E O TREM

## As tropas e o trem: a dinâmica econômica e cultural do sudoeste goiano (1920-1960)

***Ana Claudia A. Aquino Garcia***
*Mestre, Historiadora e Psicóloga. Goiânia/GO*

Este trabalho pretende investigar o processo de estabelecimento de relações entre a historiografia, a memória, o tropeirismo e a modernidade representada pelo trem de ferro, que chegou ao sertão goiano no início do século XX.

Todo estudioso sabe que a memória, em seu diálogo permanente com a história, compõe-se de lembranças, esquecimentos e silêncios. Por sua vez, a história do tropeirismo goiano, é lacunar e permeada por profundos silêncios. A partir dessa constatação surgiu a idéia de investigar o tema, de singular importância para o desenvolvimento socioeconômico do Estado e merecedor de poucos estudos historiográficos. Sabe-se que, desde o século XVII até os primeiros decênios do século XX, um contínuo movimento de tropas traçou uma intensa rede de relações econômicas e socioculturais que interligou o território nacional.

Com base nesses pressupostos, a minha pesquisa foi estruturada em três capítulos e em considerações finais.

No primeiro capítulo, faço uma tentativa de recuperar a historiografia nacional, perpassando os conceitos dos autores considerados clássicos, a renovação historiográfica, as idéias mercantilistas e a organização do sistema de poder.

No segundo capítulo, focalizo o movimento tropeiro, numa espécie de fronteira em movimento ou de uma erma hinterlândia, para onde afluem migrantes em busca de conquistas socioeconômicas. Examino não só as feiras, com suas propostas de troca de produtos, mas também o homem, desempenhando o seu papel na integração, na implantação de arraiais e na intermediação das transações comerciais. Com base nesses múltiplos papéis, constato a ascensão social dos tropeiros. Na sequência, destaco o movimento das tropas na visão dos viajantes, bem como a que emerge dos relatórios dos governadores da Província, em que o mote é a modernização da economia.

No terceiro capítulo, o trem chega aos rincões do sertão goiano e o insere ao movimento de expansão do capitalismo. A implantação dos trilhos é, porém, morosa, exigindo que o comércio de abastecimento e de exportação continue sendo feito via tropas. Em *A guisa de conclusão*, destaco que no estado de Goiás, alçado à condição de *locus* dos tropeiros, mesmo com a chegada do trem, o abastecimento permaneceu, em sua quase totalidade, sendo feito no lombo dos burros.

Para este trabalho, exponho fragmentos da minha pesquisa.

## 1. Historiografia do Brasil colônia

É relevante aos pesquisadores, o conhecimento da historiografia sobre o tema, ainda que breve, o que a seguir se apresenta.

### 1.1 Breve panorama historiográfico

A história do sertão se manteve articulada ao mundo litorâneo, marcado por homens e caranguejos. O sertão era bárbaro, aistórico. As novas pesquisas revelaram, porém, outra face: a de um sertão mitificado sob o signo do isolamento. E foi nessa direção que se procedeu a um olhar distinto sobre as fontes da história econômica referentes aos séculos XVII e XVIII.

Sob tal perspectiva, elegi como ponto de partida o relato do franciscano Vicente do Salvador, que redigiu, em 1627, a obra *História do Brasil*, o frei censura os portugueses por não ocuparem as terras do sertão, uma vez que, "sendo grandes conquistadores de terras, não se aproveitam delas, mas contentam-se em andar arranhando ao longo do mar como caranguejos" (CALDEIRA, 1999, p. 173). J Caldeira ressalta a força da imagem que impôs um corte e, com isso, formou dois mundos: o sertão, já em parte adentrado, se mitifica como o "desconhecido" em relação à integração econômica do litoral. A partir desse dualismo surge uma matriz interpretativa da formação brasileira onde o que importa é o litoral civilizado, conhecido e português. O sertão, ainda no estágio da barbárie, produz apenas grunhidos ininteligíveis. Decifrar esses sons é *irrelevante para a história* e, por isso, deve ser silenciado.

Posteriormente, o jesuíta André João Antonil, em sua obra *Cultura e opulência do Brasil*, faz uma descrição das condições econômicas e sociais do período colonial brasileiro, que corresponde ao final do século XVII e no início do século XVIII. Em forma de relato de viagem realizada pelo interior da colônia, descreve as riquezas produzidas no Brasil e registra os principais produtos de uma terra que até então era considerada improdutiva. Visita as plantações de açúcar, de tabaco, os currais de gado que produzem couro e

carne e, finalmente, as minas de ouro recém-descobertas. Defende a escravidão dos negros e descreve o engenho como uma unidade produtiva relevante, sendo a primeira a articulação necessária para a produção do açúcar a ser comercializado e consumido exteriormente. Com isso, estabelece um sistema ordenado, no qual os lugares e papéis são bem definidos, e a produção segue os critérios da ordem e da obediência. Tal ordenação é voltada para a produção exportável e a importância desse setor assume a frente de outra dimensão econômica que é naturalmente ocultada: "Tudo que está para além do açúcar se faz fora da sociedade, e está no plano natural" (CALDEIRA, 1999, p. 174). Assim, no mundo colonial, somente a produção do açúcar tem sentido: o de enriquecer a metrópole.

### 1.2 Matrizes interpretativas

O dualismo expresso em frei Vicente do Salvador viceja em muitos textos atuais. É o caso das representações sobre a evolução política brasileira, de acordo com as interpretações clássicas de Caio Prado Jr. e de Celso Furtado (setor exportador/setor subsistência), bem como de Nelson Werneck Sodré (sertão pastoril/litoral agrícola).

Assim, a dicotomia litoral – sertão permanece e rebaixa a economia do interior a um nível qualitativamente inferior, sendo o interior dependente do setor exportador. É nessa dependência que se estrutura o sentido da economia colonial:

A obra clássica de autoria de Caio Prado Jr. é uma síntese magistral da existência material da colônia, em que o passado, cuja razão era a produção em larga escala para o mercado externo e o embasamento no trabalho escravo, continua impresso nas instituições econômicas, políticas e sociais do Brasil contemporâneo. Trata-se de uma economia que se organiza em função do *outro* e que, segundo o autor, propicia a desacumulação. Tem-se, assim, um sentido colonial que transforma essa economia em economia complementar, que pauperiza e explora a terra, ao retirar toda sua riqueza e enviá-la para fora. Nessa perspectiva, Prado Jr. instaura a percepção de uma terra desterritorializada, em razão dessa exterioridade, e de seu sentido complementar que faz com que as pessoas que aqui estejam não busquem estabelecer vínculos. O que se quer é enriquecer-se e ir embora. Apesar de magistral, a obra que traz a marca de uma reflexão fundamental dos anos 30 e de uma diretriz política para o Brasil mostra-se de certo modo hesitante, motivo esse que desperta a atenção de pesquisadores. No capítulo dedicado ao estudo da economia colonial, Prado Jr., ao mesmo tempo em que ressalta ser tal economia inteiramente subordinada à exportação, por isso, fixada

próxima aos portos exportadores, e ser a agricultura de subsistência um setor insignificante, um mero apêndice do setor exportador, inclui a pecuária nesse ramo subsidiário. Cita o processo de penetração das fazendas de gado nordestinas, pelo interior do sertão, como um movimento contínuo que se inicia nos fins do século XVI e que teria inclusive provocado, em 1771, surpresa em Antonil (PRADO JR., 2004, p. 56). Em outro momento, ressalta que, "à parte a pecuária, reduzida é a atividade dos sertões nordestinos" (PRADO JR., 2004, p. 64). Ora, se a pecuária merece ser tratada como exceção, por que enquadrá-la como atividade de segunda ordem, que não tem vida própria e nem caracteriza a economia colonial brasileira por lhe servir apenas de acessório?

Se, em determinado momento, se afirma que não houve modificações substanciais do sistema colonial nos três primeiros séculos da historia brasileira, como tratar em seguida do crescimento populacional (do grande contingente de migrantes e imigrantes em direção às minas, para citar apenas um exemplo) e das consequentes transformações que o acompanha, como a formação de um mercado interno voltado para necessidades internas? Esse mercado vai ganhando mais e mais importância até se transformar em parte significativa da economia e não mais em mero apêndice da atividade agro-exportadora.

Tais controvérsias vêm sendo apontadas em estudos recentes, como o de João Luís Fragoso (1990), que mostra claramente o sentido de acumulação interna que se dava na Colônia. São estudos que indicam que, ao se fixar na extroversão do sentido colonial, deixa-se de captar, sob a alegação de tratar-se de um *cipoal de incidentes secundários* (PRADO JR., 2004, p. 19), uma estrutura complementar que adquiriu importância inaudita. Ao se centrar na idéia de que as atividades subsidiárias, complementares, existiam apenas como fenômenos das atividades centrais, não se torna possível compreender a dinâmica do mundo colonial: um mundo onde os homens enriqueceram e onde se deu o processo de acumulação interna. É do conhecimento geral que grande parte da riqueza produzida na colônia era destinada ao exterior, mas é preciso considerar a pujança das *atividades subsidiárias*, que muitas vezes assumiram o papel principal na economia colonial.

Mas o que impera, de Prado Jr. a Novais, é a vinculação à dimensão externa, que fixa uma leitura exata sobre a colonização em que a relação passado–presente–futuro está posta de modo que, ao definir o sentido, ao se desbastar o cipoal de incidentes secundários, organiza-se e estabelece-se uma leitura política em que o elemento dominante é a dependência ao mundo externo. A partir dessa matriz, buscar-se-á um projeto para o Brasil,

ordenado internamente pela grande propriedade: que ordena e desordena, organiza e desorganiza, define a riqueza e a pobreza. É esse o eixo seguido por Prado Jr., que vê de forma negativa a grande propriedade monocultural trabalhada por escravos, destinada a fornecer gêneros tropicais ao comércio europeu. Uma economia subordinada a esse fim, em que "tudo mais que nela existe, e que, aliás, é pouca monta, será subsidiário e destinado unicamente a amparar e tornar possível a realização daquele fim especial" (PRADO JR., 2004, p. 119).

O resultado dessa política colonizadora cria uma matriz interpretativa que é a tal ponto internalizada e cristalizada que, com o decorrer do processo de colonização, já não mais se apóia unicamente na posição de subordinação da colônia e na administração do reino. Trata-se de uma matriz que "condiciona a formação e toda a evolução da economia brasileira" e torna-se, ao fim da era colonial, *a natureza íntima de sua estrutura* (PRADO JR., 2004, p. 127). O argumento que sustenta tal afirmativa é segundo Prado Jr., o fato de que abolido o sistema colonial, advém a Independência. O sistema perpetua-se, e sua principal consequência é a evolução cíclica (no tempo e no espaço), em que se vêem suceder, na economia, fases de prosperidade seguidas de total aniquilamento. A importância em demonstrar as contradições fundamentais da sociedade brasileira colonial que permaneceram na Nação soberana relaciona-se ao fato de que, simplificando os traços dessa economia e criando uma relação polar entre senhores e escravos nos domínios da grande propriedade, chegar-se-á claramente à formulação de um projeto político de transformação e de revolução brasileira.

Escrito em 1958, *Formação econômica do Brasil* é tido como um marco da consolidação do pensamento científico-econômico no Brasil. C. Furtado segue a mesma matriz interpretativa ao situar a colonização do século XVI, fundamentalmente ligada à atividade açucareira exportadora-escravista.

Ainda para este autor, outro setor que se expandiu à sombra do açúcar foi a pecuária nordestina. A impossibilidade de expansão na faixa litorânea, dentro das unidades produtoras de açúcar, provocou a separação das duas atividades, a açucareira e a criatória, propiciando o surgimento de uma economia dependente. Tal economia, que tem como característica a ocupação de terras extensiva e itinerante, foi um fator fundamental de penetração e de ocupação do interior brasileiro. Mais uma vez esse movimento é lido como "induzido pela economia açucareira e de rentabilidade relativamente baixa," sendo a expansão do açúcar a chave que comandava o desenvolvimento ou a retração da pecuária, economia que representava, por si só, um "mercado de ínfimas dimensões ligado à subsistência da população" (FURTADO, 2005, p. 66).

### 1.3 A renovação da historiografia

A renovação historiográfica começa a surgir com a apresentação dos trabalhos de Maria Odila Leite da Silva Dias e Fernando A. Novais. Dias publica, em 1972, *A interiorização da metrópole*, em que mostra traços específicos e peculiares do processo histórico brasileiro, na primeira metade do século XIX. Indica 1808 como o momento de interiorização da metrópole, quando houve o processo de enraizamento de interesses no centro-sul, e o Rio de Janeiro se tornou o centro, de onde começaram a ser definidos os interesses da colônia.

Citando Buarque de Holanda, classifica "as lutas de Independência como uma guerra civil entre portugueses, desencadeada aqui pela Revolução do Porto" (DIAS, 2005, p. 11). Tal observação é pertinente e basilar, porque tratar a emancipação política brasileira como guerra civil entre portugueses é ter acesso a um olhar diferenciado, é reordenar o processo, desconstruindo a antecipação de um Brasil-nação que a história pedagógica promete. Centrar o olhar na luta entre portugueses nos leva a perguntar onde estariam os brasileiros e esta é a chave que nos abre à compreensão: não havia brasileiros, porque não havia Brasil como nação. O que existia era uma América Portuguesa, com seu fundamento voltado para a produção internacional e para o mercado externo. Não encontrando *brasileiros*, deparamo-nos com uma elite luso-brasileira que vai se diferenciar da elite portuguesa, apesar de tratarem-se todos de portugueses.

Contrariamente às observações de Prado Jr. de que a colônia teria se constituído e permanecido como colônia de exploração, Dias ressalta que a vinda da corte abriu um leque de perspectivas para a colônia, que passa a ser vista não mais como feitoria comercial ou colônia de exploração (DIAS, 2005, p. 34), mas sim de povoamento. Foi por esse motivo que se empreendeu a abertura dos portos para incrementar o comércio. Assim, estradas são abertas no intuito de se buscarem melhorias na comunicação, no povoamento e no comércio.

Fernando Novais também compõe o quadro de renovação de autores na década de 70 e defende a tese sobre o *antigo sistema colonial da era mercantilista*, fenômeno de longa duração, que tem sua dinâmica determinada pelo exclusivo comercial. Tal sistema de relação metrópole/colônia insere-se no quadro internacional do capitalismo comercial. Segundo ele, o processo de colonização da América, assim como a expansão ultramarina, faz parte da etapa intermediária (séculos XVI e XVII) quando se têm a gradual desagregação do sistema feudal e a eclosão do capitalismo. Em tal sistema, cabe ao capital comercial, gerado na circulação de mercadorias, a dinamização do sistema.

Foi no bojo das tensões e crises feudais que se formaram os Estados Nacionais centralizados, os quais buscaram na retomada da expansão econômica, o alívio contra as tensões sociais. É aí que o autor localiza a colonização e o povoamento do Novo Mundo: como complementaridade da produção econômica européia e como necessidade de se garantir a posse das terras americanas. Tais mecanismos eram instrumentos do processo de acumulação primitiva de capitais e apresentavam diferenciações quanto à forma.

Segundo Novais, é esse tipo de relação socioeconômica, polarizada em senhor–esravo, que propicia a acumulação de capitais nas mãos dos senhores e que será, em sua maior parte, transferida para a metrópole. O que permanece na colônia é a menor parcela, concentrada nas mãos dos senhores e empregada para "manter a continuidade do processo produtivo" (NOVAIS, 1986, p. 93) e para garantir-lhes o fausto.

Maria Odila Dias contribuiu para o surgimento de trabalhos que propuseram uma nova abordagem da sociedade brasileira, como os de Alcir Lenharo e João Luiz Fragoso. Lenharo enfoca o abastecimento da Corte, a diversificação da economia mineira, a integração do mercado interno que já vinha florescendo, as implicações sociais, os conflitos e as consequências dessa movimentação. O abastecimento é tratado via tropas, e a organização destas empresas como a complementação entre fazenda, rancho, vendas, pastagens, que se integram em serviço (LENHARO, 1979). Para isso, forma-se um novo setor social, oriundo da produção e distribuição de gêneros para o consumo interno. Esse setor se articulou politicamente e se projetou na corte.

Fragoso é também parte desta corrente de autores que tenta retirar a dimensão da *plantation* como chave para se pensar o Brasil. Mesmo com a reinserção do país no comércio internacional via café, esse autor enfoca a economia mercantil de pequeno fluxo, situada dentro do circuito interno regional, mostrando a complexidade do cenário econômico e a dimensão de sua reprodução de forma mercantil.

Minas Gerais se especializa como centro de abastecimento e faz surgir um tipo de economia fundada no mercado interno. É uma nova forma de ordenação do mundo, embasada na malha de integração interna, na organização da produção em pequenas propriedades, na diversidade da produção e em uma nova forma de trabalho que mescla escravos, homens livres e trabalho familiar.

> Por sua vez, as formas de produção não-capitalistas [...] podiam estar ligadas entre si e com a agricultura escravista exportadora. Essas ligações, além de apontarem para a existência de um mercado interno de caráter

> pré-capitalista, podiam influir nas próprias condições de reprodução da agroexportação escravista, já que parte dos insumos e alimentos desta última eram produzidos em condições não-capitalistas. (FRAGOSO, 1990, p. 132).

As interligações indicam que, em dada medida, a compra da farinha produzida no mercado interno estava relacionada ao mercado externo. Essa interdependência afetava o seu custeio e o comportamento diante das flutuações do mercado internacional. É a partir daí que se entendem as assincronias entre a economia escravista interna e as variações internacionais de preços. O significado disso é que, em um dado momento, poderia existir uma economia interna com um grau de rentabilidade maior do que a externa, e o preço da farinha poderia estar afetando o preço e as condições de produção do café. Trata-se de um quadro de profunda complexidade. Esse mercado pré-capitalista interno, suas relações entre si e com a empresa escravista exportadora, somado às demais relações decorrentes dos mecanismos de reprodução da agroexportação, criam um amplo espaço para a realização de acomodações endógenas, propiciando, em dada medida, acumulação interna, em razão da variação de ritmo e do nível de concentração de riquezas.

É preciso perceber a heterogeneidade do sistema e a lenta adequação entre as demandas de modernização e as formas pré-capitalistas de produção que, de certo modo, davam resistência e autonomia ao setor exportador: externamente havia crise e queda dos preços, mas os homens continuavam produzindo e subsistiam porque estavam vinculados a diversas outras formas de relações, na maioria das vezes não-monetárias, que permitiam a ordenação, o ganho e a reprodutividade do sistema.

Pertencente a linha revisionista tem-se também Jorge Caldeira cuja importância reside no fato de abrir uma nova concepção para se pensar o Brasil e perceber o enriquecimento de uma elite que não se deu através do tradicional sistema colonial. Enquanto grande parte da historiografia sinaliza para a estagnação e para o atraso, que advêm com a crise da mineração, Caldeira está dentre os que apontam os progressos desse atraso. Ressaltando a dinamicidade do setor interno, chega, assim como Maria Odila Dias, a uma diferente concepção sobre o processo de emancipação.

Ele amplia o debate sobre a economia interna, não totalmente voltada para o exterior. Apesar de tentadora, a idéia requer um olhar cuidadoso, principalmente no que toca a história regional, em que é preciso que se busque um suporte documental mais denso para se enxergar o Brasil à luz

de uma economia interna, sobrepujando os seus aspectos externos. O limite dessa busca está claramente indicado pelo fato de, anteriormente ao advento da mineração, termos tido uma economia sem moeda e, portanto, sem memória, o que restringe a possibilidade de estudos contábeis.

Apesar de inovador, o trabalho de Caldeira também lida com a dicotomia litoral–sertão, mas mesmo lidando com essa polaridade, ressalta que o sertão não estava por demais isolado. Ao encontrar fluxos econômicos distantes das economias litorâneas, apresenta um Brasil colonial onde não havia total isolamento em função da grande rede de relações que já havia se formado.

Mas o que realmente produziu a conjugação e grande flexibilização da economia foi o advento da mineração, por meio da qual a região interiorana será definitivamente ligada ao litoral pelas redes de abastecimento. É a mineração que fará com que haja uma rede de relações que unifica e ordena o espaço interno. Assim sendo, não existiria mais o isolamento do sertão, não existiriam mais dois Brasis. O dualismo seria somente uma criação literária, uma representação.

No entanto, apesar de enfraquecida, a visão dualista não pode ser de todo eliminada porque se trata de uma representação que indica um modo de pensar o Brasil e que foi cristalizado. Uma representação de mundo que interfere e organiza toda a cultura. Jogar fora o dualismo é desconhecer o poder formador desse mundo. A dualidade não é uma mentira, mas relativizá-la é colocar questões que podem estabelecer outro olhar sobre o Brasil.

É a partir desse quadro que se situa e se busca compreender o tropeirismo, suas características, bem como sua importância no desenvolvimento econômico e cultural de Goiás.

## 2. A importância do tropeiro

No Brasil, o tropeiro desempenhou papeis significativos na trajetória das comunidades. Alguns deles, ora se destacam.

### 2.1 O integrador

Considerar o tropeiro como elemento integrador do território nacional significa levar em conta não só o aspecto *desbravador* desse sujeito histórico. E está claro que ele, o bandeirante e o sertanista não só promoveram a ocupação do território nacional, mas também, e, principalmente, transportaram, na sua tralha, na algibeira ou no fundo de bruacas empoeiradas e gastas, usos, tradições, costumes, culinárias, modas, notícias. Portavam, enfim,

elementos culturais de regiões distintas, que, pacientemente alinhavados (e por vezes cerzidos à força), compuseram essa grande colcha de retalhos chamada Brasil.

Seja tropeando mulas xucras do sul até a feira de Sorocaba, seja conduzindo tropas arreadas que abasteciam as regiões mineiras, goianas, mato-grossenses, ou tropas que escoavam o ouro e posteriormente o açúcar e o café, seja tropeando as boiadas das zonas criatórias de São Vicente e Norte (Bahia e Pernambuco) (PRADO JR., 2004, p. 189), o tropeiro foi paulatinamente adentrando o território e aprendendo cada vez mais e mais sobre a terra, suas dificuldades e possibilidades. Essa foi a sua conquista e, por isso, sua atividade integradora. Em Goiás, especificamente, ao estabelecer a comunicação entre os esparsos núcleos colonizadores, o tropeirismo possibilitou sua sobrevivência e posterior transformação em núcleos produtivos e definitivos.

### 2.2 O plantador de cidades

Com o início da exploração econômica do gado da Região Sul, surgem as tropeadas regulares visando ao fornecimento de muares para o Centro-Sul, atividade que, além de favorecer o desenvolvimento da mineração, abria à Coroa uma importante fonte de tributos, a partir da instalação dos registros. Na historiografia, há registros de diversos momentos fundacionais, quando a dotação de um patrimônio para a ereção de uma capela constituía-se no primeiro passo para o surgimento de um arraial ou vila. Erguida a capela, surgia em volta o "arranchamento". De modo bem diferente, surge uma cidade tropeira. Sabe-se que os tropeiros negociantes de animais e os condutores de cargas fazem seu percurso, parando pelos caminhos. As marchas, de mais ou menos em torno de 5 a 6 léguas, são seguidas de um período de descanso, nos chamados "pousos" oficiais ou particulares.

Diversas cidades brasileiras que nasceram em pousos de tropeiros. Surgiram à beira de estradas, em determinadas fazendas que vendiam suprimentos aos viajantes, onde se encontrava também uma venda nas proximidades. Nesses casos, a igreja era o edifício que se erguia logo após o arranchamento. Na historiografia tropeira, abundam-se os exemplos de cidades tropeiras em São Paulo, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná. No que se refere a Goiás, ainda não há nenhuma pesquisa sobre cidades que se tenham originado de antigos pousos tropeiros. Temos referencia apenas a Pouso Alto, e Campo Alegre como cidades eminentemente nascidas do pouso das tropas.

### 2.3 O intermediador

A abordagem desta característica do tropeiro, como intermediador, foi pautada nos trabalhos de Maria Sylvia de Carvalho Franco e de Alcir Lenharo.

Em seu estudo sobre a economia cafeeira do século XIX, no vale do Paraíba, Maria Sylvia aborda não só as relações entre o homem livre e pobre e sua condição material. Para a autora, foi nas franjas da economia no café, que se abriu o espaço para que esse tipo social realizasse suas atividades e se inserisse no sistema. Os serviços executados não eram realizados por escravos e não interessavam aos homens de posse. Num momento em que não havia meios de transporte, diligências e estradas de ferro, as tropas de burros eram o meio de transporte de mercadorias e passageiros.

Registra-se assim um grande movimento de mercadorias (empreendimento mercantil) ligado a uma baixíssima tecnologia (estradas precárias e rudimentares). É nesse quadro que se analisam as atividades e especificidades do tropeiro, visto como elemento indispensável para o escoamento da produção ou para a realização de transações comerciais.

Maria Sylvia classificou os tropeiros em duas categorias: os negociantes de animais e os condutores de tropas. Os primeiros possuíam um certo patrimônio e atuavam na busca de animais nas zonas criatórias para vendê-los nas feiras, mercados urbanos ou diretamente nas fazendas. A ligação entre esse tipo social e o fazendeiro era, portanto, uma relação de mercado, mas a autora chama a atenção para a dependência que se estabelecia entre as partes: durante o processo de abertura da fazenda, o fazendeiro era a parte dependente, devido à necessidade de fornecimento de animais a preços acessíveis. À medida que a fazenda se estruturava, era o tropeiro que se tornava dependente, pois, vindo de regiões distantes, necessitava de pastos e alojamentos para os animais. Assim, solicitava ao fazendeiro pastagens e acomodações na fazenda durante sua permanência na região. Enquanto ali permanecia, negociando seus animais, o tropeiro ensinava a amansar animais, além de servir de escudeiro nas viagens. Vendida a tropa, o tropeiro voltava a readquirir sua autonomia, mas, no ano seguinte, retornava àquela região, refazendo assim seus laços de dependência e suas obrigações para com o fazendeiro. Para a autora, esse vínculo era necessário para a subsistência e realização das metas propostas pelo tropeiro.

O condutor de tropas é descrito como aquele que transporta a mercadoria e se apresenta tanto como aquele que mantém a tropa de aluguel (mais ligado às cidades e vilas) quanto como camarada da fazenda (integrante do quadro de pessoal da fazenda, ficando a maior parte do tempo nas estra-

das). O fazendeiro entregava o café aos agentes intermediários, negociava com as casas comissárias ou contatava diretamente as firmas estrangeiras. Essa é a razão pela qual os condutores de tropa faziam pequenas viagens, ou então levavam grandes caravanas por longos caminhos. A eles poderia ser atribuída também a função de realizar as transações com os consignatários. Depois de entregar a mercadoria, retornavam para a fazenda, munidos de suprimentos.

Apesar de serem donos do próprio negócio, de aluguel de tropas, o laço de dependência que se estabelecia com o fazendeiro dava-se em função da própria profissão de tropeiro: tratava-se daquele que conhecia os caminhos, podendo, conforme a necessidade, desaparecer com rapidez. Era o elemento apto a fazer "serviços" sem deixar vestígios, razão pela qual era escolhido para atividades de pistoleiro.

Um dos entrevistados dessa pesquisa, o goiano Israel Júlio da Cunha, 77 anos, iniciou o trabalho com as tropas como capataz e aos 15 anos adquiriu tropa de burros e formou sua própria comitiva. Tropeou até por volta de 1960 levando boiadas do sul de Goiás até Barretos (22 marchas), Araçatuba (40 marchas), Presidente Prudente, Pereira Barreto (45 marchas). Esse comissário também buscava bois em Goiás Velho para levá-los à São Paulo.

Comissários eram contratados por fazendeiros locais para *levar* as boiadas até o local de abate ou para os invernistas (que ficavam com o boi durante um ano na engorda), nas regiões acima mencionadas. As boiadas eram formadas por mil a mil e quinhentos bois. No decorrer do ano eram realizadas aproximadamente 10 a 12 viagens. Durante a tropeada, os *pousos* eram previamente definidos: "[...] eu mentia tanto, o número de boi, pra pagar aluguel de pasto barato, que um dia tinha um dono da terra onde nós paramo, que falou: Oia chará, daqui uns dia ocês vem lá de Goiás passeá aqui em São Paulo, sem nenhum boi." (Israel Júlio da Cunha).

Com relação ao cotidiano de comissários e peões, Sr. Israel, ressalta que se tratava de relacionamento tenso:

> Tinha briga sim. Eu falava duro. [...] uma vez contratei um cozinheiro que só fez uma viagem comigo. Depois prenderam ele e eu fiquei fornecendo ele de dinheiro na cadeia. Porque fui eu que informei ele pra matar um. Porque "eles" falô que precisava matá e eu falei: "não dá conta. Quem dá conta é só o Jeromo. Tem de chama ele". [...] eu informei dele e "eles" contrataram ele. Ele custo a mata, mas matô. Depois foi preso. Na cadeia, quando precisava de dinheiro procurava era eu, que conhecia ele e eu pegava e arrumava porque ficava com medo. [...] Nessa lida precisava ter uns peão bravo. (Israel Júlio da Cunha).

Tal depoimento não é corroborado pelo também ex-comissário João Bernadino Sobrinho, que considera o ambiente das tropas como sadio, de gente direita e honesta: "Em todo lugar tem confusão. Tem o que presta e o que não presta. Tem o bão e o treteiro. Tem os ladrão. Era só não emaná com eles". (João Bernadino Sobrinho)

Apesar de ser um dos tipos sociais caracterizados por uma maior possibilidade de integração dos dois lados da sociedade, a relação do tropeiro com seus subordinados era também marcada pela diferenciação social e hierarquia. Em entrevista, Adomervil Fernandes de Paula, 75 anos, natural de Morrinhos (GO), peão de boiadeiro que prestou serviços como cozinheiro e condutor de tropas, a serviço do comissário, revelou que o rancho

> [...] não tinha parede, devia ter vinte metros, trinta metros de comprimento. Agora ali, cada um tinha um lugar de armar sua rede. [...] você não podia mandar a mão na panela sem a ordem do cozinheiro. Tem de ter a ordem. Tinha de ter uma hora de convidar: o almoço tá pronto! Vocês vêm almoçar? Tinha essa educação.

Para Maria Sylvia, o tropeirismo foi um importante meio de ascensão social. Muitos filhos de tropeiros se tornaram doutores e se ingressaram nos grupos mais favorecidos da sociedade:

> Comecei a trabalhar na fazenda do meu padrinho, tinha sete ou oito anos. [...] a lida de tropeiro começou com mais ou menos quinze anos. [...] quando fui trabalhar com meu pai, levei o valor de mais ou menos vinte contos de réis. [...] Hoje, a gente tem patrimônio bom, que dá para viver bem. Não falo pra você que eu estou rico, mas dá para viver bem com a minha família. Nós temos aí em torno de 300 alqueires de terra, não temos dívida com ninguém, graças a Deus. E eu estou achando a vida boa. (Adomervil F. de Paula)
>
> Meu pai era tropeiro de Alfenas/MG e levava boi pra Mendes-RJ. Veio pra Goiás e começou a levar boi pra Barretos. [...] Eu comecei acompanhar meu pai com 7 anos e com 15 já tinha minha tropa e comitiva. [...] O que eu tenho, ganhei com isso.
>
> Tive 12 filhos, todos estudaram: tem farmacêutica, historiadora, engenheiro, agrônomo, empresário. Só não formou quem não quis. (João Bernadino Sobrinho)

## 3. A condição social do tropeiro

Lenharo enfatiza que as diferentes abordagens sobre a condição social do tropeiro constroem uma visão das tropas como meio de escoamento de

produção e a do tropeiro como *dependente* do proprietário da safra. Ao citar Padiá Calógenas, Lenharo apresenta um outro aspecto social do tropeiro: o de intermediador entre o mundo rural e o urbano. Num momento de escassez e de impossibilidade de informação, a palavra do tropeiro era o meio mais atualizado de saber as novidades da Corte. Além disso, era o elemento que mantinha, junto aos proprietários do interior, um sistema de informação sobre o comércio da Corte, funcionando, assim, como um conselheiro nos negócios.

Lenharo inova ao enquadrá-lo como parte importante no processo de distribuição de gêneros de subsistência destinados ao mercado do Rio de Janeiro: as tropas aparecem ligadas à propriedade, através do mesmo sentido de complementaridade, representado pela figura do proprietário-tropeiro.

Para o autor, nesse tipo de família proprietária, a categoria do tropeiro aparece como um tipo social indefinido e ofuscado pela categoria do proprietário. Desse modo, mesmo que se tente encontrar e registrar casos de ascensão social do tropeiro, estes geralmente eram identificados como proprietários e apareciam nos textos como alferes ou capitães.

No conjunto das biografias, nas memórias de famílias proprietárias ligadas ao abastecimento, geralmente o trabalho das tropas não é encarado como um prolongamento da vida econômica da propriedade rural. Subtende-se, com isso, que o tropear é uma atividade exterior às famílias proprietárias, sendo desempenhada por elementos não diretamente vinculados a elas. Tal atitude pode ser justificada pelo fato de tratar-se de uma profissão que envolvia escravos e homens pobres, por isso, relega a figura do tropeiro a uma posição móvel e oscilante.

Muito dessa visão estereotipada sobre o tipo social do tropeiro originou-se no relato dos viajantes que enfatizaram o comportamento desses homens como aquém dos níveis de sociabilidade de um proprietário comum. Além disso, o preconceito também está relacionado com a visão depreciativa dos setores urbanos da população que não aceitavam a disparidade de recursos, diferenciando-os do segmento dos proprietários tropeiros. Assim, na reconstituição da memória, "os valores são selecionados e manipulados de modo a atribuírem ao tropeiro um papel social de significado menor, excluído do universo da classe mais alta" (LENHARO, 1979).

## 4. O movimento das tropas em Goiás e o processo de modernização da economia

O movimento das tropas em Goiás encontra-se intimamente vinculado a três momentos: o primeiro foi o da *construção* da região, quando, em

decorrência da descoberta do ouro, registrou-se um intenso movimento de homens e de capitais em direção às minas. Esse momento foi voltado para a "externalidade característica do mundo colonial" (SANDES, 2002, p. 17). O segundo momento caracteriza-se por um tempo longo (mais de um século), no pós-declínio do ouro, quando a região foi marcada pela incapacidade de uma imediata reconversão da economia e pelo estigma da decadência provocada pelo não-refazimento dos fluxos regionais. O terceiro momento é o da modernidade quando ocorre uma "reaproximação com a economia nacional, motivada, por um lado, pelo desenvolvimento da pecuária" (SANDES, 2002, p. 23) e, por outro, pela necessidade de expansão do capitalismo. O objetivo era o de buscar a incorporação de distintas e longínquas regiões produtoras, de modo a ligá-las à produção capitalista, a partir da redefinição da divisão regional do trabalho. É o momento em que se registra um intenso e contínuo movimento de tropas e boiadas que anunciam o processo modernizador e que caminham, no deslocar lento e ritmado das tropeadas, *pari passou* com as locomotivas.

Durante o apogeu da extração aurífera, efetivou-se uma grande alteração no quadro da economia colonial, pois a "mineração desnudou o interior do território abrangendo uma vasta região, desde a Serra da Mantiqueira até o extremo oeste da colônia" (ESTEVAM, 2004, p. 17). Tal fato ensejou consideráveis oportunidades à massa de homens pobres e livres, que, destituídos de recursos, encontraram, nas franjas da mineração, a possibilidade de ascensão social. A historiografia registra o grande afluxo populacional em direção às minas e tem em relatos, como o de Antonil, o testemunho desse extraordinário movimento.

Em função de tratar-se de ouro de aluvião, houve uma grande mobilidade das empresas mineratórias, o que, acrescido da disposição dos mineiros de dedicarem-se exclusivamente à extração do ouro, dificultou o estabelecimento de empreendimentos agrícolas voltados para abastecimento interno, pelo menos no que tange aos momentos iniciais das descobertas auríferas. Tal fato logicamente gerou sérios problemas no setor de abastecimento e foram constantes as crises motivadas pela escassez de víveres.

A pecuária, atividade que se desenvolvia em diversas regiões como economia de subsistência, e a incipiente exportação de couro obtiveram, com o advento das minas, a possibilidade de expansão. Além disso, a total dependência dos demais gêneros de abastecimento elevou o sistema de transportes a uma condição de "elo" basilar entre as minas e as demais regiões, com especial destaque para o sudeste colonial. Tangendo bois ou tropas de mulas cargueiras, estabeleceu-se o movimento tropeiro nas Minas dos Goyases.

Posteriormente, apesar da *especialização* do empreendimento mineratório, a grande extensão territorial e a dificuldade do transporte de víveres propiciaram a coexistência de empreendimentos agropecuários. Iniciou-se a implantação de sítios e lavouras nos arredores das minas, e criatórios de gado espalharam-se pelos campos setentrionais da capitania. Ainda que pertencente ao quadro da economia regional, lavoura e pecuária não tinham significado econômico capaz de agregar um complemento de renda para a população, servindo apenas como economia de subsistência.

O ano de 1753 marca o apogeu do ouro em Goiás. A partir daí, assinala-se a progressiva queda nos rendimentos das minas. Em contrapartida, registrou-se um acentuado e contínuo aumento demográfico decorrente da imigração mineira. A pecuária e a lavoura assumem, nesse contexto de declínio do ouro, não somente a designação de economia de subsistência, mas também de complementaridade, passando, logo depois, à condição de atividade de sustentação da economia.

Ainda no auge da extração aurífera, o movimento de tropas pelo sertão goiano efetivava-se não só pelo caminho de Minas para Goiás, aberto em 1733, por iniciativa do contador José Alves, mas pela estrada nova de São Paulo, aberta em 1736. Com relação às primeiras boiadas que, por volta de 1732, adentraram a região goiana, tem-se como registro de procedência os currais do São Francisco (ESTEVAM, 2004, p. 23). Apesar do intenso fluxo de mercadorias e víveres em direção às minas, Palacín (1979, p. 140) destaca que tais caminhos constituíam-se em "pouco mais que picadas, que permitiam a passagem das tropas de animais carregados, único meio de transporte". Naquele momento, o comércio, via tropas, caracterizava-se pelo encarecimento das mercadorias transportadas em função dos seguintes fatores: a sazonalidade do empreendimento comercial; o grande dispêndio de tempo empregado para cobrir tão longo percurso; o alto índice de perdas; o alto risco que representava uma viagem ao sertão goiano. Muitos carregamentos eram perdidos no momento de passagem dos rios. Além disso, havia escassez de mulas cargueiras: as perdas de animais em solo goiano significavam a quase impossibilidade de reposição, o que obrigava o comprador a aguardar a época das secas, quando, a partir de junho, começavam a chegar as primeiras tropas de mulas xucras. Mesmo com todos esses problemas, havia tropas com até cem animais, cada um com capacidade de carga de seis arrobas, o que indica o considerável volume de cargas transportadas e a relevância do empreendimento (PALACÍN, 1979).

Analisando as guias expedidas individualmente aos viajantes que declaravam a quantidade transportada de ouro em pó, Palacín destaca o frequente

comércio entre os mineiros do norte com a cidade de Salvador, rota que demandava de três a quatro meses de viagem, dependendo da estação, se seca ou chuvosa. Os arraiais do sul da capitania comercializavam exclusivamente com o Rio de Janeiro, através de um percurso de três meses de duração.

Durante o apogeu de extração aurífera, as importações de bens e mercadorias eram pagas com ouro em espécie (PALACÍN, 1979, p. 142), mas, finda a euforia extrativista, a única "moeda" que poderia ter sido usada como pagamento constituía-se nos produtos agrícolas exportáveis, cujos altos valores comerciais compensariam o custo do transporte. Segundo o viajante francês Saint-Hilaire, esses produtos seriam o algodão, o açafrão, o café e o chá. No que se refere ao algodão, o empreendimento era viável. Para isso, corroborou a produção particular e o empenho de produtores como o meiapontense Joaquim Alves, que propagou em sua terra o cultivo do algodão. Saint-Hilaire atribuía a inviabilidade da produção de chá nos confins do sertão goiano ao ócio e à prostração em que se encontrava a Capitania, argumento com o qual não se pode concordar.

Fica claro que o declínio do ouro provocou um refluxo da economia, e, naturalmente, esse novo quadro refletiu-se no movimento das tropas.

Em um território *isolado e decadente*, caracterizado por uma economia opaca, de pequenos fluxos, não monetarizada "e, portanto, invisível e sem memória", uma das principais fontes documentais sobre o movimento das tropas encontra-se nos relatos dos viajantes.

Mesmo ciente de seus olhares eurocêntricos, busquei encontrar, nos relatos do alemão Pohl e do francês Saint-Hilaire, o rastro das tropas pelo sertão, a regularidade e sazonalidade do movimento, bem como características que pudessem elucidar um pouco mais sobre o tropeirismo goiano. Tanto Pohl quanto Saint-Hilaire descreveram regiões marcadas pela decadência e pelo isolamento.

No relato escrito por Pohl, referente à viagem que fez de Paracatu, no princípio de dezembro de 1808, até Vila Boa, pouco encontrei sobre o movimento de tropas. A viagem foi empreendida na estação chuvosa, época em que os viajantes imprevidentes ou desavisados permaneciam invernados à espera da melhoria do tempo para prosseguimento da viagem. Mesmo viajando com uma tropa, guiado por um bom tropeiro, as referências de Pohl são esparsas, tais como a exportação de marmelada para o Rio de Janeiro, importações vindas de São Paulo e do norte da capitania, que, evidentemente, eram transportadas via tropas. Menciona, por exemplo, as "numerosas caravanas de burros que chegavam com víveres das mais longínquas regiões e que mal davam para cobrir as necessidades" (POHL, 1976, p. 128) da

população. Pohl refere-se, porém, a um fluxo de movimento já extinto, no período da chamada "idade do ouro de Goiás", um tempo praticamente encoberto pela poeira do cerrado.

Na sua passagem por Anicuns, Pilões e Rio Claro, Pohl não economiza adjetivos na descrição das dificuldades e das intempéries da viagem: caminhos escorregadios, escavados pelas fortes chuvas, estradas pedregosas com as margens cobertas por matos, que eram abertos a golpe de machado. Nesse trecho, surpreendentemente, pela primeira vez, desde que adentrou o sertão goiano, depois de meses de viagem, ele encontrou uma tropa de burros tangidos, que seriam vendidos, na Bahia, por altos preços. O encontro com os tropeiros rendeu animação, notícias e conselhos sobre a grande carência de víveres em Cuiabá, a flagrante miséria da região e o desincentivo de prosseguimento de viagem para além de Rio Claro.

Na viagem empreendida ao norte da província, permanece a narrativa de decadência, aridez e abandono. A criação de gado no Arraial de São Félix (assim como a total escassez de milho) e em São João da Palma é assinalada, com destaque para o considerável rebanho de 4 mil cabeças de gado que seriam enviadas à Bahia. Nesse percurso é constante o relato de fazendas criatórias de gado, além da existência de reses soltas pelos campos. No retorno à Vila Boa, Pohl registra o encontro, próximo a Cavalcante, com uma solitária tropa de burros.

Saint-Hilaire empreendeu viagem em 1819 e adentrou Goiás depois de ter percorrido Minas, província que usa como padrão de comparação com as demais regiões, o que logicamente é desfavorável a Goiás. O que primeiramente chama a atenção em seu relato é a observação feita logo que adentra a região goiana: o livro de registros acusa um período de três meses sem nenhuma passagem de viajantes pelo local. Mesmo se considerando a possibilidade de caminhos alternativos, para evitar o pagamento de impostos, é preciso reconhecer que, por tratar-se da estrada que faz a ligação com o Rio de Janeiro, passando por Minas Gerais, três meses é um tempo relativamente longo e suficiente para se constatar o isolamento da região. Imediatamente vem a pergunta: por onde andavam as tropas?

O viajante cita esparsos encontros com turmas de tropeiros e a numerosa tropa de burros próxima aos arraiais de Jaraguá e Ouro Fino. Vila Boa é descrita como uma região com um considerável número de lojas e vendas comerciais abastecidas por tropas vindas do Rio de Janeiro. Outra referência a tropas é feita por Saint-Hilaire meses depois, quando já empreendia a viagem de volta a São Paulo e cruzou com caravana de cem burros carregados de mercadorias variadas, vindas diretamente da cidade de São Paulo em

direção a Mato Grosso. Tratava-se da *primeira, naquele ano*. Prosseguindo, tem o cuidado de relatar o dia de tal encontro: 28 de julho (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 95). Posteriormente, no percurso de Meia Ponte, em direção ao sul da província, Saint-Hilaire narra o encontro com três tropas, a maioria dirigindo-se a Cuiabá.

Deixando os relatos dos viajantes-cronistas e passando para os relatórios dos governos da Província de Goiás relativos aos anos de 1891a 1905, percebe-se que são frequentes as análises da má condição financeira do Estado, da pequena verba destinada às obras públicas (*Memórias Goianas*, v. 15, p. 230), da urgente necessidade de uma ponte sobre o Paranaíba, assim como os problemas relativos à indústria e à agricultura "a primeira permanece rotineira e rudimentar, e a segunda, acompanha a primeira" (*Memórias Goianas*, v. 16, p. 25). Na verdade, o desenvolvimento da indústria goiana está atrelado à efetivação de meios baratos de transporte (*Memórias Goianas*, v. 16, p. 70). Dentre as recomendações, os relatórios governamentais apontam para a premente necessidade de melhora do rebanho bovino.

O relatório do Dr. Rodolpho Gustavo da Paixão, datado de 5 de dezembro de 1891, menciona a cifra de 50 mil reses exportadas anualmente para Minas Gerais, de onde seguem caminho para o Rio de janeiro, depois da engorda. Além disso destaca-se a presença de rebanhos cavalar, muar e suíno. A capacidade de crescimento da produção goiana é considerável e atrelada à instalação de transporte fácil e baixo frete, que dão ao criador a certeza do lucro (*Memórias Goianas*, v. 16, p. 34). Tal intento só será anunciado pelo *sibilo da locomotiva* em terras goianas.

Decorridos onze anos, ainda não havia sido possível ouvir o moderno sibilar. José Xavier de Almeida, num relatório, registra: "apesar de não possuir o Estado de Goyaz um palmo de estrada de ferro, exportou durante o ano findo, [...] 66.171 cabeças de gado bovino, 4.191 suínos, 3.900 cavalar, 7.806 kilos de borracha e 27.632 kilos de cristal, 210.455 kilos de fumo" (*Memórias Goianas*, v. 16, p. 121). Fica, assim, claro que, a despeito de todas as reclamações e recomendações contidas nos relatórios governamentais, a exportação e, consequentemente, o abastecimento goiano permanecia, quase que em sua totalidade, feito por terra, no lombo do burro.

## 5. O impacto da chegada do trem no Sertão Goiano

Nos estudos que empreende sobre a economia goiana, Borges (1990) delimita dois momentos: o primeiro, de 1909 a 1922, quando ocorrem transformações das estruturas regionais a partir da chegada do trem; e o

segundo de 1930 a 1960, quando as transformações da economia brasileira pós-1930, com a expansão da fronteira paulista, estabelecem um novo padrão de acumulação baseado na industrialização, redefinindo a posição de Goiás nos quadros da economia nacional. Assim, Goiás, além de exportar gado em pé, passa também a exportar produtos agrícolas básicos para o Sudeste. Mesmo com a crise do café na década de 1920, a fronteira agrícola de São Paulo continuou a expandir-se e a abranger outros estados, impelida pela demanda por alimentos no mercado interno.

Assim, a chegada do trem aos rincões do sertão goiano está inserida em um movimento global de expansão do capitalismo. Na medida em que encurta distâncias, o trem é visto como um elemento de modernização, pois alcança diferentes e isoladas regiões produtoras, inserindo-as em um amplo contexto de produção capitalista e na divisão regional de trabalho (BORGES, 1990).

De certo modo, compreender a chegada do trem a Goiás é voltar o olhar para o café no sudeste e para a expansão da frente pioneira rumo ao interior. Mesmo tratando-se de um estado eminentemente agrário, a produção agrícola seguia os moldes de subsistência, uma vez que o excedente apodrecia nas roças devido à impossibilidade de escoamento. Com isso, o boi continuava sendo a maior fonte de divisas, uma vez que era a única mercadoria que se autotransportava. No entanto, tratava-se de um rebanho de baixa qualidade e que sofria grandes perdas nas longas caminhadas até o centro consumidor onde geralmente era invernado até o momento do abate. Era um rebanho que necessitava também da implementação de melhorias na raça, melhores condições sanitárias para um maior controle sobre a peste aftosa, que, em 1896, causou grandes prejuízos, chegando a interromper "completamente as transações nesse ramo de comércio" (*Memórias Goianas*, v. 15, p. 192).

Com a implementação da linha férrea, as mercadorias que adentravam o estado vindas do Triângulo Mineiro, via carro de bois e tropas, passaram a ser transportadas de trem. No entanto o Sudoeste goiano, o maior produtor de rebanhos bovinos, continuou desprovido de ferrovias, enquanto o comércio de abastecimento e exportação permaneceu via tropas.

Depoimentos de ex tropeiros/boiadeiros do sul de Goiás, auxiliam na compreensão da dinâmica de exportação do boi em direção aos mercados do sudeste:

> [...] Meu pai era tropeiro em Alfenas-MG. Veio pra Goiás e levava boiada tocada de Goiás e Mato Grosso pra Barretos. [...] mas o primeiro serviço que eles fizeram aqui foi tocando os "capados", com carro de boi até Uber-

> lândia. Mais ou menos 220 km. O capado morria, ele salgava e levava no carro de boi. Chegava a Uberlândia, na estação de trem, embarcava pra Mandes no Rio de Janeiro. Aí teve um tio que disse: "vocês para com negocio de capado, que é muito ruim e vai comprar boi".
>
> (João Bernadino Sobrinho).

O ex-comissário relata que começou acompanhar o pai aos 7 anos de idade.

> Tinha muito boi. Não tinha lavoura. Aqui era gado só. Meu pai não comprava só aqui, mas também em Paraúna, Goiás Velho, por aí tudo e muitas vezes comprava no norte de Goiás. [...] Com 15 anos já tinha meu negócio de tropas. O boiadeiro vinha de São Paulo, comprava a boiada do produtor e vinha na gente que era comissário e ajustava pra levar os bois. Com isso eu aprendi e passei a comprar o boi. Comprava a prazo, mil, dois mil bois e levava pra vender em São Paulo. Comprava boi com 3 anos de idade e vendia pros invernistas que ficava com ele mais seis a oito meses pra depois mata. [...] Chegava lá, entregava a boiada e ajustava um caminhão pra trazer nós. Aí vinham tocando a tropa. O peão vinha de caminhão e ficava um que vinha trazendo a tropa de burros. Gastava oito dias pra chegar. Nisso já tinha outra tropa pronta pra sair. Não ficava esperando aquela tropa chegar. (João Bernadino Sobrinho).

Possuidor das características de um *narrador*, nos moldes tratados por Walter Benjamin, o ex-comissário João Bernadino apresenta-se como um narrador nato: aquele que não transmite a informação apenas como um relatório, mas como algo que *entra* na vida do narrador e empregna-se da experiência deste. Assim, ao sair, tal narrativa leva a marca pessoal daquele que falou:

> Eu tinha três tropas. Era 73 burros. Então muita gente perguntava: "cê tem quantos burros?" e eu respondia: "Comigo somo 74".
>
> [...] Era três comitiva sendo que uma delas ficava no Canal de São Simão só pra tocar boiada pro José Herculino. A comitiva saia de Morrinhos e ia pra Barretos. Eram 23 dias. O primeiro pouso era Mimoso, depois Buriti Alegre, Santa Maria, Itumbiara [...] Já tinha os pouso certo. O acordo era feito com o rancheiro, que era o dono da fazenda e já tinha os pastos de aluguel. Só não cobrava dos amigos.
>
> [...] Nos pouso a gente comprava frango, mas no almoço era carne assada que agente levava nas bruacas.
>
> [...] Nós tinha viola, carregava viola e de noite cantava. Nos pouso encontrava outras comitiva, duas ou três e aí ia contar causo, tocar viola e dançar catira. A viola ia a toda viagem. O tocador era o Gerardo Paçoca.

[...] Os pouso ficava sempre perto de cidade e toda cidade nós tinha nossos encontro. Eu tinha um irmão que dizia: "você no mundo, só veio pra duas coisas: pra contá boi e fazer filho". E eu respondia: "e ocê quer coisa melhor do que isso meu irmão?"

[...] Levantava cedo. Sete hora já tava tocando. Fazia o café, fritava ovo com farinha, pão. Primeiro saia o cargueiro com a tropa que ia à frente pra fazer o almoço. Onze horas, meio dia chegava e o almoço tava pronto. O cozinheiro falava: "Boi não sopra meu fogo". A boiada vinha e a comida já tava pronta. O tocador de berrante ia almoçá e o ponteiro ia na guia. Depois que ele almoçava, vinha e ia o ponteiro. A boiada não parava. Ninguém parava. Ia revezando. As seis da tarde era hora de parar.

[...] Agora quando a boiada dava aftosa era muito difícil. Atrasava tudo. Tinha de parar, tratar com querosene e gasolina. Tinha de falhar pra curar. Cortar a marcha. Uma viagem de 60 dias, gastava 90. Eu já toquei boiada de mil boi que morreram 350 com aftosa. Mas em geral, se não tinha aftosa, morria pouco. Daqui pra Barretos, perdia um ou dois bois. Teve vez de pegar boi aqui e entregar em C. Procópio no Paraná: sessenta dias de viagem, mais ou menos 700 Km. Eu peguei 1226 boi e entreguei 1226 boi.

[...] pra Barretos, o lugar mais difícil de atravessar era o Rio Grande que não tinha ponte. Era balsa. Era 60 boi por vez. Vai e vem. Gastava um ou dois dias pra atravessar. Teve uma vez que caiu a ponte em Itumbiara e a boiada passou a nado. O canoeiro tava lá, ajudando a passar.

[...] Quando chegava em Barretos tinha muito gado que chegava pra matar no frigorífico e outro embarcava no trem de ferro. Um vagão era 40 bois. Valia mais levar embarcado, mas aqui nós não tinha ferrovia. Muitas vezes levava a boiada até o terminal onde tava o trem em Uberlândia e de lá o boi seguia pro frigorífico.

[...] o lugar que tinha mais comissário era em Buriti Alegre e Itaboraí. No Rio Verde e Jataí também tinha muito boi, mas o movimento maior era aqui.

[...] Eu levei boi até 1960. Parei porque comprei fazenda e porque o negocio diminuiu. Chegou o caminhão e fez o preço da carne aumentar. Tudo ficou mais caro. Mesmo que encarecia o preço do boi, o volume do negocio era maior. Com o caminhão, você compra aqui e amanhã tá lá entendeu? Foi pela rapidez do negócio.

[...] Então eu deixei o negócio. Comprei fazenda aqui e fui pro Pará. Foi em 1974. Fui pro Xinguara. Tinha uma firma, a Guarantã, que tava fazendo o Estádio em Goiânia. Tinha aquele negocio de Desenvolvimento da Amazônia e "eles" interessaram. O Jerônimo (Amorim) me disse: "eu preciso arrumar homens pra ir, quem eu arrumo?" Eu disse: "arruma o Elviro". E nós foi. Nós foi pro Pará intermédio da Guarantã. Fomo formar fazenda pra eles e pra nós também. Lá não tinha nada. Só mata. Fomos abrindo aquilo.

> [...] Hoje eu tenho filho lá. Todo dia onde você vai topa boiada. Aqui, (mostra fotografia) é uma boiada que tá indo pra uma distancia de 340 Km de Xinguara. Trinta marchas até São Félix. É uma boiada de 2020 boi.

Em Goiás, o boi constituía-se no principal produto a ser exportado, mas o prolongamento dos trilhos nas décadas iniciais do século XX era moroso, constantemente emperrado por questões políticas, econômicas e técnicas. Nas regiões alcançadas pela linha férrea, implantavam-se charqueadas para facilitar a exportação de carne bovina, parcialmente industrializada. Os bois seguiam, em grande parte, marchando rumo aos mercados ou invernadas do centro-sul. Perdiam de 3% a 5% do peso durante a viagem, além dos custos com o transporte das tropas e da intermediação de mineiros e paulistas, na posição de invernistas, nos negócios da carne.

Os apontamentos de Borges são corroborados pelo depoimento de Getulio Vargas de Castro, advogado, filho de tropeiro-boiadeiro:

> Meu pai era chamado de Boiadeiro, mas o que é que ele fazia? Ele, na maior parte do tempo, mascateava tourinho, boi Gyr. Na outra parte, ele fazia o trabalho de adquirir bois para a charqueada de Araguari. Araguari era muito importante nesta época, mais importante que Uberlândia que hoje é uma cidade importantíssima no contexto da economia mineira e nacional.
>
> [...] Araguari tinha duas ou três charqueadas. A gente falava, chamava de Charqueada, mas eram frigoríficos, esses frigoríficos que hoje nós temos ai né? Matavam muito, muito gado sabe? Eram centros que industrializavam a carne para vender. A industrialização era por um processo primário ainda, mas eles já não vendiam a carne simplesmente retalhada não. Eles tinham algum processo de industrialização, de conservação e tal. [...]Estas charqueadas davam um movimento muito grande ali. Então o meu pai comandou por algum tempo, essa aquisição de gado para as charqueadas de Araguari. Os donos davam o dinheiro, meu pai saia comprando o gado e depois entregava, prestava conta, ganhava ali a comissão que ele tinha que ganhar e eu, já era menino assim, de uns 10,12 anos naquela época e nas épocas de férias eu saía com meu pai. Ia a cavalo. Eu ficava doidinho para chegar as férias para sair com meu pai. E meu pai era um homem muito sensato, um homem que apesar de não ter estudado, ele tinha sabedoria da experiência da vida.
>
> [...] eu conheço aquela região ali de Araguari, aquela estrada que vem para sair em Corumbaíba e até Ipameri, Urutaí, Inajá, isso aí eu conheço tudo a cavalo andando com o meu pai. Esse foi um tempo muito bonito. Eu andava a cavalo com meu pai e ele me dava muita atenção. De vez em quando, a gente quando trava sozinho assim, parava perto dos cursos d'água. Subindo a serra, lá de cima olhava para baixo e via aquele mundão lindo...

> [...] Ele comprava os tourinhos que vinham normalmente de Uberaba. Uberaba era o centro de raças zebu e que ofereceu muito boi reprodutor para formar o rebanho de Goiás. Meu pai era uma dessas pessoas que comprava lá e vinha vender aqui. Agora, nessa outra atividade que eu te falei, meu pai comprava gado de corte, comprava boi de boiada, que era diferente. Aí comprava nessa região de Corumbaíba pra frente, nessa região aqui em Goiás e levava pra Araguari. Normalmente, chegava lá e ficava ainda um 6 meses no pasto pra ganhar caixa, porque os bois eram levados assim, não estavam em condição de morrer. Mas a Charqueada tinha os pastos preparados, aguardando a boiada.
>
> [...] depois de ser abatido, essa carne saía do estado através de caminhões, nessa época já existiam, já tinha esse transporte lá.
>
> [...] mas para Araguari, onde eles iam ser abatidos, o boi ia mais por tropa. [...] O trem não levava mais do que 20%. Não era mais que isso.

Segundo Borges, o trem teria solucionado o problema do transporte do gado goiano, mas o pequeno número de regiões produtoras atendidas pela linha, os problemas técnicos, os poucos vagões-gaiola, além dos constantes atrasos e das altas tarifas cobradas pelo frete das boiadas, definiram a permanência das tropas. O boi seguiu marchando, pois as ferrovias não atendiam à demanda para exportação, e o trem, símbolo da modernização, permaneceu, por décadas, encravado em uma sociedade agrária e tradicional.

O estudo sobre o desenvolvimento do sistema viário em Goiás mostrou-me a ligação direta entre esse setor e a política de transporte implantada no Brasil, vinculada ao modelo de desenvolvimento dependente. Nas décadas iniciais do século XX, as ferrovias foram financiadas pelo capital inglês visando atender a economia exportadora do café. Depois de 1930, com a crise desse setor, as rodovias ganham maior destaque. Tal fato relaciona-se as mudanças no panorama internacional, ao desenvolvimento industrial do centro-sul e a dinamização do setor interno. Além disso, o capital financiador passou a ser o norte-americano.

O governo brasileiro alegava que as estradas de rodagem eram o meio mais rápido de promover a integração nacional. No entanto é sabido que tal processo visava atender as pressões da indústria automobilística norte-americana e européia que se tornara o carro chefe da economia mundial. O automóvel surgiu ao lado das tropas e do trem. A rede rodoviária foi sendo construída até alcançar os terminais ferroviários e interligar todo o sudeste goiano. Tal processo possibilitou o avanço da fronteira agrícola regional. Foi o inicio da Era Rodoviária de Goiás.

No início do século XX, parecia que tropas e tropeiros sairiam de cena com a implantação da linha férrea. Ledo engano! Apesar da tentativa de inserção nos quadros da economia nacional, os mais variados problemas, característicos de uma sociedade agrária e tradicional, determinaram a presença das tropas nos rincões de Goiás.

Trem, tropas e caminhão formaram um sistema modal de transportes responsável pela circulação de mercadorias e transações comerciais. A articulação entre o moderno e o arcaico persistiu na dinâmica da reprodução do capital monopolista (BORGES, 2000).

Em torno de 1960, diferentemente da febre que espantou os tropeiros da feira sorocabana, fazendo com que esses arrumassem rapidamente suas malas e partissem, os caminhões foram paulatinamente mostrando aos tropeiros-boiadeiros goianos que era chegada a hora de desarticular o sistema de tropas. O boi seguiria de caminhão. Às tropas e tropeiros restaria um lugar na nostalgia dos versos sertanejos e na memória de todos aqueles que experenciaram o cotidiano ou a passagem de uma tropa. "Depois que eu deixei de levar boi, quando eu tava numa estrada e via que tava vindo uma boiada, eu esporeava o burro e entrava pro meio do mato pra não ter de escutar o som do berrante. Era muito grande a saudade que eu tinha daquele tempo". (Israel Júlio da Cunha).

## Considerações finais

Mesmo tendo encerrado este trabalho, vislumbro ainda possibilidades de desenvolvimento desse tema, que me é cada vez mais instigante. As leituras que fiz para recuperar as idéias mercantilistas e a organização do sistema de poder mostraram-me inúmeros caminhos. Parece-me provável que, numa região em que o transporte era feito quase que exclusivamente via tropas, o ritmo de desenvolvimento tenha sido afetado pelo moroso trotear das boiadas. Percebo agora que as tropas e boiadas construíram uma história mais abrangente do que se julga: no comércio, nas relações interpessoais, na implantação de cidades a partir de precários pousos existentes ao longo das rotas estabelecidas, no seu papel de divulgar notícias e costumes. Enfim, esses tropeiros-boiadeiros conheceram palmo a palmo o tão desvalorizado sertão; foram eles que romperam o isolamento e conseguiram fazer chegar ao litoral os produtos que aqui excediam. Transportaram bens e idéias. Tangeram bois. Incrementaram o comércio. Mas, acima de tudo, encurtaram distancias.

## Referências


ALMEIDA, Aluísio. *O tropeirismo e a feira de Sorocaba*. São Paulo: Luzes, 1968.

ALMEIDA, Aluísio. *Vida e morte do tropeiro*. São Paulo: Martins, 1971.

BERNARDES, Carmo. *Santa Rita*. Goiânia: Ed. da UFG, 1995.

BORGES, Barsanufo Gomides. *O despertar dos dormentes:* estudo sobre a Estrada de Ferro de Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais (1909 -1922). Goiânia: Cegraf, 1990.

BORGES, Barsanufo Gomides. *Goiás nos quadros da economia nacional:*1930-1960. Goiânia: EDUFG, 2000.

CALDEIRA, Jorge. *A nação mercantilista*. São Paulo: Ed. 34, 1999.

CANDIDO, Antonio. *Os parceiros do Rio Bonito*. São Paulo: Ed. 34, 2001.

CASTRO, Josué. *A geografia de fome*. São Paulo: Antares, 1974.

CHAUL, Nars Fayad. *Caminhos de Goiás:* da construção da decadência aos limites da modernidade. Goiânia: Ed. UFG, 2002.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2005.

ELLIS JR., Alfredo. O ciclo do muar. *Revista de História*. São Paulo: USP, a. 1, jan./ mar. 1950.

ESTEVAM, Luiz. *O tempo de transformação:* estrutura e dinâmica da formação econômica de Goiás. Goiânia: EDUCG, 2004.

FLORES, Moacyr. Etnias dos tropeiros. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org.). *Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004, p. 458-467.

FRAGOSO, João. *O antigo regime nos trópicos:* a dinâmica imperial portuguesa. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na sociedade escravocrata*. São Paulo: Kairós, 1983.

FRIOLI, Adolfo; BONADIO, Geraldo (Org.). *O tropeirismo e a integração geográfica e cultural do Brasil*. Sorocaba: Secretaria da Educação e Cultura; FACED, 1999, p. 91-99.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 32ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2005.

HARDMAN, Francisco. *Trem fantasma:* a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

JOB, Vera Ravagnani. In: FRIOLI, Adolfo; BONADIO, Geraldo (Org.). *O tropeirismo e a integração geográfica e cultural do Brasil*. Sorocaba: Secretaria da Educação e Cultura; FACED, 1999, p. 17-24.

LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação:* o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1880-1842. São Paulo: Símbolo, 1979.

MACEDO, Francisco Riopardense de. Tropeirismo: fixação povoadora. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi et. al. (Org.). *Bom Jesus e o tropeirismo no Brasil Meridional.* Porto Alegre: EST, 1995, p. 22-26.

MATTOS, Mario. In: FRIOLI, Adolfo; BONADIO, Geraldo (Org.). *O tropeirismo e a integração geográfica e cultural do Brasil*. Sorocaba: Secretaria da Educação e Cultura; FACED, 1999, p. 25-35.

MAXWELL, Kenneth R. *A devassa da devassa*: a Inconfidência Mineira: Brasil-Portugal (1750-1808). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

MIRANDA, Juan Garcia. Arrieros, troperos y llameros en el imaginário colectivo. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lúcia Maciel (Org.). *Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul.* Porto Alegre: EST, 2004, p. 74-101.

MORAES, Aldair Goeten. As cidades tropeiras de Santa Catarina. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lúcia Maciel (Org.). *Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul.* Porto Alegre: EST, 2004, p. 422-424.

NOVAIS, Fernando A. *Estrutura e dinâmica do antigo sistema colonial.* São Paulo: Brasiliense, 1986.

OLIVEIRA, Sérgio Coelho de. O registro das tropas em Sorocaba. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Vera Lúcia Maciel (Org.). *Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul.* Porto Alegre: EST, 2004, p. 355-360.

OLIVEIRA, Sérgio Coelho. In: FRIOLI, Adolfo; BONADIO, Geraldo (Org.). *O tropeirismo e a integração geográfica e cultural do Brasil*. Sorocaba: Secretaria da Educação e Cultura: FACED, 1999, p. 51-64.

PALACÍN, Luiz. *O século do ouro em Goiás.* Goiânia: Oriente: Brasília: INL, 1979.

POHL, Johann Emanuel. *Viagem ao interior do Brasil (1817-1821)*. São Paulo: Edusp; Belo Horizonte: Itatiaia, 1976.

PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo.* São Paulo: Brasiliense, 2004.

ROCHA, Teresa. El tráfico muar desde Entre-Rios y Santa Fé (1778-1810). In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lúcia Maciel (Org.). *Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul.* Porto Alegre: EST, 2004, p. 215-224.

ROSA, Marta Helena; MOCELIN, Vera Lúcia. Tropeiros em Ana Rech, Campo de Pouso: integração Campo-Colônia. In: RODRIGUES, Eleusa Maria Silveira, MADEIRA, Jussara Lisboa, SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Vera Lucia Maciel (Org.). *Bom Jesus e o tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2000, p. 177-179.

RODRIGUES, Elusa Maria Silveira; MADEIRA, Jussara Lisboa; SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org.). *Bom Jesus e o tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2000

RUCHEL, Ruy Ruben. Tropeirismo nos séculos XVII, XVIII, XIX e XX. In: RODRIGUES, Eleusa Maria Silveira, MADEIRA, Jussara Lisboa, SANTOS, Lucila

Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org.). *Bom Jesus e o tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2000, p. 39-58.

SAINT-HILAIRE, Auguste. *Viagem à Província de Goiás*. São Paulo: Edusp; Belo Horizonte: Itatiaia, 1975.

SALVADOR, Frei Vicente do. *Historia do Brasil*. São Paulo: Melhoramentos, 1931.

SANDES, Noé Freire. *Memória, nação e região:* a identidade em questão. *Goiás:* identidade, paisagem e tradição. Goiânia, 2002.

SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org.). *Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul.* Porto Alegre: EST, 2004.

SILVA, Nery Luiz Auler da. No norte do planalto, a ocupação do território e as primeiras fazendas. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Vera Lúcia Maciel (Org.). *Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul.* Porto Alegre: EST, 2004, p. 238-252.

SOUZA, Laura de Melo e. *Desclassificados do ouro*: a pobreza mineira no século XVIII. Rio de Janeiro: Graal, 1986.

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

VIEIRA, Rogich. In: FRIOLI, Adolfo et al.; Bonadio, Geraldo (Org.). *O tropeirismo e a integração geográfica e cultural do Brasil*. Sorocaba: Secretaria da Educação e Cultura; FACED, 1999, p. 71-79.

ZIMMERNANN, Florisbela Carneiro. *Biribas:* a contribuição do tropeiro à formação histórico cultural do Planalto Médio Sul-rio-grandense. Sorocaba: Fundação Ubaldino do Amaral, 1991.

# Eeeh! Segura a tropa que o trem vai passar: um olhar sobre o patrimônio cultural do Vale do Araranguá/SC (1920-1950)

***Daniel Alves Bronstrup***
*Graduado em História, Mestre em História, Pesquisador e Professor. Praia Grande/SC*

***Renata Carreira Corvino***
*Graduada em História, Integrante do NUPEC, Professora e Especialista em História e Cultura Afro. Praia Grande/SC*

Entre os anos de 1920 a 1950, o Vale do Araranguá (extremo sul de Santa Catarina) foi o cenário no qual o tropeirismo e a atividade ferroviária estiveram presentes na vida cotidiana das pessoas. Desse período restaram apenas memórias que nos ajudam na valorização, contribuição e preserva-

ção do passado das cidades. Trabalhar com essas memórias, que podem ser consideradas verdadeiros patrimônios históricos vivos, nos auxiliam a compreender práticas do dia-a-dia de uma cidade que não existe mais.

É importante lembrar que uma nova visão de história surgiu com o aparecimento da Nova História Cultural, que passou a se interessar por toda atividade humana.[1] Aquela história tradicional, oficial, conhecida por tratar dos acontecimentos políticos na forma factual e através de narrativas, começa a ser contestada por essa nova vertente dos estudos históricos. Para Peter Burke, essa nova tendência que aumentou sua discussão com a Escola dos Anales, passa a tratar de temas vistos anteriormente como periféricos, como por exemplo, a infância, cultura e cotidiano.[2]

Para trabalhar com esses temas, abre-se para o historiador/a um leque de fontes, as quais não se limitam apenas nas escritas. Marcos A. da Silva se refere que a noção de fonte histórica deve ser ilimitada, pois:

> [...] ao pensar na constituição de lugares, símbolos e formas de memória, o historiador/professor/aluno abandonará o ilusório conforto da documentação escrita ao universo social dominante, e enfrentará uma infinidade de caminhos percorridos pelo social dando conta da cultura material [...] conjunto de práticas englobadas pela rubrica "cotidiano".[3]

Entretanto a História Oficial, construída através de várias teorias dentre elas a positivista[4] e a rankeana,[5] sempre deu ênfase à documentação escrita. Pois só esta era capaz de proporcionar a verdadeira história de um país/nação, legitimando assim o poder de uma classe sobre as outras. Segundo Peter Burke, tais seguidores destas teorias desconsideravam outros estudos além da política, pois não ajudavam na construção do estado.[6]

Um exemplo no qual pode ser utilizado se refere á criação do mito Tiradentes, um mártir criado pelos republicanos brasileiros (influenciados pelo positivismo de Augusto Comte) após a Proclamação da República. Durante

1 BURKE, Peter (Org.). *A escrita da história:* novas perspectivas. São Paulo: Ed. da Universidade Estadual Paulista, tradução Magda Lopes, 1992, p. 354.
2 BURKE, Peter, op. cit. p. 354.
3 SILVA, Marcos A. da. *História:* o prazer em ensino e pesquisa. São Paulo: Brasiliense, 1995, p. 72, grifo meu.
4 Do francês Augusto Comte (1798-1857), o Positivismo é uma doutrina cientifica que tem por objetivo incrementar o progresso, a moral, a intelectualidade e o material, de todas as sociedades humanas.
5 Ranke, Leopold von (1795-1886), historiador alemão, numa perspectiva erudita. Filiado na Escola Histórica. Tenta conciliar o nacionalismo com a unidade européia, concebendo o complexo dos Estados cristãos da Europa como um conjunto, uma espécie de Estado, constituindo um germe do Ocidente.
6 BURKE, Peter. *O que é história cultural?* Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005, p. 191.

toda a história republicana, este personagem é mostrado como aquele que morreu pela liberdade do Brasil, e que assim como ele, os governantes vão defender os interesses do país.[7] Entretanto não é o que vimos na prática.

Desse modo, o patrimônio histórico sempre esteve presente nessa legitimação, pois segundo Marcos A. da Silva, este engloba propriedade, tradição e identidade.[8] E munido deste interesse, por muito tempo o próprio Estado era quem selecionava o que era patrimônio. Haroldo Leitão Camargo reforça esta idéia ao dizer que o patrimônio cultural é uma "herança e identidade que não se quer perder" ou uma "identidade nacional que se quer afirmar ou reafirmar."[9] Dessa forma notamos também a construção de memórias coletivas que vão proporcionar legitimação e sustentarão o poder das elites.

Contrapondo-se a esta idéia, identificamos patrimônio histórico como todos e quaisquer lugares/objetos que possuam o poder de evocar memórias. Não só a memória política, de conquistas evidenciando grandes batalhas. Mas sim a memória do cotidiano, da batalha diária de anônimos da história para sobreviver, de conquistas perante uma sociedade exclusiva. Vendo dessa forma a história por outro ângulo, no qual Peter Burke chama de história vista de baixo.[10]

Lugares nos quais as práticas sociais se desenvolvem são vistos com mais atenção pelos novos historiadores. Praças, cortiços e estações ferroviárias, todos podem ser considerados Patrimônio Históricos. Principalmente pelas pessoas que viveram nelas, constituindo-se assim em um vasto *universo de uso*.

De acordo com Sandra Pesavento, "algumas cidades podem ficar sem passado pelo efeito da ação do tempo, e o descaso das pessoas com esse tempo e com esse espaço."[11]

Cientes de que uma sociedade sem memória é uma sociedade sem história, consequentemente uma cidade sem história é uma cidade sem identidade. Nossa proposta é trabalhar a questão das memórias relacionadas com o tropeirismo e a ferrovia Dona Teresa Cristina, ambos deram grande contribuição não só econômica como também cultural para o desenvolvimento

---

7 FURTATO, Joaci Pereira. *Inconfidência mineira:* um espetáculo no escuro (1788-1792). São Paulo: Moderna, 1998.

8 SILVA, Marcos A. da. *História:* o prazer em ensino e pesquisa. São Paulo: Brasiliense, 1995, p. 72.

9 CAMARGO, Haroldo Leitão. *Patrimônio histórico e cultural.* São Paulo: Aleph, 2002, p. 15.

10 BURKE, Peter. *O que é história cultural?* Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2005, p. 69.

11 PESAVENTO, Sandra. *Palestra Memória, História e Cidade*. Gravada em 26/08/2004. Criciúma/SC.

da região (grande Araranguá). Quando nos referimos ao Vale do Araranguá devemos ter em mente que até 1950 fazia parte do município de Araranguá: Maracajá (Morretes); Sombrio, Turvo, Ermo, Meleiro, São João do Sul (Passo do Sertão), Praia Grande, Morro Grande, Timbé do Sul, Passo de Torres, Santa Rosa do Sul, Jacinto Machado (Volta Grande), Balneário Gaivota e Balneário Arroio do Silva.

Dessas atividades os objetos de estudo, que restaram são apenas memórias e lugares, cheios de lembranças. E essas lembranças como coloca Bosi "estão povoadas de sons".[12] Partindo da preocupação de que essa parte da história na região caia no esquecimento, nossa preocupação é recuperar a tradição e a memória e não deixar que os rastros do passado sejam apagados."[13]

Julia Alves coloca que "para nos lembrarmos do passado é preciso que tenhamos tido consciência dele enquanto era presente."[14] Diante dessa situação percebemos que "modalidades de memória social se expressam a partir de personagens, acontecimentos, monumentos, objetivos, narrativas, iconografia e tantas outras formas."[15]

## Do tropeirismo ao trem: as memórias

Em pesquisa realizada no ano de 2003, Corvino coloca que mesmo com as dificuldades, o primeiro caminho trilhado pelos tropeiros foi o da Praia, descrito por Domingos Figueira em 1703.[16] Paulo Pinheiro Machado, mostra que "pelo litoral o caminho era mais lento, devido à dificuldade de varar os rios".[17]

A partir dessa preocupação surge uma alternativa *que interligasse o Extremo sul até São Paulo*, para abastecer com alimentos e animais de transporte

---

12 BOSI, Ecléa. *Memória e sociedade:* lembranças de velhos. 6. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 445.

13 SANTOS, Myriam Sepúlvida dos. A escrita do passado nos museus históricos. In: BITTENCOURT, José Neves. (Org.). *História representada:* o dilema dos museus. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional. 2003, p. 231.

14 ALVES, Júlia Falivene. *A invasão cultural Norte Americana.* 19 ed. São Paulo: Moderna, 1993, p. 64.

15 SILVA, Marcos A. da. *História:* o prazer em ensino e pesquisa. São Paulo: Brasiliense, 1995, p. 64.

16 CORVINO, Renata Carreira**.** *Levantamento do potencial ambiental e ecoturístico da comunidade do Rio do Boi e Passo Fundo.* **(**Trabalho de Conclusão de Curso (Técnico em Turismo Rural) – Escola Agrotécnica Federal de Sombrio, Araranguá, 2003

17 MACHADO, Paulo Pinheiro. Bugres, tropeiros e birivas: aspectos do povoamento do planalto serrano. In: BRANCHER, Ana.(Org.). *História de Santa Catarina no século XIX.* Florianópolis: EDUFSC, 2001, p. 15.

as regiões mineradoras. Aqui Araranguá entra em cena na atividade do tropeirismo no século XVIII, no ano de 1728. Piazza coloca que "o primeiro caminho a ser aberto foi o *caminho de gado* o dos *Conventos* [...] sob o comando de Souza Faria."[18]

Esse caminho não permanece por muito tempo. Em 1738, Cristóvão Pereira de Abreu "abandona o primitivo acesso ao planalto por Araranguá, no litoral, estabelecendo outro depois chamado Guarda ou Patrulha do Viamão".[19] E a região do Vale cai um pouco no esquecimento. Circulando por aqui, apenas tropas da região.

**Figura 1 – Rotas tropeiras**




Fonte: STRAFORINI, Rafael. *Sorocaba:* um lugar produzido pelo e para o tropeirismo. Rio Claro: UNESP. 1997.

[18] PIAZZA, Walter F.; HÜBENER, Laura Machado. *Santa Catarina:* história da gente. 4. ed. Florianópolis: Lunardelli, 1997, p. 40.

[19] TRINDADE, Jaílson Brito. *Tropeiros*. São Paulo: Editoração Comunicações, 1992, p. 31.

Sabe-se que com essa circulação de pessoas em função do tropeirismo, muitas cidades, vilas e pousos nasceram. Cresce o comércio de compra e venda de mercadorias, surgem novas casas de comércio. Formando assim como mostra Alexandre Rocha "um centro aglutinador natural que se denominava praça."[20] Foi o que aconteceu com o local denominado Capão da Espera. Sua localização encontrava-se "próximo ao pitoresco rio Araranguá"[21] em um lugar estratégico, "era parada obrigatória para as tropas vindas do Sul".[22] Antes dos tropeiros seguirem viagem paravam ali para descansarem, e a tropa beber água, para depois seguirem viagem. Hoje no local denominado Capão da Espera está localizada a atual Praça Hercílio Luz.

Mesmo o "caminho dos Conventos", não tendo permanecido muito tempo esse terreno continuou "sendo utilizado para descanso de tropeiros e viajantes", da região no século XX.

A história do tropeirismo e suas peculiaridades na região está se dissipando com o tempo, à medida que as fontes históricas estão se perdendo. A influência do tropeirismo na história da cidade e na vida das pessoas não esta sendo percebida devidamente. Lowenthal afirma a importância da memória em conhecer o passado. Também alega que "toda consciência do passado está fundada na memória."[23] Sendo assim é primordial para o sentido de identidade "saber o que fomos [para] confirma o que somos."[24] Nesse raciocínio percebe-se que e população não conhece e não preserva sua tradição. De acordo com Sandra Pesavento, "recuperar a história, a memória de uma cidade é trazer para a cidade que é hoje, a cidade que foi um dia, ou seja, aquela cidade que não existe mais."[25] Sendo assim, é preciso que haja uma valorização e contribuição para preservar o patrimônio histórico da cidade, identificando e relembrando a história dos lugares e dos sujeitos que se relacionam ou relacionaram-se com estes lugares de memória.

Embora saibamos que a atividade na região já estava presente desde o século XVIII, nossa proposta foi trabalhar com o ano de 1920 a 1950, onde o tropeirismo atingiu seu auge novamente na região, agora não mais com o transporte de gado e mulas xucras, e sim o transporte de suínos e mercadorias para subsistência. Nesse período também surge à presença da ferrovia na região.

---

20 HOBOLD, Paulo. *A História de Araranguá.* Complementada e atualizada por Alexandre Rocha. Araranguá: [s. n.], 2005, p. 83.
21 ROCHA, Alexandre, op. cit. p. 72.
22 Idem, p. 82.
23 LOWENTHAL, David. Como conhecemos o passado. *Projeto História/PUC.* São Paulo, 1998, p. 64.
24 Idem, p. 75.
25 PESAVENTO, Sandra. *Palestra Memória, História e Cidade.* Gravada em 26/08/2004. Criciúma/SC.

Com relação às ferrovias, Cornejo e Gerodetti, colocam que essas surgiram para "preencher um vazio nos transportes".[26] "Sendo que nas cidades por onde passavam [...] Traziam o progresso, abriam o mundo aos então isolados habitantes desses lugares [...] Dependentes da navegação fluvial [...] de carruagens ou de tropas de mulas."[27] Mas, ao contrario, isso não aconteceu na nossa região. E ao invés das duas atividades competirem, ambas acabaram interagindo e contribuindo para o desenvolvimento da região do Extremo Sul. Entrando em decadência na década de 1950, quando começam a surgir às estradas e com elas os caminhões.

Em Araranguá, a Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina chega em 1927, mas começa a operar normalmente somente a partir de 1930. A estação situava-se no bairro Barranca, a margem esquerda do rio Araranguá. O prolongamento da ferrovia (que passou também por Criciúma) fazia parte de uma dinâmica encampada pela sua nova arrendatária,[28] a CBCA (Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá), que procurava facilitar o transporte do carvão situado nas áreas mineradoras mais ao sul do estado.[29] A cidade de Araranguá que não possuía minas de carvão, tinha no potencial agrícola um forte fator para a instalação da estação. Este potencial era constantemente mencionado em diversos documentos e jornais da época. Um exemplo é o jornal "A Paz" de Tubarão, que em 11 de janeiro de 1925 traz esta notícia:

> Tem coperado muito para esse desenvolvimento de Cresciuma e do próprio Araranguá o ramal-férreo, que desta cidade se dirige àquela, já estando a ponta dos trilhos próxima à margem do rio Araranguá e a exploração das jazidas carboníferas daquele districto que até permaneciam esquecidas. Com esses dois poderosos *factores e com um solo fertilíssimo,*[30] está reservado a essa zona, um futuro brilhante [...].[31]

---

26 GERODETTI, João Emílio; CORNEJO, Carlos. *As ferrovias do Brasil nos cartões postais e álbuns de lembranças*. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005, p. 10.

27 Idem, p. 10.

28 Em 1918 a CBCA passa a ser a arrendatária da Empresa Ferroviária Dona Teresa Cristina, que fora construída na segunda metade do século XIX com o intuito de transportar o carvão mineral encontrado na bacia do rio Tubarão até os portos de Laguna e Imbituba. Entretanto, no primeiro momento esta empreitada não vingou por questões da qualidade do carvão, já que o produto importado (da Inglaterra) passava a ser a alternativa mais viável. Com a deflagração da Primeira Guerra Mundial, o Governo Brasileiro é obrigado a voltar suas atenções para o carvão nacional, que passa a ser novamente incentivado e explorado na região sul do estado. Porém, as minas agora estavam localizadas na região de Criciúma, ao sul de Tubarão, onde a E.F.D.T. não havia implantado seus trilhos.

29 NASCIMENTO, Dorval do. *As curvas do trem:* a presença da estrada de ferro no sul de Santa Catarina (1880-1975). Criciúma: UNESC, 2004, p. 34.

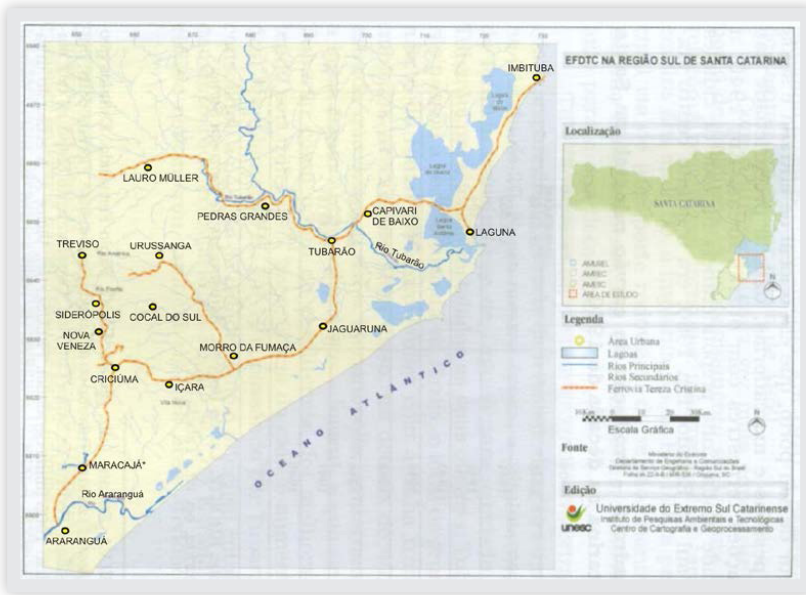
30 Grifos nossos.

31 Pelo sul do estado, *A Paz* (Tubarão), 11/01/1925.

Esse interesse sob a região do vale do Araranguá já vinha há muito tempo sendo propalado. No trecho de uma correspondência enviada a Londres em 1 de julho de 1890, são apontados vários aspectos para a melhoria na E. F.D.T.C, aparece tal texto se referindo aos motivos para uma futura extensão dos trilhos até a cidade: "Araranguá inclui uma grande extensão de terras cultiváveis, ditas férteis e, além do mais, é muito plana, sem morros ao contrário da topografia nas vizinhanças de Azambuja e Urussanga."[32]

Com a estação ferroviária funcionando a partir de 1930 no bairro Barranca, Araranguá torna-se a porta de saída e de entrada dos mais variados produtos. Agrícolas e semimanufaturados eram exportados pelo município, enquanto a importação era referente a mercadorias industrializadas de outros centros.[33] Os produtos constantemente exportados por Araranguá foram: farinha de mandioca (a base de exportação do vale), banha (gordura animal), feijão, milho e outros produtos agrícolas em menor quantidade. Até mesmo suínos vivos eram embarcados no trem para fornecer matérias -prima às fábricas de banha em cidades como Criciúma e Tubarão.

**Figura 2 – A presença da estrada de ferro no sul de Santa Catarina (1880-1975)**




Fonte: NASCIMENTO, Dorval do. Adaptado: Daniel Alves Bronstrup.

[32] TEIXEIRA, José Warmuth. *Ferrovia Teresa Cristina:* uma viagem ao desenvolvimento. Tubarão: Ed. do autor, 2004, p. 76.

[33] NASCIMENTO, Dorval do. *As curvas do trem:* Criciúma: UNESC, 2004, p. 43.

A cidade, que era a sede do imenso município vivia em seus tempos mais agitados até então. Nesse vai e vem da estação, pessoas esperando o trem e outras descarregando ou carregando mercadorias, a cidade ia florescendo para o comércio. A Praça Hercílio Luz, centro comercial local era abastecido com maior rapidez pelos produtos que agora chegavam de trem. Dentre essas pessoas que frequentavam a cidade para fins comerciais, destacamos os tropeiros, que vinham para a cidade comercializar seus porcos.

Os tropeiros eram os grandes responsáveis em entregar essas mercadorias para as fabricas de produtos suínos. Em Araranguá, esse tipo de mercadoria causou uma grande movimentação no Vale, podendo atingir outras regiões.

Com a implantação da ferrovia na cidade, facilitou um pouco o transporte dessas mercadorias para outras cidades, os tropeiros começaram a utilizar desse meio para escoar seus produtos para outras regiões. A estação ferroviária da Barranca, situada em Araranguá era constantemente utilizada pelos tropeiros no embarque de suínos e gados para serem comercializados nas regiões de Criciúma, Tubarão e nas regiões portuária de Laguna e Imbituba onde eram reconduzidos para os centros urbanos de São Paulo e Rio de Janeiro.

Pelo trabalho da memória foi possível perceber essa atividade relacionada entre o trem e os tropeiros no Vale do Araranguá. Segundo Maurice Halbwachs, "se as lembranças se conservam no pensamento do grupo, é porque ele permanece estabelecido no solo, é porque a imagem do solo perdura materialmente fora dele e ele pode retomá-la a qualquer instante."[34] Através das entrevistas, foi possível *retornar* há um tempo que já passou, e que não está gravado em outro lugar, a não ser na memória das pessoas que vivenciaram essa época.

A estação ferroviária da Barranca em Araranguá, era a porta de saída para a maioria das exportações do Vale. Dali saia diariamente farinha de mandioca, milho, feijão, carne salgada, banha e suínos. Os suínos que eram embarcados na estação de Araranguá, eram engordados em todo Vale, inclusive nas redondezas da Barranca.

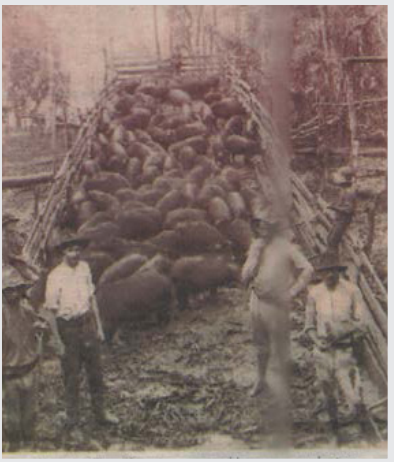
Corvino aponta que na região de Praia Grande, "era comum cercar muitos hectares de terras nas matas da subida da serra para criar os porcos até a engorda. Estes se tornaram completamente selvagens e se alimentavam de frutas silvestres e brotações de plantas, aipim, pinhão.[...] Gordos eram vendidos para as fábricas de banha e seus produtos para o comércio em geral".[35]

[34] HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Centauro. Tradução. Beatriz Sidou, 2006, p. 167.
[35] CORVINO, op. cit, p. 12.

Pedro José Elias, morador da Barranca, em suas memórias relata que:

> Nós engordava tropa de porco. Vinha 200, 215, 220 porcos que traziam da serra e nós engordava ali pra ele [Severiano, seu patrão]. Os porcos vinham tocados, á cavalo de lá. Depois ele arrumou um caminhão, que vinha do Timbé. E aí eles descarregavam aqui. Daí que começou o caminhão, mas primeiro era tudo tocado pela mula a tropa de porco. Eu engordei muita tropa de porco. Depois nós vendia tudo pra Tubarão, e era embarcado aqui *na Barranca*. Tinha um desvio ali que era um lugar para embarcar os porcos tudo dentro dos vagões. E o porco ia vivo para lá.

**Figura 3 – Encerra de porcos, prontos para sair em tropa. Esquerda: Pedro Elias, morador da barranca**



Fonte: Zero Hora, 01 de maio de 2007. Acervo de Sueli Maria da Silva.

O trem desempenhava um papel fundamental para a economia de Araranguá, auxiliando o comércio com outras localidades através de um transporte rápido e seguro das mercadorias. Por causa do grande movimento de tropas, uma fábrica de banha passou a operar em Araranguá a partir da década de 1920. Conhecida como Casas Pinho, tal indústria que tinha sua matriz em Laguna/SC possuía suas instalações próximas ao bairro Cidade Alta. Nessa empresa compravam-se suínos trazidos pelos tropeiros de todo o Vale, preparava a carne e a banha, e exportavam pelo trem. De acordo com Severiano Costa Mello, que de 1930 a 1950 trabalhou na empresa: "Nós, dos Pinho, tínhamos umas dez carroças para o nosso transporte até a estação".[36] Também era comum possuir chiqueiros para engorda de porcos no interior e na cidade. Seu Radenor José Alves mais conhecido como Nino, conta que:

> Eu vi um "chiqueirão" que tinha ali, bem ali onde é a rodoviária, só que do lado de cá (margem esquerda do rio). É que tinha uma casa de madeira ali, e o chiqueiro ficava na beira do rio. Eles engordavam porcos e vendiam. Os Pinhos também tinham, eles diziam fábrica de porco, mais não era, era fábrica de banha (risos). Eles matavam o porco e vendiam a carne. Geralmente essas mercadorias iam de trem.[37]

[36] MELLO, Severiano Costa In: DALL'ALBA, João Leonir. *Histórias do grande Araranguá*. Araranguá: Orion Editora, 1997, p. 60.

[37] ALVES, Radenor José (70 anos). Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup no dia 30/05/2007.

A memória do embarque de tropas na estação da Barranca é reforçada nas palavras de seu Lino Honorato Fernandes, que trabalhou conduzindo tropas de porcos. Segundo seu Lino, "as tropas de porcos eram conduzidas a Maracajá, outras para Araranguá, para pegar o trem na Barranca."[38]

**Figura 4 – Estação Ferroviária na Barranca, Araranguá - SC (1930)**



Fonte: acervo de José Teixeira Warmuth.

Entretanto esse movimento não era isolado, pois respondia a uma dinâmica também conhecida no oeste catarinense e no norte gaúcho, onde o embarque de suínos acontecia nas estações da estrada de ferro São Paulo – Rio Grande.[39]

## Considerações finais

Percebemos na região a valorização de algumas memórias em detrimento de outras, por exemplo, dos imigrantes. Não dando valor para as atividades cotidianas que ajudaram a construir a história da região do Vale do Araranguá. A análise desse abandono pode ser verificada na situação em que se encontram os lugares onde ocorreram os acontecimentos.

Entretanto concordamos que a memória e as manifestações culturais podem ser entendidas como Patrimônio Cultural. Estes bens intangíveis criados e recriados num processo constante de interação e influências fazem parte de um acervo pouco valorizado. Cláudia Soares de Azevedo coloca que "nestes espaços encontram as relíquias que mantém viva a memória dos antepassados e que possibilitam a identidade coletiva ao longo das gerações".[40]

Assim o Patrimônio Histórico pode ser compreendido mais do que um testemunho do passado, é um retrato do presente através de uma expressão passada.

---

38 FERNANDES, Lino Honorato. In: DALL'ALBA, João Leonir. *Histórias do grande Araranguá.* Araranguá: Gráfica Orion Editora, 1997, p. 423.

39 SILVA, Sulei Maria da. Tropas de porcos. *Zero Hora,* Porto Alegre, 1 de maio de 2007.

40 MONTALVÃO, Cláudia Soares de Azevedo. Visualizando o passado: museu e história. In: BITTENCOURT, José Neves. (Org.). *História representada:* o dilema dos museus. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2003, p. 231.

## Referências

ALVES, Júlia Falivene. *A invasão cultural norte-americana.* 19 ed. São Paulo: Moderna, 1991.

BOSI, Ecléa. *Memória e sociedade*: lembranças de velhos. 6 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

BURKE, Peter. *O que é história cultural?* Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

CAMARGO, Haroldo Leitão. *Patrimônio histórico e cultural.* São Paulo: Aleph, 2002.

CORNEJO, Carlos; GERODETTI, João Emílio. *As ferrovias do Brasil nos cartões postais e álbuns de lembranças.* São Paulo: Solaris, 2005.

CORVINO, Renata Carreira. *Levantamento do potencial ambiental e eco turístico da comunidade do Rio do Boi e Passo Fundo.* 2003. 66 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Técnico em Turismo Rural) – Escola Agrotécnica Federal de Sombrio, Araranguá.

DALL'ALBA, João Leonir. *Histórias do grande Araranguá.* Araranguá: Gráfica Orion Editora, 1997.

FURTATO, Joaci Pereira. *Inconfidência mineira:* um espetáculo no escuro (1788-1792). São Paulo: Moderna, 1998.

HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva.* São Paulo: Centauro. Traduçao. Beatriz Sidou, 2006.

HOBOLD, Paulo. *A História de Araranguá.* Complementada e atualizada por Alexandre Rocha. Araranguá: [s. n.], 2005.

LOWENTHAL, David. Como conhecemos o passado. *Projeto História/PUC.* São Paulo, 1998.

MACHADO, Paulo Pinheiro. Bugres, tropeiros e birivas: aspectos do povoamento do planalto serrano. IN: BRANCHER, Ana. (Org.). *História de Santa Catarina no século XIX.* Florianópolis: Ed. da UFSC, 2001.

MONTALVÃO, Cláudia Soares de Azevedo. Visualizando o passado: museu e história. In: BITTENCOURT, José Neves. (Org.). *História representada:* o dilema dos museus. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional. 2003.

NASCIMENTO, Dorval do. *As curvas do trem:* a presença da estrada de ferro no sul de Santa Catarina (1880-1975). Criciúma: UNESC, 2004.

PIAZZA, Walter F.; HÜBENER, Laura Machado. *Santa Catarina:* história da gente. 4ª ed. Florianópolis: Lunardelli, 1997.

SANTOS, Myriam Sepúlvida dos. A escrita do passado nos museus históricos. In: BITTENCOURT, José Neves. (Org.). *História representada:* o dilema dos museus. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional. 2003.

SILVA, Marcos A. da. *História*: o prazer em ensino e pesquisa. São Paulo: Brasiliense, 1995.

SILVA, Sulei Maria da. Tropas de porcos. *Zero Hora,* Porto Alegre, 1 de maio de 2007.

TEIXEIRA, José Warmuth. *Ferrovia Teresa Cristina:* uma viajem ao desenvolvimento. Tubarão: Ed. do autor, 2004.

THOMPSON, Paul. *A voz do passado:* história oral. Tradução Lólio Lourenço de Oliveira. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

TRINDADE, Jaílson Bitran. *Tropeiros*. São Paulo: Editoração Comunicações, 1992.

**Fontes documentais**

PESAVENTO, Sandra. *Palestra: Memória, História e Cidade.* Gravada em 26/08/2004. Criciúma/BSC,

Pelo sul do estado, *A Paz* (Tubarão), 11/01/1925.

**Entrevistas**

Entrevista de Pedro José Elias (76 anos), concedida a Daniel Alves Bronstrup no dia 16/03/2007.

Entrevista de Radenor José Alves (70 anos), concedida a Daniel Alves Bronstrup, no dia 30/05/2007.

# A chegada do trem causou a decadência do tropeirismo?

***Véra Lucia Maciel Barroso***
*Historiadora e Socióloga. Porto Alegre/RS*

Para tratar da relação entre a chegada do trem e a decadência do tropeirismo no Brasil central, onde o trem primeiro chegou, e isto no final do século XIX, é necessário trazer alguns elementos para a análise, para uma compreensão mais clara e que espelhe a realidade concreta das relações econômicas vigentes na conjuntura em foco.

Inicialmente, duas questões devem ser lembradas:

- o tropeirismo não é do Rio Grande do Sul ou brasileiro. Ele é de vários povos e sociedades. Ele foi delineador da formação de comunidades até o início do século XX, quando ainda não estavam internalizadas as relações do modo de produção capitalista nas diferentes regiões do Brasil, recorte geográfico aqui posto;

- o Brasil, por mais de 300 anos foi colônia, portanto dependente e subsidiária de uma lógica mercantilista e escravagista, assentada no latifúndio e voltada para o mercado externo. Desenvolveu uma economia agrária e manufatureira, na medida do interesse colonial, não permitindo a aplicação

ou o desenvolvimento de tecnologias no seio da colônia, mesmo na vigência dos ciclos econômicos que faziam a articulação com a metrópole, para sua conexão lógica.

Assim sendo, suas estruturas econômicas e sociais, as formas e as relações de poder, e suas dinâmicas foram conformadas pelos interesses e decisões da coroa e dos grupos dominantes que em seu nome aqui se alojaram. Então, o traço da dependência determinou um "desenvolvimento" das forças produtivas demarcado por regras e formas conservadoras de relações de produção, a ponto de alguns autores afirmarem ter sido vigente no Brasil colônia um modo de produção *semifeudal*. Se esta não é a tese mais convincente, na verdade, o modo de produção escravista moderno, na concepção de Jacob Gorender vigiu como dominante nas diferentes regiões brasileiras, desde o início da colonização. Então, no escopo da economia colonial seria inconcebível a introdução e o estabelecimento de tecnologias, o que, aliás, não se coadunaria com o uso dominante da força de trabalho escrava. Portanto, até 1850, com a abolição do tráfico negreiro, é que se começa a viver no Brasil a transição dominante da mão de obra escrava para o trabalho livre, condição fundamental para alavancar os primeiros esteios da fundamentação de outra lógica de relações produtivas, que impunha a introdução de elementos definidores da modernidade; como exemplo o trem.

O que é certo, só foi possível implantar tecnologias para a animação produtiva do café, em São Paulo, justamente e juntamente na passagem da mão de obra escrava para a livre, o que liberou capitais para modernizar a produção. O uso de instrumentos para a colheita do café e o emprego do transporte mais ágil através dos trilhos dos trens deu outra fisionomia à economia cafeeira, cujos mercados consumidores estavam se alargando e exigindo rapidez no processo produtivo.

Esta era a realidade de São Paulo, o centro da economia nacional. As demais regiões eram periféricas e subsidiárias a ela. Ou seja, elas desenvolviam suas economias em descompasso, e introduzindo mais tarde as fórmulas e insumos de trabalho e de comunicação modernos, o que fez lentamente acontecer a transição dos mecanismos mais conservadores para outro patamar tecnológico do processo produtivo.

Na vigência da economia colonial e na do tempo inicial pós-independência até 1850, indiscutivelmente o tropeirismo foi o meio de transporte vigente e predominante nas diferentes áreas de produção – seja a dominante (açúcar, depois o ouro), sejam as periféricas (algodão, drogas do sertão, charque e outras), para a movimentação produtiva ou de locomoção até os portos para fazer o despacho das mercadorias dirigidas ao mercado externo.

Então, diante do questionamento posto, se o trem promoveu a decadência do tropeirismo, face às considerações postas na análise, se pode dizer que o trem não promoveu a decadência do tropeirismo. O que é fato e certo, é que a medida que as relações capitalistas foram se interiorizando nas economias central (café paulista) e regionais (em algumas províncias, depois estados), impunha-se uma lógica moderna de produção. O que significa dizer que a rapidez na oferta ao mercado, estava a exigir o estabelecimento de trilhos, fazendo do trem a tecnologia de ponta aqui, ainda que fosse a sucata de lá, importada para a nação emergente na América, no caso do Brasil.

Enfim, a resposta a esta pergunta não é tão simples e nem pode ser descolada do contexto histórico que se vivia no Brasil e no contexto externo, enquanto economia dependente que sempre foi e continuou sendo, mesmo após a independência política de 1822. Não se trata de afirmar que a chegada do trem desbancou o tropeirismo. O prisma do olhar é outro. O que se deve levar em conta na resposta à pergunta lançada é examinar os condicionantes do modo de produção que vinha se impondo, com outra lógica e funcionamento das forças produtivas, para saber o lugar e o tempo que cabia ainda manter na movimentação tropeira, a expressão máxima do transporte, seja tomando o animal como a mercadoria, seja como o animal transportando cargas.

Assim sendo, o que desbancou o tropeirismo como o meio de transporte dominante nas áreas dos eixos econômicos no Brasil, não foi o trem. O trem chegou junto com a nova lógica de produção, em tempo da internalização das relações capitalistas na economia brasileira, em diferentes tempos e compassos, no cenário de um país continental.

Se o tropeirismo de mulas, até as últimas décadas do século XIX, era o meio de transporte sustentáculo das economias exportadoras, na virada para o XX, todavia, os tropeirismos regionais seguiram, promovendo trocas comerciais e movimentando manufaturas que dinamizaram áreas e comunidades até a metade do século XX. Mas, esta é a quarta fase do tropeirismo. O que se esgotara foi a 3ª fase desta empresa desafiadora que após atravessar o Brasil colônia, passou pelo Império, e chegou até a República deixando rastros.

Trata-se de tema que precisa ser mais estudado e valorizado, especialmente na academia, para que através do ensino de História do Brasil, as atuais e futuras gerações possam compreender a importância do tropeirismo e seu real significado na formação territorial e econômica de um país, demarcado pela diversidade e tantos contrastes.

## Referências

BARROSO, Véra Lucia Maciel. O tropeirismo na formação do Sul. In: GUTFREIND, Ieda et al. (Org.). *História Geral do Rio Grande do Sul*: Colônia. Passo Fundo: Méritos, 2006, v. 1, p. 171-187.

MARANHÃO, Ricardo et al. (Org.). *Brasil História*: Império: texto e consulta. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1979.

MENDES JÚNIOR, Antônio; MARANHÃO, Ricardo. (Org.) *Brasil História*: República: texto e consulta. São Paulo: Brasiliense, 1979.

# O trem e a decadência do tropeirismo

***Sergio Coelho de Oliveira***
*Jornalista, Escritor, Pesquisador, Membro da Academia Sorocabana de Letras e do IHGG de Sorocaba. Sorocaba/SP*

*A chegada dos trens não determinou o fim do movimento tropeiro. O trem e as tropas cargueiras conviveram durante mais de 70 anos, um completando o trabalho do outro.*

Não se pode afirmar, generalizando, que o tropeirismo entrou em decadência com a chegada dos trens, pura e simplesmente. Não se pode afirmar que o tropeirismo perdeu a sua força, baseando-se apenas nas estatísticas dos registros de animais, que a partir de um determinado momento passaram a acusar estabilidade e, principalmente, redução do rebanho em trânsito. Não se pode, enfim, interpretar a decadência e o fim das Feiras de Muares de Sorocaba, nos primeiros anos do século XX. Como sinal da decadência da importância das tropas no Brasil, ou o último capítulo da história do tropeirismo. Cada um dos fatores, que concorreram para a consolidação do processo econômico, que entendemos como Tropeirismo, a tropa xucra, o registro de animais, a Feira de Muares de Sorocaba e a tropa cargueira devem ser entendidos e analisados separadamente. Por exemplo, a tropa cargueira poderia continuar operando com todo o seu vigor, como continuou, sustentada pela evolução agrícola do Brasil, enquanto já estava em decadência o fluxo das tropas xucras, procedentes dos pampas gaúchos. A tropa cargueira e o trem trabalharam juntos, em São Paulo e em toda a América nas primeiras décadas do século XX, um completando o trabalho de outro.

Mesmo nos estados sulinos, onde o apito do trem ecoou somente a partir das últimas décadas do século XIX, assistimos a redução do envio de tropas de muares já a partir do início da segunda metade do mesmo século. À primeira vista, pode parecer incoerência, mas não é.

O fato histórico que irá determinar as primeiras transformações na vida das tropas, dos tropeiros e da economia tropeira como um todo, e que tem sido pouco considerado pelos historiadores, é o fim do privilégio de criar mulas e burros, que o governo havia dado ao Rio Grande do Sul, em 1773, como forma de estimular a ocupação e o povoamento daquela região, sob constante ameaça de invasão espanhola. Segundo atesta Moacyr Flores, em seu livro *Tropeirismo no Brasil.*

> O ofício do Visconde de Barbacena, de 29/11/1825, liberou a criação e o comércio de mulas entre todas as províncias brasileiras. Antes dessa data já havia sido editada a Carta-Régia de 29 de julho de 1819, em que a Coroa Portuguesa determinava a criação da Coudelaria de Cachoeira do Campo, com a proposta de aperfeiçoar a raça equina e desenvolver a criação de muares, fora do território gaúcho. (1998, p. 51).

O que chamou a minha atenção para este fato foi um artigo publicado pelo jornal O Sorocabano, edição de 13 de fevereiro de 1870, assinado por Ubaldino do Amaral. Ao anunciar a expansão da cultura algodoeira e o projeto da ferrovia Companhia Sorocabana, ele admitiu a decadência das feiras, *não do tropeirismo*. Vamos ao texto origina "Sorocaba era famosa outrora pela sua feira. Durante dez meses a população inteira se preparava para o comércio. Não descansavam a bigorna, o buril, o tear, o cadinho".

"A felicidade, porém, é inconstante; baixou o preço das bestas, sucederam-se feiras más, a ruína entrou em muitas casas, a bancarrota ameaçou os mais fortes."

Também o *Diário de Sorocaba*, em sua edição de 28 de junho de 1887, registrava o mesmo fato no artigo *Impressões de Viagem*. Um trecho dele diz assim:

> Sorocaba de hoje não é a mesma de 50 annos passados; alli está aquella ponte célebre sobre o rio do mesmo nome, por onde atravessavam um dia milhares e milhares de gado muar, cujo número decresceu de 80.000 para 6 a 7.000 hoje, por meio de um desses processos comuns ao modernismo industrial; era aqui o caminho por onde transitava a indústria pastoril das Províncias do Rio Grande do Sul e do Paraná.

O autor desse artigo, possivelmente o jornalista Manuel Januário de Vasconcellos, também diretor do jornal, conclui dizendo que a decadência

das tropas xucras e da Feira de Sorocaba é uma consequência da chegada do trem ou da redução dos criatórios do Sul.

Também o engenheiro inglês Thomas Bigg Whiter, em viagem pelo Paraná, entre 1872/1875, ouviu de um velho tropeiro paranaense a mesma informação: "O velho disse-me que os dias florescentes desse comércio (de muares) já tinham acabado. O preço das mulas no Sul subira e os preços em Sorocaba tinham caído. Todavia o comércio continuava sendo feito, embora em menor escala do que antes." (1974, p. 398).

Acontece que, além da liberação da criação de mulas para todo o país, o desenvolvimento do Sul do Brasil e o povoamento do caminho das tropas começam a exigir o concurso de uma quantidade cada vez maior de animais de carga e de serviço, que passaram a ficar no sul mesmo, à beira do caminho das tropas, no Paraná e em Santa Catarina. Isso refletiu também no movimento da Feira de Sorocaba e dos registros, cada vez menor, mas não em razão do aparecimento do trem, que então começava a concorrer com as tropas cargueiras, mas ainda sem dispensar o serviço delas. A informação que nos foi passada pelo tropeiro Darci Coelho de Oliveira atesta este comportamento. Conduzindo uma tropa de cerca de 300 animais, por volta de1930, ele entregou 80 cabeças em Santa Catarina e o restante foi entregue nas fazendas do Candoca, em Capão Bonito e do Juventino, em Pereiras, dois municípios paulistas, antes de chegar a Sorocaba.

Observa-se por estes fatos registrados, que já em meados do século XIX, antes do advento efetivo das ferrovias, Sorocaba assistia o declínio das feiras de muares.

Este fato pode ser comprovado analisando-se a cronologia da chegada do trem ao Brasil. A história do trem no país começa a ser contada a partir de 1854, quando foram inaugurados os primeiros 51,7 quilômetros, ligando o Rio de Janeiro a Petrópolis e em 1858 é aberto outro trecho, também pequeno, do Rio a Queimados. Em São Paulo, o primeiro trecho da Santos-Jundiaí é de 1 868, a Mogiana e a Sorocabana são de 1875 e a então chamada Estrada de Ferro D. Pedro II, de São Paulo ao Rio, começa a operar em 1877. O primeiro trecho de ferrovia em Minas Gerais *Leopoldina* é de 1874 e no Rio Grande do Sul, o primeiro trem circulou entre Bagé e Rio Grande, em 1884. No final do século XIX a malha ferroviária brasileira era de pouco de mais de 500 km. Nem a metade do que percorria uma tropa xucra.

Por aí se vê que em 1870, quando em Sorocaba se lamentava a decadência da Feira de Muares, era muito pequena a malha ferroviária brasileira e incapaz de responder pela circulação das riquezas do Brasil, tarefa então ainda delegada aos burros de carga.

Muitos autores avaliam a oferta e mesmo a utilização de muares na economia brasileira, tomando por base os números dos registros de animais. Vamos a um exemplo. Em 1855 passaram pelo registro de Sorocaba 51.685 muares, número que caiu para 19.031 em 1870.

No meu entender essa queda na tabela dos números não expressa a queda do movimento tropeiro. Expressa apenas que se reduziu o fluxo de animais do sul para o centro do país; expressa apenas a queda do movimento nos registros de animais e, por consequência, na Feira de Sorocaba.

Nesse mesmo período em que ocorre a redução do movimento das tropas nos registros, a economia brasileira dá um salto bastante significativo, passando a exigir maior número de burros de carga e de serviço para movimentar a produção. A produção do algodão em São Paulo, que era de 11.800 fardos passa para 94.524 em 1870; a produção do café na zona central do Brasil passou de 525.296 arrobas em 1854 para 4.795.850 arrobas em 1886.

E o mesmo ocorreu com a cana-de-açúcar, o milho, o feijão e outros produtos básicos da agricultura brasileira da época. Quem trabalhou nos sítios e nas fazendas para a obtenção dessa crescente produção? Quem transportou esse volume de produção? Logicamente que foram os muares. E, certamente, não foram apenas aqueles 19 mil animais que passaram pelo registro.

Nesse mesmo período, a população do Brasil dobra e nessa mesma proporção passa a exigir o concurso dos muares, a quem competia fazer as entregas do comércio, como leite, pão, cerveja e lenha e até puxar os bondes do transporte coletivo. Em 1851, a população brasileira era estimada em 7.344.000, passando para 14.333.915 em 1890. Já em 1910, a população brasileira chegava a 22.216.000.

Aos historiadores, de um modo geral, tem passado despercebido que no início do século XIX, mais precisamente no dia 11 de janeiro de 1800, o governador de São Paulo, Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, enviou expediente a Dom Rodrigo de Souza Coutinho, o Conde Linhares, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, informando que não havia mais interesse em manter a proibição de se criar muares fora dos limites do Rio Grande do Sul, já que o objetivo daquela medida, o povoamento do Rio Grande, havia sido atingido. O mesmo documento encarece a necessidade de estimular a instalação de criações na Região de Guarapuava.

Embora essa medida viesse a ser concretizada mais de uma década depois, o monopólio, sem o interesse e a fiscalização de São Paulo, começou a perder a sua força. Como resultado surgiram centenas de centros de criação de muares em todo o país, especialmente no Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro e Minas

Gerais, suprindo parte da demanda de todo o país, anteriormente atendida somente pelas tropas vindas do Rio Grande do Sul e comercializadas em Sorocaba.

Esse fato, sim, resultou na redução do trânsito das tropas xucras que vinham do Sul e diminuiu o movimento das Feiras de Sorocaba. Mas não afetou o movimento das tropas de carga. O tropeirismo continuava vigoroso em todo o Brasil, alimentado agora pelos animais criados em outras regiões do país ou nas próprias regiões de consumo.

Outro fator que também deve ter concorrido para a redução das tropas que vinham do Sul foi a queda do preço dos burros e das mulas. Produzidos junto às áreas de consumo, sem o custo elevado do transporte, do Rio Grande a São Paulo, e, principalmente, sem o preço excessivamente alto dos tributos pagos nos registros, o preço do animal despencou, diminuindo, em consequência o interesse dos investidores neste tipo de negócio. Deixou de ser um *negócio da china,* como era.

## Discutindo o monopólio

A proibição da criação de muares nas capitanias do Brasil, estabelecida no século XVIII pelo Morgado de Mateus, objetivando a colonização do Rio Grande do Sul e sua definitiva integração ao restante do Brasil, é tema já em discussão, em 1810, no documento "Memória sobre o desenvolvimento da Província de São Paulo, aplicável em grande parte a todas as outras províncias do Brasil", de autoria de Antonio Rodrigues Velozo de Oliveira, comendador da Ordem de Cristo e membro do Conselho de Estado de Sua Majestade, o Imperador Constitucional do Brasil e seu defensor perpétuo.

*Velozo de Oliveira, magistrado paulista, foi uma das mais brilhantes figuras do Brasil* do final do século XVIII e início do século XIX. Foi por sugestão dele que D. Pedro convocou a primeira Assembléia Geral Constituinte e Legislativa do Brasil. Eleito deputado, foi de sua autoria o projeto, que criou as Universidades de Olinda e São Paulo. Homem avançado para a época, fez a primeira manifestação para a emancipação dos escravos no Brasil; propôs com 100 anos de antecedência a obrigatoriedade da vacinação antivariólica no Brasil. Queria que as crianças já fossem vacinadas na pia batismal. Foi o primeiro a propor, no país, a imigração subsidiada, atraindo para o Brasil lavradores, artistas e homens de préstimos de Portugal, da Espanha e da Itália. Ocupou-se também da necessidade da divisão e distribuição gratuita de terras desocupadas. Mais ainda: sugeriu que os pobres ao receberem suas terras fossem agraciados com um empréstimo de cem mil réis pelo espaço de seis anos, a serem pagos nos quatro seguintes.

Pois bem, foi este homem de impressionante visão política e social que em 1808, dirigindo-se a D. João VI, propunha:

> É necessária a criação das bestas cavalares e muares em toda a extensão dos campos do interior, na devida proporção ao serviço público e às comodidades dos povos; ela teria feito grandes progressos nos lugares designados e produzido consideráveis riquezas, se o favor concedido ao Rio Grande de São Pedro, e as imposições fiscais a não proibissem em todas as terras aquém do Rio Iguaçu [...]. (VELOSO, 1978, p. 43).

Em outro trecho do seu trabalho, após condenar o monopólio "que torna muitas províncias do Estado escravas de uma só", ataca "os fundamentos da grande agricultura e a liberdade do comércio", critica o fato dos inconvenientes dos transportes de muares do sul para o centro do Brasil "a custa de muitas despesas, perigos, e trabalhos e por trezentas léguas de distância [...]." (VELOSO, 1978, p. 43).

Foi ele também que sugeriu a criação de camelos no Brasil, em auxílio aos burros na condução da carga-Brasil.

## Avançam os criatórios de mulas

Já a partir da primeira década do século XIX, com o afrouxamento da fiscalização sobre a implantação de criatórios de mulas fora do território sulino, começaram a surgir as primeiras fazendas de criação de mulas, Brasil a fora. Anotamos alguns registros.

No livro *Viagem ao Brasil*, escrito pelo príncipe Maximiliano Wied, em 1817, ele já havia observado que "nas várzeas do rio Paraíba do Sul, criavam-se gado e mulas, mas que estas não eram fortes e bonitas com as de Minas Gerais e do Rio Grande".

Hercules Florence, desenhista francês da expedição do barão russo Langsdorff, que explorou os rios Tietê e Amazonas, de 1825 a 1829, deixou as suas impressões de viagem relatadas no livro *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas,* traduzido pelo Visconde de Taunay.

Percorrendo as margens do rio Paraguai, nas cercanias de Cuiabá, em agosto de 1827, observou: "havia ali asnos, os primeiros que vi no Brasil". Em outro dia, dois de setembro, dá mais uma informação:

> Gado imenso cobria as ricas pastagens da Jacobina e outras fazendas. O dono avaliava o seu número em 60.000 reses; a maior parte, porem, tornara-se selvática. Eram todos da terra e os cavalos, uns duzentos a

> trezentos mais ou menos. Vi cinco jumentinhos de raça miúda, que as fazendas possuem para a produção das bestas [...] Uma tropa de um cento de burros de carga era o quanto bastava para transportar os produtos da fazenda, ou para Cuiabá, Poconé, Diamantino ou Vila Bela do Mato Grosso. Grande parte era exportada pelas tropas, que vinham de fora. (FLORECE, 1977, p. 182-183).

O inventário da Fazenda Ipanema, ano de 1842, publicado por Aluisio de Almeida, no artigo *Ipanema, o Jardim de Bloem e suas máquinas em 1842*, publicado na Revista do Arquivo Municipal de São Paulo, n. CLXXXI, 1970, p. 10 e 12, registra a existência de "[...] dois carretões com rodas de raio, 6 carros de boi, 4 carroças de eixo fixo de ferro e caixão em cima, outras com 5 fueiros, um burro exô (sic), 1 retalho, 33 éguas, 57 mulas [...]" Em outro trecho assinala a existência de 43 bestas de carga, 16 bestas de flor para carro e 1 jumento.

A presença de 33 éguas, um burro exô, 1 retalho e 1 jumento assinala que a Fazenda Ipanema estava estruturada para produzir os seus muares. O burro exô nada mais é que o jumento, o pastor das 33 éguas para a produção de mulas e burros. Em outros documentos esse burro exô aparece como exor, eyxor ou zor. O retalho, conhecido também como retalhado, termos ainda em uso no Rio Grande do Sul, é o jumento submetido a uma pequena cirurgia, que impede a penetração. Exerce a função do rufião, apontando para o criador as éguas que estão no cio.

O genealogista Luiz Antônio Alves, autor de vasta genealogia das famílias formadoras dos estados sulinos, em seu volume 38, intitulado *Famílias Pioneiras do Paraná* (2009, p. 183) conta que o tropeiro paranaense José Martins de Oliveira faleceu em 1843, quando trazia uma tropa do Rio Grande do Sul para o Paraná. No seu inventário aparecem: "Éguas 44, um retalhado, duas potrancas, 17 bestas de ano, 7 bestas de dois anos, um burrichó, 3 cavalos, duas éguas, 19 éguas soltas, 13 potrancas de ano, 7 potrancas de dois anos, 2 potros, 4 éguas com cria [...]."

Neste caso, além de assinalar a presença dos machos e fêmeas necessários para a reprodução, faz menção a bestas de 1 ano e de 2 anos, o que faz supor o criatório. Os criadores controlavam, rigorosamente a idade dos muares, uma vez que eles podiam viajar nas tropeadas, que eram extensas e desgastantes, somente depois de 2 ou 3 anos. Antes disso, não suportavam, sucumbiam. Esses dados informam ainda que a fazenda dedicava-se também a criação de cavalos, que era uma tradição dos Campos Gerais de Curitiba.

O brigadeiro Rafael Tobias de Aguiar, tropeiro, negociante de tropas e presidente da Província de São Paulo, tinha pelo menos 10 fazendas ao longo do ca-

minho das tropas, principalmente entre Sorocaba e Itararé. No seu inventário, redigido pouco antes de 1850, aparecem centenas de bestas, burros e burricos. Duas fazendas, em especial, chamam a atenção: a Fazenda Capão Bonito de Paranapanema, na época município de Itapetininga, que contava com 832 éguas e 22 pastores. A outra fazenda, a Paranapitanga, entre Itapeva e Capão Bonito, tinha 168 éguas e 10 jumentos e burricos novos e velhos. (Nessa fazenda tinha 53 éguas pampas e dois pastores pampas para a criação dos famosos tobianos, a paixão do Brigadeiro Tobias). (ALEIXO IRMÃO, 1992, p. 433, 441).

Para se ter uma idéia da disseminação dos criatórios de mula no Estado de São Paulo, temos uma informação que vem de Pirassununga, cidade situada no oeste paulista, publicada no *Almanach Literário* de 1884. Nas estatísticas do município, este detalhe: "fazendas de criar gado vacum e muares, 10."

## Século XX

O prof. Nilson Thomé, PhD em assuntos da Guerra do Contestado, assinala constantemente em sua extensa bibliografia sobre o tema, a presença da mula na colonização do centro-oeste catarinense, ex-território do Contestado. Até a década de 30 do século XX, pelo menos, eram os carroções puxados por mulas e burros, que traziam as imensas toras do sertão para os pátios de embarque das ferrovias. No livro *Trem de Ferro*, editado em 1983, ele traz expressiva fotografia desses carroções, utilizados pelos madeireiros de Caçador, nos anos 30 (1930).

Nessa mesma obra, ele ressalta a importância que o *trem cargueiro* (comboio de mulas) teve na Guerra do Contestado, transportando víveres e munições para o Exército. Ele registra:

> Em 1916, no relatório sobre a campanha (do Contestado), apresentado ao Clube Militar, no Rio de Janeiro, o general Setembrino (comandante geral das operações no Contestado) avaliou entre outros assuntos também o problema dos transportes militares, enfrentado na Campanha do Contestado, ressaltando que a EFSRG (Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande) estava longe de satisfazer as necessidades do Exército, supondo uma possível guerra ao sul, que exigisse concentração de grandes efetivos. A experiência da utilização do trem de ferro no Contestado tinha somado poucos pontos positivos. Na opinião do militar, para ações futuras, em terrenos como o do Contestado, a solução seria melhorar o emprego dos trens regimentais (comboios de carroças coloniais) e aprimorar o treinamento para a utilização de trens-cargueiros (animais de carga utilizados pelos tropeiros). (THOMÉ, 1983, p. 173).

Mas é na histórica Fábrica de Ferro de Ipanema, que nós vamos encontrar a imagem mais concreta da integração da mula com o transporte ferroviário. O registro é do engenheiro Jesuino Felicíssimo Junior, no livro *História da Siderurgia de São Paulo, seus personagens, seus feitos* (1969, p. 93)*:* "O transporte (do minério) em carroças foi, em 1881, substituído pelo ferroviário num ramal próprio de 4,2 km. e 0,60m. de bitola [...] O material era carregado em vagoneta de 1m3, com duas repartições iguais, puxada por uma parelha de muares e descarregada por gravidade".

Que não se estranhe essa solução para o transporte do minério de ferro. Nessa mesma época, no Rio de Janeiro, os bondes corriam sobre trilhos, tracionados por mulas. Uma nota de mil cruzados estampa essa cena *Rio de Janeiro, rua 1º de março – 1905*.

Concluindo, repasso informação que foi prestada a mim e ao Geraldo Bonadio pelo meu tio, o tropeiro Darci Coelho de Oliveira. Ele contava que conduziu a última tropa em 1933, cerca de 350 animais destinados ao serviço de limpeza pública do Rio de Janeiro. A via Dutra, ainda de terra, já apresentava dificuldades para o tropeiro, que era obrigado a encostar a tropa a todo instante. Por essa razão, ao chegar à cidade de Rezende embarcou a sua tropa num trem e assim chegou ao Rio de Janeiro. Nessa época ele trazia, anualmente, do Rio Grande para São Paulo, de 600 a 700 animais e ainda, segundo ele, existiam pelo menos 50 tropeiros em plena atividade.

A importância do tropeirismo para a economia do Brasil vai se reduzindo, a partir da década de 1940, com a expansão das redes ferroviária e rodoviária; com a proliferação dos caminhões e das máquinas agrícolas que irão, aos poucos, assumindo as funções dos burros e das mulas. Mas isso também não quer dizer que foi o fim das mulas e dos burros. Estatística realizada em 1960 apontava a existência no mundo de 52 milhões de asnos e mulas, ficando com a China o maior plantel: 13.504.000 cabeças, enquanto que o Brasil vinha em segundo lugar, com 5.727.000 mulas e asininos.

## Referências

ALMEIDA, Aluísio de. *Vida e Morte do Tropeiro*. São Paulo: Martins; EDUSP, 1981.

ALVES, Luiz Antônio. *Famílias pioneiras do Paraná*. Caxias do Sul: Ed. autor, 2009.

BIGG-WITHER, *Thomas. Novo Caminho no Brasil Meridional:* província do Paraná. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1874.

FLORENCE, Hercules. *Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas (1825/29)*. São Paulo: EDUSP, 1977.

FELICÍSSIMO JÚNIOR, Jesuíno. História da Siderurgia de São Paulo, seus personagens,seus feitos. *Boletim do Instituto Geográfico e Geológico*, São Paulo, n. 49, 1969.

FLORES, Moacyr, *Tropeirismo no Brasil*. Porto Alegre: Nova Dimensão, 1998.

THOMÉ, Nilson. *Trem de Ferro*. 2. ed. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

**Fontes documentais**

Discurso do senador Ubaldino do Amaral. *O Sorocabano*, Sorocaba, 13 de fevereiro de 1870.

Entrevista com o tropeiro Darcy Coelho de Oliveira, Itapetininga, 1973.

Impressões de Viagem. *Diário de Sorocaba*, Sorocaba, 28 de junho de 1887.

OLIVEIRA, Antonio Rodrigues Velozo de. *Memória sobre o Desenvolvimento da Província de São Paulo*, aplicável em grande parte a outras províncias do Brasil, dirigida a D. João VI, 1808. (Remodelado).

OLIVEIRA, Antonio Rodrigues Veloso de. *Memória sobre o Desenvolvimento da Província de São Paulo, aplicável em grande parte a outras províncias do Brasil*, em documento dirigido a D. João VI, em 1808. (Original).

# 9. INDUMENTÁRIA E "TRAIA TROPEIRA"

## A indumentária biriva ou tropeira tem alma

***Sandra Maria Schmith Alves***
*Pesquisadora, Escritora, Historiadora. Caxias do Sul/RS*

A indumentária biriva ou tropeira tem alma, ela é atrativa aos olhos de quem a admira. Um dos mais importantes membros da Missão Artística Francesa aceitou convite para vir ao Brasil e aqui fundar a Imperial Academia e Escola de Belas Artes. Após três anos publicou em Paris Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil.

Jean-Batiste Debret, em 1827, decidiu integrar um grupo de tropeiros que viajava para o Rio Grande do Sul. Ele desenhou também, dois peões charruas, vestindo ceroulas de crivo, chiripá em volta dos quadris, camisa e colete. O chapéu é de copa alta. Usam boleadeiras, o laço, o pala enrolado e as esporas.

Neste trabalho temos como objetivo o estudo do tropeiro e da indumentária usada por ele durante o seu trabalho na condução das tropas de gado vacum e muar do Rio Grande do Sul até Sorocaba no período colonial, compreendido entre os séculos XVIII e XIX.

De acordo com o Professor Claudio Barbosa Recco, o tropeiro iniciava-se nesta profissão normalmente aos dez anos de idade, acompanhando o pai, que era o condutor da tropa. Às vezes como madrinheiro, outras vezes ao lado dos peões, e desta forma, aprendia, desde cedo, a profissão.

Segundo o jornalista e historiador Sérgio Coelho de Oliveira, falar sobre a indumentária tropeira é meio complexo, exige um tratado pelas diversas formas em que ela acontece. Traje paulista e traje gaúcho, por exemplo, tem diferença. Em seu trabalho intitulado *Depoimentos de Tropeiros* ele discorre detalhadamente sobre as vestes do tropeiro paulista:

> [...] calça e paletó de brim, camisa comum, geralmente branca, podendo ser listrada ou xadrez, de manga curta ou comprida, dependendo da preferência do peão ou do clima. O paletó era usado na saída das tropas da cidade ou nas passagens pelas cidades ou vilas [...] A calça era simples, normal ou no estilo culote *larga na parte superior e justa do joelho para baixo*, com o tempo alguns passaram a usar bombachas simples, assimilando costumes gaúchos. Para prender as calças usava-se um cinturão largo ou uma guaiaca, um cinturão mais sofisticado, com bolsas para guardar dinheiro...

> Enfiado, preso à guaiaca ou cinturão, uma faca e facão ou uma arma de fogo. Usavam botas resistentes até abaixo do joelho. Sobre as botas, a espora de ferro. Como agasalho levavam um poncho, vestido enfiado pela cabeça, ou uma capa curta ou longa. Como acessórios levavam um relho na mão, o laço amarrado na sela e um lenço amarrado ao pescoço. Alguns usavam o tirador de couro de veado, para puxar o laço. Os tropeiros dormiam ao relento, debaixo de árvores, usando o arreio como cama e o poncho como cobertor. (OLIVEIRA, Sérgio Coelho de. Depoimentos de tropeiros. *Palestra proferida na II Jornada do Tropeirismo Regional em Ana Reck/RS*, 2007.).

Em seu livro tropeirismo no Brasil o professor Moacyr Flores ensina sobre o tropeiro, seus costumes sua profissão e nos remete à época em que estes faziam tropas:

> O tropeirismo é um fenômeno mundial, que aparece na época em que o principal meio para vencer as distâncias era a tração animal. Reavivar sua memória é estabelecer os estágios iniciais da sociedade que se formaram nas fazendas de criação de bovinos, equinos e muares, bem como nos pousos ao longo das trilhas das tropas. A tropa podia ser formada por sócios capitalistas que não participavam da jornada, contratando tropeiros, capatazes, peões, e arrendando a terra para a engorda do gado nos Campos Gerais. Havia dois tipos de tropas: a xucra, adquirida no Sul, e conduzida solta, guiada pela égua madrinha e pelos peões; e a tropa arreada ou cargueira, composta por animais com cangalha onde prendiam as bruacas, jacás ou canastras. O tropeiro era homem de confiança. Conduzia dinheiro de terceiros para efetuar o pagamento ao longo do caminho; levava correspondência, transmitia notícias e intermediava negócios. (1998, p. 5).

Segundo Judith Carneiro Melo e Léa Maria Cardoso Villela, a indumentária tropeira para o trabalho exigia resistência, pois o tropeiro era obrigado a enfrentar o sol intenso do sertão, as tempestades e varar caminhos estreitos nas matas cerradas. Descrevem:

> Em geral traziam na cabeça um chapelão de feltro, quase sempre cinzento, que era a cor preferida, de abas viradas; vestiam camisa e calças marrons, de pano forte, e usavam botas de couro flexíveis, tão compridas que alcançavam a metade da coxa, embora pudessem ser dobradas. Jogado sobre os ombros, um grande pala, com uma abertura no centro para enfiar na cabeça. Armavam-se com longas espadas, facões e armas de fogo. (2004, p. 7).

Moacyr Flores descreve a indumentária tropeira através das imagens de Jean-Batiste Debret. Em 1827, Debret decidiu integrar um grupo de tropeiros que viajava para o Rio Grande do Sul.

Desenhou o tropeiro com grande chapéu de palha, chapéu de couro com copa alta e curta. Os que tinham mais posses usavam botas *russilhonas*. Também usavam poncho. (Proprietários de tropas do RS).

Foi ilustrado por ele a figura de um tropeiro usando camisa, jaqueta e calça azul, chapéu de feltro de copa alta e botas russilhonas enroladas.

Debret desenhou também, dois peões charruas, vestindo ceroulas de crivo, chiripá em volta dos quadris, camisa e colete. O chapéu é de copa alta. Usam boleadeiras, o laço, o pala enrolado e esporas. (Peões charruas).

João Carlos Paixão Côrtes ao reconstruir o vestuário primitivo do campestre do século XVIII, o Biriva Tropeiro relata: "o tropeiro Biriva, Beriva ou Biriba, atingiu seu maior relevo socioeconômico no cenário do tropeirismo nacional, no século XIX, quando milhares de vacuns cavalares e especialmente muares, eram tangidos "em pé" com destino a feira de Sorocaba."

Paixão Côrtes em seus livros "*O gaúcho – danças, trajes, e artesanato* e no livro *O tropeirismo biriva gente, caminhos, danças e canções",* nos ensina toda a indumentária do tropeiro, citando fontes de suas pesquisas. Baseia-se em Saint Hilaire, Arsene Isabelle, Nicolau Dreys, Caldre & Fião, Romagueira Corrêa, Jean -Batiste Debret, Thomaz Ender, Henry Chamberlain, Rugendas e outros.

É ele quem descreve com riqueza de detalhes o trajar do tropeiro do Rio Grande do Sul. Dedicou muitos anos de sua vida a pesquisar o folclore deste estado.

Abaixo citaremos as peças da indumentária do tropeiro biriva, na visão de J. C. Paixão Côrtes.

*O Chiripá:* O chiripá primitivo feito de fazenda escura usado por cima das calças ou da ceroula comprida, com franjas ou no próprio tecido. É passado ao redor da cintura, sendo que se trespassa lateralmente no lado correspondente à parte externa da perna esquerda, (da direita para a esquerda). Não é aberto.

O xiripá indígena ou primitivo, nada tem a ver com aquela outra peça de igual nome, de formato retangular, passada entre as pernas, por sobre as ceroulas compridas, franjadas ou não, e que se fixa na cintura pela guaiaca. O xiripá é conhecido como *a La oriental* ou *mortero* na região cisplatina da Colônia do Sacramento. Foi descrito por Romagueira Corrêa como vestimenta usada pelos peões de estância.

*O Chapéu:* De feltro ou de lã; copa alta estreita e reta. Além da copa arredondada, pode ser encontrado a copa em forma de quatro gomos, cujo ápice do triângulo está disposto para cima. O chapéu de palha trançado, com abas amplas, confeccionado com fitas estreitas, extraídos do imbé, coqueiro ou palmeira.

*O Barbicacho:* De tento de couro rústico ou de modelo artisticamente trançado, de lã ou de algodão elaborado em fiação caseira. Muitos terminavam em uma ou duas pamponas. Para os dias de festa com fios de seda preta ou crinas coloridas.

*O Lenço:* Passado ao redor do pescoço de forma folgada; com nó característico, arrematado na maçã do peito. Quando não disposto atado à cabeça à moda corsária com as pontas caídas às costas. Tendo por cima o chapéu.

*A Camisa:* Tecido de algodão branco, pardo, simples. Mangas retas, sem gola, enfiada pela cabeça com três a quatro casas e cordéis de pano.

*O Bitango:* Pequeno e leve poncho cobre até a cintura. Enfiado pela cabeça. Feito de lã e arrematado com algodão.

*O Poncho:* Usado no inverno, pois é confeccionado com fios de lã. O poncho importado da fronteira era forrado com uma baeta vermelha.

*As Boleadeiras:* De pedras adornadas em prata ou simplesmente de pedra envolvidas em couro.

*A Bombacha:* Embora vestida desde 1580 pelos portugueses, nas conquistas do Oriente (China, Índia, Japão), segundo nossas pesquisas em fontes primitivas nos museus: *Victória and Albert* (Londres); de Arte Antiga (Lisboa), junto aos famosos "Biombos Japoneses da Arte Namban e as bombachas Zuavas dos Turcos" (Seroel do Arábia), no Museu *Lês Invallides* (Paris), o uso dessa peça no Rio Grande do Sul, parece ter se popularizado depois da Guerra do Paraguai (1875). Ela passou de fardamento militar para *enrroupamento* de distinção civil, e posteriormente popular no meio pastoril. Primitivamente a bombacha não tinha pernas muito largas e bojudas para ajustá-las as botas russilhonas. Com o tempo surgiram outros modelos.

*O Tirador:* De couro até a altura do joelho, afivelado a cintura, sobre a bombacha.

*Calça, Calção ou Ceroula:* Durante o século XVIII e XIX o biriva trajou uma espécie de calça-calção estreita, ajustada, comprida até a panturrilha; em tons sóbrios de uma só cor. Por baixo, uma ceroula clara, que ultrapassava a calça, com extremidade de macramê ou franjas.

*A Vestia:* Casaco de tecido abotoado à frente, deixando aparecer a camisa, com um comprimento logo abaixo da cintura. Mangas retas e lisas, gola simples. Cores discretas.

*O Colete:* Com pequena gola virada ou arredondada à sua face dianteira mediana; comprimento até a cintura,

*A Guaiaca:* De couro curtido, simples ou qualificado, de vaqueta ou animal silvestre, com repartições para pequenos pertences. A guaiaca-de-biriva além dessas divisões dispunha uma divisão interna, chamada "boca da guaiaca", ao comprido da peça, onde era guardado o dinheiro.

*A Faixa Brasileira:* De tecido de algodão usada por baixo da guaiaca, com uma das extremidades caídas sobre a perna esquerda, mostrando assim bordados ou franjas.

*Bota Russilhona:* Bota de cano alto, até o meio da coxa do usuário, presas com tentos de couro.

*A Bota Forte:* Com o cano comprido logo abaixo da curva do joelho, com natural enrugar.

*Bota Garrão-de-potro:* Embora conhecida pelos tropeiros acredita-se que não eram muito usadas por não serem muito duradouras nas longas tropeadas, e por não protegerem as pernas. Esta bota era mais usada para serviços de doma.

*Nazarenas:* Esporas com rosetas pontiagudas (oito pontas) que lembram os espinhos da coroa de Jesus, por isso este nome. Ajustada com tentos de couro à bota.

*Chilenas:* Espora de prata maciça, lavrada com figuras mitológicas, heráldicas de forma artesanal.

*A Espada e a arma de fogo:* Usadas para defesa pessoal dos ataques de feras e até de índios.

Há quem discorde de algumas colocações sobre o trajar do tropeiro. João Lori de Abreu em trabalho sobre a indumentária na região sul do Brasil, lembra que é "indispensável saber a época em que ocorreu o fato, quem eram os tropeiros e de onde vinham." Ele afirma que:

> Os tropeiros, camaradas, condutores de animais, seja lá o nome que quisermos dar, eram basicamente paulistas, paranaenses e lagunenses. Como se vestiam? Com as roupas que existiam e a atividade exigia na época. A indumentária era basicamente a mesma usada pelos bandeirantes em suas incursões pelo interior do Brasil, inclusive no Rio Grande do Sul, quando dizimaram as Reduções Jesuíticas. Aos poucos com o intercâmbio intenso foi se mesclando com peças típicas do Sul, inclusive da Argentina e Uruguai. Era composta de ceroula, camisa de manga comprida, lenço de cor discreta no pescoço, colete, casaco ou túnica tipo militar chapéu de abas largas em feltro de lã preso pelo barbicacho feito de sola, couro cru ou mesmo de cordão, botas fortes de couro curtido, canos altos e guarnecidas por esporas tipo medieval com pequenas rosetas, depois surgiram as europeias, também conhecidas por nazarenas e por fim as chilenas com rosetas muito grandes. Para se abrigar das intempéries, chuva, frio, geada e neve usavam a capa estilo militar forrada internamente com tecido de lã, quase sempre de cor xadrez miúdo e posteriormente passaram a usar também o poncho feito com o mesmo tecido de lã e forrado com baeta vermelha e que tem a mesma finalidade da capa, mais adiante o pala de tecido leve, o bichará feito de lã crua e tecido no tear, este servia apenas para abrigar do frio, pois se fosse usado com chu-

> va encharcava, bandeava água e se tornava extremamente pesado deixando os ombros cansados e doloridos...o homem rural, campeiro, tropeiro ou de outra atividade semelhante tem, mesmo empiricamente, o hábito usar o que é funcional e não lhe causa desconforto no desempenho de suas tarefas. Como homem nascido e criado no meio rural, inclusive ajudando um tio a confeccionar todo o arreame para tropa de cargueiros tendo desempenhado, quando guri, a função de madrinheiro, aprendi cedo o que é funcional desde a roupa aos utensílios, já diz um antigo adágio que não se leva em viagem o que não se vai usar porque quanto mais pesada for a carga, mais longo será o caminho. Por esse motivo temos dificuldade em aceitar certas afirmações feitas tendo como embasamento apenas deduções teóricas, sem nenhuma comprovação prática, ainda que de terceiros cujas informações sejam confiáveis. (2004, p. 626).

Enfim, estes relatos nos mostram que naquele período os tropeiros não usavam uniformes. Basicamente usavam botas, ceroulas franjadas ou não, calças, camisa, colete, casaco, poncho ou pala e chapéu. Estas peças variavam dependendo da época e do lugar ou da situação socioeconômica do indivíduo.

Este estudo não pretende ser conclusivo ou definitivo, pois existirá sempre a possibilidade de descobrirmos algo novo, através de pesquisas ou da memória oral. Por outro lado, a indumentária aqui apresentada e aquela usada por *grupos de danças birivas* devem ser tomados apenas como uma representação de uma época. É válido lembrar que existe dificuldade de reconstituir toda a realidade de forma original. Mas que toda a forma de retomar o passado e mantê-lo vivo através das gerações é saudável.

## A indumentária tropeira na região sul do Brasil

***João Lori de Abreu***
*Pesquisador, Declamador e Tradicionalista. Viamão/RS*

Pode parecer repetitivo e cansativo o tratamento deste assunto. Pode parecer que estamos nos metendo de *pato a ganso*. Até pode ser, mas temos lido, ouvido e visto tantos absurdos e até inverdades a respeito que entendemos trazê-lo para uma discussão séria e sem preconceitos. Afinal, o que é indumentária? Segundo o Dicionário Enciclopédico Brasileiro Ilustrado da Editora Globo, 9ª edição, setembro de 1964 "Indumentária: traje; vestuário. História do vestuário. Sistema ou uso do vestuário, com relação a certas épocas e povos".

Assim, ao falar sobre indumentária tropeira é indispensável saber quando isto ocorreu, quem eram os tropeiros e de onde vinham. O tropeirismo a que nos referimos, é a atividade daqueles que conduziam tropas do sul do país, Capitania de São Pedro, até São Paulo e teve início nas primeiras décadas dos anos 1700. Os tropeiros, camaradas, condutores de animais, seja lá o nome que quisermos dar, eram basicamente paulistas, paranaenses e lagunenses. Como se vestiam? Com as roupas que existiam e a atividade exigia na época. A indumentária era basicamente a mesma usada pelos bandeirantes em suas incursões pelo interior do Brasil, inclusive no Rio Grande do Sul quando dizimaram as Reduções Jesuíticas. Aos poucos com o intercâmbio intenso foi se mesclando com peças típicas do Sul, inclusive da Argentina e Uruguai. Era composta de ceroula, camisa de manga comprida, lenço de cor discreta no pescoço, colete, casaco ou túnica tipo militar, chapéu de abas largas em feltro de lã preso pelo barbicacho feito de sola, couro cru ou mesmo de cordão, botas fortes de couro curtido, canos altos e guarnecidas por esporas tipo medieval com pequenas rosetas, depois surgiram às européias, também conhecidas por nazarenas e por fim as chilenas com rosetas muito grandes. Para se abrigar das intempéries, como chuva, frio, geada e neve, usavam a capa estilo militar forrada internamente com tecido de lã, quase sempre de cor xadrez miúdo e posteriormente passaram a usar também o poncho feito com o mesmo tecido de lã e forrado com baeta vermelha e que tem a mesma finalidade da capa, mais adiante o pala de tecido leve, o bichará feito de lã crua e tecido no tear, este servia apenas para abrigar do frio, pois se fosse usado com chuva, encharcava, bandeava água e se tornava extremamente pesado deixando os ombros cansados e doloridos. Faziam parte dessa indumentária alguns acessórios indispensáveis, o cinturão ou guaiaca, de couro curtido, contendo uma espécie de bolsa onde guardavam o dinheiro e documentos, algumas possuíam uma bolsa menor para o relógio ou moedas e uma divisão interna escondida ao dobrar a mesma em sentido longitudinal que servia para de forma discreta proteger mais o dinheiro e/ou documentos. Também fazia parte da indumentária, as armas, que eram a indispensável faca, lapeana de preferência, usada na cintura presa ao cinturão ou guaiaca ou no cano da bota e o facão sorocabano, geralmente preso á cabeça do serigote, lombilho ou sela preso por um tento, uma pistola ou garrucha e aqueles de maior poder aquisitivo usavam um revolver, tipo nagão, alguns usavam uma espada que ficava sempre à mão no pouso ou sesteada.

Como dissemos anteriormente, de início eram os paulista e lagunenses que vinham para o sul comprar especialmente mulas destinadas à Feira de Sorocaba. Com o decorrer do tempo, os gaúchos passaram a participar mais

ativamente desse comércio que crescia de maneira muito significativa. Com essa participação e intercâmbio passaram a fazer parte das comitivas, se integrando totalmente, comprando e vendendo mulas vindas da Argentina e do Uruguai, formando criatórios aqui no Estado e levando tropas destinadas ao suprimento, não só da grande feira que depois se encarregava de distribuir para as regiões consumidoras destes semoventes, principalmente as regiões de mineração e as lavouras de cana de açúcar e café, mas também comercializavam no varejo, pequenas quantidades para suprir as necessidades dos colonos estabelecidos ao longo do caminho, principalmente animais mansos, alguns domados durante a viagem. O intercâmbio foi tão intenso com os gaúchos, principalmente com os do Planalto e da Serra que nos últimos tempos predominava a indumentária e os costumes destes no meio tropeiro. O pessoal da fronteira, de certa forma, discriminava o tropeiro chamando-o de biriva pelo modo de vestir, falar, encilhar e montar. Diziam que o Biriva montava muito mal e que tinha uma postura deselegante sobre o lombo do animal.

Edilberto Teixeira diz em seu Dicionário Gaúcho do Cavalo "Beriva, adjetivo ou biriba, o mesmo que maturrengo, abóbora. (O Tinoco foi criado nas estâncias, mas, é um beriva no cavalo. Que anda como um saco de bosta em cima do cavalo". Ora, uma coisa é estar bem alimentado, bem abrigado, ter dormido bem acomodado, levantar cedo, tomar mate e churrasquear à beira do fogo de chão, encilhar um bom cavalo e sair a camperear, ainda que o faça durante o dia todo mas no final da tarde desencilha, mateia a beira do fogo no galpão, se alimenta bem e vai dormir bem acomodado, outra coisa muito diferente é cavalgar durante dias, semanas e meses enfrentando chuva, sol, frio ou calor no lombo de uma mula, é evidente que tira o garbo do cavaleiro e este acaba tendo uma postura prostrada na montaria.

Antes de passar a descrever cada uma das principais peças da Indumentária tropeira, queremos registrar que lamentavelmente não dispomos de fotografias da época em que se iniciou esta atividade. O que possuímos são gravuras que muito embora sua beleza plástica, salvo *melhor juízo,* não podemos considerá-las genuínas no que diz respeito às peças do vestuário. As mais divulgadas foram feitas por Debret, Jean Batiste Debret, pintor francês convidado juntamente com outros artistas, para formar a Academia de Belas Artes do Rio de Janeiro. Veio ao Brasil em 1816 e tornou-se o primeiro pintor de D. Pedro I. Pintou retratos das principais personagens da Corte e quadros dos acontecimentos históricos do Brasil. Regressou à França em 1831 e publicou "Voyage Pitoresque e historique au Brésil".

Voltando ao que nos propusemos, passamos a descrever cada uma das peças que compõem a Indumentária tropeira:

*Chapéu* – De feltro de lã, discreto, copa alta, aba larga. Alguns modelos tinham a copa em forma de pirâmide dividida em quatro gomos. Assim a chuva caía e logo escorria evitando que se acumulasse e bandeasse.

*Barbicacho* – Adereço do chapéu que serve para prendê-lo sob o queixo, feito de couro curtido, couro cru trançado ou de algodão, barbante torcido.

*Lenço* – De cor discreta usado ao redor do pescoço, folgado, com um nó característico, semelhante a um nó cego. Diferente do gaúcho que usava em cores para identificação partidária, vermelho dos maragatos ou federalistas o branco dos republicanos ou chimangos, o verde dos positivistas de Julio de Castilhos e diversos tipos de nós, cada um com o seu significado, inclusive um chamado de *farroupilha* posteriormente adotado pelos maragatos e federalistas.

*Camisa* – De uma única cor, discreta, geralmente em algodão, algumas de saco de açúcar ou de farinha, de mangas compridas. As camisas podiam ser fechadas, enfiadas pelo pescoço, com algumas casas e cordéis ou cadarços de pano em lugar de botões, igualmente eram amarradas as extremidades das mangas. Se possuíssem gola, fazia parte da peça, sem colarinho, podiam também ser sem gola (gola de padre).

*Colete* – Peça com talhe em *V* junto ao pescoço-peito, ou com pequena gola virada e arredondada. O comprimento era até a cintura e terminava em duas abas que podiam ser pontiagudas, fechava-se com um carreiro de botões. As costas era de tecido mais leve e ajustada com uma tira estreita e fivela, geralmente possuía um bolsinho de cada lado na parte inferior do mesmo. Seu uso era praticamente restrito aos acontecimentos sociais.

*Fivela* – A fivela do cinto ou guaiaca era de metal. Dependendo do poder aquisitivo do dono podia ser cinzelada com motivos os mais diversos em prata ou ouro.

*Pala* – Uma peça retangular com franjas nos quatro lados e um furo no meio para enfiar o pescoço. De lã ou algodão para proteger do frio e de seda para o calor.

*Bichará* – Semelhante ao pala, porém feito de lã crua, natural de ovelha, podendo ser mescladas nas cores branca e preta. O bichará é feito no tear e protege apenas do frio, pois se molhar encharca, fica muito pesado e bandeia água.

*Capa* – É um abrigo amplo feito sempre de lã, geralmente escura, forrada até o meio com baeta clara, quase sempre xadrez amarelada, aberta na frente com botões desde a gola até em baixo, nos lados possui uma abertura com botão para tirar os braços. Protege contra o frio e a chuva inclusive os arreios e a montaria, pois se estende até a anca da mesma. Vide Figura 9 do anexo deste trabalho, os cavaleiros das extremas usam capa, o do meio usa poncho. Atualmente estão fabricando também em napa ou plástico.

*Poncho* – Semelhante à capa, sempre em lã, azul ou preta e forrado até a metade com baeta vermelha. Diferente da capa é de forma arredondada ou ovalada, não tem abertura, apenas um furo para enfiar o pescoço, gola alta abotoada e um peitilho na frente. Vide Figura. 9 do anexo deste trabalho, o cavaleiro do centro usa poncho, os das extremas usam capa. Assim como a capa atualmente estão fabricando em napa e plástico.

*Calça e Ceroula* – Uma espécie de calça estreita ajustada até a barriga da perna, parecida com as bragas portuguesas, em tons sóbrios tendo por baixo uma ceroula de cor clara com franjas que ultrapassava a calça. Na verdade esta peça foi pouco usada pelos tropeiros.

*Calça* – Trata-se um peça do vestuário masculino de uso universal. Eram de tecidos lisos e cor escura, compridas até o tornozelo enfiadas por dentro das botas.

*Casaco* – Peça confeccionada geralmente em tecido de lã, com cor discreta, alguns tinham botões até quase o pescoço.

*Túnica* – Uma espécie de casado semelhante à jaqueta de uso militar, tecido em lã, algodão ou brim. Vide figura 4 do Anexo.

*Cinturão* – Cinto largo de couro curtido usado para segurar as calças ou bragas e as armas, faca e garrucha ou outra arma de fogo de pequeno porte.

*Bombacha* – Esta peça passou a fazer parte da indumentária do tropeiro, a partir dos sulistas logo após a Guerra do Paraguai, 1865. Trata-se de uma calça bastante larga presa por botões logo acima do tornozelo, a primitiva *(legítima?),* possui apenas dois bolsos laterais, o cós bem largo e o tecido usado era brim ou casemira. De inicio só os pobres usavam, mas já na Revolução Federalista de 1893 a mesma era de uso bem difundido sendo usada pelos líderes revolucionários. Hoje se usam os mais variados tecidos e modelos, não obstante o MTG *Movimento Tradicionalista Gaúcho* ter baixado normas e regulamentos a respeito.

*Guaiaca* – Peça destinada a prender a calça, Braga ou bombacha. Feita de couro curtido, o gaúcho serrano tem o hábito de usar guaiaca feita de couro com pelo. Possui repartições, bolsas, para relógio ou moedas e documentos sendo que algumas, além destas repartições tinham uma divisão interna escondida ao dobrar a mesma em sentido longitudinal que servia para proteger o dinheiro e documentos. A guaiaca servia também para prender a faca e a pistola, garrucha ou revólver. Alguns usavam uma guaiaca com apenas uma bolsa larga, externa que ia até os rins e estreitava na frente como se fora um cinto. Os tropeiros abastados, especialmente aqueles que não tropeavam, apenas frequentavam as feiras ou festas, usavam uma guaiaca confeccionada em tecido, cheia de bordados e adereços.

*Tirador* – Espécie de avental de couro macio, que os laçadores usam pendentes da cintura, do lado esquerdo para os destros e do direito para os canhotos, para proteger a roupa e o corpo do atrito do laço, o material mais usado é o couro de capivara *capincho*, veado pardo e, ultimamente tendo em vista a proibição do abate destes animais usa-se muito o couro de búfalo. Trata-se de uma peça de maior uso em lides de mangueira.

*Faixa* – tecido de algodão encorpado ou de lã, enrolada na cintura sob a guaiaca servia para proteger os rins.

*Bota* – Uma peça das mais importantes, protegia a extremidade básica do tropeiro. Era confeccionada em couro curtido e forte, o cano era acima do joelho. Segundo alguns o couro era importado da Rússia, para outros se tratava de um processo de curtimento especial que deixava o couro amarelado por esse motivo foram chamadas de russilhonas. Essas botas de cano acima do joelho tinham como principal finalidade proteger contra o frio e especialmente a chuva pois como a capa ou o poncho caiam por cima do cano das botas evitava que entrasse água. Para prendê-las na coxa, as vezes, o tropeiro usava um tento que amarrava levemente ou prendia no cano da bota e no cinturão ou guaiaca e não como temos visto em algumas *russilhonas* amarradas logo acima do joelho, tão apertadas que fazem um verdadeiro garrote na perna. Queria ver um desses tropeiros cavalgar apenas meio dia com esse garrote trancando a circulação do sangue. (Vide Figuras 4 e 6 do anexo).

Assim como tudo é dinâmico, a indumentária tropeira também sofreu alterações ao longo dos mais de 200 anos. Ao finalizar o ciclo predominava a indumentária gaúcha, aquela anterior à criação do Movimento Tradicionalista no ano de 1947.

Como dissemos no decorrer do trabalho, lamentavelmente não dispomos de fotografias dos primórdios do tropeirismo, mesmo assim, para ilustrar o trabalho anexamos algumas gravuras feitas após 100 anos das lides tropeiras e fotos mais recentes, algumas do inicio do século XX outras do final do mesmo século especialmente para demonstrar a diferença entre capa e poncho.

Ao encerrar, queremos dizer que o homem rural, campeiro, tropeiro ou de outra atividade semelhante tem, mesmo empiricamente, o hábito usar o que é funcional e não lhe causa desconforto no desempenho de suas tarefas. Como homem nascido e criado no meio rural, inclusive ajudando um tio a confeccionar todo o arreame para tropa de cargueiros tendo desempenhado, quando guri, a função de madrinheiro, aprendi cedo o que é funcional desde a roupa aos utensílios, já diz um antigo adágio que não se leva em viagem o que não se vai usar porque quanto mais pesada for a carga, mais longo será o caminho. Por esse motivo temos dificuldade em aceitar certas afirmações feitas tendo

como embasamento apenas deduções teóricas, sem nenhuma comprovação prática, ainda que de terceiros cujas informações sejam confiáveis.

Por derradeiro justificamos as fotos do anexo a este trabalho para comprovar algumas das afirmações feitas no decorrer do mesmo. As gravuras 1 e 2, de Debret, retratam a sua visão do assunto quando já havia decorrido um século de tropeirismo. A Figura 3, foto possivelmente de um tropeiro, talvez paulista, montando uma mula, usando indumentária e arreios, tipicamente gaúcho. A Figura 7, um gaúcho de Vacaria, tipicamente vestido e com seu cavalo encilhado da maneira como faziam os serranos daquelas paragens. A Figura 8 demonstra os diversos abrigos tais como poncho, capa, pala e bichará. A Figura 9 mostra a diferença entre a capa e o poncho; as demais foram citadas na descrição das peças a que se referiam.

## Referências

CESAR, Guilhermino. *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Globo, 1980.

CÕRTES, J. C. Paixão. *Danças Biriva do Tropeirismo Gaúcho.* Porto Alegre: Assembleia Legislativa, Governo do Estado do Rio Grande do Sul. 2000.

FAGUNDES, Antônio Augusto. *Indumentária gaúcha,* Cadernos Gaúchos 2, Porto Alegre: IGTF, 1976.

NUNES, Zeno Cardoso; NUNES, Rui Cardoso. *Dicionário de regionalismo do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1982.

TEIXEIRA, Edilberto. *Dicionário Gaúcho do Cavalo*. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1987,

TRINDADE, Jaelson Bitran. *Tropeiros*. São Paulo: Editoração Publicações e Comunicações Ltda. 1992.

## Anexos

**Figura 1 – Campeiros proprietários de tropas na Província do Rio Grande. Aquarela de J. B. Debret (sem data)**



**Figura 2 – Campeiros proprietários de tropas na Província do Rio Grande. Aquarela de J.B. Debret, 1823**



Fonte: acervo do autor.

**Figura 3 – Antônio Gonçalves de Mello**



Fonte: JANSEN, *Apud*: TRINDADE, JB. *Tropeiros*. São Paulo: Publicações e Comunicações Ltda, 1992, p. 134.

**Figura 4 – Dorival Branco de Abreu. Vacaria/RS (1922)**



Fonte: acervo do autor.

**Figura 5 – Da E p/D: Dorival Branco de Abreu e primo**



**Figura 6 – Alfredo de Medeiros Branco e Aparício Branco de Abreu. Vacaria/RS (1922)**



**Figura 7 – João Vieira de Abreu. Vacaria/RS (1920)**



Fonte: acervo do autor.

**Figura 8 – Dorival Branco de Abreu. Santana do Livramento/RS (1930)**



**Figura 9 – Recepção a cavalarianos de Chapecó/SC, em Soledade/RS (Setembro de 1986)**



Fonte: acervo do autor.



**Figura 10 – Da E para D: 1 – João Moura, 2 – João Lori de Abreu, 3 – Sebastião Moisés Correa. Erechim/RS (Setembro 1990)**

Fonte: acervo do autor.

# Indumentária do tropeiro no Paraná

**Léa Maria Cardoso Villela**
*Advogada, Pesquisadora, Escritora e Membro da Associação de Amigos do Museu do Tropeiro de Castro. Castro/PR*

O Museu do Tropeiro, de Castro, tem como objeto de estudo o Tropeiro e o Tropeirismo. Dentre os temas estudados pelos pesquisadores estão: os caminhos percorridos pelos tropeiros, o comércio, as relações culturais e sociais, o folclore e a Indumentária do Tropeiro Paranaense.

Indumentária, segundo as enciclopédias, é o conjunto de vestes típicas de uma região, província ou povo, que se usou em determinado tempo.

De acordo com este conceito entendemos a Indumentária do Tropeiro como uma consequência das exigências naturais de seu trabalho, obrigado que era, a enfrentar os rigores do verão e as intempéries, a varar caminhos estreitos em matas cerradas. Às vezes, a dormir ao relento e não ter requintes nesse particular, quando em viagem. Mas, nos intervalos ociosos, entre uma viagem e outra, quer em seu rincão, quer em outras cidades, é claro que não conservava as mesmas vestes e apetrechos a que se via obrigado em marcha

Como diz Pándia Calógeras (1927): "O tropeiro e seus auxiliares representavam uma aristocracia. Nos tempos do apogeu das tropas, seu dono era personagem de destaque, fazia parte dessa espécie de aristocracia rural, assim como os senhores de engenho e fazendeiros".

Ao estudarmos o ciclo do tropeirismo, o Tropeiro do Paraná surge com características próprias. Vestia-se com panos de algodão e riscados, vindos de São Paulo, ou de algumas peças de linho, de Santa Catarina, importados via Porto de Paranaguá. Mais comumente usava panos grosseiros preparados nas próprias fazendas, sobretudo para escravos e agregados. Algumas famílias de posse costumavam adquirir através das viagens de tropeiros às Feiras de Sorocaba, tecidos do Rio de Janeiro importados da Europa.

Em pesquisas nos documentos antigos, pudemos caracterizar o traje do Tropeiro Paranaense, que em determinados momentos pode apresentar semelhanças ou diferenças de outros lugares. Em inventários do século XIX, no Cartório Cível de Castro, encontramos várias relações de tecidos e peças de vestuário masculino e feminino. Dentre estes inventários escolhemos dois, que caracterizam tropeiros e trazem completa relação de vestuário.

Francisco Xavier da Silva (antepassado de um Presidente da Província do Paraná) rico tropeiro, cujos bens foram inventariados em 1829, demonstrava pertencer a uma classe fidalga.

Seu inventário relaciona: casacas, calças, calções, coletes de cetim, de veludo, de sarja, de fustão, camisas, ceroulas de linho, lenços de seda, meias de seda. Além dessas peças, ainda relaciona vários tipos de tecidos: baeta, panos de diversas cores, ganga, algodão, barregana, lilá, sarja, brim, cetim, chitas, tafetá, gazineta, zuarte, madapolão, metim, casimira, morim, filó, seda, cassa, picote, toquim, saraça, duquesa, droguete, belbute, escocês, e duraque com os quais confeccionavam os trajes usados habitualmente.

> [...] calça e camisa de pano marrom forte, botas de couro flexível que iam até acima dos joelhos, estreitamente unidas à perna e apertadas nas

> coxas por uma correia. Estas longas botas de couro, tinham sua vantagem no atravessar alagados e córregos, assim como defender as pernas dos cavaleiros dos galhos e espinhos que margeavam os caminhos. Sobre elas usavam esporas, muitas delas de prata. Usavam ainda, casaca, um capote ou pala, às mais das vezes de baeta azul, com uma abertura no centro para enfiar a cabeça. No pescoço levavam um lenço de cor neutra. O chapéu de feltro grosso e cinzento, que era a cor preferida, era de abas largas, sendo a da frente algumas vezes preso à copa. Fazia parte da indumentária, estribos, facas e chapeados de prata. Usava ainda, o facão, a guaiaca e armava-se com longas espadas e espingardas. (GOULARTE, 1961, p. 113).

Outro tropeiro castrense, o capitão mor José Rodrigues Betim, em 1811, apresentava em seu inventário: "Capote de baetão, calças, meias de linho, meias de seda, colete de fustão, camisas de bertanha, lenços ingleses."

**Figura 1 – Tropeiro retratado por Jean B. Debret (Década de 1820) e apresentada pelo Sr. Sebastião Alves da Silva, na ocasião do Seminário de Tropeirismo, em Castro/Paraná (2004)**



TROPEIRO, retratado por Jean Baptiste Debret, na década de 1820. Veste-se de camisa, jaqueta e calça, além de longas botas, chapéu e o costumeiro pala jogado aos ombros. Munia-se de uma espada longa e outra menor, denominada catana.

Fonte: BANDEIRA, Julio; LAGO, Pedro Corrêa do. *Debret e o Brasil*: Obra Completa, 1816 -1831. Rio de Janeiro: Capivara Ed., 2007.

A correspondência de David dos Santos Pacheco, praticamente em todos os anos está pontilhada de encomendas que, por ocasião de suas viagens à Sorocaba, fazia às casas fornecedoras do Rio de Janeiro, de tecidos e de peças de vestuário masculino e feminino.

Muitos estudiosos europeus, em passagem pelo Brasil, retrataram tropeiros em viagens ou descansando em seus pousos.

Na expedição Langsdorff, que percorreu o Brasil, durante os anos 1821 a 1829, o artista Adrien Taunay, retratou um tropeiro ricamente vestido. O eminente historiador paranaense, Dr. Newton Carneiro, ao ver a aquarela no Arquivo do Museu de Ciências da Rússia, presumiu ser um rico tropeiro retratado em 1826, no trajeto entre Castro e Itapeva.

O traje que apresentamos agora é o mesmo que foi retratado nesta aquarela e corresponde à indumentária do Tropeiro encontrado no Paraná.

Jean Baptiste Debret, na década de 1820, também retratou outro tropeiro. Este está vestido de: "camisa, jaqueta e calça, além de longas botas, chapéu e o costumeiro pala jogado aos ombros. Munia-se de uma espada longa e outra menor, denominada catana." (DEBRET, apud LAGO, 2015, p. 1164). Segundo José Alípio Goulart, em seu livro *Tropas e Tropeiros na Formação do Brasil,* o uso do chapéu e manta sobre os ombros caracteriza influência espanhola.

Este é o típico *Homem Bom*, ou seja, um indivíduo altamente considerado na sociedade da época pela reputação sem manchas, sua ou de seus antepassados. Era um ideal a que muitos aspiravam, pois ser *Homem Bom* assegurava distinção e poderia levar até mesmo a receber um título de nobreza.

A tropa era dirigida pelo Tropeiro e seus auxiliares. Muitas vezes quando o patrão não conduzia a própria tropa, quem a governava era um tropeiro contratado que se apresentava vestido com: *calça, camisa, colete, botas, chapéu e ponche***.**

Além destes havia os tocadores de lotes, que andavam descalços ou com simples alpercatas de couro, calças e peito nu, levavam um varejão para a condução das mulas.

**Figura 2 – Típico 'Homem Bom'. Apresentado pelo Senhor Dário de Oliveira e Silva, na ocasião do Seminário de Tropeirismo, em Castro/Paraná (2004)**




Fonte: BANDEIRA, Julio; LAGO, Pedro Corrêa do. *Debret e o Brasil*: Obra Completa, 1816 -1831. Rio de Janeiro: Capivara Ed., 2007.

**Figura 3 – Apresentação de vários trajes, por ocasião do Seminário do Tropeirismo – em Castro/Paraná (2004)**




Fonte: BANDEIRA, Julio; LAGO, Pedro Corrêa do. *Debret e o Brasil*: Obra Completa, 1816 -1831. Rio de Janeiro: Capivara, 2007.

A descrição da indumentária do tropeiro paranaense, aqui apresentada, baseou-se em informações que a pesquisa permitiu, demonstrando a influência regional, podendo haver variações, de acordo com os fenômenos sociais, pelos quais a classe passou através dos tempos.

Procuramos reconhecer a importância que o tropeiro chegou a assumir, no contexto social, econômico e cultural do nosso país, como um dos personagens mais importantes na construção da nação brasileira.

## Descrição de alguns tipos de tecidos

*Baeta* – Tecido de lã grosseiro e felpudo; *Barregana* – Tecido de lã forte de que se fazem sobrecasacas; *Belbute* – Tecido de algodão aveludado; *Bertanha* – Tecido fino de algodão ou linho; *Cassa* – Tecido muito fino e transparente de linho ou algodão; *Duqueza* – Espécie de tecido de algodão; *Duraque* – Tecido forte e consistente que se aplicou especialmente nos tecidos das senhoras; *Droguete* – Estofo ordinário de lã, seda ou algodã. *Escocês* – Tecido com riscas cruzadas de várias cores vivas; *Gazineta* – Tecido fino de lã; *Líla* – Fazenda de lã fina e lustrosa; *Madapolão* – Tecido de lã branca; *Picote* – Pano grosseiro, basto e áspero de que se vestem os rústicos; *Saraça* – Tecido fino de algodão; *Toquim* – Tecido francês; *Zuarte* – Pano fino de algodão.

**Figura 4 – O Tropeiro do Paraná. Apresentado pelo Senhor Zilo Aiçar de Sus, durante o Seminário de Tropeirismo em Castro/Paraná (2004)**




Fonte: BANDEIRA, Julio; LAGO, Pedro Corrêa do. *Debret e o Brasil*: Obra Completa, 1816 -1831. Rio de Janeiro: Capivara, 2007.




**Figura 5 – Tropeiro no caminho de Castro a Itapeva. Apresentado pelo senhor Reginaldo Paranhos Filho no Seminário de Tropeirismo em Castro/ Paraná (2004)**

Fonte: TAUNAY, Aimé Adrien. *A missão Artística de 1816*. Rio de Janeiro: Tip. do Jornal do Comércio, 1912.

**Figura 6 – Negociante paulista a cavalo**



**Figura 7 – Vendedores de cavalos de Minas passeando na cidade**



Fonte: BANDEIRA, Julio; LAGO, Pedro Corrêa do. *Debret e o Brasil*: Obra Completa, 1816 -1831. Rio de Janeiro: Capivara, 2007.

**Figura 8 – Homem de Santa Catarina e paulista**



Fonte: BANDEIRA, Julio; LAGO, Pedro Corrêa do. *Debret e o Brasil*: Obra Completa, 1816 -1831. Rio de Janeiro: Capivara, 2007.

**Figura 9 – Tropeiros pobres, busto de negociante paulista de cavalo e indumentária de negro (estudo)**

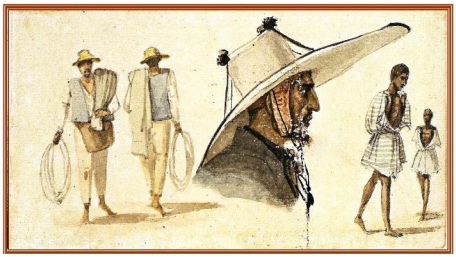
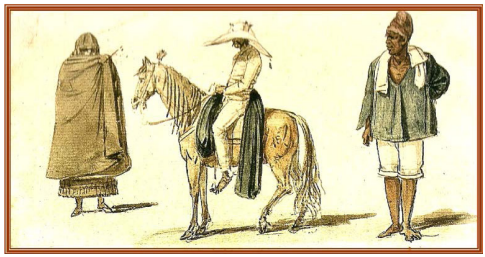


**Figura 10 – Tipos (estudo)**



Fonte: BANDEIRA, Julio; LAGO, Pedro Corrêa do. *Debret e o Brasil*: Obra Completa, 1816 -1831. Rio de Janeiro: Capivara, 2007.

**Figura 11 – Negros e paulista (estudo)**

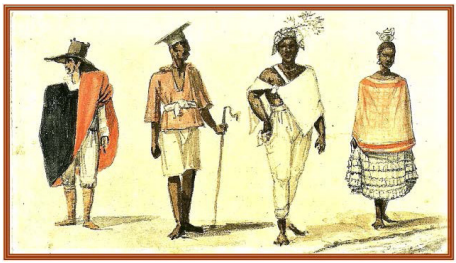
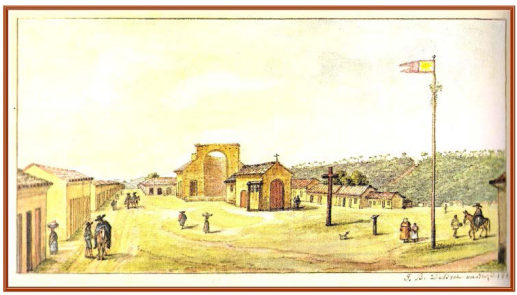


**Figura 12 – Negros e mineiro (estudo)**



Fonte: BANDEIRA, Julio; LAGO, Pedro Corrêa do. *Debret e o Brasil*: Obra Completa, 1816 -1831. Rio de Janeiro: Capivara, 2007.

**Figura 13 – Cidade de Castro (Iapó). Aquarela de Debret (1827) representando o núcleo urbano de Castro à época**



Fonte: BANDEIRA, Julio; LAGO, Pedro Corrêa do. *Debret e o Brasil*: Obra Completa, 1816 -1831. Rio de Janeiro: Capivara, 2007.

## Referências

FRANCO, Affonso Arinos de Melo. Histórias e paisagens. In: *Obra Completa*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1969.

BANDEIRA, Julio; LAGO, Pedro Corrêa do. *Debret e o Brasil*: Obra Completa, 1816 -1831. Rio de Janeiro: Capivara Ed., 2007.

GOULART, José Alípio. *Tropas e Tropeiros na Formação do Brasil*. Conquista: Rio de Janeiro: 1961.

WESTPHALEN, Cecília Maria. O Barão dos Campos Gerais e o Comércio de Tropas. Tropas. *Revista SBPH*, Curitiba, n. 11, 1996.

TAUNAY, Aimé Adrien. *A Missão artística de 1816*. Rio de Janeiro: Ed. Universidade de Brasília, 1983.

**Fontes documentais**

Apontamentos para Documentário. Museu do Tropeiro de Castro. Castro/PR.

Folheto da XXV Semana do Tropeiro de Sorocaba.

Inventários do Cartório Cível da Comarca de Castro. Castro/PR.

# As bombachas do Padre Reis

***José Carlos Veiga Lopes***
*Pesquisador e Escritor. Curitiba/PR. In Memoriam*

Segundo o Dicionário Houaiss, *bombachas* seriam calções folgados que se atavam por sob os joelhos e antigamente, no século XVIII, certos calções largos de montar. A palavra viria do espanhol *calzon bombacho*, espécie de calção largo, aberto em um dos lados, indo até os joelhos, que era usual na Andaluzia, provavelmente de *bomba+acha+s*, pelo feitio arredondado e avultado da vestimenta que sugere a figura de *bomba*. Diz também que entre os gaúchos eram certas calças muito largas, cingidas nos tornozelos por botões, que datava provavelmente da segunda década do século XIX.

Segundo o mesmo Dicionário Houaiss, as primeiras citações de bombachas no Brasil estariam registradas na coleção *Documentos para a história do açúcar*, publicadas pelo Instituto do Açúcar e Álcool. No volume 3, publicado no Rio de Janeiro, em 1963, Engenho Sergipe do Conde. Espólio de Mem de Sá (1569-1579); e no volume 2, publicado no Rio de Janeiro em 1956, Engenho Sergipe do Conde, Livro de Contas (1622-1653), este no século XVIII, página 326.

Ainda segundo o mesmo dicionário, na língua portuguesa, o primeiro registro em dicionário seria de Rafael Bluteau em seu *Vocabulário português e latino*, 8 volumes, publicados entre 1712 e 1728. Vejamos o que está dito por Bluteau.

Bombachas – *Calsoens de seda que ou se trazião com tufos, ou garambazes; erão muito largos & se atavão pelos juelhos. 'Fluxae luxitatis bracae', ou 'braccae, holoferic.e'. Plur. Fem.*

Traduzindo a descrição: calções de seda que ou se traziam com tufos, ou garambazes; eram muito largos e se atavam pelos joelhos.

Explicando algumas das palavras:

*Garambazs* – era o mesmo que barambás, *coisa que vai pendendo*.

Bracaae – bragas, calções compridos, largos e apertados em baixo, usados pelos bárbaros, ou entãe bragas usadas pelos romanos.

*Laxitas, tates* – no sentido próprio era *grande extensão, espaço* e no sentido figurado *comodidade, bem estar*.

*Fluxus* – largo, solto, pendente, relaxado.

O padre João da Silva Reis nasceu provavelmente na paragem chamada Boa Vista, nos campos da Lapa, onde seu pai assistia desde mais ou menos 1719. Foi batizado no dia 7 de agosto de 1730 na Igreja Matriz de Nossa Senhora da Luz da vila de Curitiba e era filho de João Pereira Braga e de Josefa da Silva, ambos portugueses, casados em Curitiba no dia 14 de janeiro de 1726.

Foi ordenado presbítero em 1757. Após ordenado, costumava celebrar sacramentos na capela de Nossa Senhora da Conceição do Tamanduá. Foi o primeiro vigário da freguesia de Santo Antônio da Lapa, criada em 13 de junho de 1769.

O padre foi proprietário de fazendas de gado na região da Lapa.

Na relação de 1772 a fazenda do reverendo vigário João dos Reis na freguesia de Santo Antonio da Lapa, era distante da estrada uma légua. Em 1782 comprou fazenda no Campo do Tenente.

O padre provavelmente costumava voltear suas terras para apreciar as criações e divisas e para isso não montaria usando batinas, vestimenta pouco prática para cavalgar, teria trajes mais apropriados, o que se constata examinando seus bens inventariados.

Faleceu na freguesia de Santo Antônio da Lapa, no dia 21 de fevereiro de 1785. No seu inventário foram avaliados bens de raiz, animais, escravos, vestimentas e outros. De bens de raiz foram avaliados a metade do campo no Campo do Tenente, 3 campinas com seus pedaços de terras lavradias místicas com o Barreiro e Rossio e uns campos chamados os Barreiros, de sociedade com Miguel Garcês e pedaços de matos lavradios; tinha também animais no Cercadinho. Possuía cerca de 310 cabeças de gado vacum, cerca de 250 de gado cavalar, asinino e muar, 36 ovinos e 7 suínos.

Neste inventário foram avaliadas *duas bombaxas novas sem uso algum, em mil e duzentos e oitenta rs*, documento mais antigo em que vimos o uso da palavra *bombachas* no sul do Brasil. Alguém poderia dizer que se tratavam de calções ou ceroulas, mas no mesmo inventário foram avaliados *hum calcao' de Canga em bom uzo azul em mil e quinhentos rs, um outro de Canga amarela já uzada em seiscentos e quarenta reis* e *duas cyroulas velhas em trezentos reis.*

Outro lapeano, Salvador José Correia Coelho, relatando no livro *Passeio à minha terra*, publicado em 1860, viagem que fez a sua terra entre dezembro de 1844 e janeiro de 1845: "Aquele que nos Campos Gerais entrega-se continuamente ao costeio da criação no campo, fazendo o serviço a cavalo, é conhecido por 'monarca da coxilha". Descreve todo o vestuário masculino e quando chega às pernas diz: *calças mui largas com feição de ceroilas*. Esta descrição está muito semelhante à de bombachas.

No sul do Brasil e países do Prata, o uso das bombachas vulgarizou-se em meados do século XIX.

De um *site* sobre o uso da bombacha no Uruguai, existem duas versões. Uma que a origem se remontaria à guerra da Criméia, onde as tropas aliadas usaram uniformes similares ao dos turcos, adotando suas amplíssimas calças comprida, e devido à grande produção e ao concluir inesperadamente a contenda as sobras foram remetidas ao Prata, onde os soldados a usaram, mas continuaram as sobras e foram enviadas às vendas onde os peões a adotaram; isso pela época de 1855 a 1856. Outra versão diz que o general Fructuoso Rivera pedia a sua esposa, via postal, que lhe enviasse bombachas,"mandame unos calsones de merino mordore von vachas o como generalmente cedice alo chino, el Gen. Medina me ametido en esto y por esta rrazon te dio este petarde, no te olvides de mandarme las vatas," isto em 1843 no Uruguai, ou seja, que a vestimenta tinha uma origem em terras uruguaias um tanto dilatadas, mas sua ascendência turca era praticamente inegável. (Baseado em Fernando O. Assunção em *El gaúcho* – 1963).

Segundo Antônio Augusto Fagundes em seu livro *Indumentária Gaúcha* (1976): *Coincidindo em traços gerais com a Guerra do Paraguai* "surge no pampa uma peça de indumentária: os 'calções bombachos', as *calças bombachas*, ou simplesmente *bombachas*. No Uruguai, onde apareceram antes, são também chamados *calzones chinos*, porque tudo que fosse do Oriente, para os castelhanos, era chinês".

Continuando: "Foram provavelmente os comerciantes ingleses que introduziram essas calças fofas em Montevidéu, sobras de guerras colôniais onde o inglês copiava livremente o traje dos povos conquistados. No caso, a

bombacha era turca, em sua origem, e não árabe, ao contrário do que supôs Manoelito de Ornellas."

Mais adiante: "No RS, a bombacha toma conta da campanha em pouco mais de vinte anos. Sim, porque começa a ser usada na Guerra do Paraguai, ou um pouquinho antes."

Concluindo: já em 1785 nos campos da Lapa, nos Campos Gerais de Curitiba, um padre fazendeiro usava bombachas, que não necessariamente seriam os mesmos modelos usados posteriormente pelos campeiros do sul do Brasil e países do Prata, e em livro publicado em 1860 sobre viagem feita em 1844, os habitantes dos mesmos campos gerais usavam calças muito largas com feição de ceroulas.

# A relação do tropeirismo com indumentária no sul do Brasil e a formação da identidade da vestimenta gaúcha

***Egéria Höeller Borges Schaefer***
*Professora orientadora, Mestre e Especialista em Moda: Criação e Produção. Docente nos cursos de Design na Universidade do Vale do Itajaí/UNIVALI. Camboriú/SC*

***Ricardo Rodrigues Corrêa***
*Aluno do Programa de Pesquisa Voluntária e Egresso do Curso de Design de Moda da Universidade do Vale do Itajaí/UNIVALI. Itajai/SC*

***Gabriela Carleto***
*Aluna do Programa de Pesquisa Voluntária e Egressa do Curso de Design de Moda da Universidade do Vale do Itajaí/UNIVALI. Balneário Camboriú/SC*

## Introdução

São muitos os retalhos que fizeram a concepção de cultura que temos atualmente na região sul do Brasil, costurados ao longo dos séculos e décadas por diferentes protagonistas em cada período, cada um deles deixando marcas e mudando em definitivo os rumos que a história embarcou. Uma região composta por três estados distintos, atualmente com fronteiras oficialmente delimitadas, mas que já tiveram outras delimitações, inclusive

sendo palco de sangrentas disputas e batalhas. Entretanto atendo-se ao lado menos escuro desses fatos, são terras de um mesmo povo, onde as conexões culturais, sociais e históricas são muito maiores que as fronteiras físicas, impossibilitando a visualização de barreiras ou muros que impedissem a disseminação e interação entre os mesmos. Tal constatação poderia facilmente ser a conclusão ou definição, a grosso modo, do conceito de globalização, um termo da história recente da humanidade, fortemente associada ao anos 90, a virada do século XXI e o nascimento da era da informatização, mas que também pode ser atribuído, novamente a grosso modo, às tropeadas e a interação permitida a partir dela, entre os estados do sul e entre o restante do país, no lombo das mulas. Este trabalho é um pequeno ensaio, despretensioso, com o objetivo de voltar-se para o tropeirismo através do viés da indumentária, identidade e alguns de seus desdobramentos. Este trabalho nasce também do desejo de manter viva a memória daqueles que por nós muito fizeram, pavimentando acessos ao anterior futuro e agora atual presente.

## A influência histórica da indumentária no sul do Brasil e a formação da identidade da vestimenta genuína do Rio Grande do Sul

O Rio Grande do Sul, e sua identidade gaúcha, originada das diversas influências culturais recebidas, proveniente do contato com povos que conviveram, influenciou grandemente o modo de se vestir e se comportar das pessoas que viveram a saga do tropeirismo.

> A identidade hegemônica que temos hoje no Rio Grande do Sul vem se forjando desde a segunda metade do século XIX e, desde então, estudiosos e historiadores tem se ocupado a pesquisar questões relativas à ela. Contribuíram com isto, a literatura, a imprensa, a música, o Movimento Tradicionalista Gaúcho (MTG) e, recentemente, os diversos suportes midiáticos, com destaque para as televisões locais, que auxiliaram para sua disseminação de uma forma mais abrangente. (HENRIQUES, 2015).

Mesmo tendo esta identidade bem definida, o papel masculino teve mais representatividade que o da mulher, não diferente das demais partes do mundo e não obstante, ainda nos dias hoje em muitos espaços da sociedade existem estas diferenças.

**Figura 1 – Representação atual da vestimenta gaúcha conforme o MTG**




Fonte: https://br.pinterest.com/pin/560698222350447005/

Por essa razão, o traje masculino tornou-se referência, principalmente da vestimenta, para representar o homem tropeiro.[1] Quando nos referimos ao *Homem Tropeiro*, pode ser denominado aquele que participa da lida nas tropeadas, o peão de tropa que acompanha a mesma, e tem um papel específico para desempenhar dentro dela. Mas também pode ser o homem dono das tropas, o negociante mercador, aquele que detém o poderio econômico.

No entanto, a mulher no sul do Brasil foi denominada de prenda, e representou o estereótipo da mulher dentro do tradicionalismo gaúcho. Segundo Dutra, 2002 (p. 50, grifo nosso), a prenda deveria ser uma:

> [...] mulher concebida, deveria ser pura,

**Figura 2 – Homem, dono de tropas representado, por *Aimé Taunay*, no início do século XIX**



Fonte:https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/legado-construido-no-lombo-do-cavalo-47tpgoeb139yfap24ktkwpkcu/

1 Homem tropeiro, aqui denominado, é o que participa da lida nas tropeadas, o peão de tropa que acompanha a mesma e tem um papel específico para desempenhar dentro dela.

> ingênua e graciosa. Ou seja, na idealização da prenda criaram-se um conjunto de valores que deveriam fazer parte da *essência feminina*, como a delicadeza, beleza, simpatia e recato. *Prenda passa a ser a expressão da 'mulher honesta'*, passa a representar a *mulher gaúcha*, oficializada como autêntica pelo Tradicionalismo.

Pereira (2018) diz que mesmo tendo uma identidade hoje consolidada, percebe-se que a vestimenta da prenda não é de uso exclusivo do Rio Grande do Sul, após analisar revistas de moda de épocas diferentes. Por isso se pode concluir que a vestimenta da prenda não é típica da mulher do sul do Brasil.

> Criou-se em torno da indumentária "típica gaúcha" feminina, uma falsa ideia de vestimenta exclusiva do "gaúcho", quando através de revistas de moda de determinados períodos, é possível identificar elementos que estiveram presentes nas vestimentas de diversos lugares, e que chegou à América do Sul, como consequência do fenômeno moda (PEREIRA, 2018, grifo nosso).

Assim, percebe-se que a indumentária da mulher gaúcha faz referência às épocas em que a moda passou antes e depois das grandes mudanças que surgiram após a Segunda Guerra Mundial.

**Figura 3 – Evolução da vestimenta gaúcha feminina**



Fonte:https://www.prosagalponeira.com.br/2016/05/pilcha-gaucha-feminina-como-e-quando.html

As influências no modo de se vestir eram regidas pelos modelos culturais que transitavam em cada época, pelo poder aquisitivo das pessoas e pelas atividades sociais que exerciam. O gaúcho da fronteira usava bombachas mais largas, pois sua lida era extensiva aos pampas, planícies quase infinitas, enquanto o gaúcho do planalto enfrentava grotas e serras, necessitava de bombachas mais estreitas abotoadas no tornozelo, geralmente com favos de abelha nas laterais. (FAGUNDES, 1985, p. 21).

**Figura 4 – Representação atual da vestimenta gaúcha masculina**



Fonte: fotografia de Marcos Schaefer.

Os homens que acompanhavam as tropeadas eram geralmente os peões, de classe mais pobre, não possuíam um guarda-roupa muito vasto, se resumia em duas ou três mudas de roupa, guardava-se uma melhor para missa ou domingueira. Muitas vezes usava a mesma bombacha nos fandangos de galpão e nas lidas campeiras, com diferença que durante o dia eram protegidas pelas perneiras ou tirador (espécie de cobertura em couro firme, presas por amarrações em ambas as pernas ou somente em uma, dependendo a situação).

As tropas não levavam somente mantimentos. Muitas vezes transportavam valores, cartas ou documentos, mas também traziam de algum modo as novidades da moda através de revistas ou roupas trazidas como encomenda ou presentes para as mulheres.

Em paralelo às atividades mercantes das tropas existiam também os carreteiros. A mobilidade destes era menor do que a do homem a cavalo; não conseguiam ultrapassar picadas, somente estradas formadas. Ganhavam dinheiro vendendo e trocando mercadorias de um lado para outro; uma espécie de varejo de pronta entrega. Como andavam por toda parte tinham acesso a tecidos, objetos de uso pessoal e decorativos. Esses vendedores ambulantes eram também conhecidos por "Mascates" ou "Caixeiros viajantes". E eram muito aguardados pelas moças e senhoras, na esperança de terem acesso a algo novo, que estivesse na moda em cidades maiores, bem distantes dali.

Esta natureza do homem, de ter espírito desbravador e inquieto, e a ânsia por conhecer o novo, o levou a se locomover e se comunicar de todas as formas que foram possíveis em cada era que viveu. E com ele viajaram costumes culturais entre terras e oceanos. A miscigenação no mundo hoje é

completa. Existem pessoas de todas as nações em todos os lugares do mundo, e ainda assim, nós, quando nos deparamos com outras culturas ficamos maravilhados e queremos deixar um pouco de nós e levar um do outro. Assim, a moda que envolvia a indumentária usada pelas pessoas se formou no mundo, copiando hábitos de outros povos por achar bonito ou por achar cômodo, ou, porque pessoas influentes ligadas à realeza usavam. A china pobre, que habitava estâncias isoladas no meio rural, possuía meia dúzia de roupas feitas em casa de tecidos rústicos, mas sonhavam com vestidos de mangas bufantes ou possuir objetos, como espelhos, escovas de cabelo ou sombrinhas.

Moda é e sempre será sinônimo de comportamento e comportamento está ligado com necessidade e desejo. Não é a moda que muda o hábito das pessoas, mas a constante transformação na qual vive o ser humano, fazendo com que suas necessidades e desejos sejam constantemente mutáveis. E nada mais é do que uma releitura do estilo de consumo e comportamento da moda ao redor do mundo.

## A representatividade da bombacha como símbolo da vestimenta gaúcha e as influências indígenas e europeias

O povo sul-rio-grandense possui muitas heranças que foram deixadas nas lendas, costumes, danças, músicas, comidas, linguagem e vestimenta. Foram originadas pelas distintas etnias, inicialmente indígenas, posteriormente europeias (portuguesas e espanholas). As terras rio-grandenses pertencentes à coroa portuguesa, faziam divisa (pelo tratado de Tordesilhas), com as terras pertencentes à coroa de Espanha. Daí a fortíssima influência da indumentária castelhana no primitivo homem gaúcho. (FLORES, 2006; LIMA, 2004; DUBAR, 2000; SAVARIS, 2008).

No entanto, a consequência da miscigenação foi o choque entre as culturas e assim se deu a consolidação da cultura gaúcha aliada à sua história, formando sua identidade a partir da sua maneira de vestir, tornando sua vestimenta peculiar e iconizando a bombacha como símbolo da sua tradição, reconhecida de forma única no Brasil e no mundo. (SAVARIS, 2008; FLORES, 2006; DIAS; APPEL, 2012; FISCHER; GERTZ *et al.*, 1998; KAISER, 1999; FAGUNDES, 1985).

De acordo com Fagundes (1985, p. 6), o gaúcho foi formando sua própria indumentária com base nas vestimentas do povo ibérico, português e espanhol, e também adotando algumas peças que os indígenas usavam. Assim, o chiripá primitivo,  uma espécie de saia de couro cru, usada pelos

índios cavaleiros, formada por um retângulo de pano enrolado na cintura até os joelhos. Uma vestimenta rústica, sem costuras, usada antigamente pelos homens do campo. É constituído de um metro e meio de fazenda que, passando por entre as pernas, é preso à cintura em suas extremidades por uma cinta de couro ou pelo tirador. E das bragas (traje de origem europeia, usado pelos estancieiros, homens com grande poder aquisitivo), o gaúcho cria o chiripá farroupilha para ser usado no campo a trabalho. Mais tarde, a bombacha passa a fazer parte do vestuário, como traje fundamental no guarda-roupa do gaúcho. (FAGUNDES, 1985, apud SALEH, 2015).

**Figura 5 – Evolução da bombacha**




Fonte: Saleh 2015.

A indumentária está como elemento comunicador entre as culturas. "[...] as roupas são preservadas; elas permanecem [...] são presenças materiais e, ao mesmo tempo, servem de código para outras presenças materiais e imateriais". (STALLYBRASS, 2004, p. 38). Podemos observar a estreita relação existente entre a roupa e a identidade. Assim, Boucher (2010) explica:

> Se admitirmos que o vestir corresponde ao fato de cobrirmos o corpo, e o vestuário, à escolha de uma roupa de determinada forma e para determinado uso, poderíamos deduzir que a vestimenta resulta, sobretudo, de condições materiais – clima e saúde, de um lado, e produção têxtil de outro, ao passo que o vestuário decorreria de fatos mentais, como crença religiosa, magia, estética, situação social, diferença étnica, inclinação à imitação. (BOUCHER, 2010, p. 13).

A bombacha teve sua primeira aparição na Guerra do Paraguai (1865-1870), embora seja de origem turca, passando a fazer parte do vestuário na Revolução de 1893. A partir desse momento, gradativamente foi dando

preferência para bombacha, especialmente nas lidas campeiras, deixando o chiripá para ocasiões festivas. No final do século XIX, a bombacha já consagrada como vestimenta das lidas de campo e galpão, não era bem vista pelos senhores coronéis em eventos festivos da época, como forma de distinção social. (FAGUNDES, 1985, apud, SALEH, 2015).

Com base nos estudos do autor supracitado, o gaúcho, com menos condição financeira do Rio Grande do Sul, foi o primeiro a usar a bombacha como forma de suprir a carência de roupa e, assim, foi adaptando suas vestes com base nos trajes da época que, como já exposto, tiveram influência de várias culturas. Essa fusão de culturas, visando à indumentária do gaúcho, passa a ser a sua identidade.

É possível ainda complementar esse pensamento ressaltando que o gaúcho adotou a bombacha por sentir-se desconfortável, ou seja, *maneado* para andar a cavalo e, também, para enfrentar os inimigos nas batalhas. E acrescenta: "Era o símbolo do companheirismo e da liberdade que tanto buscava". (TORINELLI, 2004, p. 1, apud, SALEH, 2015).

Foi a partir de 1989 que a bombacha passou a ser considerada roupa social (MTG, 2014), uma indumentária que identifica o gaúcho sul-rio-grandense em qualquer lugar do universo.

> Quando veste bombacha, nenhum gaúcho anda em mangas de camisa, salvo entre seus iguais, na intimidade. Se não, pelo menos, usa colete. Melhormente, o casaco, em ambiente e com pessoas de mais distinção. E se é pobre, veste a blusa campeira, fofa na cintura e nos punhos, quase sempre do mesmo pano da bombacha. O casaco, muitas vezes era preto, usado em contraste com a bombacha branca. (FAGUNDES, 1985, p. 21).

Com essa identidade criada, foi necessário criar alguns códigos de vestimenta para o gaúcho. Esses códigos foram estabelecidos pelo MTG, o Movimento Tradicionalista Gaúcho, maior órgão responsável por isso. Homens e mulheres devem vestir-se de acordo com as regras estabelecidas no código. Esses códigos foram determinados por épocas, como na moda. Cada década com suas regras estabelecidas para representar os movimentos dos tropeiros e tradicionalistas.

## A representatividade da figura feminina no período tropeirista

Desde os primórdios da humanidade, a mulher teve um papel muito importante na influência dos costumes de diversos povos. Não foi diferente na

moda, de Maria Antonieta[2] à Channel;[3] a mulher sempre soube representar seu papel na sociedade.

Segundo Nilza Huyer Ely (2000), a sociedade atual tem vivido tempos conturbados em relação aos fatores sociais, entre eles as questões de igualdade de gêneros e busca pelos ideais de valorização do sexo feminino. Uma luta antiga e interminável, na qual o papel da mulher deixou de ser exercido apenas entre as paredes de um lar, as levando ao controle das rédeas de sua vida, em um papel emponderador e protagonista da sua própria história. Essas histórias que acontecem hoje no período contemporâneo de lutas e esforços em prol das suas causas, também foram registradas ao longo dos tempos e das sociedades.

Voltando para a história do sul do país, sabe-se que o tropeirismo teve um papel fundamental no desenvolvimento de toda a região, desde a fundação de cidades a partir de vilas, passando pela discriminação dos povos pelas rotas onde passaram até o nascimento dos elos comerciais, fazendo o início do desenvolvimento econômico da região. Sabe-se também que o tropeiro homem foi o protagonista do tropeirismo, pois para Ely (2000), existe uma vasta bibliografia relatando os feitos do homem neste processo, não deixando claro o papel da mulher.

Ainda segundo Ely (2000), o trabalho era a principal fonte de renda para adquirir as propriedades, onde jovens casais trabalhavam na agricultura e criação de animais, e onde tropeavam pelas rotas entre os pontos de vendas de animais e troca, compra e venda de mercadorias. Neste processo, a mulher ficou familiar com as atividades ligadas às tropeadas, ajudavam a abrir caminhos pelo mato, preparar os animais para a viagem e entre outras tarefas. Ely (2000) salienta ainda que na falta do homem, a mulher assumia totalmente as atividades, inclusive cuidando dos negócios.

Observando um recorte deste cenário no sul do Brasil, esse processo teria se dado em três tempos. Inicialmente, a mulher teria trabalhado na colheita e preparo dos produtos que eram levados para Cima da Serra, e lá acontece o segundo tempo, onde depois da venda ou troca de produtos, descia a Serra em direção à Colônia de Três Forquilhas para negociar com comerciantes e outros produtores. Por último, a viagem se estendia até Terra

2 Foi uma arquiduquesa da Áustria e rainha consorte da França e Navarra. Em 1770, aos 14 anos, casou-se com Delfim de França, que subiu ao trono em 1774, o então Luis XVI. Era conhecida por seus excessos na vida íntima e também na moda. Foi odiada pelo povo e após a queda do mal sucedido governo e morte do seu marido, foi decapitada em 1793.

3 Foi uma das mais importantes estilistas do século XX. Introduziu ao universo feminino o uso de calças, terninhos e outras peças do guarda roupa masculino. Difundiu entre as mulheres o hábito de fumar e se bronzear ao sol, foi idealizadora do estilo Navy e chapeleira de mão cheia.

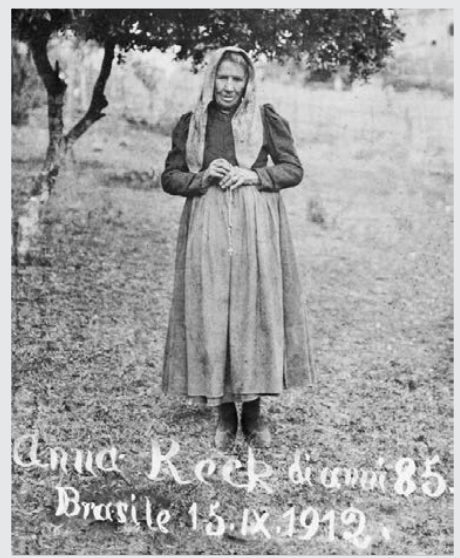
de Areia, se abastecendo de polvilho e farinha de mandioca, retornado à sua casa, subindo a serra. Além disso, a mulher mesmo que não envolvida diretamente nas tropeadas ou tendo um marido tropeiro, a sua missão era importante, pois deveria cuidar da casa e dos filhos na ausência do marido. Ela mantinha a casa abastecida e segura, visto as tantas ameaças dos bandidos, dos índios e animais perigosos que rondavam as propriedades. Era dela também a missão de manter a agricultura e a criação de animais, para o sustento e para o comércio, sendo um exemplo de persistência e garra.

Com o intuito de relacionar com a atualidade e refletir o papel da mulher na sociedade, algumas mulheres se destacaram nesse período da história. Aqui podemos citar histórias de algumas mulheres que contrariaram uma cultura de regras secularmente estabelecidas, e apesar de viverem numa época onde a mulher foi tida como frágil, sem capacidade de defender a si própria e aos seus, intelectualmente incapaz de tomar atitudes, decisões e formar opiniões, foram muito além do que se esperava delas ou do que lhes era permitido.

Anna Rech foi uma dessas mulheres, que quando se viu viúva com nove filhos para criar, tomou a decisão de emigrar para o Brasil, juntamente com outras famílias italianas que estavam vindo *tentar a vida além mar*. Em abril de 1877 tomou posse do Lote 104 no Travessão Leopoldina, na antiga Colônia Caxias, e seu filho mais velho, Angelo assumiu a posse de um lote contíguo, que juntos compreendiam 50 hectares.

Ela fez a única coisa que sabia: plantava, colhia, cuidava dos animais, da casa e das pessoas. Muitas mulheres sabiam fazer tudo isso, mas ela estava disposta à compartilhar isso com as pessoas; fazia com prazer e com o coração. Ajudou todos que passaram por seu caminho, mas foi visionária. Fez disso um negócio e um meio de vida, estrategicamente localizada num ponto de passagem de viajantes e tropeiros e foi bem sucedida. Nunca mais se casou. Foi capaz de criar seus filhos, tocar seu negócio e incentivar muitas pessoas.

**Figura 6 – Anna Rech**




Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Ana_Rech#/media/Ficheiro:Anna_Rech.jpg

Certamente foi muito criticada e oprimida, mas também inspirou amplamente não somente mulheres, mas pessoas naqueles tempos, e também nos dias de hoje. A comunidade genuinamente italiana intitulada Anna Rech pertencente a Caxias do Sul, até hoje cultiva hábitos ancestrais, como feiras de produtos artesanais, fomentando o cooperativismo e a integração.

Porém, antes dela, mulheres como Anita Garbaldi e a icônica Anna Terra, mostraram seu valor, demonstrando força e coragem diante das dificuldades de uma vida precária, em meio a guerras e revoluções, uma vida de lutas, muitas vezes distantes de uma figura masculina para oferecer proteção e suprimentos.

> [...] este estudo analisa a obra *Ana Terra* de Érico Veríssimo no que se considera mais valioso, o imaginário do autor, tentando resgatar através do relato uma história oficial mesclada a uma história ficcional baseada na verossimilhança. [...] Algumas considerações, conceitos e teóricos já foram retomados na revisão da literatura sobre o assunto. Partir-se-á para reflexões complementares da articulação da História com a Literatura e vice-versa. (SFALCIN, 2002, p. 107).

A história dá ênfase aos feitos grandiosos de homens de coragem e hombridade. No entanto, as mulheres que marcaram sua passagem, tiveram que enfrentar grandes preconceitos em nome dos costumes da época. Enquanto muitas outras heroínas se mantiveram no anonimato em seus próprios mundos, distantes entre si, porém com características semelhantes, a fibra e a resiliência.

## A Casa de Sinhara

O Caminho Real das tropas campeiras desenhou no mapa do Brasil uma história de lutas e conquistas, encenadas por pessoas de bem e focadas num único ideal: fazer a terra prosperar e dar frutos. A Casa de Sinhara é um museu situado em Castro no Paraná e faz uma homenagem às mulheres e sua representatividade em mais de dois séculos de história.

Castro, no coração do Paraná, uma importante cidade na história do tropeirismo, faz parte do rol de cidades que foram criadas por motivo da formação dos caminhos das tropas. A cada quarenta quilômetros, aproximadamente, os viajantes paravam ao anoitecer para pouso e descanso dos homens e dos animais. As informações que são apresentadas, a seguir, são originadas do encarte de apresentação do museu, desenvolvido pela prefeitura do município de Castro/PR, (S/D).

**Figura 7 – Vista interna do museu Casa de Sinhara (Castro/PR)**



Fonte: https://www.diariodoscampos.com.br/noticia/castro-oferece-diversas-atividades-culturais-para-as-ferias

Numa época onde cabia aos homens a autoridade sobre a família, os bens e os escravos, às mulheres cabiam, a organização do lar, o cuidado com os filhos e o devotamento religioso. Desta forma, foi historiograficamente descrita por quase todo século XX, a sociedade colonial e imperial brasileira. Podia ser escrava ou baronesa, a mulher desempenhou de forma discreta e velada um papel de extrema importância na consolidação das relações culturais e sociais.

Apesar da submissão dominante, houve mulheres que demonstraram vocação social para chefiar e dirigir. Não foram poucas viúvas que tiveram que tomar frente nos negócios da família, andando a cavalo para administrar sozinhas fazendas e escravos, não somente mantendo o patrimônio, mas também aumentando as riquezas da família. (MELLO, et al, S/D)

A elas não faltava voz firme, altivez e gestos de autoridade, entre elas podemos citar Ana Estevão Carneiro, que em meados 1843 ficou viúva aos 39 anos com seis filhos, todos menores de 14 anos. Assumiu bravamente os negócios de tropas, os campos de Jaguariaíva, as fazendas de Curralinho, Vorá e São Tomé, numerosos animais, a Casa da vila de Castro e 53 escravos. Administrou de forma notável o patrimônio seu e de seus filhos, adquirindo mais terras e animais com o decorrer do tempo. (MELLO et al, s/d).

Tinha também a figura da mãe de família, amorosa, dedicava-se à educação dos filhos e gerência da casa. Levanta-se de madrugada para cortar lenha, fazer fogo, colher hortaliças e matar a galinha mais gorda para o almoço. Os meninos, desde cedo, lidavam nos afazeres ao redor de casa, mais tarde, nas lidas campeiras. As meninas aprendiam a cerzir, bordar, lavar, passar, cozinhar, fazer sabão, vela, licor, doce e broa. Estas tarefas faziam parte da vida diária dessas mulheres incansáveis que com fibra e ternura tornavam-se o cerne de suas famílias. (MELLO et al, s/d).

Houve as que se destacaram por sua devoção e benevolência, dedicando às obras de caridade, outras por sua gentil hospitalidade, preparando

refeições e hospedando os viajantes ou cuidando dos doentes em tempos de peste. Houve também quem chamou a atenção por sua distinção e elegância, como Francisca de Paula Lima, a Sinhara do Carambeí, descrita pelo viajante Auguste de Saint-Hilaire, como mulher de rara beleza, de muito boas maneiras e de conversa agradável; a ele pareceu encantador conversar com uma mulher tão encantadora e amável. (MELLO et al, s/d).

Tão valorosas, quanto estas, foram muitas outras que com seu jeito afável, enérgica e corajosa, mulheres de personalidade singular com seu trabalho anônimo contribuíram para engrandecer essa saga tropeirista, sendo protagonistas da sua própria história.

## Considerações finais

A partir do término deste trabalho, observam-se algumas conclusões e interessantes considerações. A constituição da cultura sulista está calcada na pluralidade de povos que deram origem aos atuais brasileiros. A origem indígena – àqueles que aqui habitavam anteriormente à colonização europeia. Também, os negros escravos que vieram junto. A mistura de etnias propiciou a criação de um solo fértil para o desenvolvimento de hábitos, costumes, culinária, saberes, fazeres, linguagem e indumentária única. Observam-se, inclusive, na atualidade, as influências diversas na vestimenta e tradição gaúcha, irradiada também para Santa Catarina e Paraná. Pode-se atribuir essa irradiação às tropeadas, que foi um sistema pioneiro de logística, e de distribuição, mesmo que muito rudimentar, e um modo globalizado, mesmo que muito lento, entre as regiões do sul e sudeste; este último interligado às demais regiões do país, dada a importância e localização central e estratégica no desenvolvimento do país naquele período.

De tecidos a dialetos, o tropeirimo permitiu mais que o desenvolvimento da região. Levou e trouxe modernidade aos povos, contribuiu para a consolidação dos símbolos e ícones que temos hoje na cultura gaúcha e do sul do país, tornou anônimos conhecidos por vários lugares, trouxe e levou ervas medicinais, espalhou lendas e contos, fez da tradição oral aquilo que vemos hoje – uma forma de manter vivos personagens e tradições. Enfim, propiciou um intercâmbio entre as vilas, vilarejos e cidades, antes isoladas pelas distâncias, matas e os perigos que nelas moravam.

## Referências

DALL'ALBA, João Leonir et al. *História do povo de Ana Rech*. Caxias do Sul: EdUCS, 1987, p. 47-58. (v. I – Paróquia).

FAGUNDES, Antonio Augusto. *Indumentária gaúcha*. 2. ed. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1985.

HUYER, Ely Nilza. *Terra de Areia:* marcas do tempo. Porto Alegre: EST, 2000.

MELLO, J.; FLÜGEL, A.; HEY, F.; MARTINS, D.; ANDRADE, S.; VILELLA, L.; WEISS, J.L. *Casa de Sinhara:* mulheres castrenses e seu lugar na história. Castro/PR: Museu do Tropeiro, s/d.

SALEH, Francys Peruzzi. Bombacha: o símbolo da identidade gaúcha. *Revista Moda Palavra e Periódico*, v. 8, n.15, jan./jul. 2015.

SAVARIS, Manoelito Carlos. *Rio Grande do Sul:* História e Identidade. Porto Alegre: Fundação Cultural Gaúcha – MTG, 2008.

SFALCIN, Tanara Mantovani. *Entrelaçamento da história de Ana Terra de Érico Veríssimo*. 2002. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Vale do Rio dos Sinos,. São Leopoldo/RS, 2002.

STALLYBRASS, Peter. *O casaco de Marx:* roupas, memória, dor. Tradução: Tomaz Tadeu da Silva. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2004.

**Fontes documentais**

Legislativo homenageia *140 anos de Ana Rech*. Tua Rádio, 27/04/2017.

**Sites**

*A evolução da vestimenta gaúcha. 2014*. Disponível em: <http://regionalismogaucho.weebly.com/vestuaacuterio.html>. Acesso em 18 ago. 2014.

DICIONÁRIO GAÚCHO. *Chiripá*. Disponível em: <http://www.compadreosvaldinho.com.br/ 2013/06/27/clique-aqui-e-veja-um-completo-dicionario-gaucho/>. Acesso em: 20 ago. 2014.

MOVIMENTO TRADICIONALISTA GAÚCHO (MTG). *O gaúcho*. Disponível em: <http://www.mtg.org.br/pag_cursos_indumentaria.php> Acesso em: 12 jul. 2014.

TORINELLI, Orlando. *Alma de gaúcho*. 2004. Disponível em: <http://www.buenas.com.br/edi130/alma.htm>. Acesso em: 13 jul. 2014.

# A traia tropeira na lista da inflação

***Sérgio Coelho de Oliveira***
*Jornalista, Escritor, Pesquisador, Membro da Academia Sorocabana de Letras e do IHGG de Sorocaba. Sorocaba/SP*

Tenho mais de 80 anos e há 40 anos que me dedico à história do tropeirismo. Essa minha mania, que minha esposa chama de fanatismo, tem suas razões: sou sorocabano, bisneto, neto e sobrinho de tropeiros, desses heroicos tropeiros que faziam a rota do Rio Grande do Sul a Sorocaba, tangendo

tropas de 600 a 700 animais, burros xucros. Uma barbaridade, proclamava meu tio Darci, que tropeou até 1935. Meu pai, o Rui, nasceu em Palmeiras das Missões, numa fazenda de invernar muares e o máximo que fez foi ajudar a contar as tropas, pendurado na porteira do curral.

Lá pelo ano de 2015 achei que estava na hora de promover um *desapega* de tudo quanto eu sabia, empacotar os livros, reunir as fotos e filmes, enfim, montar um acervo do resultado do meu trabalho e deixar para os próximos e futuros pesquisadores. Seria uma forma de encurtar os difíceis caminhos da pesquisa para a nova geração. E assim nasceu o Centro de Estudos Históricos Caminhos das Tropas, entidade civil, sem fins lucrativos, voltado para a preservação e propagação da cultura tropeira.

A primeira etapa foi fácil, reunir os livros, artigos, recortes, fotos e filmes. Tinha um montão. Os que faltavam, buscava nos sebos e na internet. Coisa pouca, considerando que muitos amigos passaram a contribuir. Mais difíceis eram os documentos, tanto que ainda temos poucos. Difíceis também as telas, as obras de arte, mas mesmo assim deu para formar um acervo de uma dúzia de peças, algumas originais e outras cópias, mas válidas pelo conteúdo, pela informação que transmitem.

E assim chegamos ao capítulo mais complicado: as peças para o museu. Mais complicado e mais necessário: resgatar as traias usadas pelos tropeiros em suas viagens, tropeiros de tropa solta e de tropa xucra. Eu já tinha algumas que guardava em minha casa, como lembrança: esporas, estribos, ferraduras, bridão etc. Comecei a comprar outras que apareciam. Tem histórias!

Certa vez, o Zé Franco Júnior, que tinha uma loja de antiguidades na Avenida Ipanema, em Sorocaba, conhecendo os meus planos, garantiu-me que tinha uma pechincha prá mim: uma faca sorocabana legítima, gravada com o famoso FS, de Ferdinand Schnorr, por 70 reais. Novato no mercado, achei caro uma faca velha por 70 reais. Depois de alguns dias voltei e fiquei com a faca. Nem um ano passado, encontrei outra faca sorocabana. O preço, 400 reais. Atualmente, com sorte você encontra exemplares assim três vezes mais caros. E muito cuidado com as imitações ou réplicas, como se diz nas *bocas*.

Em outra ocasião, retornando de Campos de Jordão, parei numa casa de antiguidades e fiquei encantado com um par de sapatas, um tipo de estribo para mulheres. Preço, 250,00 as duas. Alisei a peça, beijei, mas não comprei. Muito bonita, mas muito cara. Sonhei com ela, fui especular o preço e soube que uma só daquelas peças custava 250,00. Liguei para o meu cunhado, que também estava voltando da mesma viagem e pedi prá ele comprar as duas sapatas por 250.

A essa altura do campeonato, o mercado das traias tropeiras já estava minado. Colecionadores, negociantes e simpatizantes sempre estavam um passo à frente, arrematando que era importante e sempre ditando os preços. Bem para cima, é lógico! E assim ficava cada vez mais difícil para você formar o acervo do museu. Mas é vivendo, apanhando, que se aprende.

Aprendi duas lições fundamentais para o meu museu: primeira, correr atrás das traias na fonte, ou seja, no campo, nos sítios, nas portas dos paióis e nas paredes das cocheiras. Segunda, estar sempre preparado para comprar a traia rara e fundamental para o seu projeto, pois ela pode não voltar outra vez. Ou pode voltar com preço remarcado.

Consultando a internet, o que eu fazia com frequência, vi o anuncio de um silhão muito *chic*. Preço, 250,00, muito alto para as finanças do Centro de Estudos, mas mesmo assim *bati o martelo*. O meu filho Sérgio Henrique assistiu o drama e pagou a conta. Esse selim feminino é um dos atrativos do nosso museu. Dizem os entendidos, que é de couro de porco.

Três anos depois, viajando para o sul com meu amigo Cesar del Rio deparei com outro silhão, jogado no meio de uma tranqueira de antiguidades à beira da estrada, entre Gramado e Nova Petrópolis. Fui tirando aquela imundicie, limpando, ajeitando, até descobrir que era um silhão, estilo ibérico e atrás de toda a sujeira, tinha couro e veludo vermelho. Preço, 150,00. Comprei. O meu amigo não se conformou: aonde você vai levar essa sujeira? Estávamos viajando de avião e trazer aquela peça foi outro drama..., outra história.

Tempos depois o meu amigo Cesar me ligou. Havia visto na Internet o mesmo silhão, que nós compramos no Rio Grande. Preço, 450,00.

Pesquisando no meio rural consegui, certa vez, um par de bruaca, jogada num paiol, com beiradas roídas de rato. Nesse mesmo local, o sitiante, um velho tropeiro de tropa cargueira, me deu um freme. Em outro sítio, desenterrei uma gamela de madeira, perdida ali na lama de um chiqueiro.

Foi nessa luta, perdendo algumas paradas e ganhando outras, que o nosso museu *Casa do Tropeiro*, foi ganhando *status* Tem, hoje, cerca de 200 peças. Mais importante, entretanto, foi a contribuição dos amigos, que, muitas vezes abriram mão de lembranças queridas de seus antepassados, para dividi-las com o grande público. Veja o caso do Milton Marthe, descendente de uma geração de seleiros, desde o início do século XX. Ele doou uma bigorna de estimação de mais de 200 anos.

Em outra ocasião, estava visitando um parque turístico em Santiago do Chile e vi um par de estribo entalhado em madeira. Uma peça grande para convencer a minha mulher de trazer na mala. Acabei comprando, uma raridade.

Anos depois, lendo os relatos de Jean Baptiste Debret, da sua viagem pelo no Brasil, ele se refere ao tal estribo, Identificando-o como de origem portuguesa.

Mas tem as histórias de insucesso. É o caso de uma placa de sela, com a inscrição TROPEIRO. Por duas ocasiões estive com ela nas mãos e não comprei. Hoje o seu preço está fora do poder de compra do nosso Centro de Estudos.

Mãos à obra!

A história do Centro de Estudos Históricos *Caminhos das Tropas* e da sua luta é apenas um exemplo dos modelos que podemos seguir para o resgate do patrimônio material e imaterial da saga tropeira. Nós, que nos propusemos a lutar pelo tropeirismo, temos que nos equiparar, em dedicação, aos caçadores de tesouro, negociantes ou colecionadores. Não devemos deixar de passar nenhuma oportunidade de salvar do desaparecimento uma peça que fez parte da vida tropeira. Nem que seja uma bota velha, uma ferradura gasta ou um poncho puído. Certa vez riram de mim, porque comprei um leque para o museu tropeiro. Fiz uma pesquisa e provei que a mulher tropeira usava o leque. Não era exclusividade das *gueixas*, como se pensa.

Eu não saberia dizer se já está muito difícil reunir a velha traia tropeira ou se é mesmo falta de interesse. A nível de família de tropeiros e de muladeiros tenho visto algumas vitrines bem cuidadas, guardando a sete chaves, essas preciosidades. Vi em Capela do Alto, entre Itapetininga e Araçoiaba da Serra, um cantil que o Imperador Pedro II deu como presente a um tropeiro, paranaense, que o hospedou. Era de ouro, prata e veludo.

Outra observação pertinente diz respeito aos museus. Para uma atividade que serviu o Brasil durante 200 anos, o número de museus no sul e no sudeste, é muito pequeno. Eu conheço apenas sete: o de Castro, que é um exemplo prá todos nós; o da Lapa; em Sorocaba tem dois, um público mantido pela prefeitura e outro do Centro de Estudos Históricos Caminhos das Tropas. Ainda na região de Sorocaba tem pequenos museus em Boituva e Iperó. Ainda em Sorocaba existe também uma associação de cuteleiros, que se dedica à pesquisa e preservação do artesanato das facas e dos facões, cuidando também de colecionar os exemplares originais. Em Minas Gerais, conheci o Museu de Itabira, no Distrito de Ipoema, mas que estava prestes a ser desativado.

E para encerrar, eu vou revelar o que é para mim o caminho das pedras. Por ser responsável por um museu e ser um apaixonado pelo tropeirismo, estou sempre muito antenado no mercado das traias. Por não deixar passar nem uma moeda antiga, hoje tenho uma coleção de 20 peças do dinheiro circulante no tempo das tropas. Divulgo o meu interesse ao máximo no

campo e na cidade, entre os sitiantes, fazendeiros, criadores de cavalos e de muares e principalmente entre as famílias descendentes de tropeiros.

Sou frequentador assíduo das lojas de antiguidade, das barracas de usados, nas cidades ou nas estradas. Mantenho um relacionamento constante com artesãos que produzem miniaturas de tropas e tropeiros, de cavalos e de carros de boi, que acaba sendo um material didático para o ensino da história do tropeirismo. O mesmo se diga relação aos seleiros, especialmente os trançadores de couro, que sustentam até hoje a prática da produção de laços, chicotes, rédeas, cabeçadas, etc.

É uma missão trabalhosa, muitas vezes até dispendiosa, mas é o preço que se paga para a perpetuação da saga tropeira, um dos mais fantásticos capítulos da história do Brasil. Ou, segundo alguns historiadores, da história da América do Sul, da prata da Bolívia e do ouro do Brasil, riquezas que sustentaram os primeiros impulsos da nossa economia.

## Facão sorocabano

***Sérgio Coelho de Oliveira***
*Jornalista, Escritor, Pesquisador, Membro da Academia Sorocabana de Letras e do IHGG de Sorocaba. Sorocaba/SP*

*O facão sorocabano*
*Levado sem aparato*
*O chapéu de abas largas*
*As botas de cano alto*
*O trajar era simples*
*Mas a mirada era altiva*
*Subindo e descendo a serra*
*João Miguel era briva.*
(Canção "Tropeiro", de Leo Almeida e Nilo de Bairros Brum).

Nós, parceiros dos caminhos e da história dos tropeiros, temos a curiosidade de saber como anda a tradição, que vestígios, que rastros ficaram da passagem das tropas pelas nossas cidades e região. Quase sempre ouvimos informações desanimadoras, ou porque esse passado foi esquecido ou porque o que permanece é insignificante.

Trago notícias de Sorocaba, da Sorocaba sonhada por Ana Terra..."de vida alegre, muitas casas, muita gente, e festas, igrejas, lojas". Da Sorocaba,

que continua com muitas casas, muita gente e muitas lojas. Mas essa Sorocaba não tem mais o alarido alegre das tropas e dos tropeiros.

O tempo passou e levou os casarões imponentes dos donos de tropas, os largos das tropas, os ourives, as selarias e os ferreiros. Não existe mais a rua das tropas e nem o Registro de Animais. A ampla rua da Contagem é hoje a Avenida São Paulo.

Só não conseguimos, ou só não se conseguiu destruir a memória, a alma tropeira, que ainda sobrevive aqui e ali pelos cantos da cidade. Sorocaba ainda tem feiras da barganha, de rolo, endereço combinado de apreciadores e colecionadores de traias tropeiras. É uma instituição espontânea, popular, sem lenço e sem documento. Sorocaba tem quase uma dezena de associações, que reúnem cavaleiros e muladeiros, que ainda curtem uma cavalgada, uma romaria ou simples passeios pela periferia rural, nos fins de semana. Sorocaba ainda tem criadores de mulas, como hoby ou como negócio.

De iniciativa oficial, tem apenas um museu que se arrasta e a Semana do Tropeiro, que bem ou mal é responsável pela difusão da história do tropeirismo, especialmente nas escolas. E dentro da semana dos tropeiros, tem o Desfile de cavaleiros, que se repete há mais de 40 anos, levando pelas ruas da cidade o espírito e o cheiro das tropas. Em média, 1.000 cavaleiros, crianças e adultos, homens e mulheres, montando mulas e cavalos, participam desse evento.

Outra tradição que os sorocabanos preservam é a das facas e dos facões, artesanais ou profissionais, resgatando uma fama que vem dos tempos do famoso facão sorocabano, das Feiras de Muares, do século XIX e princípios do século XX. Sorocaba produz tanto réplicas do antigo facão, como também armas modernas em uso nos meios militares e nos esportes radicais.

Em Sorocaba, na Feira Anual de Cutelaria Artesanal participam mais de 80 artesãos e centenas de colecionadores. Já é uma das mais conceituadas do país, por carregar o prestígio dos tempos das tropas.

## Um pouco de história

Contava meu tio Darci Coelho de Oliveira, gaúcho de Palmeiras das Missões e tropeiro, que o facão era o principal instrumento de trabalho e de defesa dos tropeiros. Havia até quem levava o facão para serviço e uma faca para churrasquear. Raramente se permitia que os peões levassem armas de fogo, espingarda ou pistola. Uma questão de segurança da comitiva e da própria tropa de muares, que poderia debandar ao primeiro tiro. Com arma de fogo, só o capataz e o dono da tropa.

O facão era pau prá toda obra: para se defender, para atacar, para cortar a galharia da trilha, para fazer a sangria do animal doente e até para carnear uma boa costela. Não é raro se ver citado em poesias, romances e narrativas históricas do século XX a presença do facão. O mais famoso de todos, até hoje disputado pelos colecionadores, era o facão sorocabano. Tinha também a lapiana, famosa faca produzida na Lapa e as temidas "pexeiras" do Nordeste.

O que tem me intrigado é que os cronistas, historiadores e compositores contemporâneos se esbaldam em cantar a excelência das facas e dos facões sorocabanos, do tempo das feiras, enquanto os viajantes, cientistas e cronistas do século passado, presentes nas feiras e nas tropeadas, não tocam no assunto. Vou explicar.

Tenho como exemplo dois casos clássicos. A crônica de um escritor sorocabano já falecido, prof. Benedito Cleto (1996), e que diz o seguinte: "os fabricantes de facões tinham se esmerado na fabricação de seus artigos, procurando superar as lapianas, fabricadas na cidade paranaense da Lapa. Os ferreiros capricham na confecção de ferraduras e querem que os seus estribos sejam melhores do que os feitos na cidade catarinense de Mafra".

No Rio Grande do Sul, outro especialista na vida tropeira, Ari Veríssimo da Fonseca (2004, p. 68), deixou este registro no livro *Tropeiros de mula*: **"**Sorocaba forneceu selas para o exército durante a Guerra do Paraguai. Tinha uma forja, Ipanema, que além de grades e outros artesanatos de ferro, fabricou também o famoso facão sorocabano, levado pelos tropeiros e conhecido em todo o Brasil".

No Sul, é sucesso absoluto a canção "Tropeiros", de Leo de Almeida e Nilo de Bairros Brum (1999, contracapa): "O facão sorocabano/ levado sem aparato/O chapéu de abas largas,/as botas de cano alto [...]."

Enquanto a poesia e a música exaltam o facão, os textos históricos de autores consagrados como Aluisio de Almeida "Vida e morte do tropeiro" e de Geraldo Bonadio "Sorocaba Industrial" e não fazem qualquer referência às facas e aos facões.

Mais adiante, consultando cronistas e cientistas, que percorreram o Brasil, no século XIX, nota-se também a ausência do famoso facão. Nenhuma citação no melhor relato das feiras de muares de Sorocaba, do livro "Curiosidades Brasileiras", de D'Abreu Medeiros. Da Sorocaba de 1876 ele diz apenas: "Existem em Sorocaba quatro fábricas, uma de chapéu, duas de velas de cera e uma de tecer algodão [...] Há várias casas de negócios, lojas de ourives, manufaturas de arreios e de obras de algodão, que tem muita saída no tempo da feira". (2009, p. 15).

Não fala nada dos facões. O mesmo silêncio se repete nas narrativas de Saint-Hilaire, de Emílio Zaluar e de Martim Francisco Ribeiro de Andrade,

na descrição que fez de Sorocaba em 1802. "[...] seu comércio se resume à venda de tropas de gado, vindas do sul. A cultura geral desta vila e seus contornos consiste em milho, feijão, algodão, pouco café, alguma cana e já conta com 12 fábricas de açúcar e outras de águas ardentes".

Anos mais tarde, em 1812, visita Sorocaba o médico sueco Gustavo Beyer, que também deixa a sua opinião, sobre a cidade: "Sorocaba tem o nome do rio que a atravessa. É muito espalhada, mas escassamente habitada, sendo notável por seus curtumes de couro de cabra, suas redes de algodão e a grande renda que a coroa aqui arrecada do imposto sobre cavalos, bestas e bois..."

Também aqui nenhuma alusão às facas e aos facões.

## Uma fábrica de facas e facões

Mas é ainda no século XX que começa a se esclarecer o mistério do facão sorocabano, aparecendo informações oficiais e concretas da sua existência, como também as primeiras luzes sobre as suas origens no século XIX.

A historiadora Elina O. Santos, autora do livro "A industrialização de Sorocaba - bases geográficas", editado em 1999, publica um relatório da Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, que aponta a existência em Sorocaba de 10 cutelarias e artefatos de metal. O Almanaque de Sorocaba, edição de 1935/1936, apresenta o Guia-Indicador da cidade, com todos os estabelecimentos comerciais, industriais e de prestação de serviços. Na letra "F", lê-se: Fábrica de Facas, rua da Penha 1.152, propriedade de Alfredo Soares. Em 1938, o jornal *A cidade* registra a presença dessa mesma fábrica de enxadas, com *stande* na exposição inaugural do Mercado Municipal de Sorocaba. Essa fábrica de facas foi instalada em Sorocaba em 1910 por Fernand Schnorr, técnico em metalurgia, que veio da Alemanha para trabalhar na Fábrica de Ferro de Ipanema, em 1886.

Quem conta essa história é o engenheiro Arnaldo Gonçalves, descendente da família Schnorr:

> Um técnico em metalurgia alemão, chamado Fernand Schnorr veio para o Brasil contratado para trabalhar na fundição Ipanema, em 1886 mais ou menos. Numa visita à fábrica, o Imperador D. Pedro II sugeriu que ele se casasse com uma brasileira e ele assim o fez. Foi residir em Araçoiaba da Serra, cidade próxima a fábrica e chegou a ser até delegado de polícia, antes de se transferir para Sorocaba, onde queria instalar uma fábrica. Por volta de 1930 iniciou as atividades da fábrica de facas, aproveitando a fama que já tinham as facas sorocabanas. (Depoimento ao autor).

Essa fábrica, que se localizava na rua da Penha, zona central de Sorocaba, foi dirigida mais tarde por Alfredo Soares (o sobrenome Schnorr foi proibido no tempo da guerra), até 1968, quando encerrou as suas atividades.

Segundo conta a tradição da família, o último herdeiro ganhou na loteria e desistiu de "dar murro em ponta de faca". Fechou a fábrica.

Mas é no livro "Os Ourives na História de São Paulo", da professora. Maria Helena Brancante, que está a informação mais decisiva para a explicação da fama das facas sorocabanas. Além de publicar a foto de uma faca elaborada em ouro e prata, em 1836, a autora escreve:

> Um dos núcleos mais importantes de São Paulo foi a cidade de Sorocaba. Em 1733 passa por lá a primeira tropa de muares, conduzida por Cristóvão Pereira de Abreu, vindo do Rio Grande do Sul, iniciando um novo ciclo histórico de comércio. Ao mesmo tempo desenvolve-se uma indústria paralela relacionada aos animais: são obras de couro para montaria, facas e facões sorocabanos, que se tornaram famosos, e o surgimento de uma plêiade de ourives, que se dedicavam, exclusivamente, a enfeites de ouro e prata para adornar as selas e arreios, assim como estribos e cabos de chicote. (1999, p. 160-161).

Na sequência, a historiadora informa que conseguiu listar 60 ourives em Sorocaba, sendo 10 negros e mulatos alforriados. Acrescente-se a esse número de ourivesarias às ferrarias, que também se dedicavam à produção de facas e facões mais modestos, porém com a têmpera e a tecnologia da Fábrica de Ipanema.

## Ipanema, berço do facão

Não há dúvida que todas as informações que acabam de ser arroladas apontam para a Fábrica de Ipanema, como berço da tecnologia, a qual deu fama e projeção às facas e facões sorocabanos. Eles foram desenvolvidos pela melhor técnica metalúrgica do mundo da época, transferida para Sorocaba por mais de uma centena de especialistas suecos e alemães. A Feira de Muares, reunindo tropeiros do país todo, encarregou-se da difusão do produto.

Documentos colhidos pelo pesquisador Og Natal Menon para a sua tese de mestrado na Universidade Católica de São Paulo, "Real fábrica de ferro de São João de Ipanema e seu mundo" comprovam a fabricação de facões naquele estabelecimento. E deixam claro também que a fábrica teve o condão de promover a formação de profissionais da terra, que foram mais tarde trabalhar nas ourivesarias e ferrarias. Fato digno de nota é a presença de negros

na relação de ferreiros em Ipanema, aparecendo também como ourives no livro da profa. Maria Helena Brancante.

Em 1834, atesta o trabalho de Menon, "havia um importante número de trabalhadores escravos, ocupando funções de ferreiros, carpinteiros e pedreiros" (1992, p. 105). No mapa de distribuição dos escravos na fábrica (MENON, 1992, p. 179), apareciam 9 ferreiros, 10 carpinteiros e 12 pedreiros. Esses escravos, conforme atesta comunicado do diretor da fábrica, João Bloem, ao presidente da Província, Rafael Tobias de Aguiar, passaram a ser assalariados a partir de 1834, o que lhes permitia a economia de alguns trocados para conseguir a emancipação.

Outra informação relevante do mesmo autor refere-se à produção da fábrica, que era, em 1845, de 101,29 toneladas de obras fundidas.

> A produção da fábrica - segundo o relatório do administrador interino, em 1834, João Florêncio Peres - destinava-se a atender as necessidades da população localizada em sua redondeza. Fabricava: pregos, cravos de ferro, enxó, fechadura, braço de balança, colher grande, fechos, aldravas, facões, botões, argolas, cantis, bigornas e grampos. Produzia também cilindros para as usinas de açúcar e serras para as serrarias. (MENON, 1992, p. 193).
>
> Mas, já antes dessa data, em 27 de abril de 1814, a Relação de Imóveis de Ipanema, já acusa a presença das facas: "01 Forja de ferreiro com dois ventos para se manufaturar pregos, machados, facas e enxadas [...]" (MENON, 1992, p. 193)

Esta última informação nos permite garantir que Sorocaba já produziu facas desde 1814, praticamente, a partir do início das atividades da Real Fábrica de São João de Ipanema. E produzia facas e facões de qualidade, pela fama que granjeou até os dias de hoje.

E essa qualidade, já perseguida desde o instante em que foram contratados metalúrgicos suecos e alemães das melhores escolas da Europa, no século XIX, pode ser constatada também na biblioteca da fábrica, onde ao lado dos tratados para a preparação do ferro e do aço, está o caderno para a fabricação de espadas de Damasco, conforme publica Aluisio de Almeida no artigo "Ipanema, o jardim de Bloem e suas máquinas em 1842", publicado na Revista do Arquivo Municipal de São Paulo.

E para encerrar este rápido apanhado sobre o facão sorocabano, peço licença para fazer dois registros: o primeiro é a publicação de uma estrofe da poesia mais antiga que existe sobre o tropeiro. É de 1876, de autoria do juiz Manoel Antônio Duarte de Azevedo, carioca, mas que viveu em São Paulo. Foi juiz de órfãos, conselheiro do Imperador, professor de direito e deputado geral. A vida tropeira era a sua paixão.

*Sou rei! Amo somente as minhas tropas,*
*O dinheiro, o facão, o azul dos céus!*
*Não temo a tentação dos excomungados,*
*Não dou contas de mim, senão a Deus!*

O segundo registro é uma homenagem póstuma ao meu amigo Enor, companheiro nas jornadas do Senatro, cuteleiro, que semeou nas paragens de Bom Jesus a arte das facas artesanais, que ele cultivava com grande carinho.

## Referências

ALMEIDA, Aluisio de. *Vida e morte do tropeiro*. São Paulo: Martins, 1971.

ALMEIDA, Aluisio de. Ipanema, o jardim de Bloem. *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*. CLXXXI. São Paulo, 1970.

BRANCANTE, Maria Helena. *Os ourives na história de São Paulo*. São Paulo: Árvore da Terra, 1999.

FONSECA, Pedro Ari Veríssimo da. *Tropeiros de mula*. Passo Fundo: Berthier, 2004.

MEDEIROS, Francisco D'Abreu. *Curiosidades brasileiras*. Rio de Janeiro: Laemert, 1864.

MENON, Natal. *A real fábrica de São João de Ipanema e seu mundo*. São Paulo: PUC, 1992.

RODRIGUES, João Lourenço. *Um educador de outrora*. São Paulo: Salesianas, 1944.

SANTOS, Elina O. *A industrialização de Sorocaba*: bases geográficas. São Paulo: Humanitas, 1999.

# Antigos e modernos equipamentos para comando de rédeas no tropeirismo

***Sérgio Lima Beck***[1]
*Professor/UPC, Escritor, Pesquisador e Especialista em Zootecnia e equinos.*
*Florianópolis/SC*

Antes de entrarmos no tema propriamente dito do título deste trabalho, convém vermos um pouco da história do aproveitamento dos equídeos e da invenção dos equipamentos para controle desses animais.

[1] Contatos do autor: Fone: (41) 999530317; e-mail: sbeckequinos@yahoo.com.br

## Origem do gênero Equus

O continente americano, especialmente América do Norte, é apontado como o local de origem do gênero *Equus*. Tanto os pré-equídeos como o *Equus caballus* têm o berço mais antigo na América do Norte. O pré-equídeo considerado base ou primeiro da escala evolutiva do gênero *Equus* é o *Eohippus*, tendo surgido por volta de 50 milhões de anos atrás e seu fóssil encontrado no sul dos EUA no ano de 1867.

A partir de dois milhões de anos já se pode falar em gênero Equus e a espécie *Equus caballus* (cavalo) é tida como tendo ao redor de um milhão de anos. Toda essa escala evolutiva apresenta raízes mais profundas e maior continuidade no Continente Americano, mas, possivelmente por migrações, seus representantes fósseis, sem tanta continuidade, são também encontrados na Ásia, Europa e África.

No continente Americano o cavalo sobreviveu até logo após o final da última glaciação 10 mil anos atrás. Depois se extinguiu por causas ainda não bem conhecidas (possivelmente epizootias somada a caça excessiva), mas, da Europa retornou para o Continente Americano a partir da segunda viagem de Colombo em 1493.

## Domesticação

O cavalo, *Equus cabalus* foi um dos últimos animais mamíferos a ser domesticado. A maioria dos livros aponta que isso ocorreu nas estepes euro-asiáticas, entre Mongólia e Kazakjstan (Eduardo A. Carmona 2014) na altura aproximada de 3.500 a 4 mil anos antes de Cristo. Todavia, estudos citogenéticos mais recentes, através de testes de DNA mitocondrial, dão conta que a domesticação dos equídeos se deu aproximadamente ao mesmo tempo e em, pelo menos, seis diferentes localizações geográficas, inclusive na Península Ibérica.

## Primeiras hibridações

Para os apreciadores dos muares vale saber que o *Equus asinus* (jumento) foi domesticado cerca de 500 anos antes que o cavalo e o primeiro híbrido da união de duas espécies do gênero *Equus* é de 2800 a. C. na Mesopotâmia, mas provavelmente não era propriamente o burro nem a mula, posto que devia ser fruto da hibridação do equino com o onagro asiático. O onagro é um parente próximo, do mesmo gênero, do jumento e do cavalo. O primeiro

híbrido da união da espécie equina com a espécie asinina aparece no Egito em 1400 a. C..

## Finalidade da domesticação

A primeira finalidade da domesticação não foi sela nem Atrelagem e sim reserva de alimento (carne, leite) e seus subprodutos como couro, tendões, etc. O aproveitamento da energia viva dos equídeos, em forma de movimento e força veio depois, inicialmente para tração de veículos. È importante saber que a invenção da roda é contemporânea à domesticação do cavalo; ambos grandes avanços culturais da humanidade. Em seguida se estima que veio o uso para tração de implementos agrícolas. Posteriormente, onde o carro de rodas não entrava, passou-se a usar o equídeo para carga no dorso. Mas o montar a cavalo? Quando é que ele entra nessa história? Passar da carga no dorso para uso montado foi só um pulo, mas a partir daí o homem *ganhou asas para o mundo*. O pioneirismo no montar a cavalo é atribuído aos habitantes das planícies da Ásia durante o primeiro milênio a. C.. Vejam: a domesticação ocorrida entre 3500 a 4000 anos antes de Cristo até o montar a cavalo iniciado no último milênio antes de Cristo passaram-se, pelo menos, uns dois mil anos. O montar a cavalo foi um salto cultural que precisou de todo esse tempo para algum *gênio* tivesse essa ideia e desenvolvesse alguma tecnologia mínima para isso que hoje chamamos de *Equitação*.

Obs.: Acredita-se que em raros casos, como na *Sibéria,* a Equitação pode ter antecedido a Atrelagem.

## Surgimento dos equipamentos de controle ou de comando

A força do cavalo, que é muito maior que a do homem, não está na cabeça e, sim, no tronco e nos membros. Durante a domesticação um dos primeiros avanços culturais foi concluir que controlar o cavalo fisicamente pela cabeça era a melhor maneira de dominar e conduzir o animal.

O primeiro equipamento de controle do cavalo foi simplesmente uma corda amarrada no pescoço, mas posicionada perto da cabeça ao redor da garganta sem apertar. Mais para frente no tempo surgiu a atadura mandibular, inicialmente usada só para controle desde o chão, mas até hoje é utilizada para controle montado em certas domas não só no Brasil. A atadura mandibular foi também, em todo o continente Americano, utilizada pelos índios cavaleiros para além da doma. Este equipamento, a atadura mandibular, é de mais de dois mil anos a. C., portanto, tem mais de quatro mil anos de inventada.

O próximo passo da tecnologia com melhor eficácia foi a invenção da cabeçada e o uso de duas rédeas, uma de cada lado da cabeça, presa à atadura mandibular ou às laterais da focinheira de cabeçada para melhor controlar o cavalo na atrelagem e na tração de equipamentos agrícolas. A partir daí, o homem *tomou as rédeas do mundo*. Isso, entretanto, só ocorreu no segundo milênio antes de Cristo, mas ainda bem antes que algum iluminado tivesse tido a genial ideia de montar a cavalo.

As rédeas presas na atadura mandibular ou nas laterais da cabeçada não permitiam um controle fácil nem muito eficiente.

**Figura 1 – Atadura mandibular**



Fonte: Andrade, L. S. Hackamore. BH: Equicenter Publicações, 2019.

## O que veio primeiro, freio ou bridão?

O bridão é bem mais antigo; ele surgiu quase dois mil anos antes que o freio. Na verdade, a atadura interdental nas barras da mandíbula, equipamento este que chamamos de bocal, ou barbicacho ou de queixinho, conforme a região do Brasil já era uma embocadura do grupo dos bridões, porém não rígida. Bem depois é que surgiram as ideias de uma embocadura que, sendo rígida, propiciasse maior controle do cavalo. As embocaduras rígidas inicialmente foram de pau, depois de osso e por último, nas idades da metalurgia (bronze, cobre, ferro, ouro, prata, aço, alumínio), as de metal. Hoje temos embocaduras também de borracha e de vários tipos de plásticos, todavia as de ferro ou aço inox seguem sendo as mais usadas pela resistência e durabilidade.

## Articulações no centro do bocado da embocadura

Depois da embocadura rígida, o próximo passo para aumentar o controle do cavalo foi a invenção de uma articulação no centro do bocado. Isso só foi possível com a embocadura de metal. Bocado é a parte da embocadura que fica dentro da boca do cavalo. Cronologicamente as primeiras embocaduras eram de bocado inteiriço. Para aumentar o controle sobre o cavalo,

inventou-se a embocadura monoarticulada no centro, pois assim se adicionava sobre o maxilar a pressão de efeito parecido ao equipamento que chamamos de quebra nozes. Os bocados monosarticulados mais antigos são do século VIII a. C.. O bocado duplo-articulado, com dupla articulação próxima do centro, é na escala do tempo bem posterior ao mono. Porém a invenção do duplo-articulado não foi para duplicar a pressão (efeito quebra nozes) e sim para evitar a indesejável pressão pontiaguda no palato (céu da boca) que ocorre na monoarticulada quando se aciona brusca e fortemente as rédeas.

## Cronologia das embocaduras rígidas

***Bridão***

Bridão é qualquer embocadura que age na boca só por tração para trás ou para os lados**.** Pode agir também um pouco para cima e para baixo. Mas é sempre só tração Não tem efeito nem funcionamento de alavanca. Os modelos e materiais variam muito, desde os moles feitos em casa como a atadura mandibular (bocal, barbicacho, queixinho) até os gradativamente mais rígidos como borracha, plásticos e variados metais.

Bridão com bocados rígidos e inteiriços (sem articulação no centro) foram arqueologicamente encontrados na Mesopotâmia a partir do século 2.300 a. C..

Os povos Ecitas entre os séculos VIII e VII a. C. são apontados como os primeiros a usar embocadura de bridão de material rígido com articulação no centro do bocado. Portanto, depois de ter sido inventado o bridão de bocado inteiriço, levou-se aproximadamente 1500 anos para que fosse inventada a articulação no centro do bocado do bridão. Vejam como eram lentas as inovações e avanços tecnológicos naqueles tempos.

***Freio***

O freio surgiu como um engenhoso invento de alavanca para comando de rédeas.

O bocado de freio atua fazendo pressão para trás sobre a língua e, ás vezes, também sobre as barras enquanto, ao mesmo tempo, a barbela, numa posição levemente mais alta e por fora da boca no maxilar, provoca certa pressão no sentido contrário, isto é, para frente.

Também ao mesmo tempo o freio, indiretamente, pressiona para baixo a nuca. Essa pressão na nuca se dá quando as rédeas são acionadas e provocam nos braços (parte superior das hastes laterais) uma inclinação para frente e para baixo. Consequentemente esse abaixamento dos braços leva

a região de cima da cabeçada, que chamamos de nuqueira, a pressionar a nuca do cavalo para baixo. Junto os braços levam para cima e para a frente a barbela de encontro ao queixo do cavalo. Tudo isso tende a levar uma maior flexão da cabeça em relação ao pescoço. E para que essa flexão da cabeça em relação ao pescoço? Para que o cavalo colocando a cabeça num posicionamento mais próximo da vertical, o bocado do freio possa agir mais direta e constantemente na língua e nas barras da boca. Quando isto acontece é o que algumas pessoas chamam de cavalo *enfrenado*. O bridão não tem esse mecanismo complexo. Todavia essa posição *enfrenado* se pode conseguir também com bridão, mas exige mais técnica e mais tato.

O objetivo de se criar o freio foi obter maior controle do cavalo e desta forma poder manejar as rédeas com uma só mão. Vale dizer, entretanto, que iniciar um cavalo no freio é bem mais difícil e demorado do que iniciar no bridão. Mas se este era o objetivo cabe a pergunta: para que manejar as duas rédeas com uma só das mãos? Ora, para com a outra mão poder trabalhar ou guerrear. Com bridão o comando através de uma só mão nas duas rédeas é bem menos eficiente, tanto para parar como, principalmente, para virar. Daí a invenção do freio.

A invenção do freio se atribui aos celtas da Gália, na Europa, no século IV a. C.. Portanto, o freio foi inventado *apenas* aproximadamente 1900 anos depois do Bridão rígido inteiriço (2300 a C.) e 400 depois do bridão rígido com bocado monoarticulado no centro. Por isso, o freio é mais *moderno* ou mais *recente*.

## Surgimento dos equipamentos para acomodar e dar segurança aos cavaleiros

### *Monturas (selas ou arreios)*

Até a invenção do freio e ainda muitos séculos depois nada havia de montura no mundo ocidental. Montava-se em pelo mesmo. Portanto, no mundo ocidental, as embocaduras precedem em muito as monturas. Todo império Romano antes de Cristo montava sem monturas, isto é, sem um equipamento de estrutura rígida e firme para acomodar o cavaleiro. Até pouco depois de Cristo os romanos ainda montavam apenas com alguns tipos de mantas presas por cilhas e a finalidade disso era apenas se proteger do suor ou amenizar as agruras de se montar em pêlo num cavalo magro.

Selas de estrutura rígidas no ocidente só foram conhecidas no início da era cristã. Grandes conquistadores do ocidente, como Carlos Magno, estenderam seus vastos impérios montando cavalo sem usar monturas pro-

priamente ditas. Todavia na Ásia, entre os chineses e principalmente entre os povos cavaleiros nômades das planícies asiáticas, a sela, por incrível que pareça, já era conhecida e de uso comum desde o início do último milênio antes de Cristo. Somente quase mil anos depois dos asiáticos é que os ocidentais adotaram a sela para montar. Mas, por aqueles tempos, tanto no oriente como no ocidente as monturas ainda não tinham estribo?

**Figura 2 – Montura sem estribo**



Fonte: Bauver R e Martin J.. *Bridles of the Americas*. Nicasio, Calofórnia: Hawk Hill Press, 2010.

***Surgimento do estribo***

Novamente a Ásia, mais especificamente a China, foi pioneira na invenção do estribo e isso se deu pouco antes do terceiro século da era cristã. Estima-se que o primeiro estribo foi de seda, depois de couro, mas o de metal mais antigo que se conhece data do ano 322 da nossa era. Todavia, no início, a montura levava estribo só no lado de montar. A finalidade era apenas facilitar o ato de subir no cavalo para cavalgar. Tardou mais um pouco até que o estribo fosse adotado dos dois lados da montura e passasse a servir também como de auxílio para o equilíbrio e firmeza sobre a sela. Os chineses foram os inventores, mas a partir daí, os hunos o disseminaram pelo ocidente o estribo. Genghis Khan, barrado pelas muralhas da China, estendeu o império mongol até o ocidente vencendo muitas batalhas com os romanos e quase invadiu Roma. Baseou sua vantagem bélica principalmente no uso do estribo para ter uma arquearia montada eficiente, coisa que os romanos não tinham. O estribo lhes dava também vantagem de melhor equilíbrio para atirar lanças ou lutar espadas montado. A cavalaria romana relutou em adotar o estribo devido ao receio de prender o pé quando caísse do cavalo.

Na Idade Média, o estribo se generalizou no mundo todo. Todavia os árabes foram os que mais tardiamente adotaram esse equipamento, o fazendo só por volta do século XII da nossa era. Portanto, quando invadiram a Península Ibérica ainda o fizeram sem o auxílio do estribo.

***Arreamento completo***

Findada a Idade Média, já se conhecia praticamente todos os equipamentos de montar que conhecemos hoje. Aproximadamente 300 anos antes do fim da Idade Média sedimentaram-se duas escolas, dois estilos de Equitação, duas doutrinas de montar a cavalo. Uma se chamava Brida e a outra Gineta. Da Brida, por ser de cavaleiros com armaduras, portanto, mais pesados e mais limitados em termos de controle ou de comandos, derivam todos os acessórios de arreamentos que se conhece como gamarra, martingal, peiteira ou peitoral, rabicho ou batecola, retranca, afogador ou cisgola, focinheira ajustável na cabeçada, freios de pernas longas e alavanca mais potente, cilha e barrigueira ao mesmo tempo, etc. As esporas do estilo brida também tinham cão (prolongamento) comprido. Já a Gineta trabalhava com o mínimo possível de equipamentos, pois em vez de armaduras apostava mais em ser leve para ter velocidade a agilidade. A brida estribava longo e a gineta relativamente curto**.**

## Diferença principal entre freio e bridão

Equivocadamente, muita gente pensa que a diferença entre freio e bridão reside na articulação, no meio do bocado. O Bridão seria a embocadura articulada e o freio não. Ledo engano. Existem também freios com bocado mono ou duplo articulado no centro, assim como também existe bridão com bocado inteiriço. O que diferencia um do outro é, essencialmente, o funcionamento principal. Se tiver alavanca é freio, e se não tem é bridão; simplesmente isso.

## Partes do freio e a função da curva no centro do bocado

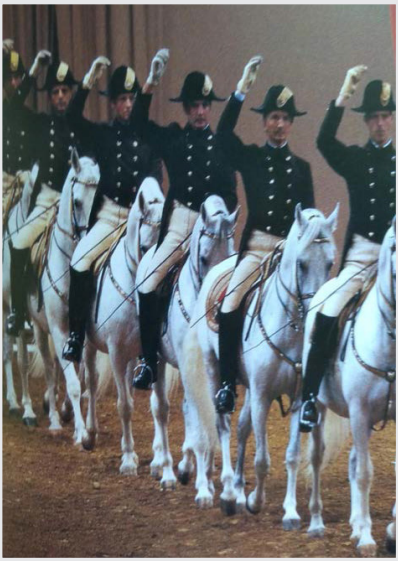
O freio básico é constituído de, pelo menos de três partes: 1 – Um bocado (parte que vai dentro da boca); 2 – duas hastes laterais chamadas camas em Português e câimbras em Espanhol, uma de cada lado do bocado (a cama se subdivide em braço, que é a parte acima do bocado e perna a que fica abaixo); 3 – pelo menos uma barbela que se prende no topo dos braços das hastes laterais.

Inicialmente, o bocado era uma barra reta. Posteriormente se inventou a curvatura para cima no centro do bocado. Qual a função desta curvatura? Ela se chama ponte ou passagem de língua. Ambos os nomes indicam que é para algo passar por baixo desta curvatura, no caso a língua. Comprimida entre a pressão do bocado e a pressão da barbela por fora no queixo, a língua

por ser mole, úmida e escorregadia, acaba, pelas pressões, concentrando seu alojamento em baixo da ponte onde a pressão não ocorre. Desta forma, a língua deixa descobertas as barras (espaço gengival interdental mandibular). Vale saber que as barras são as partes da boca mais sensíveis ao bocado, pois são constituídas de base óssea recoberta só por uma fina mucosa bem enervada. Portanto, a ponte alta é inútil, desnecessária, e, geralmente ruim. O topo dessa curvatura, em alguns casos, acaba de tal forma alto que pressiona o palato ou céu da boca quando a alavanca é acionada pelas rédeas. Esse deve ser o equivocado entendimento dos que fabricam e dos que buscam freio com ponte alta. Como ponte alta sempre vinha acompanhada de pernas e braços longos nas hastes do freio, pensava-se (algumas pessoas ainda pensam assim) que era ela a ponte alta, a ponte alta, que ajudava no controle e flexão da cabeça do cavalo e também fazê-lo parar mais facilmente.. Mas quem faz a flexão, na verdade, é um tamanho adequado de braço (em torno de 7 cm ou pouco mais), seguido de uma vez e meia até três vezes na perna, em termos de proporção para dar alavanca eficiente. Depois também o bocado dentro da boca fazendo pressão para trás e a barbela numa posição um pouco mais alta e por fora, fazendo pressão no sentido contrário, ajuda na função de alavanca de flexão. Não é a alta passagem de língua que flexiona a nuca, muito pelo contrário. Quem faz o abaixamento da cabeça e a flexão da nuca é a pressão da nuqueira da cabaçada quando o braço abaixa para frente, Nesse momento o braço também puxa a barbela contra o queixo e as pernas do freio subindo pela ação das rédeas pressionam o bocado contra a língua e as barras na boca. O somatório dessas forças configura um sistema de alavanca que faz o cavalo ceder no sentido maior das pressões exercidas. O mecanismo do freio é este. Portanto, ponte quando alta geralmente só atrapalha, pois para ceder e sair da pressão no céu da boca, que também é sensível, o animal precisa reagir ao contrário do desejável, avançar em vez de parar, levantar a cabeça em vez de baixar e abrir a boca em vez de mantê-la fechada. Como se pode ver ou imaginar ponte alta provoca quase tudo que não serve.

Geralmente os bons cavaleiros não usam ponte alta. A secular, brilhante e mundialmente famosa Escola Espanhola de Equitação, em Viena na Áustria, geralmente não utiliza freios com passagem de língua. Quando, eventualmente, algum freio possui passagem de língua, a curvatura é bem baixa e suave.

**Figura 3 – A Escola Espanhola de Equitação, em Viena[2]**



Fonte: Enciclopédia Larouse dos Cavalos. Larouse do Brasil, 2006.

## O bocado moderno

Para o comum usuário de cavalo ou do muar admite-se que a curvatura no bocado e até no bridão, quando pequena, seja útil. Ela diminui o desconforto do cavalo e aumenta a resposta às rédeas. Mas modernamente a curvatura não é mais no centro do bocado e sim ao longo de toda a sua extensão e não é mais só para cima e sim um pouco para frente. Faz sentido ser assim, pois a língua do cavalo fica mais alta do que a linha que une a junção dos lábios da boca na lateral. Então, com curva só para cima ou sem curva, o bocado tradicional fica sempre pressionando, amassando um pouco a língua do cavalo. Já quando existe uma curva longa, suave e um pouco para frente, acontece do bocado pressionar bem menos a língua e, ao mesmo tempo, não tocar no céu da boca. Então, o cavalo pode se acomodar melhor e mais fácil à embocadura. Este é o último avanço tecnológico introduzido nas embocaduras modernas.

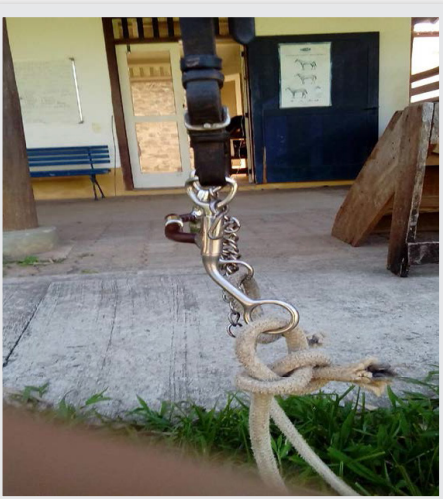
[2] A escola de Equitação Espanhola, em Viena, não usa freio com ponte.

**Figura 4 – Embocadura moderna: curvatura ao longo de todo o bocado[3]**



Fonte: acervo de Sérgio Beck.

**Figura 5 – Freio de bocado moderno de ponte ampla[4]**



Fonte: acervo de Sérgio Beck.

[3] Embocadura moderna: a curvatura da ponte é suave, ao longo de todo o bocado e mais para a frente do que para cima.

[4] Freio de bocado moderno de ponte ampla, suave e só para frente.

## Qual embocadura os tropeiros antigos deviam mais usar?

Toda a equitação rural dos tropeiros antigos, assim como qualquer campeiro, é um misto dos estilos Brida e Gineta. Mais para o Brida do que para o Gineta em termos de equipamentos, porém mais para o Gineta do que para o Brida em termos de movimentos.

Toda a literatura sobre tropeirismo e muitos tropeiros autênticos, ainda vivos, contam que alguns animais iam sendo domados no serviço durante as tropeadas. Para iniciação do cavalo ou do muar, o homem do campo, incluindo o tropeiro, aqui no Continente quase sempre usou a atadura mandibular para comando de rédeas num animal novo. É o que o gaúcho chama de bocal e que nada mais é do que um tento, geralmente de couro cru bem sovado, amarrado no espaço mandibular interdental (entre incisivos e pré-molares) que chamamos de barras. E com muares é mais comum ainda. Isso se passa até hoje em muitos locais rurais. Quando o animal começava a ficar bom de rédeas passavam então do bocal (atadura mandibular) direto para o freio. Bridão rígido de metal quase não fazia e quase não faz parte da tradição tropeira nem campeira para iniciação de cavalgaduras. Por outro lado, a embocadura principal e final sempre foi o freio, não o bridão. É que o freio faz o cavalo atender melhor as rédeas quando seguradas por uma só das mãos. Os comandos de rédea numa Equitação de serviço sempre são dados com as rédeas numa só das mãos. A outra mão fica livre para segurar instrumentos de trabalho. Essa condição de segurar as duas rédeas numa só das mãos, pela necessidade do trabalho, acaba sendo um hábito muito comum entre campeiros e tropeiros. Pelo explicado, o freio é então a embocadura preferida e mais usual do homem do campo, consequentemente mais usual do tropeiro também. Resumindo, podemos dizer então que as prováveis embocaduras mais usadas pelos tropeiros eram a atadura mandibular nas domas e os freios severos (pernas longas e bocado com ponte alta) nos animais já domados.

## Como era o freio dos tropeiros?

Como se sabe, os tropeiros sempre lidaram muito com muares. Por serem as mulas e os burros um pouco mais difíceis de domar que os cavalos e um pouco menos sensíveis que este últimos, os usuários de muares usavam e usam freios fortes. No início da doma não, mas no final dela e nos animais já domados os tropeiros deviam usar freios bem fortes em termos de alavanca, e, equivocadamente, também de passagem alta de língua (ponte alta) no bocado. Felizmente pelo que se vê em fotos e museus, pelo menos, parece que

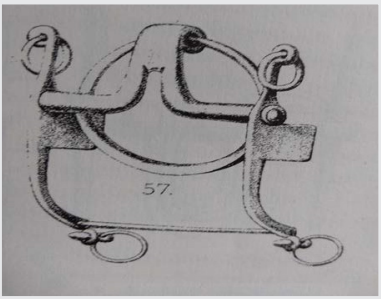
a espessura do bocado não era fina. A ponte alta no bocado devia ser quase uma regra para muares. Mas na verdade o que realmente fazia efeito eram as pernas longas que acompanhavam os freios de bocado com ponte alta. Por questão de custo e facilidade de encontrar o freio com bocado não articulado também devia predominar. Outra característica dos freios campeiros e tropeiros é ter pernas (parte da haste abaixo do bocado) não na mesma reta da linha do braço (parte da haste acima do bocado) e sim inclinada ou curva para trás. Perna reta na linha do braço é mais dos militares e da Equitação clássica.

**Figura 6 – Tipo de bocado antigo muito usado pelos tropeiros**[5]



Fonte: Esterson, E. The Ultimate Book of Horse Bits. New York: Skayhorse Publishing, 2014.

**Figura 7 – Freio muito severo, de origem moura, estilo Gineta**[6]




Fonte: Esterson, Emily, The Ultimate Boock of Horse Bits. New York: Skyhorse Publishing, 2014.

[5] Nesta foto podemos ver duas características dos modelos antigos muito usados pelos tropeiros: paltas no bocado, hastes com pernas curvas ou inclinadas para trás e longas.

[6] Modelo introduzido pelos espanhóis na América e utilizados por alguns antigos tropeiros, principalmente na região do Prata e do Chile. Possui barbela rígida e presa no topo da ponte alta.

## Modernos equipamentos para comando de rédeas no tropeirismo

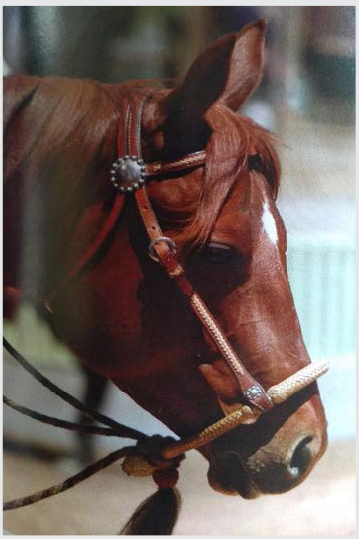
Freios com passagem de língua ao longo de toda a extensão do bocado e com elevação suave quase só para frente parecem ser uma das tendências modernas. A outra tendência, fruto do crescimento da consciência de respeito aos princípios do bem-estar animal e advogada pelo movimento *bitless* (sem embocaduras), é o não uso de embocaduras. Sempre que possível, o *bitless* sugere que as embocaduras sejam substituídas por focinheiras específicas para comando de rédeas. Curiosamente aquela tecnologia rudimentar, de milhares de anos atrás, está voltando. Mas agora aprimorada por focinheiras mais eficientes e por uma doma e equitação mais bem feitas.

Acho que no SENATRO em Bom Jesus/RS, como no Encontro Nacional de Tropeirismo – ENAT em Urupema/SC, já tivemos oportunidade de comentar que o empresário do Turismo Equestre, que leva turistas montados para longos percursos, corresponde à uma das atividades econômicas que mais se aproximam, nos dias de hoje, ao tropeirismo dos tempos antigos.

Como no Turismo Equestre de cavalgadas e de viagens montado não se precisa de grande precisão nos movimentos, não se precisa apartar nem correr atrás de algum desgarrado como no tropeirismo, as focinheiras para comando de rédeas num animal bem domado, são mais que suficientes. Vantajosamente permitem: melhor pastar durante as pequenas paradas de descanso nos percursos; geralmente, menos desconforto ao animal que trabalha, pois a boca está livre de pressões e de incômodos.

Ao que parece o modelo mais conhecido é o buçal *hackamore* californiano adotado e muito divulgado pelos americanos, mas inventado pelos indígenas das missões jesuíticas no México e logo seguido pela mexicana tradição charra dos vaqueiros e cavaleiros daquele país. Esta focinheira é atualmente quase uma regra para cavalos novos americano *bockaroo* (vertente derivada e aprimorada dos cowboys).

**Figura 8 – Buçal Hackamore**



Fonte: Esterson, E. The Ultimate Book of Horse Bits. New York: Skayhorse Publishing, 2014.

Este modelo, – o buçal *hackamore* –, foi inventado para uso quando o cavalo novo estava com a boca muito sensível e incomodada pelas trocas (mudas) de dentes e então não aceitava bem o bocado de embocadura. Servia também para se poder continuar usando o animal quando ele tinha algum machucado na boca causado pelo mau uso da embocadura ou coisa parecida. Mas vale lembrar que o *serreton*, uma espécie de focinheira de ferro chato com dobradiças para melhores ajustes ao redor do focinho, já era usada, não só, mas também, para comando de rédeas na Espanha antes da invasão europeia, no Continente Americano.]

Ainda hoje, todas as focinheiras para comando de rédeas continuam atendendo aos e propósitos citados acima, além de servirem para iniciação de potro às rédeas e sendo também opção em certos tipos de trabalho, esporte e lazer montado

## Modelos de focinheiras para comando de rédeas

Existe hoje no mercado boa variedade de cabeçadas com focinheiras para comando de rédeas e que, portanto dispensam embocaduras.

Com função de bridão, as mais conhecidas são:

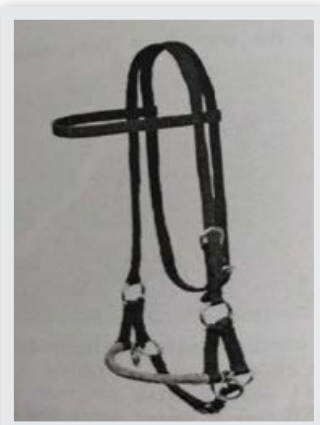
- Buçal Hackamore, buçal californiano (rédeas esquerda e direita saem quase juntas debaixo do queixo).

- Side pool é cabeçada de focinheira só um pouco rígida, mas folgada, com alças laterais para prender as rédeas. As focinheiras Side Pool costuma ser mais leves e mais macias que a de Buçal Hackamore, porém sempre de material que o cavalo respeite. É mais simples, mais barata e de mais fácil uso.

- Focinheira chalan (do Peru), parecida à californiana, porém mais justa e mais leve e parece que menos eficiente.

- Hackamore buçal colombiano, muito bom, possui botões de pressão na face interna da frente da focinheira, e local para fixação de rédeas lateralmente como a Side Pool. A focinheira é essencialmente só na frente e nas laterais, pois atrás está ligada a uma peça folgada de couro trançado e duro, com um certo peso, com função relativamente parecida com a barbela, mas acionável por duas rédeas

**Figura 9 – Focinheira Side Pool**



Fonte: Andrade, L. S. Hackamore. BH: Equicenter Publicações, 2019.

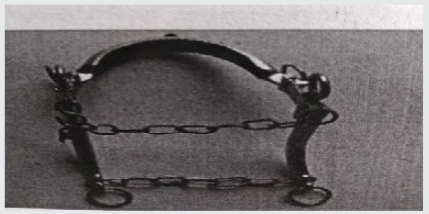
extras. Esta peça que fica folgada atrás do queixo do cavalo possui duas alças perto do centro pelas quais duas outras rédeas de reserva agem se preciso, mais ou menos como o Buçal Hackamore. Também se essas duas rédeas forem acionadas bem para cima ajudam no sentido de levantar a cabeça do animal caso ela esteja muito baixa. Pode ser usado como Side Pool ou como Buçal Hackamore, dependendo de como as rédeas forem colocadas ou de quais forem acionadas.

Com função de freio temos: professora, também chamada cordadeira, típica do vaqueiro nordestino, muito usadas nas provas de vaquejadas, não possui braço, mas é bruta e ruim por ter perna geralmente demasiado longa e focinheira serrilhada sem forro.

- Freio Hackamore americano ou Hackamore mecânico, possui hastes laterais, com braço, perna e barbela, mas evidentemente não possui bocado, o qual é substituído por uma focinheira branda a esquerda na foto abaixo.

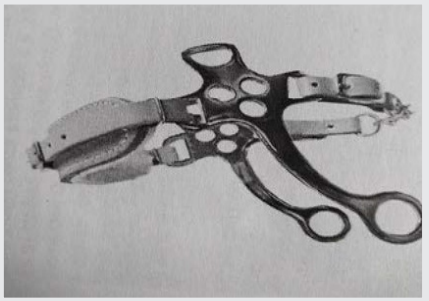
- Freio Hackamore alemão, semelhante ao americano, mas que não possui braço. Devidos aos hackamores não terem bocado e ser a focinheira flexível, o modelo alemão optou por não ter braço, pois este por não estar fixo, como no freio tradicional de bocado, pode acabar incomodando a face do cavalo.

**Figura 10 – Focinheira para comando de rédeas, Professora nordestina**



Fonte: Andrade, L. S. Hackamore. BH: Equicenter Publicações, 2019.

**Figura 11 – Freio Hackamore americano**



Fonte: Andrade, L. S. Hackamore. BH: Equicenter Publicações, 2019.

**Figura 12 – Freio Hackamore alemão**



Fonte: Andrade, L. S. Hackamore. BH: Equicenter Publicações, 2019.

## Referências

ANDRADE, L. S. *Hackamore*. Belo Horizonte: Equicenter Publicações, 2019.

BECK, S. L. *Equinos:* raças, manejo equitação. 2. ed., São Paulo: Ed. dos Criadores, 1989.

CARMONA, E. A. *La Domesticacion del Caballo e Historia de los Arneses Útiles de Manejo*. Córdoba: Diputacion de Córdoba, 2014.

ESTERSON, E. *The Ultimate Book of Horse Bits*. 2. ed., New York: Skyhorse Publishing, 2014.

# Tropeadas, berrante e pau do fuxico: esta é uma história do passado e do presente

***Helenice Cunha***
*Apresentadora oficial do palco Raízes Sertanejas em Barretos e Cantora. São Paulo/SP*

***Luiz Fernandes Lopes Maia***
*Juiz oficial do Concurso de Barretos, Produtor de eventos, Colaborador na coordenação do palco Raízes Sertanejas de Barretos. São Paulo/SP*

Antigamente as tropas de boiadas vindas do interior do Paraná, Minas Gerais, Mato Grosso, Goiás e interior de São Paulo eram conduzidas por peões de boiadeiro.

Tropas de 2.000 a 5.000 cabeças de gado, com destino aos grandes frigoríficos, que ficavam na cidade de Barretos, eram conduzidas por *comitivas* de 08 a 10 peões, estes tinham funções específicas na condução da boiada.

Na frente vai o berranteiro, mais ou menos uma hora à frente da boiada; ele era o conhecedor das trilhas. Com ele ia um ajudante com mulas carregadas com as "traias" para o preparo do almoço e jantar. Na saída da tropa, o berranteiro dava um toque de saída para o estradão, um toque breve. Depois do toque do estradão, um toque tipo marcha de soldado; este para manter o andamento da boiada. Logo após, se necessário, o toque de rebatedouro ou perigo, quando encontrava um rio cheio de piranhas ou uma ponte quebrada, porque se tivessem que atravessar o rio cheio de piranhas tinham de sacrificar um boi mais velho ou já doente pelo desgaste da jornada, logo abaixo da cabeceira do rio, para que a boiada passasse em segurança na parte de cima do rio, enquanto as piranhas se ocupavam em devorar o boi sacrificado. Este toque servia também para sinalizar quando a boiada estourava.

A comitiva era composta pelo comissário, que negociava o transporte. Era a maior autoridade da tropa e, também, o contratante dos peões. Os pe-

ões tinham funções específicas, tais como: *ponteiros* iam à frente da boiada; *meieros* iam na lateral das boiadas; *culatreiros* seguiam atrás da boiada; e o *berranteiro* que também era responsável pela comida. Achando água fresca, uma sombra para o gado, descia "a traia" e preparava a comida com o auxílio de seu ajudante. A comida servida era feijão gordo ou feijão tropeiro. Geralmente era arroz de carreteiro com carne seca ou carne na chapa (carne picada ou em bife para fritar ou passar na chapa), paçoca de carne seca socada no pilão, juntamente com farinha de mandioca ou de milho. A carne era colocada no pilão, já frita, ou alguma galinha e caça que eram negociadas pelos peões com indígenas e fazendeiros.

O almoço era chamado de queima do alho, porque quando o cozinheiro, que é também o berranteiro, estava cozinhando, jogava alho na chapa junto à carne. Isto fazia subir aquele cheiro forte de alho. O vento levava o cheiro até seus companheiros, que comentavam: o berranteiro está queimando alho, por isso a comida passou a chamar-se queima do alho.

Quando estavam chegando ao destino, que podia ser o transporte da boiada de uma fazenda para outra fazenda ou para o frigorífico, o berranteiro fazia o toque de floreio que era da entrega da boiada. Então, o comissário passando à frente, ia ao encontro do contratante, preparando-se para contar a boiada e prestação de conta.

O fazendeiro, do alto do estradão, escutando o toque de floreio, mandava as cozinheiras prepararem o almoço e uma boa pinga para tirarem o pó da garganta. Quando havia alguma baixa da boiada era relatada em uma agenda. Quando um companheiro perdia a vida no trajeto por mal súbito, doença ou acidente, era relatado e procurado a autoridade mais próxima para tomar as devidas providências. Cada toque significava alguma coisa. Saída, vamos partir. Na época, não existia rádio comunicador, celular ou outros similares. O berrante era o único instrumento de comunicação. Estradão, vamos manter o andamento da boiada; rebatedor, perigo, estourou a boiada ou perigo à frente. Todos vão à frente para parar a boiada ou tomar decisões. Floreio é um toque melódico sinalizando que estamos chegando com a boiada. Queima do alho, o almoço está pronto.

Hoje, graças a Deus, sou um dos juízes oficiais do concurso de berrante em Barretos. São três os juízes: dois de São Paulo e eu de Minas Gerais. Muitos, hoje, fazem músicas conhecidas, mas no concurso não tem valor, porque berrante é um instrumento de comunicação e não instrumento musical.

## Pau de Fuxico

A história do *Pau de Fuxico* está intimamente ligada às tropas de grandes quantidades de bois de Mato Grosso, Minas, entre outras, para os dois grandes frigoríficos existentes em Barretos, São Paulo.

Helenice e eu vivemos essa história.

O primeiro matadouro frigorifico do Brasil foi instalado em 1913, na cidade de Barretos/SP e chamava-se Frigorífica Pastoril. Em 1923 instalou-se como Frigorifico Anglo; este foi o primeiro frigorífico da América Latina. Entre os anos de 1927 e 1928 começou a exportar carne de Barretos para a Inglaterra. Funcionou por aproximadamente 50 anos. Em 1993, o Anglo foi vendido, porém continua em atividade até os dias atuais (setembro de 2020), sob a razão social *J.B.S Friboi*.

O atual Frigorífico Minerva iniciou suas atividades em Barretos em 1917, como charqueada, denominada Charqueada Minerva. Evoluiu transformando-se em um grande frigorífico exportador de carne para vários países.

O Bandeirantes foi o terceiro frigorífico a instalar-se em Barretos, mas já encerrou suas atividades.

Os peões ficavam em vários sítios denominados pontos de pouso, com muitas mangueiras e jabuticabeiras centenárias e água em abundância. Ali, a boiada e os peões de boiadeiro aguardavam por dias até a hora e dia determinados de entregarem a boiada para o abate. Passavam o tempo sentados em paus caídos no chão, tocando viola e fazendo farra, inclusive com participação de pessoas locais. Um dia, o *Cartucheira,* chegando no seu ponto de pouso, vendo aquela confusão, um falando mal da boiada do outro, que a boiada do Paraná só tinha pé duro, expressão usada para indicar animais *sem raça definida;* a do Mato Grasso era melhor; a de Minas Gerais mais ou menos. O *Cartucheira,* cujo nome próprio era *Faisse Mussa Hibrain, (n.10/05/1931 e f. 23/05/2009),* Rose era proprietário entre outros, do ponto de pouso para a boiada até ser entregue ao frigorífico. Neste pouso ficavam também os peões responsáveis pela tropa. Certa feita, retornando de uma rinha de galos, onde seu galo favorito tinha perdido, estava zangado, vendo aquela *fuxicaiada,* abriu os braços e esbravejou: "isso aqui *tá parecendo um pau do fuxico"* O apelido pegou tornando-se um evento dentro do Rodeio de Barretos

Esse relato nós ouvimos do próprio *Cartucheira.*

Com o passar dos anos, os pontos de pouso foram acabando, com isso, também o *Pau do Fuxico*.

Na cidade de Barretos existia o sobrado do Sr. Rose Abraão; ele não

tinha boiada. Como gostava imensamente de moda de Viola, logo após o início da Festa do Peão de Barretos, em meados da década de 1950, ele começou a hospedar seus amigos famosos, cantores famosos, tais como, Zico e Zeca, Tião Carreiro, Liu e Leu, entre outros, no início da década de 1960, e continuou a recebe-los até sua morte em 1993; era o local onde passavam as melhores duplas. Com a morte do proprietário do rancho, como os familiares não entraram em acordo, o Palco do P*au do Fuxico* mudou o nome para *Palco das Raízes Sertanejas.* Porém, o rancho ainda recebe violeiros e violeiras que vêm para tocar no Palco das Raízes Sertanejas.

Presidente na época, idealizador e responsável pelo criação do palco foi o Sr. Jerónimo Luiz Muzzet. Também foi responsável pela criação do palco, o Sr. Paulo Ortale

Com a grande concentração de talentos no *Pau do Fuxico,* o Paulo Ortale conseguiu convencer o saudoso *Cartucheira* a autorizar a colocação de um palco com o mesmo nome, dentro do parque de Peão de Boiadeiro, onde acontece a maior festa de rodeio da América Latina.

Helenice era a apresentadora oficial do Palco do *Pau do Fuxico*, e continua sendo a apresentadora oficial do Palco das Raízes Sertanejas.

Com o falecimento do *Cartucheira*, reformamos o rancho e estamos sempre apoiando para que acampem no parque até o dia da apresentação, para manter viva a tradição e a cultura. A inscrição é feita por mim e Helenice para todos os violeiros e violeiras do país. Ajudamos também no rancho, convidando para que se apresentem.

Somos fundadores, juntamente com os Independentes, da festa de Peão de Boiadeiro de Barretos.









ISBN 978-65-5974-291-2
9 786559 742912



