

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



VOLUME 1

OKOS
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 1

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

Lucrecia 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.
669 p.; 16 x 23 cm.; il.; color. – (Série Bom Jesus e o Tropeirismo, v. 1.)
ISBN 978-65-5974-290-5
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

Catálogo 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 Sr^a Claudia Natalina Paim de Almeida e Coordenadora de Cultura, a Sr^a 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 Sr^a 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 Sr^a. Gilce Maria Aver Leoni e Coordenadora de Cultura, Sr^a 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 início 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)	
<i>Frederico Arcari Becker</i>	22
A importância do tropeirismo na formação cidadã dos estudantes e das comunidades tropeiras	
<i>Carla Luzia Ciotta</i>	23
Prefácio I	
<i>Diogo Grazziotin Dutra</i>	24
Prefácio II	
<i>Lucila Maggi Morais Cunha</i>	25
Mensagem I	
<i>Maria Niza Almeida Hoffmann</i>	26
Mensagem II	
<i>Márcia Freitas Oliveira</i>	28
Apresentação	
<i>Lucila Maria Sgarbi Santos e Véra Lucia Maciel Barroso</i>	29
HOMENAGENS	
Dezoito anos sem a professora Judith Carneiro de Mello	
<i>Rosa Maria Sidor Kremer e Amélia Podolan Flügel</i>	31
Marília Daros! Marília de Gramado	
<i>Andréia Mariana Fattori Franzen e Arthur Fattori Franzen</i>	33
João Lori de Abreu: um gaúcho pleno	
<i>Frutuoso Luiz de Araújo</i>	36
Homenagem ao tropeiro Manoel Gaspar	
Seu Manoel Gaspar – Manoel Maria da Silva e Dona Eva Vieira da Silva	
<i>Lucila Maria Sgarbi Santos</i>	37
A Manoel Gaspar, meu respeito e admiração	
<i>Eduardo da Silva Borges</i>	41
Seu Manoel: patrimônio vivo da cultura tropeira	
<i>Eleni Cássia Vieira e Carlos Roberto Solera</i>	42
A vida é um processo dinâmico	
<i>Gilce Maria Aver Leoni</i>	45

Ao Seu Manoel Gaspar, o tropeiro dos Campos de Cima da Serra, que nos deixou neste inverno de 2021 <i>Helmut Weiblen</i>	45
Seu Manoel Gaspar e o Senatro <i>Geraldo Barfknecht e Henrique Paulo Schmidlin</i>	47
Manoel Gaspar: o tropeiro que conheci! <i>Juruema Batista Velho</i>	48
O velho tropeiro <i>Luiz Antônio Alves</i>	50
Manoel Maria da Silva: <i>Seu Manoel Gaspar</i> <i>Luiz Carlos Baldasso</i>	51
Seu Manoel Gaspar, o conheci quando eu era um guri <i>Marcio Andrei Silveira</i>	52
Seu Manoel Gaspar, uma estampa de Cima da Serra <i>Sérgio Gaudério Barbosa</i>	54
Um remanescente do tropeirismo serrano gaúcho <i>Valter Fraga Nunes</i>	54
Reconhecimento e gratidão a Seu Manoel Gaspar <i>Véra Lucia Maciel Barroso</i>	57
Manoel Gaspar, o tropeiro <i>Willian Marcelo dos Santos Goulart</i>	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
- Caminho, mula e tropeiro: as tropas cargueiras na América Espanhola e no Brasil
Geraldo Bonadio
- Para onde iam as mulas antes de 1732?
Sérgio Coelho de Oliveira
- Criatórios de mulas em Sorocaba
Sérgio Coelho de Oliveira

- 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 muare: 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
Marília 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
Marília Daros 127
- As mulas dos padres pelos sendeiros da fé colonial: o pitoresco dos convívios religiosos com as mulas no Caí médio e superior
Marília 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 <i>Adari Francisco Ecker</i>	231
• Atanagildo Pinto Martins e a Fazenda Santa Bárbara <i>Linara Cristina dos Santos</i>	261
• Rodrigo Felix Martins: a família de Atanagildo <i>Lea Maria Cardoso Vilella</i>	271
• Tropeirismo nos séculos XVIII e XIX: a ocidentalização dos caminhos, registros e passos no Rio Grande do Sul <i>Véra Lucia Maciel Barroso</i>	274
• No rastro das tropas: roteiro de Itararé a Sorocaba <i>Sérgio Coelho de Oliveira</i>	283
• Século XIX: a construção e manutenção de estradas para a circulação de tropas de muares em Minas Gerais <i>Lidiany Silva Barbosa</i>	297
• Desenvolvimento do Caparaó Capixaba: caminhos e tropeiros <i>Francimar Carlos Pinheiro</i>	317
• Caminhos de tropas e as variáveis ambientais do Planalto de Santa Catarina nas mensagens do governo provincial no século XIX <i>Marlon Brandt</i>	330
• As estradas das carretas na Região Missioneira de Cruz Alta: rotas precursoras para o tropeirismo <i>Rossano Viero Cavallari</i>	338
• “Estrada da Serra dos Capados”: entre colonizadores, tropeiros e imigrantes <i>Almir Pontes Filho, Cristina Carla Kluppel e Tatiane Bissoli</i>	345
• O caminho de São Manoel: relatos de tropeiros e moradores <i>Edgar Bueno Silveira e Pedro Henrique Tavares da Fonseca</i>	369
• Caminho das tropas: do poente ao litoral, um caminho alemão <i>Luiz Cláudio Stähelin</i>	375
• Serra do Pilão: o caminho dos tropeiros em Morro Grande/SC <i>Renata Carreira Corvino</i>	387
• Entre vales e serra: os caminhos de tropeiros no território do Geoparque e Cânions do Sul <i>Renata Carreira Corvino</i>	392
• Consumância – Transumância <i>Henrique Paulo Schmidlin</i>	393
• Tropeiros e coletores: fundamentos do sistema tributário e a passagem das tropas pelas coletorias de Goiás (século XIX) <i>Ana Cláudia Alves de Aquino Garcia</i>	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 Alгатão 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
- Uma 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 <i>Edgar Bueno Silveira, Jayane Eduarda Alves do Amaral e Júlia Ester Oliveira Boeno..</i>	567
• Reminiscências sobre tropeiros de Vacaria <i>Luci do Carmo Lima dos Santos.....</i>	578
• Tropeadas serranas <i>Sebastião Fonseca de Oliveira.....</i>	585
• Testemunhos: juro que vi e vivi <i>Marta Helena da Rosa, Vera Lúcia Mocelin e Sebastião Teixeira Corrêa.....</i>	587
• Tropeiro da Serra e Tropeiro do Pampa: histórias, memória e identidade <i>Egizelda Brum Charão</i>	590
• Memórias de tropeiros e criadores de porcos à solta da região de Fraiburgo/SC <i>Marlon Brandt</i>	601
• Histórias de tropeiro <i>Duclerc João da Silva</i>	610
• Experiências de infância na atividade tropeira: uma realidade nacional e regional: Praia Grande/SC (1920-1975) <i>Renata Carreira Corvino</i>	613
• O culto à memória e a memória negada: um estudo sobre os tropeiros no Vale Histórico <i>Filipe Cordeiro de Souza Alгатão</i>	622
• As peripécias da família Bianchi <i>Áureo Bertelli.....</i>	632
• De Giruá a Itapetininga: histórias de um peão de tropa <i>Cecília Maicá.....</i>	634
• João Ferreira dos Santos: a história viva do tropeirismo <i>Edgar Bueno Silveira e Natália da Silva Pereira.....</i>	638
• Histórias de um avô tropeiro: Zulmiro Della Giustina <i>Alexandra Della Giustina Baldisserotto</i>	643
• O tropeiro surdo-mudo <i>Hugo de Castro Bülow</i>	645
• O tropeiro que marcou a história da família, acolhendo uma criança <i>Iria Jacoby de Oliveira</i>	651
• Tropeiros no século XXI: uma discussão necessária <i>Filipe Cordeiro de Souza Alгатão</i>	654
• Histórias tropeiras: entrevistas e pesquisa bibliográfica <i>Edgar Bueno Silveira, Jayane Eduarda Alves do Amaral e Leandra Cassol Vieira....</i>	663
• Tropeiros petroleiros <i>Emiliano Cilon Silveira</i>	668

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 troperismo 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 Piauí
Juliana da Silva Henrique 383
- Tropas arreadas e erva-mate no Paraná e norte catarinense
Silvestre Alves Gomes..... 397
- Mirando desde el sur, uma introducción al tema: los ganados
Uruguay Nieto Lissardy..... 407
- A gênese da animalia dos canídeos cimarrones
Kauê Cachuba de Abreu, Maude Nancy Joslin Mota, Nélío 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 Moraes 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 <i>José Otávio Catafesto de Souza</i>	139
• Cultura tropeira <i>Luiz Antônio Alves</i>	155
• Foro de la memória de <i>Mataderos</i> <i>Zulema Cañas Chaure</i>	159
• Patrimonio rural en la ciudad: el resero de la pampa a <i>Mataderos</i> <i>Zulema Cañas Chaure</i>	162
• Gestão ambiental da BR 285/RS/SC e as ações socioambientais: meio ambiente, cultura e tropeirismo <i>Amanda Montagna, Cauê Canabarro e Gustavo Arruda</i>	171
• Tropeirismo em Campos Novos/SC: histórias, memórias e patrimônio cultural <i>Eneidy Padilha Rosa</i>	180
• Tropeirismo na pauta nacional: a cultura permeia, como o cerne, todos os setores de desenvolvimento da sociedade <i>Duclerc João da Silva</i>	201
• Olhares na bifurcação: o tropeirismo entre o passado e o presente <i>Maria Stela Schiavo Novaes</i>	206
• Museu do tropeiro de Castro/PR <i>Léa Maria Cardoso Villela</i>	217
• Projeto Tropeiro Brasil <i>Carlos Roberto Solera</i>	219
• Projeto Paisagem Cultural do Caminho das Tropas <i>Ulisses Munarim e Fabiano Teixeira dos Santos</i>	275
• Itinerário cultural da Estrada Real <i>Américo Antunes, Glauco Umbelino e Rodrigo Carvalho</i>	281

12. TROPEIRISMO E ARQUITETURA

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

Dar vez e voz ao SENATRO - Bom Jesus (2025)

Frederico Arcari Becker

*Prefeito Municipal de Bom Jesus/RS
(Gestão 2025-2028)*

O conhecimento e a valorização do passado têm grande importância na manutenção da identidade cultural dos povos, e em uma sociedade na qual as mudanças se dão de forma cada vez mais velozes e radicais, se corre o risco de perder seus referenciais, sua história e sua origem, base de todo o desenvolvimento.

Nesse contexto se torna imprescindíveis ações, movimentos e eventos que mantenham viva a chama do respeito e resgate da história e cultura dos povos.

E isso tudo tem vez e voz no SENATRO, que nesse ano se consolida em mais uma edição para a propagação de conhecimento desse tema inesgotável que é o TROPEIRISMO, desbravador e mantenedor das necessidades do dia a dia e da evolução dos tempos.

A ocorrência do SENATRO possibilita a continuidade dos estudos relativos a este tema, integrando os já existentes e promovendo novas discussões, com uma forte identidade cultural que reconstrói e recupera a memória tropeira.

Com a certeza de expandir fronteiras do conhecimento através do TROPEIRISMO que deixou rastros de rica história e cultura, percebemos que essa fase de evolução da humanidade superou distâncias espaciais e temporais.

VIVA O SENATRO!

A importância do tropeirismo na formação cidadã dos estudantes e das comunidades tropeiras

Carla Luzia Ciotta

*Secretária Municipal de Educação e Cultura
de Bom Jesus/RS*

A edição de um livro que tem como temática o Tropeirismo é um tesouro para enriquecer o acervo de cada biblioteca escolar, pois precisamos direcionar o fazer pedagógico para que nossos estudantes apaixonem-se por este tema, especialmente aqui no município de Bom Jesus, por sermos a Capital Nacional do Tropeirismo.

Destacamos a importância dos trabalhos desenvolvidos pelos pesquisadores, palestrantes e comunicadores desta edição do Seminário Nacional e Encontro do Cone Sul Sobre Tropeirismo, pelo fato de acrescentarem mais alguns retalhos nesta linda história, tecida em cima do lombo de mulas pelos tropeiros que iniciaram o desenvolvimento da economia brasileira, traçando caminhos por entre serras, montanhas e vales, cravando marcas na terra.

Expressamos ainda nossa admiração por aqueles que organizam e fazem acontecer mais uma edição da Tropeada Cristóvão Pereira de Abreu que, pelos campos e estradas contemporâneas, avivam em nossas memórias que o tropeiro foi protagonista de uma atividade comercial que envolveu o transporte de gados e mercadorias, entre regiões do Brasil, como também no interior dos estados brasileiros.

Estimular a pesquisa e a escrita da história do tropeirismo é valorizar o legado das suas imensas raízes culturais, gastronômicas, econômicas e políticas, que ainda se fazem presentes nos dias atuais no nosso dia a dia.

Por fim, importa agradecer imensamente à bom-jesusense, Professora Lucila Maria Sgarbi Santos, e à Professora Véra Lucia Maciel Barroso, pelo trabalho na organização do evento e no grande empenho para que este livro fosse editado, estendendo nosso reconhecimento a todos que se envolveram e se envolvem para o êxito deste importante movimento cultural que é o SENATRO.

Prefácio I

Diogo Grazziotin Dutra

Prefeito Municipal de Bom Jesus/RS

(Gestão 14/06/2019 - 31/12/2020)

Como afirmou Fernando Pessoa, “acho preferível não pôr prefácio nenhum.” “Apesar disso, aqui está, mesmo sabendo tratar-se de tarefa deveras onerosa para a consciência que tenho dos limites da minha competência”. Essas palavras do poeta, eu as subscrevo.

Nesta tarefa breve que agora inicio, assinalo minha satisfação por diferentes motivos. Primeiro, como Prefeito de Bom Jesus, em um dos períodos apresentados na presente obra; segundo, por saber que o SENATRO foi idealizado e realizado em sua primeira edição em 1992, gestão em que minha mãe, Elaine Grazziotin Dutra, era Secretária Municipal de Educação e Cultura, e meu tio, Dr. Geraldo Spinelli Grazziotin, Prefeito do município de Bom Jesus. Ainda, regozijo-me por rememorar as histórias contadas por meu avô paterno, Antônio Pereira Dutra, que em duas oportunidades (1934 e 1935) liderou duas tropeadas levando mulas adquiridas em Bom Jesus e municípios vizinhos para vender em Sorocaba/SP. Acompanharam meu avô, na época, os senhores Osvaldo Bossle e Antônio da Silva, (de alcunha Tico), e mais dois peões de cujos nomes não me lembro. Através da narrativa dessas tropeadas, nossa imaginação viajava junto com os tropeiros.

O SENATRO é, sem dúvida, uma valiosa contribuição para reavivar a memória de um dos significativos acontecimentos que marcaram a colonização e o peculiar desenvolvimento da região sul do Brasil. Isso está expresso em cada texto, em atividades desenvolvidas pelos organizadores, palestrantes, colaboradores e participantes dos seminários. Trata-se de uma busca, de uma construção coletiva do sistema social, político e econômico do tropeirismo, resgatando a relevante herança cultural, cujas influências marcaram vários aspectos de nossa região.

O livro que me põe nas mãos a Professora Lucila Maria Sgarbi Santos é digno de elogios, fruto de trabalho que “norteia e transparece a incansável disposição de anotar a saga do tropeiro”.

Registro aqui meus cumprimentos a todos que de alguma forma contribuíram para a consecução de BOM JESUS E A IDENTIDADE TROPEIRA: DO CONE SUL AO BRASIL.

Prefácio II

Lucila Maggi Morais Cunha
Prefeita Municipal de Bom Jesus/RS
(Gestão 2021-2024)

Conhecer este trabalho e falar sobre ele nos causa grande satisfação, principalmente porque fala sobre a nossa terra. O diálogo entre História e o conhecimento redimensiona a importância da identidade tropeira do nosso município e da nossa região, sinalizando e fundamentando a valorização que esta identidade merece.

Entender e aprender a história do tropeirismo é estabelecer uma relação construída socialmente no passado em relação ao nosso presente. Nesse sentido, o objetivo primeiro é o conhecimento histórico, é a compreensão dos processos do desenvolvimento das relações que se estabeleceram entre os grupos e possibilitar a você leitor refletir sobre o valor dos tropeiros, das suas famílias, das suas vivências, das suas práticas cotidianas e o papel dos índios, negros e mulheres no tropeirismo.

A construção da nossa identidade está relacionada à memória do nosso passado. Ela permite que cada geração estabeleça vínculos com as gerações anteriores.

Nesta obra podemos preservar nossa história como um guia, como orientação. Ela configura-se como um espaço-tempo de reflexão que podemos fazer acerca da realidade social e do processo de construção das identidades do nosso povo.

Mensagem I

Maria Niza Almeida Hoffmann

Graduada em Letras, Pós-Graduada em Psicomotricidade e Secretária Municipal de Educação e Cultura de Bom Jesus/RS (01/07/2019 - 31/12/2020)

Desde o início dos tempos o ser humano procura deixar uma mensagem, colocar uma ideia ou divulgar uma proposta. Essa preocupação está nos mais variados locais, nas pinturas rupestres, nas obras de arte, nos documentos oficiais, na música, na poesia, na literatura e nos livros que perpetuam o conhecimento humano há milênios.

O livro tem sido o meio mais adequado para que possamos manifestar nossas pesquisas, nosso saber, os costumes de nosso povo, nossas reflexões.

Em nossa cidade, a capital do Tropeirismo, a querida Bom Jesus, há anos se discute, se estuda e se registra em Livros a História que marca nossa Comunidade. Essa História é uma contribuição de apaixonados pelo Tropeirismo, já que somos todos filhos, netos e bisnetos de Tropeiros.

Nessa bela trajetória de pesquisas já foram registrados para a posteridade a origem, os personagens da História, a economia, a cultura e o saber acumulados em séculos de vivências tropeiras. Para tanto, foi de suma importância a participação de toda a Comunidade, houve uma gama imensa de esforços e recursos na organização desses Encontros, porque é fundamental o registro de toda esta caminhada.

A Secretaria Municipal de Educação e Cultura é parceira nessa jornada porque acredita e reforça a importância do estudo, do registro, da divulgação e da pesquisa do tema Tropeirismo para que as gerações futuras saibam suas raízes.

Indispensável é a presença dos educadores nessa jornada, pois são os melhores conhecedores do meio escolar, suas riquezas, seus valores culturais e os projetos de vida que cada estudante traz para a Escola. São os educadores que fazem tudo acontecer, os maestros dessa sinfonia do saber.

Neste contexto, cabe à Secretaria Municipal de Educação e Cultura dar vida a essa ideia e se associar a todas as atividades que envolvem o Tropeirismo como conceito histórico e cultural de nosso povo.

Agradecemos em especial a dedicação incansável da Professora Lucila Maria Sgarbi Santos e toda a sua equipe, que sempre acreditaram no Projeto SENATRO, marco de referência nacional em pesquisa e divulgação do Tro-

peirismo, que trouxe para a nossa cidade a maior concentração de pesquisadores, especialistas e colaboradores sobre esse tema até então jamais vista.

Acreditamos, assim, que essa obra de valor inestimável, será a salvaguarda de nossa memória e de nosso trabalho para o futuro de Bom Jesus.

Mensagem II

Márcia Freitas Oliveira

*Professora, Secretária Municipal de Educação e Cultura de Bom Jesus/RS
(Gestão 2021-2024)*

Nossa cidade hoje é conhecida como a “Terra do Tropeirismo” e isso nos dá muito orgulho. Para nós bom-jesuenses é de extrema importância valorizar o que já foi desenvolvido e repassar para as futuras gerações para que preservem e valorizem a construção da nossa história, orgulhando-se sempre de nossas raízes tropeiras.

Revelar nossa identidade tropeira, relacionando acontecimentos passados a narrativas históricas é o que vem sendo aprimorado a cada edição do SENATRO em nosso município, onde temos sempre a oportunidade de viajar no tempo e adentrar nos caminhos desbravados pelos tropeiros e na saga que empreenderam com tanto sacrifício.

A palavra que define este momento é *gratidão*, pois estamos tendo a oportunidade de ver nossa história se eternizando através desta belíssima obra.

Nosso reconhecimento e agradecimento aos palestrantes, pesquisadores, comunicadores, painelistas, enfim, a todos os envolvidos que nos proporcionaram este intercâmbio de conhecimentos, experiências e estudos. Um agradecimento especial à professora Véra Lucia Maciel Barroso e, também, à nossa querida professora Lucila Maria Sgarbi Santos, pessoas especiais, com uma dedicação incansável, as quais não mediram esforços na valorização e preservação de nossa história.

Gratidão a todos os envolvidos que através desta obra levam a nossa identidade tropeira do Cone Sul ao Brasil.

Apresentação

Bom Jesus nasceu e se conformou como povoado e cidade, a partir do tropeirismo, um fenômeno universal, que na dimensão local demarcou a idiossincrasia da comunidade que foi se configurando peculiarmente na sua trajetória temporal.

Inegavelmente sua identidade histórico-cultural é efetivamente de raiz tropeira.

Mas, qual a importância de cada cidadão do município saber sobre sua matriz de origem? Ela é vital para que todos se reconheçam como parte da sociedade bom-jesuense. Em outras palavras, para que o sentido de pertencimento ao seu lugar impulse a cada um e a todos a construir laços de afirmação e autoestima de serem de Bom Jesus, por nascimento ou opção. Por consequência, fazerem a diferença por suas singularidades, nos cenários regional, nacional e internacional.

É com esse sentido, significado e abrangência que nasceu o Seminário Nacional sobre Tropeirismo em 1992 – o SENATRO –, e, em 1996, agregou o Cone Sul, além fronteiras brasileiras.

Talvez nem todos tenham percebido, ou se dado conta da importância da realização do SENATRO, a cada dois anos, quando Bom Jesus se transforma na capital nacional do Tropeirismo. Transcorridos quase 30 anos, desde a primeira edição, o município é conhecido na academia ou fora dela, em todos os estados do Brasil, e nas capitais dos países do Cone Sul, por sua identidade tropeira. Isso não é pouco; é muito significativo. Todos os cidadãos do município deveriam cultivar um grande orgulho por sediarem o SENATRO. E mais ainda: por já terem sido publicadas quatro alentadas obras sobre tropeirismo que cenarizam Bom Jesus nos âmbitos nacional e internacional.

Essa produção historiográfica é invejável! Mas, muito mais: o município é exemplo para tantos outros que vagam sem reconhecer-se histórica e culturalmente. Entretanto, Bom Jesus, um lugar pequeno, mas grande por sua ousadia, com certeza tem rumo e diretriz assentados em seu passado, que no presente se afirma, rumo a um futuro promissor, ou seja, cidadão para todos.

Assim, arremessando altos voos, a Secretaria Municipal de Educação e Cultura não hesitou, ainda que passados alguns anos, em publicar os resultados dos SENATROs, que desde 2008 estavam à espera de editoração. Aconteceram sete edições do Seminário, e ora seus palestrantes, comunicadores

e painelistas que entregaram seus textos aqui se encontram, somando nesta importante publicação.

Uma quantidade substantiva de trabalhos, agora vem à luz, consolidando o lugar de estar e ser de Bom Jesus, como o centro difusor do conhecimento sobre o tropeirismo. A grandeza desta obra se mostra já no seu sumário, por onde se vislumbra os autores locais e os que aderiram de outras querências, respondendo ao chamado, para juntos fortalecerem os laços, os elos e os vínculos que foram sendo estreitados e consolidados entre os pesquisadores do tema em destaque.

Enfeixam este livro, 18 capítulos, distribuídos assim: Tropeirismo de mula; Veredas, passos, registros e protagonistas de caminhos tropeiros; Tropeirismo, índios e negros; Tropas, tropeiros, tropeadas e famílias tropeiras; Tropeirismo: povoamento e evolução urbana; Mulheres e o tropeirismo; Tropeirismo, economia e pecuária; Tropeirismo e o trem; Indumentária e “traia tropeira”; Usos, costumes, culinária e medicina tropeira; Patrimônio cultural e cultura tropeira; Tropeirismo e arquitetura; Tropeirismo e turismo; Tropeirismo, literatura e fontes documentais; Tropeirismo: cristãos-novos e genealogia; Cemitérios nos caminhos tropeiros; Tropeirismo, ensino e educação; Seminários e Tropeadas.

Trata-se, efetivamente de uma obra monumental, em quatro volumes, que orgulha não só os bom-jesuenses, como todos os seus autores e colaboradores.

É a oportunidade de agradecer a todos que positivamente responderam ao chamamento para publicarem suas pesquisas e estudos. Como a todos os apoiadores que se aliaram aos esforços da Secretaria Municipal de Educação e Cultura, e ao poder público municipal para a concretização deste livro.

Que esta obra una a todos em defesa da vida e da ciência, para um novo tempo, tendo como lastro o respeito aos antepassados – seus feitos, suas conquistas, seus desafios, suas lições. E aqui se encontram muitas.

Respeito e reconhecimento aos que tropearam! Importa perpetuar suas histórias para que as atuais e futuras gerações aprendam com eles. Que os jovens bom-jesuenses se apoderem desta obra, para seguirem a caminhada, iniciada em 1992. Afinal, o tropeirismo não tem fim!

Lucila Maria Sgarbi Santos
Véra Lucia Maciel Barroso
 Organizadoras

HOMENAGENS

Dezoito anos sem a professora Judith Carneiro de Mello

Texto de Rosa Maria Sidor Kremer

Funcionária do Museu do Tropeiro de Castro. Castro/PR

Poesia de Amélia Podolan Flügel

Funcionária do Museu do Tropeiro de Castro. Castro/PR

No dia 12 de fevereiro de 2007, Castro amanheceu envolta numa névoa de tristeza, pois uma de suas mais *ilustres filhas* acabava de nos deixar...

Judith viveu intensamente seus 84 anos e sua existência pontilhada de belos exemplos de dedicação, amor à sua terra, luta pelos seus sonhos e ideais, nos consola e deixa ainda mais forte e convicta a expressão de que “viver no coração de quem fica... não é morrer”.

Judith continua viva em nossos corações, pois cada um de nós tem guardado em sua lembrança, uma história, um momento, um fato, um conselho ou um gesto de carinho vindos dessa magnífica mulher...

É sempre gratificante relembrar sua trajetória de vida: Judith Carneiro de Mello nasceu em Castro no dia 11 de abril de 1923. Filha de Vespasiano Carneiro de Mello e de Maria da Conceição Bueno de Mello, membros de antigas e tradicionais famílias de Castro.

Foi aluna dos Colégios São José e Diocesano Santa Cruz, seguindo depois para Curitiba onde formou-se como Normalista em 1942. Após 30 anos de profunda dedicação como professora, aposentou-se em 1983.

Apegada aos valores essenciais do passado e determinada a perpetuar nossas raízes históricas e culturais, se lançou na execução de grandes projetos que hoje nos orgulham e divulgam Castro nacional e internacionalmente: o Museu do Tropeiro e a Casa de Sinhara.

Seu idealismo foi incansável na busca do enriquecimento cultural de nossa Castro, assim temos registradas entre tantas realizações:

- As exposições temporárias que divulgou nosso artesanato, usos e costumes em dezenas de feiras em Curitiba e em todo o Brasil.

- A divulgação das belezas históricas e naturais de Castro, através de 4 belos álbuns idealizados por ela e por seus colaboradores.

- Os preparativos e realizações de uma série de eventos alusivos às comemorações dos 300 anos de fundação de Castro entre eles o Espetáculo de Luz e Som na Fazenda Capão Alto e o Seminário de Tropeirismo que contou com a presença das maiores autoridades intelectuais sobre o tema.

Sua presença não ficou registrada apenas nos meios culturais, mas de maneira discreta e verdadeiramente cristã, fez o *bem sem olhar a quem*. Atendeu idosos, crianças, doentes, carentes dos lugares mais longínquos de nosso município através de campanhas de alimentos, roupas e brinquedos destinadas para mais de três mil pessoas cadastradas. Tudo isso, sem vínculos políticos ou religiosos.

Sua personalidade forte e marcante lhe dava o direito de não dar entrevistas, não gostava de ser fotografada e não permitia alardes sobre suas realizações.

A sua partida representa uma perda irreparável, mas deixa-nos, porém uma inesquecível lição: “Quem deixa raízes com os seres que amou, converte-se em fecunda árvore de doces lembranças”.

É muito difícil expressar nossos sentimentos através de palavras, mas há uma só que reúne tudo o que nossos corações querem expressar sinceramente neste momento: *saudade...*

Profª Judith Carneiro de Mello



Fonte: acervo de Léa Maria Cardoso Villela.

Saudade Judith...

Saudade daquele teu sorriso indefinido, daquele teu rompante imperioso.

Saudade da tua opinião sempre franca, sempre prestes a nos surpreender

Da verdade sempre dita, a nos construir o caráter sem mesmo perceber.

Saudade da tua amizade verdadeira, do ombro amigo, do apoio desinteressado.

Saudade Judith...

Lembrar da tua bondade, do teu altruísmo, conhecido somente pelos pobres e desvalidos, a quem ansiava prontamente socorrer.

Lembrar da angústia que te quebrantava o coração ao ver criança sofrer.

Saudade Judith...

E as histórias misteriosas sobre figuras do passado com que a tua memória nos presenteava?

E a tua incansável persistência ao resguardar nossa origem comum, o passado desta terra?

Saudade... Bem feliz deve estar o céu, Judith, depois da tua chegada. Aqui, por ora, saudade...

Homenagem dos funcionários do Museu do Tropeiro, Casa de Sinhara, Associação de Amigos do Museu do Tropeiro e familiares.



Marília Daros! Marília de Gramado!

Andréia Mariana Fattori Franzen

*Professora de História e pesquisadora, responsável
pelo acervo do Arquivo Histórico Particular Hugo Daros,
nora da homenageada. Gramado/RS*

Arthur Fattori Franzen

*Estudante do Ensino Médio e neto da homenageada
Gramado/RS*

Uma vida linda! Uma grande família! Um ser de luz!

Viveu intensamente... O seu orgulho pela família e pela história sempre falou mais alto! Filha do seu Hugo Daros e da dona Soely Accorsi Daros, irmã de Dirceu Hugo Daros...

Marília Daros! Mãe do Fernando, do Maurício e do Ricardo.

Vó! E que super vô! Do Arthur, do Mathias, da Beatriz e da Cecília, que nem chegou a conhecer e, mesmo assim, é lembrada com amor, nas histórias por nós recontadas. Sogra, amiga e companheira.

Menina de Gramado, cresceu, buscou novos lugares, voltou e aqui fez história, a sua história!

Ela viveu, resgatou e preservou muitas memórias sobre esse lugar, sobre essa região. Envolveu-se em diferentes fatos, deixou relatos, ensinou de maneira intensa o quão importante é registrarmos e fazermos a nossa história.

Valorizou nomes e pessoas não conhecidas. Deu luz à simplicidade. Registrou inúmeras histórias vividas.

Foi e mostrou por inúmeras vezes quem ela era, quem era Gramado, que região é essa em que vivemos.

Ousou! Levantou voo, fez parcerias, irmandades entre países e cidades.

Uma mulher que era pura luz e energia.

Conheceu pessoas e lugares, pesquisou, escreveu... Nossa, como escreveu! Como publicou! Quanto material registrado deixou! Que sabedoria! Estava à frente do seu tempo!

Ouvia, contava, falava, registrava, se orgulhava!

Criou uma identidade própria, foi e continua sendo uma referência.

Teimou e brigou pela sua terra, pelos seus.

Buscou e sempre tudo organizou!

Foi lá, fez e provou! Provou que fazer história é possível, que resgatar memórias é incrível!

Ela fez por nossa gente o que nós mesmos nunca ousamos pensar.

Deixou registros da cidade e de famílias que ninguém havia de esperar.

Marília Daros nasceu a 30 de outubro de 1946, em Gramado, na residência de seus pais, Hugo Daros e Sueli Accorsi Daros. Tem apenas um irmão: Dirceu Hugo Daros. Casou em 1971 e teve três filhos: Fernando Carlos, Maurício e Ricardo.

Cursou o Primário no Grupo Escolar Santos Dumont, o Secundário no antigo Ginásio São Pedro e fez Magistério na Escola Normal São Pedro, também em Gramado. Em 1966, ingressou na Escola de Artes da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, onde se formou em Licenciatura Plena em Arte Educação, em 1969, em Porto Alegre.

Retornou para Gramado em dezembro de 1969 e, em 1970, passou a lecionar Geometria no curso Científico do Santos Dumont, noturno, ao mesmo tempo em que trabalhava, todo o dia, no Artesanato Gramadense Ltda., com a artesã e mestra, Elisabeth Rosenfeld, atuando na recepção, desenho, projetos e atelier. De 1980 a 1985, residiu na cidade de Rio Grande onde trabalhou na loja de Móveis Tissot, como projetista, bem como na Universidade Federal de Rio Grande, lecionando História da Arte para os cursos de História, Biblioteconomia e Artes Plásticas. Trabalhou como professora na APAE Gra-

Historiadora Marília Daros



Fonte: família da homenageada.

mado, na Escola Cenecista Visconde de Mauá, no SENAC. Prestou concurso para o Magistério Público Estadual, sendo designada para o Colégio Estadual Santos Dumont, onde atuou como professora de Educação Artística, Religião e História; também trabalhou na Biblioteca Machado de Assis, de Gramado.

De 1993 a 1996, foi convidada para dirigir o Patrimônio Histórico e Artístico Municipal, realizando em 1994, entre outros eventos históricos, a Irmandade com Maldonado no Uruguai, o encontro de pesquisas Raízes de Gramado II, o Museu do Colono e a Festa do Quadrilho.

Sempre ligada à arte e à literatura, reuniu estas duas paixões com a história de Gramado, herdada de seu pioneiro contador, Prof. Hugo Daros, tendo, de 1967 até o ano de 2015, participado de centenas de publicações em revistas, jornais, livros e folheterias, sobre a nossa história e a de nossa região, com seu nome abalizado por todos os pesquisadores do estado.

Dezenas de cursos de especialização a capacitaram para atuar na área de Arquivos Históricos, Museus, Pinacotecas, Teatro, acervos particulares e empresariais, pesquisa, edição de livros, eventos culturais, palestras e cursos. Desde 1998 foi cadastrada pela Lei de Incentivo à Cultura, como Produtora Cultural, sendo Diretora de Patrimônio do Arquivo Histórico Particular Hugo Daros, criado em 1992, e aberto para a pesquisa regional em sua residência e hoje sob responsabilidade de seus filhos.

Iniciou em 1995, o Projeto de Socialização de Documentos Públicos, da Câmara Municipal de Vereadores, com o resgate e a manutenção da Memória Legislativa de Gramado, até 2000. Recebeu a distinção da HONRA AO MÉRITO MUNICIPAL. Muitas outras distinções estaduais fazem parte de sua galeria, especialmente dentro dos eventos “Raízes de Santo Antônio da Patrulha” dos quais participou desde 1990 em sua primeira edição. Destaques em cultura regional, em teatro, em desenho, em crônica, em pesquisa regional, em poesia, entre tantas. Em 2001 foi convidada pelo Prefeito eleito Pedro Henrique Bertolucci para a direção do Patrimônio Histórico e Artístico Municipal, onde permaneceu até fevereiro de 2002. Produziu memórias até seus últimos dias, sendo que um de seus últimos trabalhos foi para esse seminário de tropeirismo. Deixou-nos fisicamente em 18 de maio de 2015, mas permanece para sempre em nossas memórias, nossos corações e através de seus registros e histórias.

“Minha vida sempre foi compartilhada com minha comunidade e tudo o que aprendi, eu aprendi para esta mesma comunidade.” Marília Daros



João Lori de Abreu: um gaúcho pleno

Frutuoso Luiz de Araújo

Músico e Médico Veterinário. Pelotas/RS

“Gaúcho sou, nasci feliz”... de lenço, botas e bombacha.

Nasceu em 24 de março de 1943, na localidade de Capão Bonito, na época distrito de Lagoa Vermelha/RS. Filho de Dorival Branco de Abreu e Anália de Oliveira Abreu. Nasceu num local privilegiado dos Campos de Cima da Serra, respirando vento frio. Nasceu num meio campeiro e neste ambiente viveu.

Tirou leite de vacas mansas em mangueiras feitas de pedra, costume serrano. Nas invernias o galpão, o mate e o fogo foram fieis companheiros. Quando a cidade o abrigou foi contador, professor, bancário e socializou conhecimentos com quem se aproximou de si; assim ganhou amigos e construiu família.

Sempre apegado aos costumes, querendo dia, após dia aprender mais. E aprendeu, ouvindo a melhor música e pajadores da grande pampa. Fascinado pela poesia e pelos poetas, destacou-se como exímio declamador, aprimorando sua sensibilidade e sua alma.

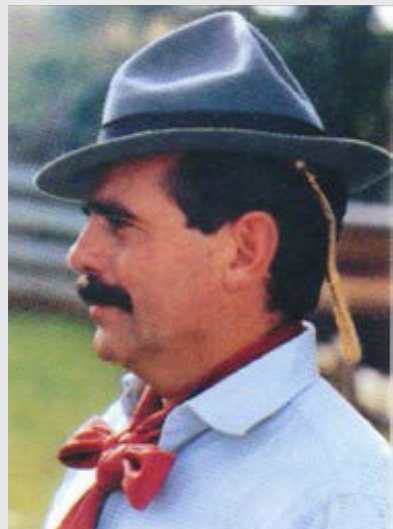
Dedicou grande parte de sua existência à leitura da rica literatura do Rio Grande do Sul. Destacou para si um amor profundo ao tropeirismo. Por ser serrano, não sei. Só lembramos que seus olhos brilhavam quando o assunto era tropa e tropeiros.

Nosso eterno João Lori... Poderíamos falar de saudades, mas é muito pouco! Por isso, registramos teu amor pela querência e teus princípios, jamais esquecidos, na razão, seriedade e respeito forjados nas tropeadas da vida de gaúcho pleno.

Fica-nos a lembrança constante de termos convivido todos os detalhes de uma existência de poesia, camaradagem, companheirismo, e, principalmente, tropeirismo.

E agora estás vivendo na estância Grande do céu... da poesia Tio Anastácio de Jaime Caetano Braun (Versos de Jaime Caetano Braun).

João Lori de Abreu



Fonte: acervo da família.

HOMENAGEM AO TROPEIRO MANOEL GASPAR

Seu Manoel Gaspar – Manoel Maria da Silva e Dona Eva Vieira da Silva

Lucila Maria Sgarbi Santos

Historiadora e Idealizadora do SENATRO. Bom Jesus/RS

Figuras 1 e 2 – Primeira participação do Seu Manoel Gaspar para o I SENATRO Janeiro de 1992. Pouso de tropeiro do Sr. Celino Macedo, no Governador, 2º distrito de Bom Jesus. Arriando uma mula: Seu Gaspar e segurando a mula: Carlinhos Macedo



Fonte: Museu e Arquivo de Bom Jesus.

Possivelmente muitos perguntem por que não identificar nosso homenageado como Manoel Maria da Silva como era seu verdadeiro nome. Respondendo a essa hipotética pergunta informamos que ele sempre foi conhecido como *Seu Manoel Gaspar*. Esse é um apelido de família, como era muito comum em tempos pretéritos. Seu pai era Gasparino, conhecido como Gaspar. Surgiu aí a identificação – Manoel do Gaspar – e com o tempo Manoel Gaspar.

Muitos amigos mais próximos enviaram textos em homenagem ao *Seu Manoel Gaspar*. Cada um focou o aspecto que mais lhe chamou atenção, mas todos foram unânimes em afirmar que ele sempre demonstrou ser um homem íntegro, conhecedor do ofício de tropeiro, do qual tinha muito orgulho. Sempre que lhe pediam alguma informação, ele estava disponível; jamais se negou a ensinar o que sabia.

Trabalhou muito como peão e capataz de fazenda, onde cuidava do gado, levantava de madrugada para tirar leite, domava a potrada xucra. E

para ganhar mais *uns cobres* e melhorar sua renda, nas folgas, domava potros para outros fazendeiros.

Seu pai era lageano. Ele veio com a família para trabalhar na localidade da Casa Branca com o Senhor João Camargo, onde criou seus filhos, entre eles Seu Manoel. Desde guri levantou cedo, a partir de seis anos ou até menos, já carregava água para casa, recolhia lenha e, na madrugada, recolhia as vacas para tirar o leite. Quando chegava no galpão era sua obrigação apoiar as vacas para os adultos as ordenharem.

Quando ele tinha tempo para brincar? Suas brincadeiras eram chamadas "arte de guri", pois quando podia ficar longe do olhar dos adultos, pedalava e montava nos terneiros, nadava nos açudes. Tudo muito escondido, pois se fosse pego fazendo arte, imaginem o que acontecia!

Aprendeu a ler, escrever e fazer as quatro operações em casa. Era muito comum as famílias contratarem um(a) professor(a) para dar aulas em casa. Em geral ensinavam aos filhos do patrão e dos empregados, e assim foi o estudo do "Seu Manoel Gaspar".

Fez-se moço trabalhando e dominando todos os ofícios das fazendas.

Quando solteiro trabalhou na fazenda do João Camargo e Leonardo Jacoby, na localidade denominada Casa Branca. Após ter-se casado, foi capataz por vários anos na Fazenda das Almas, do Sr. Nelson Fonseca Rosa, conhecido como Nelson Daia; na de Jaime Fonseca Rosa, também chamado Jaime Daia; na de João Lisboa Boeira, conhecido como Seu Chimango; todos no 2º distrito. Trabalhou também no Seu Joaquim Lisboa, no 1º distrito. Em 1978 foi para Caxias do Sul, onde trabalhou na fundição da empresa Eberle. Também em Caxias do Sul tinha uma "Kombi velha". Nos finais de semana, ele fazia lotação para levar times de jogadores de futebol para o interior. Um dos motivos de ir para Caxias do Sul foi a possibilidade dos filhos estudarem, mas ficou aproximadamente quatro anos e voltou para o Rincão dos Tordilhos em Bom Jesus.

Por muitos anos foi assador dos churrascos, tanto nas festas das capelas como da Igreja Matriz; aprendeu assar com seu pai. Não cobrava nada; era uma forma de agradecer a proteção dos santos padroeiros.

Passamos a apresentar Seu Manoel Gaspar no SENATRO – Seminário Nacional e Encontro do Cone Sul sobre Tropeirismo.

Em janeiro de 1992, quando estávamos planejando o I SENATRO, pensamos em conversar com alguém que tivesse sido tropeiro. Indicaram-nos o Senhor Celino Macedo, morador do Rincão dos Tordilhos. Chegando em sua casa, vimos que estava muito doente e sem condições de nos ajudar. Seu filho Carlinhos nos mostrou os arreames e o local de pouso de tropas. Fica-

mos pensando a quem procurar? Nesse momento, *o santo protetor dos tropeiros* nos mandou Seu Gaspar; ele tinha ido fazer uma visita ao amigo doente. Conversando, o colocamos a par do objetivo de nossa ida até o Seu Celino. Após conversarmos um pouco, perguntamos se ele entendia de tropeadas. Ele respondeu: “é, entendo um pouco.” Em seguida foi ver os arreames, foi arreando a mula que ele montava e nos explicando cada peça. Saímos de lá com a *alma leve*. A partir desse ano, ele participou dos quatorze eventos realizados. Sua atuação foi fundamental, juntamente com o Valter Fraga Nunes, Marco Aurelio Angelis, o Zoreia, e o Claudio Silva Borges para a realização do Projeto Tropeirismo nas Escolas, sendo que em 2019 foram de grande auxílio William Marcelo dos Santos Goulart e seu avô Sinval Varela dos Santos.

Seu Gaspar, nunca disse não posso quando convidado a dar entrevistas, a pesquisadores, na rádio e na TV. Na Tropeada da Globo, ele e o Claudio Borges garantiram a passagem segura da tropa da Globo na travessia do Passo Santa Vitória. Muitas vezes veio montado na mula *Mimosa*, sua *companheira nas derradeiras jornadas terrenas* ou a trazia na sua caminhonete juntamente com toda a *tralha* necessária para fazer a demonstração pedida. Quando o Frei Arlindo Batistel desenvolveu seu Projeto Retratos da Colônia, muitos fazeres foram filmados e fotografados em Bom Jesus; o relativo a tropeadas e aos fazeres do campo, ele participou juntamente com o Claudio Borges.

Somente quem esteve presente no velório e sepultamento tem a real dimensão de quem foi Seu Gaspar. A comunidade do Rincão dos Tordilhos parou para prestar-lhe sua última homenagem. Muitos antigos vizinhos vieram de outras localidades para despedirem-se do amigo. Aqueles que falaram, despedindo-se, mostraram emoção e não foram ditas palavras vazias de sentimento. Vários agradeceram pelo que ele lhes ensinou, o quão importante foi para sua formação, tanto como profissionais das atividades campeiras, como seres humanos. Sempre lhes passou a mensagem da importância de um homem ser íntegro.

Após apresentar Seu Gaspar, vamos apresentar Dona Eva, sua companheira há 50 anos.

A Dona Eva foi morar aos onze anos de idade com o casal Manoel Dutra Sobrinho, Seu Neco Dutra, e Andronina Fonseca Dutra, a Dona Nina, na Fazenda Potreirinho no 2º distrito de Bom Jesus. Sua obrigação principal era cuidar da Alice, neta do casal e ajudar no que fosse preciso, onde morou até casar-se com Seu Gaspar em 24/07/1971. Após o casamento foram morar com os pais de seu Gaspar, Gasparino Caetano da Silva e Delfina Pereira da Silva, onde ficaram pouco tempo e mudaram-se para a serra, na proprie-

dade cedida por Celino Gonçalves Borges. Ali foram procurados pelo casal Nelson Daia e Maria do Carmo Ferreira Rosa. Seu Gaspar iniciou como peão e depois foi capataz por vários anos. Dona Eva nos disse que foi lá que eles fizeram o *pé de meia* que possibilitou adquirirem o que eles têm.

Quando foram para Caxias do Sul, ela trabalhou na COMAI e em casas de família.

Dona Eva sempre trabalhou nas lides das fazendas, pois era contratado o casal com um rendimento único e obrigações conjuntas. Nessa época recebiam campo para algumas criações e o queijo, este às vezes era 50% do empregado e 50% do patrão; alguns serviços extras eram pagos em separado.

Para completar a renda, seu Gaspar domava animais para quem precisasse. Então, a Dona Eva assumia o serviço que ele não podia fazer. Quando ele saía com tropas, colher milho e outras atividades, seja como empregado ou em sua propriedade, ela ficava cuidando dos filhos e de todo o serviço.

Quando moraram na fazenda do casal Nelson e Maria do Carmo, eles faziam compras de alimentos e dividiam com o Seu Gasparino, que já estava muito doente e não podia mais trabalhar. Como não dispunham de dinheiro para fazer uma compra grande, a Dona Eva semanalmente preparava a gaiota – *pequeno carro de duas rodas, puxado por um só animal* –, e após tirar o leite, fazia em torno de 20 quilômetros para levar o necessário para os sogros e retornava, chegando em casa ao anoitecer. A pequena compra era dividida entre as duas famílias. Esse processo repetiu-se por vários meses, até que o Sr. Simeão Jacoby, conhecedor da responsabilidade e honestidade do casal, falou como o Senhor Otávio Medeiros e disse que podia vender uma quantidade grande do que eles precisassem; se eles não pagassem, ele o faria. A partir desse fato foi feito um *rancho grande* e a viagem passou a ser mensal. Eles sempre pagaram na data combinada.

Quando seu Manoel Gaspar passou a participar do SENATRO, e atividades correlatas, em geral, Dona Eva vinha na abertura e voltava para casa, ficando sozinha para cuidar da propriedade, não deixando nada parecer.

Podemos perguntar se ela achava ruim, ou injusto seu papel. Não sei responder. Porém, nunca ouvi uma reclamação ou *cara feia*.

É verdade que “ao lado de um grande homem sempre tem uma grande mulher”. Dona Eva foi desde o início de suas vidas a dois, essa grande mulher.

Ela merece ser lembrada e homenageada juntamente com Seu Manoel Gaspar.



A Manoel Gaspar, meu respeito e admiração

Eduardo da Silva Borges

Pesquisador. Bom Jesus/RS

O fator primordial de estudos tropeiros, dentro do projeto “Resgatando Nossas Raízes”, sua divulgação e o surgimento de narrativas sobre as tropeçadas, que originaram o nascimento e o desenvolvimento dos povos do Rio Grande do Sul, em sua essência, obtiveram o desenvolvimento da grande Vacaria dos Pinhais, inclusive com o mapeamento dos caminhos e das fazendas ligados a esse ciclo, que determinaram o surgimento do importante estudo que foi realizado pelo governo municipal de Bom Jesus. Com esse lastro nasceu a formatação de importante comissão sobre turismo cultural, criada para o desenvolvimento de um componente denominado “Caminho dos Tropeiros”, com a integração de vários municípios da serra. Esse projeto iniciado nos anos 1990 teve a participação de muitas pessoas e prefeituras, somadas à participação de pessoas da estirpe de Manoel Gaspar, o qual com o protagonismo que lhe é peculiar, ajudou a desenvolver o entendimento da participação do tropeiro na formatação dos caminhos, que promoveram o desenvolvimento do Rio Grande do Sul e do município de Bom Jesus, que desejava conservar e divulgar o patrimônio histórico e cultural do nosso município.

Um dos motivos desses estudos foi divulgar a atividade tropeira, que desde o aparecimento das primeiras fazendas, vinha sendo muito intensa e perdurou até os anos cinquenta do século passado.

Registra-se que, desde a realização do primeiro SENATRO, ainda no início desse grande projeto, Manoel Maria da Silva, (Manoel Gaspar), assim chamado, e hoje nosso homenageado, iniciou sua participação. Ele recebeu o convite da professora Lucila Maria Sgarbi Santos, participante da comissão central e coordenadora do evento que estava nascendo naquele ano de 1992, para participar. Teve então, iniciada, a sua efetiva participação, como profundo conhecedor das lides tropeiras, que desde sua infância faziam parte de sua vida. Assim, desenvolveu uma jornada de colaboração em todos os eventos que foram realizados, incorporando sempre a figura eterna dos homens que tropearam mulas xucras e gado vacum, que eram levados aos destinos paulistas, por homens que desenvolveram muitas regiões do Brasil.

Falar de Manoel Maria da Silva, (Manoel Gaspar), filho de Gasparino Caetano da Silva e de Maria Delfina Pereira, é falar de um exemplo de pes-

soa desprovida de qualquer tipo de preconceito, possuidor de humildade e bondade contagiantes, e de um enorme profissionalismo adquirido ao longo de uma vida de mais de oito décadas de existência. Casado com Eva Vieira da Silva, sua companheira e esposa, são pais de três filhos queridos: Emir, Isis e Iris. Reside na localidade de Rincão dos Tordilhos, segundo distrito de Bom Jesus.

Hoje o saúdo, o homenageio pelos anos dedicados à divulgação e participação ativa nas 14 edições do Seminário Nacional, nos 11 Encontros do Cone Sul sobre Tropeirismo e nas 5 (cinco) Tropeadas Cristóvão Pereira de Abreu, aqui realizadas. Tive o privilégio de conhecê-lo a partir do segundo SEMINÁRIO, quando passei a admirar a sua participação, representando o “tropeiro de todos os tempos.” A ele o meu respeito e minha admiração.



Seu Manoel Gaspar: patrimônio vivo da cultura tropeira

Eleni Cássia Vieira

Pesquisadora. Urupema/SC

Carlos Roberto Solera

Pesquisador. Urupema/SC

**Figura 1 – Tropeiro Seu Manoel Gaspar.
Projeto Resgatando Nossas Raízes/2004**



Fonte: Frei Arlindo Battistel.

Há pessoas que só de nos aproximarmos, sentimos que se trata de um ser humano diferenciado. Seu Manoel Gaspar revela bem este perfil. Passaram-se os anos, a mesma calma, jeito de ser respeitoso e a simplicidade compõem o seu caráter.

O tropeiro traz, de forma natural, a palavra no fio do bigode, além de

manter a tradição das lidas campeiras, desde a indumentária, sabedoria, usos e costumes.

Com valores e princípios definidos, Seu Manoel Gaspar é a própria integridade aliada ao tamanho do coração. Pensar no SENATRO é ligar-se a duas personalidades que são registros do maior e mais significativo encontro do Tropeirismo do país, que, a cada dois anos, acontece na cidade de Bom Jesus/RS: a professora Lucila Maria Sgarbi Santos, nossa *Tropeira-Mor* e Seu Manoel Gaspar, *Tropeiro-Chefe*.

São várias as passagens que ficaram na memória. Seu Manoel Gaspar a sapecar o pinhão na casa da Lucila, e eu, mineira, recém-chegada, encantada com a maneira simples de sua prática e habilidades do cotidiano; saber que atravessa séculos. Tudo ali a traduzir herança recebida na partilha deste legado.

Na Feira do Livro de Bom Jesus, em outubro de 2015, quando Carlos Solera foi patrono, toda organização ficou a cargo da Secretaria Municipal de Educação e Cultura.

A decoração teve como tema o Tropeirismo. O muro de taipas, nos pinéis de Patrícia Fonseca, revelava a história de rico patrimônio, pintado em papel pardo.

O Rancho dos Tropeiros fazia parte do cenário. E, claro, arranchamos por lá. Ouvir os causos do tropeiro Seu Manoel Gaspar nos enchia a alma de preciosidades, além de seu jeito tão singular de revelar a cultura tropeira.

A oração de Santo Antônio Pequenininho foi um achado. Até porque me aliviou ao saber que em tempo de chuvas com trovoadas, raios e ventos, poderia me valer desse santo e me livrar do medo. Naquela hora, senti um alívio como sopro divino. E, desde então, trago comigo, esta oração.

Acompanhar certos preceitos – conselho do nosso amigo tropeiro Seu Manoel Gaspar –, faz parte de quem bem sabe que a religiosidade sempre acompanhou os rituais dos tropeiros em suas viagens, serra abaixo, serra acima.

A invocação a *Santo Antônio Piquinininho* deve ser feita antes da tormenta começar. A pessoa vira para o lado de onde vem a chuva forte, fazendo cruzeiros e inicia a prece:

Figura 2 – A bruaca em couro sempre companheira de viagem



Fonte: Frey Arlindo Battistel.

*Santo Antônio Piquininho
Vestidinho de calção
Leva esta tormenta
Pros rios de Jordão
Que não caia pingo d'água
Nem por nome de cristão
Em nome de Deus,
do Filho e do Espírito Santo.
Amém.*

Figura 3 – Santo Antônio Piquininho



Fonte: Arquivo pessoal dos autores.

Nossa gratidão ao tropeiro Seu Manoel Gaspar, pelo bom convívio que o torna único. Deus o guarde!

E que possamos nos encontrar, muitas e muitas vezes na casa da professora Lucila, rumo ao SENATRO – Seminário Nacional e Encontro do Cone Sul sobre Tropeirismo, no CTG Presilha do Rio Grande, em Bom Jesus/RS.

A viagem continua, a tropa está na estrada, mata a dentro, bruacas carregam histórias e sonhos. Porteiras vão-se abrindo ao mundo sem fronteiras.

*A esperança madrinha segue na frente entonada
E seu cargueiro de sonhos traz a bruaca lotada.
(Nilo Brum. Tropeiros)*

Seu Manoel Gaspar, pé no estribo! A tropa segue enfileirada.

**Figura 4 – Tropeiro Seu Manoel Gaspar.
Projeto Resgatando Nossas Raízes (2004)**



Fonte: Frei Arlindo Battistel.

**Figura 5 – Seu Manoel Gaspar
partindo para a tropeada**



Fonte: Frei Arlindo Battistel.

A vida é um processo dinâmico

Gilce Maria Aver Leoni

Professora. Bom Jesus/RS

A vida é um processo dinâmico. Neste vai e vem, são muitas as pessoas que conhecemos e que temos o prazer de acompanhar seu trabalho.

Nestas idas e vindas tive a grande satisfação de conhecer e privar da sua companhia e desfrutar do seu conhecimento, Senhor Manoel Gaspar.

O quer dizer deste tropeiro?

Homem simples, carregando na sua simplicidade inúmeros conhecimentos.

Homem de um enorme coração e de um grande afeto.

Homem de alma pura, de muitas conquistas, de atitudes firmes, coerente, respeitoso e integro.

Homem tropeiro na sua essência e no seu viver cotidiano.

Senhor Manoel Gaspar nos passa uma imagem de tranquilidade e de bem viver.

Muitos foram os momentos em que a Secretaria Municipal de Educação e Cultura - SMEC solicitou seu trabalho, seu conhecimento e este com toda a sua generosidade, nunca deixou de dizer sim, apoiou, ensinou, ajudou, sempre. *“Sim estou com vocês.”*

“Um povo sem memória é um povo sem história.”

Obrigada Senhor Manoel Gaspar, pela sua valiosa contribuição aos eventos relacionados aos tropeirismo.



Ao Seu Manoel Gaspar, o tropeiro dos Campos de Cima da Serra, que nos deixou neste inverno de 2021

Helmut Weiblen

Tropeiro e Pesquisador. Santa Maria/RS

Gaúcho serrano, tropeiro do seu rincão, do SENATRO, de Bom Jesus e do Rio Grande do Sul. Dono de tropa grande de vivências ancestrais, paciência de domador e tropeiro, para ouvir e ensinar a todos que o procuravam, com seu jeito quieto, manso e sincero, porém firme.

Findos os SENATROS, partíamos tropeando para seu rincão para *a aula prática*. Na estrada já muitas estórias e história, e uns tragos de canha no *bolicho*. Fomos com Seu Manoel na carneação, em festas de aniversário com vizinhos. Foi também ponteiro incansável da tropa ao Passo de Santa Vitória, encerras, cercas de pedra, e pasmem, até de xaxim. Caminhos antigos calçados com pedras, de longa história. Visitas ao fabricante de queijo serrano (o melhor que conhecia), guasqueiro. Entregas de leitões prometidos há tempos, colher pinhão. Achar ninhos de abelhas silvestres, árvores e madeiras (o bugre, entre tantas), plantas medicinais, como a *Andrade*, né seu Manuel?

Como curtir um pelego, fazer tabuinhas para cobrir casas, conservar pinhões nos tempos de dantes, fazer coalho da coalheira do tatu, remédios caseiros, usando ervas nativas, procurar gado extraviado.

À noite, convívio com a família, ao redor do fogão a lenha, chimarrão, mais uns tragos de canha, uma acordeona fazendo “barúio”, pinhão assado na chapa, uma galinha com arroz, numa panela de ferro, daquelas de três pernas. E uma grande lição: Dava um *pouquito* de canha *pros* pequenos. Intrigado, perguntei o motivo, e ele respondeu: “Proibir é muito pior, desperta a tentação e, aí tomam escondido. Dando, se acham iguais, não gostam, e tomam só um golinho; depois nem querem mais”.

As estórias: Tirar leite de 100 vacas, para fazer queijo serrano, começando às três da manhã, com a ajuda da incansável dona Eva. Como salvou-se, ao ir água abaixo (de bota, bombacha, pala e poncho, no inverno chuvoso), de a cavalo, ao varar um passo na enchente. O acidente, quando quebrou a perna. Dos vinte e tantos estudantes de passeio no rincão, que a comunidade visitada achou que o melhor lugar para estadia e pernoite era na casa de seu Manoel. Após a janta, mais causos e música. Cansados da tropeada, um sono reparador (de tão pesado o sono e o vivente, até a cama quebrou, mas a consertamos no dia seguinte) e, de manhã um *camargo* na mangueira. Dona Eva tinha uma pontinha de ciúmes do Manoel, pois brincava: “Chega visita ou pedem algo *pro* Manuel, ele larga tudo que é seu, some, sem dizer quando *vorta*”. *Faia* mais um dia, dizia na sua fala mansa, no linguajar tropeiro, quando via que ia *levantar* pouso.

Relembrar o convívio e dizer obrigado é muito, muito pouco pelo que o Seu Manoel fez pelo exemplo, culto e divulgação de nossos costumes ancestrais, pela cultura tropeira e gaúcha. Estamos em grande dívida com Seu Manoel e a vamos resgatar.

Temos o compromisso moral de planejar uma homenagem, que resista ao tempo, para seu Manoel. Que mostre este generoso, hospitaleiro e autêntico tropeiro, para as próximas gerações, quem sabe no seu túmulo, numa

praça ou avenida, ou no pórtico da cidade. Da minha parte estou pronto para ajudar no que estiver ao meu alcance.

Até a próxima tropeada. *Descurpa* seu Manoel, acho que não fui um bom aluno, devia ter me esforçado e aprendido mais.

Helmut Weiblen, um tropeiro como seu Manoel.



Seu Manoel Gaspar e o Senatro

Geraldo Barfknecht

Pesquisador e Montanhista. Curitiba/PR

Henrique Paulo Schmidlin

Advogado, Historiador, Ambientalista e Montanhista. Curitiba/PR

A assunção do projeto nacional pelo resgate transcendental do ciclo tropeiro teve início em 1985, coordenado pelo Paraná, com a assinatura do Protocolo de Intenções, reunindo os quatros estados sulinos, sob a chancela do Ministério da Cultura. Em reunião memorável que aconteceu em Castro, os signatários receberam um rol de sugestões para embasar e orientar as pesquisas que seriam desenvolvidas durante os quatro anos em seus respectivos governos, e trazidos para segundo encontro, ao término das gestões governamentais, que aconteceria em outro Estado, por escolha dos respectivos integrantes. Infelizmente ao término do prazo estabelecido, e sem resultados, a exceção do Paraná, quando mudaram a estratégia, realizando encontros e seminários em todos os municípios originados dessa saga. Paraná prosseguiu em seus contatos para o Sul e, a partir de 1992, o município de Bom Jesus, instituiu o SENATRO (Seminário Nacional sobre Troperismo), no início nacional. Em breve seguiu internacional, sendo que a partir do terceiro seminário passou a Seminário Nacional e Encontro do Cone Sul sobre Tropeirismo - SENATRO, voltados exclusivamente para a temática tropeira.

Lamentavelmente, mesmo com a existência do movimento tradicionalista, não houve qualquer interação do Movimento Tradicionalista Gaúcho - MTG, com a saga tropeira. Com o transcorrer dos trabalhos e ampla difusão, implicou no resgate da autoestima de seus interlocutores, que perceberam sua importância, e coragem de se apresentar, independente da hierarquia da tropeada. Assim, inflado nesse contexto nacional relevante e fundamental

da história brasileira, não só na sua importância econômica, mas fundamentalmente política, traduzida na assinatura do Tratado de São Ildefonso, em 1777, animou ao Sr. Manoel Maria da Silva, conhecido como Seu Manoel Gaspar a se apresentar na oportunidade desses Encontros, anunciar com orgulho: *fui Tropeiro!* E doravante, jamais deixou de participar, transformando-se no ícone de um passado relevante.



Manoel Gaspar: o tropeiro que conheci!

Juruema Batista Velho

Advogada, Extensionista Rural Social Emater/RS – ASCAR. Bom Jesus/RS

Como iniciar, como falar, como escrever sobre uma pessoa? E sobre alguém que se quer bem? Parece tarefa fácil, porque o sentimento é de alegria, amizade e carinho. Pois bem, não é muito fácil, porque ao escrever podemos e vamos deixar para trás coisas importantes e significativas que não poderiam deixar de ser lembradas. A vantagem é que sempre poderemos tornar a escrever e resgatar o que não foi lembrado ou escrito.

De qualquer forma, a melhor maneira de iniciar é começar a escrever! E o faço com bom sentimento, primeiro pelo carinho e admiração pelo amigo Manoel Maria da Silva, tropeiro, produtor rural, conhecido e prezado por nossa comunidade bom-jesuense e por tantas outras pessoas que conheceram o “Manoel Gaspar”, como assim era conhecido e se apresentava e isso veio da juventude... - O Manoel? Qual Manoel? - O do Gaspar! Em função do nome do pai “Gasparino”. E assim ficou Manoel Gaspar. Isso não é genial? A vida no seu manso e duradouro andar – agora pai e filho integrados em um único nome Manoel Gaspar. Perfeito!

O conheci em um dos Seminários Sobre Tropeirismo, lá pelos idos de 1992 e 1994. Homem simpático e carismático, de fala tranquila e alegria contagiante, falando sobre suas andanças e façanhas como tropeiro, encantando a todos e trazendo para dentro desse importante evento a comprovação de fatos históricos, trazendo outros à pauta, guiando historiadores e pesquisadores para que o relato fosse o mais fidedigno, o possível.

Mas foi no meu trabalho, onde desenvolvo atividades de extensão rural e social, através da Emater/RS-Ascar que tive a oportunidade de estreitar laços de amizade por ele e sua esposa a Dona Eva Vieira, companheira amá-

vel, mais silenciosa do que ele, que junto com ele fez história ao seu lado. Ele já está no plano espiritual, tendo cumprido sua missão na longa jornada tropeira.

Conhecer a história de um lugar é conhecer as pessoas que verdadeiramente viveram e vivem nesse lugar. E Seu Manoel Gaspar que foi tropeiro, e depois dessa fase com sua família continuou na vida campeira, como pecuarista familiar de sorriso largo e fácil, sua casa sempre esteve de portas abertas para todos. E para quem não tinha pressa de sentar, tomar um chimarrão ou um cafezinho, enquanto ouvia suas histórias em como arrear a preceito as mulas e preparar o comboio para as tropeadas, em como fazer o famoso queijo serrano, uma boa carneação de porco ou um torneio de laço, a prosa se alongava tranquila!

Queria vê-lo feliz é quando pedíamos para vestir sua vestimenta tropeira e pousar junto com as mulas arreadas para uma bela foto! Bah, uma alegria só! Ao fazer isso com toda sua simplicidade genuína, colaborou com o importante trabalho *Resgate do saber fazer queijo serrano*, para o êxito do trabalho de extensão rural e social desenvolvido pela Emater em parceria com UFRGS, EPAGRI/SC, Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento, Secretaria Estadual da Agricultura e Desenvolvimento Rural, Prefeituras Municipais e várias outras entidades e pessoas historiadores e pesquisadores ligadas a esse meio. O Programa de Resgate, Valorização, Qualificação e Regularização culminou, entre outras conquistas, com a elaboração do *Regulamento Técnico de Identidade e Qualidade do fazer Queijo Artesanal Serrano ou simplesmente Queijo Serrano* e criação de outras legislações para a preservação desse importante produto com mais de duzentos anos de história, que no passado foi moeda de troca, durante as tropeadas, e moeda de troca nas vendas, mercados e supermercados, e, hoje, preservada a sua receita artesanal, passada de geração em geração, sendo importante fonte de renda para maioria das famílias rurais da região dos Campos de Cima da Serra.

Obrigada seu Manoel Gaspar. Através do seu labor foram repassadas suas histórias e sua colaboração com a comunidade bom-jesuense, contribuindo para a preservação da nossa memória afetiva, cultural, ambiental e econômica do nosso município, região, estado e nação.

E para finalizar, para aqueles que eventualmente lerem esse texto que escrevi com coração, digo que pouco escrevi sobre tudo o que teria a escrever sobre esse querido amigo e pessoa estimada que foi Seu Manoel Gaspar. Mas peço licença se assim permitirem: muitos “Manoeis e Evas” vivem nos vários rincões de nossa pátria e muito eles têm a contribuir para que a cultura local seja valorizada e fonte de desenvolvimento e qualidade de vida, para que os

que nela vivem e para os viajantes e turistas que por aqui passarem eles são fonte de aprendizado e satisfação.

Suas andanças, Manoel Gaspar, continuam na querência do céu. Saudades do amigo!



O velho tropeiro

Luiz Antônio Alves

Pesquisador e Genealogista. Caxias do Sul/RS

Durante os encontros que participamos no SENATRO, em Bom Jesus, conhecemos um personagem que traduz a estampa do Tropeiro. Trata-se do simpático e bondoso Manoel Gaspar. Conhecido em toda a região e que ficou com a alcunha lembrando seu pai. Seu nome verdadeiro é Manoel Maria da Silva, filho de Gasparino Caetano da Silva e Delfina Pereira da Silva. Nasceu a 25 de maio de 1938, no 2º distrito de Bom Jesus, localidade chamada de Governador. Casou com Eva Vieira e tiveram os filhos Isis, Ires e Emir.

Com 83 anos, lembrava suas tropeadas em trilhas e rotas diversas, iniciando ainda com sete ou oito anos de idade como Madrinheiro. Com o tempo ele realizou tropeadas descendo a serra até o litoral catarinense, indo até Rocinha e às localidades de Treviso, Araranguá e Criciúma. Com cargueiros levava produtos da região para vender e depois na volta trazia outras mercadorias que eram difíceis de encontrar em Bom Jesus. Com esta profissão, ele se especializou em montar tropas, escolher as tralhas certas e até companheiros de confiança que sabiam da lida.

O conhecimento de animais, principalmente de mulas e o fabrico de bruacas também foram importantes na sua vida.

Em certa oportunidade, ele nos contou que a vida não era só de sacrifícios. Também era divertido passar por lugares perigosos e desconhecidos, conhecer gente, novas paisagens e ganhar um dinheirinho para o seu sustento e da família. Com o tempo passando ficou conhecido também como um vaqueano que conhecia as picadas e começou a conduzir turistas e historiadores pelos locais onde os tropeiros dos séculos XVIII e XIX passavam, incluindo o famoso Passo de Santa Vitória e o caminho de taipas, no outro lado do Rio Pelotas, já na conhecida Coxilha Rica.

E para culminar sua fama, conduziu a famosa tropeada da Globo, anos atrás pelos caminhos tortuosos da descida da serra até o Passo de Santa Vitória, onde a TV filmou e realizou uma das séries mais bem feitas sobre a temática.



Manoel Maria da Silva: Seu Manoel Gaspar

Luiz Carlos Baldasso

Pecuarista e Veterinário aposentado. Bom Jesus/RS

Falar em *Manoel Gaspar* é relativamente fácil para nós que sempre tivemos estreita relação e convivência com esta lenda viva de Bom Jesus, do Rio Grande do Sul, e porque não dizer do Brasil?

Homem simples, alegre, hospitaleiro. Do seu jeito, sempre pronto a auxiliar quem dele se aproximava em horas boas, festivas, alegres e também nas dificuldades.

Sempre tivemos boa relação. Tropeamos com gado, tivemos campo arrendado junto, viajamos em cavalgadas, participamos da Semana Farroupilha em Bom Jesus/RS.

Sua casa simples e hospitaleira sempre foi ponto certo de recepção de cavalgadas e outras atividades.

A história do *Seu Manoel Gaspar* daria para escrever um livro. Vou relatar apenas algumas e citar outras que enfrentamos juntos.

Por volta de 1996... 1998..., não sei precisar exatamente, participamos de uma cavalgada para o Rodeio Crioulo Internacional de Vacaria. Partimos da fazenda Pedras Brancas do meu saudoso compadre Celso Silveira, incorporando o grupo de cavaleiros de Osório e mais cavaleiros de Bom Jesus. *Seu Manoel Gaspar* levava puxada uma égua ruana crinuda, com uma enorme maçaroca na cola e tapada de mosca do chifre pelas paletas e lombo. Certa hora, me aproximei e perguntei se estaria levando para laçar no Rodeio. Ele me respondeu de imediato: “Não, essa égua vou levando para vender para o Luiz Alfredo Horne, comprador de cavalo velho para descarte no Rodeio.”

Tenho conhecimento de outras inúmeras passagens vivenciadas com *Seu Manoel Gaspar*, mas vou só citar mais algumas para não alongar muito.

O portão de chegada de minha casa ele derrubou por duas ocasiões: certa feita com o trator carregado de milho, e outra vez com a caminhonete com um burrichó e uma vaca em cima. Não houve maiores danos, a não ser o portão quebrado e a derrubada da carga.

Outra vez, fomos recolher umas reses que haviam invadido uma lavoura de milho. Ele estava muito nervoso, e na estrada, quando voltávamos, ele contou de um amigo Dirceu Pires que havia falecido. Nesse momento, ele parou a mula e pôs a mão no lado esquerdo do peito e disse: “acho que me deu uma caimbra no coração”. Calculem o susto que eu levei.

Um pouco mais de dois anos atrás, por essa época de inverno, chegou aqui em casa para apanhar uns ovos de pata para fazer uma vitamina para uma sua cunhada que morava em Caxias do Sul. Eram mais ou menos às 17 horas quando pôs os ovos na mala de garupa e foi para sua casa. Insisti para pousar, já era tarde e fazia muito frio. Disse que tinha que ir para casa, pois a Dona Eva, sua esposa, tinha ficado sozinha. Pelas 22h a Dona Eva ligou para saber notícias do *Seu Manoel Gaspar*. Informei o horário que tinha saído da minha casa.

No outro dia, a Dona Eva telefonou novamente, pois ele não havia chegado em casa. Foi mais um tremendo susto. Montei a cavalo e segui o rastro da sua égua, pois havia chovido muito durante a noite. Em certa altura encontrei o freio e a rédea da égua. Pelas 10h, a égua chegou na sua casa sem o *Seu Manoel Gaspar*. Estávamos todos preocupados e imaginando o pior. Por volta das 12 horas foi encontrado são e salvo. Havia extraviado a égua durante a noite e ficou perdido no mato.

Teria muitas outras passagens a contar, porém encerro para não me estender muito.

Julguei louvável e procedente a iniciativa de prestar essa homenagem ao *Seu Manoel Gaspar*.



Seu Manoel Gaspar, o conheci quando eu era um guri

Marcio Andrei Silveira

Pecuarista. Bom Jesus/RS

Conheci Manoel Gaspar, quando ainda guri, amigo da família e companheiro diário nas lidas de campo. Cresci com a imagem daquele homem. Manoel foi colega de aula do meu pai Celso de Almeida Silveira (in memoriam), na Casa Branca, e morou na propriedade de Sidrak Camargo e João Camargo, onde conviveu com familiares de minha mãe Cleudes Camargo

Silveira (in memoriam) criando assim laços de amizade que perduraram por longos anos.

Manoel sempre foi um homem honesto e trabalhador, de um caráter singular e sempre solidário aos vizinhos e amigos. Criou seus filhos, juntamente com sua esposa Dona Eva, mulher forte e exemplar. Morou em algumas propriedades em Bom Jesus e passou algum tempo residindo em Caxias do Sul. Posteriormente retornou e construiu sua casa no terreno, onde adquiriu, e que pertenciam a seu pai Gasparino Caetano, no Rincão dos Tordilhos, distrito deste município.

Certa vez, estava montando uma criação de muares a acerca de 30 anos atrás, e como compartilhamos do mesmo amor pela tradição, e Manoel sendo domador de equinos e muares, levei dois de meus animais para que ele domasse em sua propriedade no Rincão dos Tordilhos, próximo à propriedade de minha família. Assim, minha convivência com este homem foi se tornando mais diária e fui aprendendo seus ensinamentos. E também seu filho Emir estava aprendendo a domar, pois para quem não sabe, muares nos levam mais paciência, tempo e técnicas únicas para serem adestrados, trejeitos estes que Manoel possuía muito bem.

Desde então, foram inúmeras campereadas feitas, momentos únicos e histórias ímpares, ao seu lado e de meu pai. Muito puxei milho de cargueiros na serra do Governador, pealações e castrações de equinos e bovinos, tirando leite de vacas, incontáveis cavalgadas, rodeios e tropeadas. E não sendo o bastante para esta amizade, juntamente com Manoel, meu pai levantava às 3 horas da manhã para fazerem doces de gila e de maçã em calda.

Eventos como o Tropeirismo e o ACORDE, que aconteciam em Bom Jesus, eram de presença registrada de Manoel, onde faziam churrascos e recebiam os convidados com sua hospitalidade. E, assim, sei que Manoel era companheiro para todos os momentos. Na presença dele sempre tive momentos alegres e marcantes.

Cito aqui o exemplo de um momento que compartilhamos juntos, em uma cavalgada da Semana Farroupilha, aqui em Bom Jesus, a qual existe há mais de 20 anos e desde a primeira, até a edição de 2019, todas elas passaram no Rincão dos Tordilhos. A referência daquele lugar sempre foi Manoel Gaspar, reconhecido por ser uma pessoa maravilhosa. Causos são marcas registradas dele. Quem conviveu com ele sabe que sempre tinha uma história épica para contar.

Quando fui patrão do CTG Presilha do Rio Grande fiz uma homenagem a ele no muloço, tentando demonstrar um pouco da gratidão por ter convivido e aprendido com este homem único, onde tive sua ajuda em tantos momentos da vida.

Seu Manoel Gaspar, uma estampa de Cima da Serra

Sérgio Gaudério Barbosa

Pesquisador. São Francisco de Paula/RS

Conheci o Seu Manoel Gaspar fazendo o que ele sempre fez, colaborando com a cultura gaúcha, sendo o escudeiro da dona Lucila Maria Sgarbi Santos, como a chamamos – Tropeira-mor do SENATRO.

Este tropeiro, mas sobretudo este cidadão, a quem chamamos fraternalmente pelo nome de família, Manoel Gaspar, sempre foi, ao meu ver, uma pessoa de vocabulário limitado, mas sem limitações na honestidade, na ética e na vivência nas lides do nosso homem campeiro. Aí ele era professor, podendo ensinar a cada um de nós, lidas que fizeram do homem dos Campos de Cima da Serra, um personagem singular, pelos conhecimentos práticos, pelo trajar, pelo falar, pela culinária, simples mas forte, pelos costumes ao encilhar e outras singularidades que diferenciam o campeiro dos campos de altitude dos demais.

Conhecer o seu Manoel Gaspar foi para mim um presente, tal a forma com que logo construímos uma amizade despida de interesses, mas trançando os tentos de uma trança de interesses culturais e conhecimentos comuns.

Recentemente meu amigo foi acometido de séria enfermidade o que foi motivo de grandes preocupações para todos os seus inúmeros amigos e familiares. Homem de cerne forte, forjado nas asperezas das invernias, dos cruzos de rios cheios, nas escarpas das veredas das serras está agora descanso junto ao Pai.

Finalizando, quero mandar meu abraço fraterno, sincero e respeitoso aos familiares deste ícone de Bom Jesus e do SENATRO, a cuja história está historicamente ligado, uma trança forte como botão de tamoeiro. Que Deus o receba em sua morada, como o Senhor sempre recebeu em sua casa, seu Manoel Gaspar, meu amigo, meu mestre.



Um remanescente do tropeirismo serrano gaúcho

Valter Fraga Nunes

Pesquisador. Viamão/RS

Em 2010, partia do Parque de Exposições Davenir Peixoto Gomes, mais conhecido por “Balança” (São Francisco de Paula/RS), a primeira edição da Tropeada Cristóvão Pereira de Abreu para a abertura do X SENATRO. Embar-

cava eu, numa nova aventura que me traria muitas alegrias. Após cinco dias de viagem, chegamos a Bom Jesus e foi me apresentado um senhor franzino como sendo um típico tropeiro serrano. Seu Manoel Gaspar, como é conhecido Manoel Maria da Silva, na época com 72 anos.

Aparentemente, devido a sua estrutura física, não combinava com o perfil de um tropeiro, que normalmente nos vem à cabeça um estereótipo mais robusto. Ao longo dos anos de convivência com este velho tropeiro, me revelou o quando estava enganado! Dentro deste vivente existe um gigante formado pelas intempéries das lidas campeiras, que só os fortes podem suportar: chuva / seco; frio / calor; sobe / desce centenas de metros; pernoites ao relento; vários dias de solidão; problemas com os animais; coragem para enfrentar os possíveis encontros com pessoas indesejáveis. Estas são apenas algumas das inúmeras adversidades que os caminhos tropeiros podem oferecer. É nesta têmpera rude que seu Manoel Gaspar foi forjado. É como vara de embira, flexível por dentro, mas com uma casca muito resistente.

Em suas diversas tropeadas, acumulou muito conhecimento, muitas experiências, aprendeu valores como honra, respeito, honestidade, palavra empenhada, responsabilidade, etc., na qual tem o maior prazer em repassar a quem desejar.

Tornou-se um dos nossos anfitriões tropeiro (de ofício) permanente que nos recebia na chegada em Bom Jesus, juntamente com outro jovem, iniciante de tropeiro, William Marcelo Goulart dos Santos, que desde os oito anos nos acompanhou e que muito aprendeu com seu Manoel Gaspar e com seu avô, senhor Sinval Goulart (que também foi tropeiro).

Seu Manoel Gaspar não era de muitas palavras, mas quando instigado demonstrava uma sapiência de dar inveja a muitos estudiosos. Por trás daquele semblante pacato e humilde, havia uma pessoa disposta a compartilhar todo sua vivência, que certamente daria muitos livros e guias de prática tropeira, pois sua experiência vai desde tropas cargueiras à condução de tropas de porcos.

**Figura 1 – Manoel Maria da Silva (Manoel Gaspar) (D) e Valter Fraga Nunes (E).
X SENATRO 2010**



Fonte: Valter Fraga Nunes.

Quando solicitado pela nossa tropeira-mor do Rio Grande do Sul, Lucila Maria Sgarbi Santos, para ajudar na realização do primeiro SENATRO (1992), prontamente se colocou à disposição e desde então se tornou um símbolo da figura Tropeira Serrana, neste evento.

A predisposição em colaborar e participar de qualquer evento ligado ao tropeirismo é contagiante. No projeto “Tropeirismo nas Escolas”, em duas edições realizadas em Bom Jesus (2015 e 2019), sua presença foi imprescindível. A vontade de estar junto, nos passando suas experiências, o prazer de transmitir seus saberes e fazeres às crianças, enchia de orgulho a ele e a nós que tivemos o privilégio de receber de maneira graciosa todas estas valiosas informações.

Seu Manoel Gaspar foi um ser iluminado, responsável pela formação de um tipo serrano muito característico dos “Campos da Vacaria”. Mesmo quieto em seus pensamentos, nos repassava uma energia fabulosa, nos impulsionando a dar continuidade a pesquisar e tentar reconstruir este movimento de animais que transformou o Brasil. Sua história faz parte deste mosaico que é o tropeirismo e ficará eternizado nos inúmeros depoimentos registrados em vídeos, livros, séries de televisão (Tropeiros. Globo Rural) nos quais participou, e é claro em nossa memória.

Figura 2 – Manoel Gaspar (D) e Vitor Macedo (E). I Tropeada Cristóvão Pereira de Abreu (2010)



Fonte: Valter Fraga Nunes.

Figura 3 – William Marcelo Goulart dos Santos (D), Manoel Gaspar (C) e Sinval Goulart (E). Projeto Tropeirismo nas Escolas (2019)



Fonte: Valter Fraga Nunes.

Nós, participantes da Tropeada Cristóvão Pereira de Abreu, agradecemos por ter convivido com este ilustre personagem, e desejamos com muito carinho e respeito, um caminho cheio de luz junto ao Pai, onde descansa da muitas tropeadas no plano terrestre.

Figura 4 – Da esquerda para direita: Martina Seghetto Musskopf, Marco Aurélio Angeli (Zoreia), Luciana Heitelvan e Manoel Gaspar. Abertura do XIV SENATRO e V TCPA (2018)



Fonte: Duclerc João da Silva.



Reconhecimento e gratidão a Seu Manoel Gaspar

Véra Lucia Maciel Barroso
Historiadora. Porto Alegre/RS

Bom Jesus honra seu passado, revelando sua história assentada nos caminhos dos tropeiros que dedicaram suas vidas, marcadas por desafios e resistências, no cotidiano de suas trajetórias de muito trabalho.

A realização das edições do SENATRO (Seminário Nacional sobre o Tropeirismo e do Cone Sul), desde 1992, vem valorizando o fenômeno do tropeirismo, através de muitos estudos e pesquisas, publicadas em livros, após a realização dos seminários.

E mais: vem convidando seus protagonistas para comparecerem e registrarem suas memórias das suas vivências tropeiras. Muitos tropeiros já partiram para a querência celestial. Mas, para felicidade de todos que acompanham o SENATRO, um deles seguiu conosco, por mais um tempo, sempre

presente e participativo, compartilhando saberes das suas experiências e li-das tropeiras. Estou falando do Seu Manuel Gaspar – um tropeiro que muito ensinou e revelou aspectos da sua profícua jornada, que foi a de muitos outros, na capital do tropeirismo no Rio Grande do Sul – Bom Jesus.

Seu Manuel Gaspar, um ser humano portador de grande humildade e sabedoria, nunca se esquivou em dividir detalhes da sua jornada de trabalho tropeiro com os presentes em vários seminários. Sempre foi muito bom ouvi-lo, nas descrições em resposta às provocações da historiadora bom-jesuen-se, Lucia Maria Sgarbi Santos, que invariavelmente o acolheu e valorizou. Sua sabedoria no trato tropeiro proporcionou agregar conhecimento sobre o tropeirismo, e isso foi muito bom e somou no conjunto dos estudos do tema.

Que Seu Manuel Gaspar – nosso amigo – trazido pela Lucila, siga tropeando nas estradas celestiais, depois de muito repartir e somar conhecimentos com todos os que valorizam história, em especial, a história tropeira, que muito foi desvendada, sobretudo pelas lições que aprendemos com o querido “Manuel Gaspar”. Gratidão sempre ao saudoso Seu Manoel Gaspar!



Manoel Gaspar, o tropeiro

Willian Marcelo dos Santos Goulart

Trovador e Tradicionalista. Bom Jesus/RS

Seu Manoel Gaspar saindo em uma tropeada (01/2004)



Fonte: Arquivo Público de Bom Jesus.

Bate o cinerco da tropa
E eu começo a me lembrar
Das histórias a mim contadas
As andanças e tropeadas
Feitas por Manoel Gaspar

Este gaúcho tão guapo
Tão firme sobre o lombinho
Que nasceu em 1938
Lá no Rincão dos Tordilhos
Com seus 83 anos
Segue forte faceiro
E hoje vai relembrando
O tempo em que foi tropeiro

No lombo do burro zaino
Com o nome de dengoso
Cruzava o Pinheiro Alto
Levando o gado teimoso

E assim foi seguindo a vida
Sempre nesta mesma trilha
Sendo tropeiro e peão de fazenda
Construindo sua família

E agora nos tempos de hoje
Segue mostrando bravura
Sendo o tropeiro mestre
Do folclore e da cultura

Por isso lhe agradecemos
Por deixar este legado
Que pelo patrão do céu
O senhor seja abençoado
Então, só nos resta dizer
Manuel Gaspar, muito obrigado.

1. TROPEIRISMO DE MULA

El troperismo y su idiosincrasia gaucha, desde la tierra gaucha de Mataderos en la ciudad autónoma de Buenos Aires: entre arreos de mulas, caballos y vacunos, nació el gaucho

Zulema Mabel Cañas

*Museóloga, Pesquisidora, Especialista en preservación de patrimonio.
Buenos Aires/Argentina*

Tropero, resero, arriero: palabras amalgamadas en nuestra tradición, que dieron a estos hombres de trabajo su propia identidad, ese *temperamento particular*, ese rasgo singular que los identifica, el ser *gaucho*, que es la pampa y el caballo, el camino y la libertad, el trabajo, la experiencia y la astucia.

Por ello desarrollaré algunos temas íntimamente relacionados a la aparición del gaucho como producto social de su época y su destino como tropero, que es una de las tantas actividades que realizó, y que aún hoy su idiosincrasia se preserva en los amplios territorios de Argentina, Uruguay, Paraguay, el sur de Brasil, el sur de Chile y Chaco boliviano.

Esta *idiosincrasia*, palabra que proviene del griego ἰδιοσυγκρασία; '*temperamento particular*', que denota rasgos, carácter, pensamiento, pueden ser distintivos y propios de un individuo o de una colectividad nacional, regional o étnica. Costumbres de una sociedad.

El nacimiento del gaucho y en sí, su idiosincrasia, fue condicionado a su hábitat natural, conjunción de los grupos étnicos y a las colonizaciones europeas (hispanas y portuguesas) y varios hechos dentro de la economía regional.

Los primeros porteños y santafesinos se agregaron y también mestizos paraguayos, como de otras provincias argentinas y hasta chilenos y peruanos, todos ellos criollos, tapes avanzados en las estancias misioneras que aportan sus mujeres, los indígenas y algunas mujeres indígenas con que aquellos criollos y mestizos se amanceban, ante la ausencia total de mujeres europeas. De esta manera nace una nueva sociedad con una cultura particular y propia.

Dentro de esta Cultura se desarrolla entonces nuevas actividades relacionados a la economía de cada región, nace el tropero y el arriero casi de

un nomadismo organizado para la recogida del equino, el mular y el vacuno, con sus tipos especializados, profundos conocedores de la tierra, reclutados generalmente de los tapes y minuanos.

Asimismo, la economía española en estas tierras de América giran alrededor de las minas de metales preciosos, principalmente de plata, del Alto Perú, para lo cual necesitan trasportarlas por medios de animales fuertes, sufridos, capaces de andar caminos de montaña y pedregosos, serán los mulares los requeridos para esta labor.

Gregorio Caro Figueroa describe la situación que se vivió en esos tiempos: “Tanto el intercambio interregional como el enlace por sistema de navíos en el tráfico comercial Portobelo-Lima, chocaban con no pocos obstáculos. A las grandes distancias oscilantes entre los 200 a 2500 Kms, se añadían las dificultades de senderos escarpados, estrechos y ásperos situados entre 1.000 y 5.000 metros sobre el nivel del mar y donde las temperaturas variaban de los 25 grados sobre 0 en horas diurnas, hasta las 10 bajo cero en las nocturnas. En la dilatada extensión de estos caminos atravesaban salares inmensos, suelos desnudos de toda hierba y erizados de matas espinosas, cactus, tunas y matorrales de *tola* [...] Los sitios mas fértiles y acogedores, los dotados de agua y mejores pastos, eran la excepción que un buen baquiano debía necesariamente conocer. Estos fuertes condicionamientos impuestos por la naturaleza, no podían sortearse con las carretas que comenzaron luego a circular de Tucumán bajando al sur hasta el litoral y el Río de la Plata. La solución de este problema estuvo dada por la utilización masiva de la mula como medio de transporte insustituible para complementar el que se hacia hasta los puertos del Pacifico. Empleada y a la vez combatida en la península, la mula fue introducida en el Nuevo Mundo por los españoles revolucionando el sistema de transporte hasta entonces conocido.

A fines del Siglo XVI, ante la necesidad de comunicar mejor norte argentino con Bolivia y Perú, a los españoles se le plantearon, fundamentalmente dos problemas: la infraestructura vial y la fuerza y capacidad de carga suficiente para el transporte de mercancías. Al primero lo encontraron casi resuelto, pues la red caminera del imperio incaico era mucho mejor de lo que pudieron suponer. Al segundo, los incas lo habían encarado con la llama, pero este animal ahora no era el indicado por su reducida capacidad de carga, por el corto tramo que podía recorrer por jornada y porque su numero se había reducido considerablemente. La fuerza del hombre, que había empleado abusivamente durante la conquista y primeros años de la colonización, no era la solución, sin contar que se agudizaba la crisis demográfica y nuevos sectores de la producción requerían más cantidad de mano de obra.

Finalmente para los caminos angostos y pedregosos de zonas montañosas, la mula es mucho más apta que el caballo. Entonces la producción y el comercio de mulas acapara la atención de la población española y “es el sustento y trato de la tierra”

Figura 1 – Recua de mulas cargadas entrando a alta Cracia



Fonte: acervo da autora.

A diferencia del ganado equino cimarrón que se reproducía libremente, la mula exigió especial dedicación para su cría, pero alguien dijo y con razón: “la mula es una mercancía que se transporta a si misma”.

Durante mucho tiempo, la producción de mulas se constituyó en el siglo XVII y XVIII en el comercio más importante entre el Perú y las provincias del norte, Córdoba, Cuyo y el litoral, con la salvedad que la mayor parte de las cuyanas se vendían en Chile.

Especialmente de Santa Fé y Buenos Aires se llevaban anualmente grandes tropas hacia campos de Córdoba para invernarlas allí. Generalmente eran arrees de 600 o 700 animales de un año y medio a dos años de edad, guiados por una docena de hombres. No se llevaban tropas más numerosas ante la dificultad de encerrarlas durante la noche y por la escasez de aguadas en el trayecto. Ante la falta de árboles, era necesario transportar estacones y sogas de cueros para improvisar cercas y para contener al ganado. Durante la noche la tropa se dividían en grupos, los troperos se turnaban para cuidarlos.

En Córdoba, los rodeos se reponían en potreros bien empastados, cuyos dueños cobraban por mantenerlos hasta el otoño en que se formaba

una nueva tropa, que esta vez tenía entre 1.200 y 1.400 cabezas, que arrea-ba lentamente por veinte hombres tenia que llegar a Salta a mas tardar en Junio. Las ferias mas celebres por la cantidad de cabezas vendidas y el movimiento económico que provocaban, fueron las de *Sumalao*, ubicada a diez leguas de la capital salteña, y la de Jujuy, llamada de *La Tablada*. Esta se hacia para Pascuas (marzo-abril) mientras que la de Sumalao se realizaba en mayo, o junio, a mas tardar, donde se comercializaban hasta 70.000 animales y era la mas importante tanto por la clientela como por el capital que se invertía.”

El comercio aumenta considerablemente por el intercambio de las provincias interiores, hasta Lima y Santiago, con el crecimiento enorme del comercio de mulas y un permanente ir y venir de tropas hacia y desde esas regiones, de la pampa húmeda hacia el litoral llevando productos de la tierra como: aceite, vino, azúcar, aguardiente, tabaco, tejidos (ponchos, mantas, matras, cojinillos y jergas), y mulas, caballos, charquí o charque, sebo y productos del comercio internacional ya se clandestino o legal. El descubrimiento de las salineras también favoreció el comercio del tasajo.

**Figura 2 – Emeric Essex Vidal: Arreas de mulas transportando
Vino de las bodegas de Cuyo (1820)**



Fonte: acervo da autora.

‘Troperos muy baqueanos en el oficio y experimentados fueron necesarios para llevar a destino estas arrías, para que no se dispersaran las mulas en los campos llanos y evitar el desbarrancadas en la montaña, la responsabilidad recaía en el capataz de tropa, hombre conocedor del oficio, sabedor de los caminos más propicios para el aguda, las paradas y refugios cordilleranos.

Emeric Essex Vidal, primer artista que documentó en imágenes la Argentina, en su obra “Mulass Viñateras de Mendoza” cuenta sobre la actividad de los troperos.

Bajan las tropas de mulas de Mendoza a Buenos Aires grandes convoyes compuestos de doscientas o trescientas mulas, que recorren las doscientas leguas de distancias trayendo vino, que resulta dado el transporte empleado, excesivamente caro. Cada mula carga dos cascotes de diez gallons (45,43 litros) cada uno, eslingados de través en una gran montura de carga hecha de paja. Los cascotes van rodeados de aro de madera y asegurados con cuero, el cual había sido ajustado cuando estaba sin curtir, al secarse se pone sumamente tirante y ayuda muy eficazmente a los aros. Las mulas caminan de dos, tres o cuatro en fondo, atadas la cola de una con el hocico de la que marcha detrás, y la que encabeza la tropa va provista de un cencerro. Estas grandes tropas no son atendidas por más de tres o cuatro hombres.

En esta tarea de criar y arrear mulas al Perú se destacó el santafesino *Francisco Antonio Candiotti* (1743-1815) y que los hermanos Robertson en sus “*Cartas de Sudamérica*” los describen como un *gaucho principesco* en la visita que le hicieron en Santa Fé en 1809, era verdaderamente un gaucho lujoso, tanto en su vestimenta como los arreos de su montado, pero también lo era en sus costumbres y vida campera, el mismo con sus hijos atendía las estancias y organizaba todos los años los arreos de mulas y el mismo era tropero frente a las arrias, constituyéndose un auténtico capataz de tropa.

De esa manera amasó una gran fortuna; con el producido de la venta de mulares adquiría campos en ambas bandas del Río Paraná. Llegó a poseer 300 leguas cuadradas, 250 mil cabezas de ganado vacuno y 300 mil yeguarizos y mulares.

Desde el siglo XVII a mediados del Siglo XVIII el gaucho, este ser inigua-

Figura 3 – Francisco Candiotti, Tropero de Mulas



*San Antonio
Candiotti*

Fonte: acervo da autora.

lable no solo surco los campos argentinos, sino que simultáneamente fue uruguayo en las vaquerías y estancias del Río de la Plata y fue brasilero en los largos caminos desde regiones de producción hasta los centros consumidores, desarrollando el comercio en lugares inhóspitos en arreadas de mulas, que tuvo un importante papel en la economía y de gran importancia cultural, relevante como vehículo de ideas y noticias entre las aldeas distantes entre si, en una época en que no existiera carreteras.

He dedicado este trabajo casi exclusivamente a los primeros troperos rioplatenses, para aportar su historia a este Encuentro, ya que se ha difundido poco, pero que sin dudas ocupó un lugar importante en la economía del país, y diría que estos troperos fueron los primeros *gauchos*, que nacen de esa libertad de andar caminos con arrias de mulas, con tropas de caballos y de vacunos, que fueron tratados como *gaudérios* como algo desagradable, como gente vagabunda sin rey, ni leyes, pero que fueron buenos para su trabajo, que se distinguieron en las guerras de la independencia.

Cuando la voz del Jefe se alzó pidiendo el concurso para defender la patria invadida por los realistas, todo el gauchaje acudió, abandonando sus ranchos, mujeres, hijos y labores, para convertirse en los magníficos centauros inmortalizados con el nombre de *Los Gauchos de GÜEMES*, hombres de campo, bien montados y armados precariamente con machetes, lanzas y boleadoras, sobre sus caballos con sorprendente habilidad, acercándose a las tropas con tal confianza, soltura y sangre fría, que sorprendía y desconcertaba a los soldados Españoles, que por primera vez observaban a aquellos hombres extraordinarios a caballo, y cuyas excelentes disposiciones para la guerra de guerrillas, lograban sorprenderlos, desbaratando todas las estrategias militares desplegadas [....].”

Con sus sombreros retobados y ponchos al viento, las cabalgaduras, ataviadas con el tradicional apero y los infaltables guardamontes, enseres que en la totalidad del conjunto, les proporcionaba un aspecto fantasmal alado, defendieron con gloria y honor las fronteras del norte argentino.

Figura 4 – General Martín Miguel de Güemes y sus gauchos del monte



Fonte: acervo da autora.

Para Fernando O. Assunção

Estos descendientes de aquellos desertores de las milicias españolas, lanzados a la aventura de la caza de ganados cimarrones en la tentadora inmensidad de las pampas abiertas, volvieron a la milicia de caballería; *los nietos de aquellos arrieros de mulas que junto a aquellos constituyeron el origen de la gauchería* volviéndose amalgamarse como vaqueros y volteadores, eximios jinetes, transformados todos, ahora, en soldados de la patria.

Para la Argentina, en una vasta galería de los tipos humanos que responden a pautas culturales de sus tan diversas regiones, el gaucho es el mas trascendente y llamativo de sus tipos regionales, que representa hoy, en el sentimiento de la argentinidad compartida, tanto por los valerosos gauchos de Guemes, como los altivos riojanos de Facundo, o a los guapos tucumanos de Aráoz de la Madrid, a los montoneros de Chacho, o a los andariegos santiagueños, arquetipos angulares; todos los subtipos de las regiones verdes, de las pampas litorales: bonaerenses, entrerrianos, correntinos y santafesinos, que supo plasmar en cada verso del “Martín Fierro” de José Hernández, obra máxima de la literatura gauchesca Argentina, en Don Segundo Sombra de Ricardo Güiraldes y en la poesía de Hilario Ascasubi.

Para el Brasil, país continente, con otra variedad de tipos regionales, el gaucho es el arquetipo representativo de un gran Estado, a punto que todos sus habitantes han adoptado ese nombre para sentirse representados en sus ciencias y valores originales, el arquetipo popular rural: el Río Grande Do Sul. Y para los Orientales es innegablemente, el tipo rural nacional.

Y si la idiosincrasia define costumbres de una sociedad, debo decir que el *gaucho* sembró sus tradiciones en los suelos de tres patrias, trenzadas como lazos de tiento para permanecer unidas para siempre.

Son esos lazos de la identidad, los que el del Barrio de Mataderos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires preserva y difunde y es el resero, nuestro tropero de ganado vacuno, que nos legó sus tradiciones, sus sentimientos, su hospitalidad, su orgullo de sentirse gaucho!!! Y cito los versos del payador David Tokar, que supo reflejar este sentimiento que hoy nos une:

RESERO

*En silenciosa partida
El resero se marchó
Y el progreso no le dio
ni tiempo a la despedida.*

*A lo largo de su vida
Trashumante y migratoria
Pasó al tranco por la historia
Como quien no tiene apuro
Sin pensar que un día el futuro
Lo iba a tener en la gloria
Se quedó en un monumento*

*En medio de una avenida
Es la esencia y es la vida
Del barrio de Mataderos
Donde muchos reseros
Se hermanan en una imagen
Para que de noche bajen
A conversar los luceros.*

**Figura 5 – El resero
Monumento al Resero, del escultor Emili**



Fonte: acervo da autora.

Referências

- ASSUNÇÃO, Fernando O. *Historia del Gaucho, el gaucho: Ser y Quehacer*. Buenos Aires: Editorial Claridad S. A., 2007.
- CARRETERO, Andrés M. *El Gaucho Argentino: Pasado y presente*. Barcelona: Editorial Sudamericana. Leberdúplex, SL, 2002.
- CONI, Emilio A. *El gaucho: Argentina, Brasil y Uruguay*. Buenos Aires: Ediciones Solar, 1969.
- GIBERTI, Horacio C. E. *Historia Económica de la Ganadería Argentina*. Buenos Aires: Ediciones Solar/Machette, 1961.
- MORENO, Arq. Carlos. *Patrimonio de la Producción Rural*. Buenos Aires: Agencia Periodística CID, 1998.
- Revista “Todo es Historia”. Director Félix Luna. Buenos Aires, Sociedad Impresora Argentina, 1995.
- VIDAL, Emerecic Exxel. *Buenos Aires y Montevideo*. Buenos Aires: Emece Editores SA, 1999.



Muare na vida e na economia do Brasil Colonial, antes das tropeadas de Cristóvão Pereira de Abreu

Geraldo Bonadio

Jornalista, Historiador, Pesquisador, Escritor, Membro da Academia Sorocabana de Letras e do IHGG de Sorocaba. Sorocaba/SP

A introdução e utilização das mulas no Brasil são, quase sempre, cronologicamente associadas à descoberta do ouro em Minas Gerais. “Sem o muar não teria sido possível o ciclo do ouro”, constata Alfredo Ellis Júnior. Na verdade, a utilização do muar principiou em data muito anterior.

Em obra recente, o pesquisador sul-rio-grandense João Augusto Ribeiro Nardes dá valiosa contribuição ao entendimento dessa realidade, ao informar, com base em documento encontrado na Torre do Tombo, que Leonardo Nard, o primeiro Nardes a chegar ao Brasil, “veio de Portugal em 1540, com autorização do rei Dom João III para lidar com muare”. (2013, p. 29).

Em 1555, o padre Ambrósio Pires, da Companhia de Jesus, em carta ao também jesuíta Diego Miron, descreve as modestíssimas condições em que viviam os inacianos no Planalto de Piratininga, às quais se estendiam inclusive ao superior do grupo, o padre Manoel da Nóbrega. Este, quando em viagem, levava sobre os ombros, “ao longo de seus compridos caminhos”, os “alforjes e borsoletes, porque a sua mula não pode com eles, ainda que vazios.” (KEHL, 2005, p. 27) Ou seja, pouco mais de vinte anos após a fundação de São Vicente (1532), as mulas já estavam presentes no entorno do nascente povoado de São Paulo.

Descoberto o ouro, em Minas Gerais, a partir do final do século XVII, vamos encontrar, logo a seguir, tropas de burros cargueiros transportando o metal através do Caminho Velho, posteriormente chamado Caminho do Ouro, que ligava a área de mineração ao Porto da Estrela, em Parati. A partir de 1709, tem-se “notícia de transito regular de tropeiros pelo Caminho Novo”, que interligava a região aurífera diretamente ao Rio de Janeiro. (LESSA, 1985, p. 17).

A um primeiro exame, as informações de Kehl, Lessa e Nardes, valiosas exatamente porque incidentais, parecem se contrapor ao fundamentado estudo de Otoniel Mota sobre *Os Rebanhos de Piratininga*. Nele, o escritor portofelicense constata o absoluto silêncio dos primeiros documentos gerados em São Paulo, em especial os inventários, sobre mulas e burros. Só “em 1745, pela primeira vez nos anais do Conselho, se fala em bestas muare”, em deliberação na qual o colegiado “proíbe o entrar-se na cidade espoldre-

jando bestas muares.” Só a partir daquela data “começam a aparecer nos documentos oficiais às palavras *cangalha* e *bruaca*. É que vai reviver aqui a cultura do açúcar em colapso no Norte, e a bruaca era indispensável para resguardar o produto contra as intempéries.” (MOTA, 1941, p. 79-80; destaque do original).

Antes disso, “pelo termo cavalgadura, no Sul como no norte do país, nos séculos XVI e XVII e, até mesmo no XVIII – entendia-se o cavalo e a égua, como, aliás, indica a etimologia do vocábulo: *caballus*, *caballicare*, cavalgar, cavalgadura.” (MOTA, 1941, p. 67).

Ao propor uma leitura integrada dos registros esparsos sobre a presença do muar no Brasil, anteriormente às tropeadas de Cristóvão Pereira de Abreu, não pretendo, de modo algum, reduzir a importância da contribuição deste ao desenvolvimento econômico e à integração política do Brasil.

“Cristóvão Pereira de Abreu, ensina João Ernesto Erichsen: Pereira, é, na história, a primeira grande figura de tropeiro e a sua atuação marca a presença de um elemento novo nas relações entre as populações do centro e do sul do Brasil”. (1962, p. 93).

Borges Fortes, ao biografar Cristóvão Pereira de Abreu, destaca sua liderança e visão estratégica, graças às quais consegue, sucessivamente: superar as divergências, que, em Laguna, opunham o sargento mor Francisco de Souza Faria a Francisco Brito Peixoto, capitão mor daquela vila, impedindo o início da construção da estrada que a ligaria a Curitiba; trazer, da Colônia do Sacramento a Laguna, uma tropa de 800 cavalgaduras, entre cavalos e mulas, que, somadas às de outros tropeiros, perfizeram um total de 3.000 cabeças; obter, junto ao governo da Capitania de São Paulo e empreendedores particulares as permissões e recursos necessários à execução da obra; demonstrar, através de uma entrada que fez, de Laguna a Curitiba, a inexistência, ao longo do trajeto, de índios que pusessem em risco os tropeiros e os animais por eles conduzidos e, por fim, refazer, retificar e melhorar, de maneira considerável, o caminho inicial que Brito Peixoto rasgara. “Saindo ao fim no planalto mandou que subissem escalonadamente as tropas de animais que haviam sido retiradas no Rio Grande. Entre a sua e as dos demais tropeiros alcançavam essas tropas o número aproximado de 3.000 cavalgaduras, conduzidas por mais de cento e trinta pessoas.” (MOTA, 1941, p. 82).

A História Econômica do Brasil no período colonial vem passando por um intenso processo de revisão, no qual é justo que se ressalte um dos livros mais recentes de Jorge Caldeira (História do Brasil com Empreendedores, 2009), que dá merecida ênfase ao tropeirismo e ao tropeiro enquanto empreendedor.

Na medida em que novas luzes são projetadas sobre esse processo, aspectos deixados em segundo plano ou simplesmente ignorados dos arranjos produtivos da produção de mulas começam a ser percebidos, sem que se possa, de imediato, dimensionar a sua importância ou ajustá-los ao quadro de referência com que vimos trabalhando.

É bem o caso dos textos antes mencionados. Eles não são os primeiros a se referirem à presença de mulas em diferentes regiões do Brasil ainda no século XVI nem o ensaio de Otoniel Mota ignorava as informações neles contidas.

Ele próprio lembra que o *Tratado descritivo do Brasil em 1587*, de Gabriel Soares de Souza, “assevera – e não deve estar errado – que houve na Bahia criação próspera de muares.” E ajunta, logo adiante:

Varnhagen nos diz que a criação de muar era tão alvissareira em Porto Seguro, que o jumento chegou a ficar selvagem. (1941, p. 69). Alude, ainda, à informação de Southey de que “a corte portuguesa concedera à capital do Maranhão as honras de Lisboa e a seus cidadãos os privilégios dos nobres lisboetas, exceto o de cavalgar mulas, “porque não consultava os interesses da Coroa a criação de um animal que não se reproduz. (MOTA, 1941, p. 71).

À luz daqueles registros historiográficos, deduziu que a ausência de mulas e burros em São Paulo, documentada nos inventários, “ressaltava imperiosa [...] a existência de uma lei que proibira a criação muar”. Essa lei de fato existiu. Mota a localizou, no *Repertório das Leis Extravagantes de Portugal*, com a seguinte ementa: “Mulas e quaisquer muares. Foi proibida a sua criação, mandando-se devassar pelos Corregedores das transgressões com o fim de animar a criação de cavalos. Lei 2 de dezembro de 1642.” (MOTA, 1941, p. 71-72).

O que se pode avançar, como tentativa de conclusão, é que algumas áreas do Brasil conheceram e utilizaram o muar, entre o século XVI e as décadas iniciais do século XVIII e, ainda, que a proibição dos criatórios, em 1642, não alcançou todo o território sob jurisdição portuguesa.

No sul do país, que toma contato com as mulas graças às criações desenvolvidas pelos jesuítas e nos grandes criatórios surgidos para suprir as necessidades da mineração na América Espanhola, principalmente em Potosí, as coisas se passaram de modo diverso.

Quando a extração de prata na Bolívia entra em decadência e ocorre a descoberta do ouro em Minas Gerais, surge, de um lado, um excedente de produção daqueles animais no Prata e, de outro, uma enorme demanda de transporte entre a área de mineração aurífera e o Rio de Janeiro, realida-

des que vão originar as tropeadas do século XVIII, sob a liderança inicial de Cristóvão Pereira de Abreu. São elas que, efetivamente, marcam o início do que hoje conhecemos como o Ciclo do Tropeirismo em território brasileiro.

A presença da mula no Brasil, antes da abertura do Caminho do Via-mão, coloca, obviamente, várias indagações. Como teria chegado a São Paulo a mula do padre Nóbrega, vencendo a muralha da Serra do Mar, num momento em que até o trânsito de pedestres, na encosta, se fazia com grande dificuldade? Por que não se tentou abastecer os mineiros utilizando-se as mulas que sobreviveram à extinção dos criatórios da Bahia? De onde vieram os animais que, já nos primeiros anos do século XVIII, transportavam o ouro através do Caminho Velho e, a seguir, do Caminho Novo? São interrogações, não necessariamente as melhores e mais pertinentes, a sugerir que ainda há muito por se fazer no estudo do tropeirismo brasileiro, a que o *SENATRO* vem se dedicando exitosamente.

Referências

- CALDEIRA, Jorge. *História do Brasil com Empreendedores*. São Paulo: Mameluco, s.d.
- ELLIS JÚNIOR, Alfredo. O ciclo do luar. In: ELLIS JÚNIOR, Alfredo (Org.). *A economia paulista no século XVIII: O ciclo do luar. O ciclo do açúcar*. 2 ed. São Paulo: Academia Paulista de Letras, 1979, p. 81-98.
- FORTES, General [Breno] Borges. Cristóvão Pereira de Abreu. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre: IHGRGS, v. 11, n. 43-44, p. 131-161, 1931.
- KEHL, Luís Augusto Bicalho. *Simbolismo e profecia na fundação de São Paulo: a Casa de Piratininga*. São Paulo: 3º Nome, 2005.
- LESSA, Jair. O Caminho Novo. In: LESSA, Jair. (Org.). *Juiz de Fora e seus pioneiros: do Caminho Novo à proclamação*. Juiz de Fora: Universidade Federal de Juiz de Fora, 1985.
- MOTA, Otoniel. Os rebanhos de Piratininga. In: MOTA, Otoniel. (Org.). *Do rancho ao palácio: evolução da civilização paulista*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1941, p. 67-85.
- NARDES, João Augusto Ribeiro. *Ribeiro Nardes: uma família no Brasil*. Porto Alegre: AGE, 2013.
- PEREIRA, João Ernesto Erichsen. *Uma história de caminhos: estudo sobre a formação e a influência do Paraná no sul do Brasil*. Curitiba: O Formigueiro, 1997.



Caminho, mula e tropeiro: as tropas cargueiras na América Espanhola e no Brasil

Geraldo Bonadio

Jornalista, Historiador, Pesquisador, Escritor, Membro da Academia Sorocabana de Letras e do IHGG de Sorocaba. Sorocaba/SP

*Quem pôs em liberdade o jumento selvagem? Quem soltou as suas cordas.
Eu lhe dei o deserto como lar, o leito seco de lagos salgados como sua morada. Ele
se ri da agitação da cidade; não houve os gritos do tropeiro. Vagueia pelas colinas
em busca de pasto e vai em busca daquilo que é verde. (Jó 39:5-8 NVI)*

O presente texto ocupa-se do tropeirismo de mulas e de dois grupos distintos de tropeiros: os de tropas xucras e os de tropas arreadas, cada um dos quais se divide em ocupações muito distintas, distribuídas por diferentes níveis socioeconômicos.

O primeiro deles abrange tanto os empresários, alguns detentores de vultoso capital, outros de recursos nada espetaculosos, que compravam, invernavam, transportavam e vendiam muare ainda não domados a micro empreendedores que, adquirindo tropilhas de mulas e burros, moviam-se com elas por áreas rurais e urbanas, e desmembrando-as em grupos ainda menores, negociavam aqueles semoventes a granel.

Não menos variado era o conjunto de ocupações abrangidas pela operação de tropas cargueiras que engloba donos de tropas, capatazes, tocadores de mulas, peões.

A reunião, sob uma só designação, de pessoas e atividades tão diferenciadas entre si quanto ao nível econômico, ocupações envolvidas e ponto em que se situavam em suas respectivas sociedades um dos numerosos aspectos colaterais de uma atividade que, no continente americano, se estendeu por mais três séculos e se desenvolveu em muitos paralelos e latitudes geográficas. Deixo de lado as tropas de gado, especialmente as de gado bovino, as quais, a despeito dos numerosos pontos de permeação com o tropeirismo de mulas, compõem um outro universo.

As tropas de mulas cargueiras nos remetem às origens da civilização e aos momentos iniciais da História, quando os seres humanos, no contexto daquilo que o filólogo australiano Vere Gordon Childe (1892-1957), em seu livro *Man makes itself* (O homem se fez a si mesmo), analisava a pré-história a partir de um enfoque marxista e introduzia no universo científico os termos Revolução Neolítica e Revolução Urbana analisava as mudanças que,

com a invenção da agricultura, o surgimento das possibilidades e ou necessidades de sedentarização e especialização laboral e a definição de uma matriz energética aplicável a movimentação de pessoas e cargas em superfícies nas quais inventos como a roda e os veículos nela apoiados não pudessem ser vantajosamente utilizados trazidas emergiram progressivamente.

Nesse processo, o cruzamento entre duas espécies animais, jumentos e éguas, definido ocasionalmente ou não, deu origem aos muares (mulas e burros) que se revelaram vantajosos face às alternativas, de tal modo que, por volta de 2.000 a.C., “as mercadorias eram normalmente transportadas entre Babilônia e Ásia Menor no lombo de burros”.

Partindo da Ásia rumo ao ocidente, após serem conhecidas e utilizadas na bacia do Mediterrâneo (norte da África e sul da Europa), as mulas são introduzidas na Península Ibérica e transplantadas, no final do século XV, pelos espanhóis e portugueses para as recém-descobertas terras da América.

Menos pomposas que os cavalos, mulas foram amplamente utilizadas no mundo bíblico, realidade pouco comum porque um dos cinco livros do Pentateuco – Levíticos –interditava aos judeus o cruzamento entre animais de espécies diferentes. De todo modo, basta uma rápida pesquisa nas concordâncias bíblicas para constatar que os dois mais importantes reis de Israel, Davi e seu filho Salomão, usavam-nas como montaria. O filho rebelde de Davi, Absalão, montava uma delas na fuga que empreendeu após a derrota de suas tropas em combate com as forças do pai. Seus longos cabelos se enrolaram num galho de árvore que se estendia sobre a rota de fuga, o que permitiu que fosse capturado pelos generais de Davi e, contrariando ordens expressas deste, executado.

A heráldica oficial de Espanha e Portugal inscreve a mula em brasões das cidades de ambos os países. Foi montado numa mula que Napoleão cruzou os Alpes, Bolívar atravessou os Andes e o príncipe Dom Pedro retornou de Santos a São Paulo no dia da proclamação de Independência, mas nas reconstituições pictóricas daqueles momentos elas foram substituídas por fulgurantes cavalos brancos.

Escaramuças diplomáticas que precederam e se seguiram às navegações portuguesas e hispânicas, à época da descoberta, somente equacionadas pelo Tratado de Tordesilhas, determinaram que a ocupação dos territórios americanos pelos súditos de Fernando de Aragão e Isabel de Castela se iniciassem pela costa oeste e as expedições portuguesas partissem da costa atlântica. Melhor sucedidos na busca de riquezas, do ouro dos astecas à prata de Potosí, os espanhóis precisaram se antecipar na montagem de um esquema logístico para transportar para a Europa seus achados.

No tocante a Potosí, a fim de evitar a navegação no Atlântico e o encontro com navios portugueses e piratas, os espanhóis constroem um roteiro que envolvia o emprego de mulas (de Potosí à costa chilena), naves cargueiras, construídas com recursos florestais da América Central, de Antofagasta ao istmo do Paraná, mulas de carga, do Pacífico aos portos Atlânticos de Nombre de Dios e, depois Porto Belo, onde a prata era transposta para galeões cargueiros, escoltados por outros tantos munidos de canhões, a fim de cruzar o oceano em segurança.

Assunção explica que o mais difícil foi determinar o ponto em que, nas terras sob domínio espanhol, as mulas, empregadas nos Andes, pudessem ser produzidas, recaindo a escolha sobre as excelentes pastagens argentinas, cuja busca foi facilitada pela existência, entre a costa do Pacífico e a Cordilheira dos Andes, do sistema viário incaico, nucleado pelo que passou à História como o Caminho do Inca, que se inicia no Peru e chega até à Argentina.

Em sua porção da América os portugueses igualmente se jogavam à busca do ouro, encontrando-o, mas em quantidades muito pequenas, situação que só se altera quando, no final do século XVII, abrem-se as portas para as jazidas da região que, por isso, se chamou Minas Gerais. Naquele momento, entretanto, os criatórios de mulas de que o Brasil dispusera, nos momentos iniciais da colonização, haviam sido desmontados, de tal sorte que foi a partir do contrabando de mulas criadas na Argentina e no Uruguai que se estruturou e posteriormente se renovou, em nosso país, o sistema de tropas cargueiras.

A solução se revelou vantajosa e, mesmo após os ciclos do ouro dos diamantes, a comunicação de superfície no país dependeu essencialmente das tropas arreadas e de outros grupos de muare, organizados de formas diversas. Nem poderia ser de outra forma porque tudo o que existia em termos de estrutura viária no Brasil, eram as trilhas abertas pelos habitantes primitivos da terra, os indígenas, e a rede do Peabiru, caminhos ligeiramente rebaixados em relação às suas bordas e semeados com plantas que inibiam o crescimento da vegetação nativa, abertos dos Andes em direção ao Atlântico, pelos diferentes povos que, sucessivamente, dominaram as áreas. A grande estrada por eles implantada passou à História com o nome de Caminho do Inca porque esta era a nação dominante à época da chegada dos espanhóis.

Um dos feixes mais importantes de tais caminhos situava-se no atual Estado de São Paulo e sobre eles foram rasgadas duas das mais importantes rodovias paulistas: as SP 270 (Raposo Tavares) e 280 (inicialmente Auto Estrada do Oeste e, depois, Castello Branco).

Estradas com projetos arrojados só vieram a existir em São Paulo a partir do início da terceira década do século XX, a partir da criação do Departa-

mento de Estradas de Rodagem. As duas primeiras macro rodovias, ligando Santos a São Paulo e São Paulo a Campinas, iniciadas por Adhemar de Barros como interventor, começaram a ser construídas na segunda metade da década de 1930, mas só foram concluídas quando ele voltou ao poder, agora como governador eleito, entre 1947 e 1950. Os custos das rodovias eram muito mais altos que o das estradas que as precederam e os preços do revestimento asfáltico estratosféricos, pois o Brasil não lavrava, extraía ou refinava petróleo, o que só veio a fazer a partir da criação da Petrobrás em 1953.

Uma consequência disso é que o transporte local ou interurbano por veículos automotores era incipiente, graças à interação entre estradas de terra ou, no máximo, macadamizadas, com precárias redes de escoamento das águas de chuva e manutenção insuficiente e veículos cuja capacidade de carga não excedia a 10 toneladas, caso do lendário caminhão gigante da General Motors.

A transição das tropas cargueiras para aqueles veículos foi, por isso mesmo, gradual e muito lenta. Com a produção nacional de derivados de petróleo, isso muda bastante entre 1955 e 1958 quando, a fim de eleger como seu sucessor o prof. Carvalho Pinto, um financista que fora buscar na Faculdade de Direito da USP para sanear as contas do Estado, o governador Janio Quadros define uma proposta de ampliação da quilometragem de rodovias pavimentadas, alicerçado na redução dos custos do asfaltamento. Cria, então, programa chamado de “virado paulista”, em que as rodovias, niveladas e compactadas, sem melhoria de traçado, recebiam uma capa asfáltica básica. Assim se fez a pavimentação de duas das conexões entre duas das mais antigas cidades paulistas, Sorocaba e Itu. O mesmo se fez se fez em outras tantas regiões, gerando os resultados administrativos e políticos pretendidos.

Em paralelo, a pavimentação da Via Dutra, entre São Paulo e Rio de Janeiro, confinou as tropas cargueiras aos pequenos municípios lindeiros, num processo que foi estudado e enfrentado pelo saudoso Ocílio José Azevedo Ferraz que enriqueceu, com sua presença e análises pertinentes, várias edições do Senado.

Na década de 1960, a partir de estudos mais concentrados, sobre os instrumentos de transporte no Brasil, José Alípio Goulart estrutura o monumental *Tropas e Tropeiros na Formação do Brasil*, em que demonstra, de forma cabal, haver sido a tropa arreada, o único sistema de transporte de que o Brasil dispôs, na Colônia e no Império. No final da mesma década, seguindo uma outra linha de reflexões, Aluísio de Almeida compõe e edita, às suas expensas, o conciso e precioso “O Tropeirismo e a Feira de Sorocaba”, no qual enfrenta uma questão dialética das mais relevantes: a oposição, no

tropeirismo, dos seus traços tipicamente brasileiros com a sua universalidade e presença em todos os momentos da vida humana, desde a Pré-História.

Antecipava, assim, questões que, ainda hoje, desafiam os pesquisadores, como a universalidade daquilo que chamamos de traíais tropeiras – selas, arreios, guaiacas, bruacas e nós – o que se pode constatar, por exemplo, no pequeno e belíssimo *Horses, Hitches and Rock Trails*, cujas primorosas ilustrações documentam a presença, em de equipamentos em tudo parecidos com aqueles empregados no Brasil em território dos Estados Unidos.

Estes pontos, aqui rapidamente alinhavados, sinalizam que, em todos os pontos remotos do planeta, as mulas cargueiras continuam sendo usadas, seja para socorrer populações isoladas em povoados de grande altitude, no Paquistão, seja para equipar os combatentes nativos que, nos anos finais da União Soviética, combateram as forças daquele Estado multinacional em território afegão. Ou seja: a mula deixou de ser a primeira opção para se movimentar pessoas e equipamentos em determinados momentos, mas está muito longe de ser definitivamente aposentada.

Referências

- ALMEIDA, Aluísio de. *O tropeirismo e a feira de Sorocaba*. Sorocaba: 1968.
 BACK, Joe. *Horses, hitches and rocky trails*. New York: Skyhorse Publishing, 1959.
 CHILDE, Gordon. *A evolução cultural do homem*. 5. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
 GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.



Para onde iam as mulas antes de 1732?

Sergio Coelho de Oliveira

Jornalista, Escritor, Pesquisador, Historiador, Membro da Academia Sorocabana de Letras e do IHGG de Sorocaba. Sorocaba/SP

Antes de Cristóvão Pereira de Abreu já se praticava o tropeirismo? Que tipo de tropeirismo era? Era de caráter nacional ou regional? Qual era o destino dessas mulas, já que não há registro de sua entrada em São Paulo, antes de 1733? Todas estas indagações, que partiram do entendimento de alguns estudiosos de que antes de Cristóvão Pereira de Abreu já havia trânsito de mares do Sul para o centro do país, resultaram na temática do presente painel.

Primeiramente, precisamos definir que tipo de tropa e de tropeiro se vai tratar. Se for o tropeiro de gado vacum, que nós paulistas chamamos de boiadeiro, existiu bem antes, ainda nos séculos XVI e XVII. Constituíam-se na tarefa de levar as boiadas de estância para estância, de região para região, para abate, para embarcar etc. Entendida essa atividade como tropeirismo, ela já existia antes de 1732, era de caráter regional, desenvolvia-se em território gaúcho, não passava de Laguna.

O tropeirismo, como estudamos hoje, a condução de tropas de muarexucros dos centros de criação do Rio Grande do Sul até São Paulo, Rio e Minas só irá acontecer a partir de 1732, depois que Francisco Souza de Faria abriu o caminho de Viamão a Curitiba pelo sertão, caminho que foi melhorado e inaugurado por Cristóvão Pereira de Abreu. Antes disso não há registro da chegada de mulas em Curitiba ou São Paulo. Há notícias, isto sim, do comércio de cavalos dos Campos Gerais de Curitiba para o Rio de Janeiro e São Paulo, por terra e por via marítima, embarcados em Laguna. Agora resta saber por que, antes de 1732, as grandes manadas de gado vacum, cavalos e muar, abundantes no sul não eram levadas para o centro do país, carente de carne, de animais de montaria e de transporte?

Essas razões estão expostas na proposta que o paulista Bartolomeu Paes de Abreu faz a El Rei, em 1720, para abertura de uma estrada pelo sertão, em direção ao atual Rio Grande, como forma de aproveitar a gaderia ali existente e promover o povoamento da região. Argumenta que

[...] da cidade (São Paulo), que poderão ser cento e oitenta léguas mais ou menos. Toda esta campanha do Rio Grande para diante produz gados vacuns e cavalgaduras em muita quantidade, sem mais utilidade para a coroa de Vossa Majestade, que alguma coirama fabricada na mesma Colônia. E não se pode obter melhores resultados com a saída deste gado, por falta de um caminho por terra, pois pela costa não permitem as serranias, matas e baías do mar. Só terá lugar esta extração, abrindo-se caminho pelo interior do sertão, vindo-se do Rio Grande a demandar a comarca desta [...]. (GOULART, 1961, p. 21).

Reforça a opinião emitida por Bartolomeu Paes de Abreu, informação deixada por Frei Manuel de Santa Maria, também em relação ao mesmo período: “Não pode vir por terra por causa das asperezas dos caminhos de mato.”

Nery Luis Auler da Silva, em palestra pronunciada neste mesmo Senado, lembrava outra dificuldade da condução das tropas pela praia: “As pastagens litorâneas eram poucas; era necessário atravessar rios caudalosos; a estrada do litoral se interrompia em Laguna, onde o gado era embarcado ou abatido para ser transportado como charque”

Por aí se vê que não havia condução de tropas, por terra, antes de Souza de Faria. A história registra o embarque de gado, principalmente, cavalos, no porto de Laguna para Paranaguá, Santos e Rio de Janeiro. É esse gado que vai abastecer as fazendas de criação, nos Campos Gerais de Curitiba. Daí sim o gado vacuum e cavalos era tocado por tropeiros para São Paulo, pois já existia um caminho aberto por terra.

O engenheiro agrônomo Mário Mattos, também pesquisador do tropeirismo, em artigo intitulado “Fases de prosperidade e de declínio do tropeirismo”, in “O tropeiro e a integração geográfica e cultural do Brasil”, oferece alguns subsídios sobre a questão:

No começo do século 18 também chegavam, pelo porto do Rio de Janeiro, animais trazidos do sul por via marítima. Esses animais eram embarcados em Laguna, depois de percorrer, tangidos pelos tropeiros, todo o litoral, desde a Colônia do Sacramento, na foz do Rio da Prata, até Laguna. O Rio Grande português da época consistia numa estreita faixa de terra entre Sacramento e Laguna, onde passavam as tropas, pela Estrada da Praia, desde 1703. Em outro trecho ele acrescenta: “É provável que entre os animais embarcados no porto de Laguna com destino às minas, já figurassem mulas contrabandeadas pelos tropeiros castelhanos” [...]. (MATTOS, 1999, p. 25).

Em outro trecho ele afirma: [...] “no início as Minas Gerais foram abastecidas com cavalos e não com mulas.”

José Alípio Goulart em *Tropas e tropeiros na formação do Brasil* faz a seguinte referência sobre a presença de mulas em São Paulo, antes de Crisóstomo Pereira de Abreu:

Sérgio Buarque de Holanda informa que consultando antigos inventários paulistas, as únicas referências (sobre mulas) que encontrou anteriores a 1733 foram relativas a duas mulas e um macho pertencentes a Francisco Pedroso Xavier e o burro castiço de Antônia de Oliveira. E Otoniel Mota diz que só em 1745 é que se vai encontrar “pela primeira vez nos anais do Conselho” referência a bestas muars, proibindo a entrada na cidade, espoldreando-as. (GOULART, 1961, p. 31).

Em seu livro *Tropeiros*, o historiador Jaelson Trindade também trata da existência de muars na região missioneira, no começo do século XVIII:

Em 1709 o jesuíta alemão Antônio Sepp deu uma ligeira informação sobre a pecuária missioneira: Um povo que não reúna de três a quatro mil cavalos de montar é considerado pobre. São especialmente apreciadas as mulas, que eu também crio em Yapeiu. Um cavalo vale no máximo um

taler, não em dinheiro, mas em tabaco e erva-mate, alfinetes, agulhas, facas ou anzóis de pesca. Para uma mula, porém, os espanhóis pagam em Buenos Ayres e Santa Fé 14 táleres e os índios entre si pagam 7. As estâncias de Yapeyu e São Miguel eram os principais centros de criação de mulas. (TRINDADE, 1992, p. 15).

Ruy Ruben Ruchel, na sua palestra, *Caminhos e Passos*, pronunciada no SENATRO 2002 faz referência ao tropeirismo anterior a Cristóvão Pereira de Abreu, mas destaca que foi de caráter regional, uma no centro do estado e outra no norte da atual República do Uruguai. Ele se refere também aos índios cavaleiros, que em meados do século XVII já praticavam o tropeirismo, também interno, na parte meridional do Rio Grande do Sul e quase em toda a Banda Oriental.

E, finalmente, vale a pena registrar a informação transmitida por Aurélio Porto, em seu livro *História das Missões Orientais do Uruguai*: e que bem expressa o dinamismo da atividade pecuária na região das Missões, no final do século XVI e início do século XVII:

Ao princípio o custeio do gado estava a cargo de índios que acompanhados de padres ou de irmãos iam às estâncias fazer rodeio, trabalho que consistia em reunir o gado em lugares determinados, a que depois se acostumava [...] o padre Juan Yegros, que foi o fundador da estância de São Luiz e um dos primeiros vaqueiros dos Povos das Missões, conseguiu transportar para aquela estância, em duas vezes, quarenta mil vacas. (PORTO, 1943, p. 409).

Com base nas informações acima expostas, todas fundamentadas em documentos dos séculos XVIII e XIX, não existiu um movimento tropeiro de caráter brasileiro, antes da primeira tropa de Cristóvão Pereira de Abreu. Existia sim, um tropeirismo interno, regional, dentro dos atuais territórios gaúcho, argentino e uruguaio, para a movimentação de bois, cavalos e mulas entre estâncias e reduções.

Antes de 1732 já passavam por Sorocaba, procedentes dos Campos Gerais de Curitiba, as tropas de cavalos e de bois, que eram negociadas nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

O padre Guilherme Pompeu de Almeida, o homem mais rico de São Paulo, nos tempos coloniais, tinha sítio e curral em Sorocaba para receber e invernar cavalos e bois, que vinham de Curitiba. Essa informação faz parte do seu inventário, que informa mais ainda: tinha 56 cabeças de gado no seu sítio curral em Sorocaba. Aí ele invernava as suas boiadas, que eram tocadas depois para São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

As tropas de muares começam a passar depois de Cristóvão Pereira de Abreu, mas não se tem documento ainda definindo quando Sorocaba come-

çou a sediar os negócios de compra e venda de muares, ou seja, da Feira de Muares. Sabe-se apenas que foi antes de 1750, quando foi criado o Registro de Animais em Sorocaba.

A historiadora Maria Thereza Schorer Petrone, em trabalho publicado na *Revista de História* (n. 94), baseando-se em documento existente na Câmara de Sorocaba, informa que já em 1735 “os condutores das bestas muares e cavалares, que conduzem das campanhas de Laguna e nova Colônia do Sacramento”, devem pagar os direitos reais em Curitiba, Sorocaba, Itu e São Paulo”.

Referências

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

MATTOS, Mário. *Fases de prosperidade e de declínio do tropeirismo: o tropeirismo e a integração geográfica e cultural do Brasil*. Sorocaba: Prefeitura Municipal, 1999.

PETRONE, Maria Thereza Schorer. O afluxo de gado a Sorocaba e a importância econômica do caminho do sul na época da independência. *Revista de História*, São Paulo, n. 94, p. 383-406, 1973.

PORTO, Aurélio. *História das Missões Orientais do Uruguai*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

RUCHEL, Ruy Ruben. Caminhos e Passos. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi et al. (Org.). *Bom Jesus e o Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2000.

SILVA, Nery Luiz Auler da. No norte do planalto, a ocupação do território e as primeiras fazendas. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi et al. (Org.). *Bom Jesus na rota do tropeirismo*. Porto Alegre. EST, 2004.

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



Criatórios de mulas em Sorocaba

Sérgio Coelho de Oliveira.

Jornalista, Escritor, Pesquisador, Historiador, Membro da Academia Sorocabana de Letras e do IHGG de Sorocaba. Sorocaba/SP

Os tropeiros já deixaram Sorocaba. As tropas de mulas desapareceram na poeira da história. Os circos de cavallinho foram desmontados. Foram-se os mascates, os palhaços, as mulheres de vida alegre, os batedores de carteira.

Há mais de 100 anos que não se ouve mais o brado de *Rebentou a feira*. O tropeirismo é uma história que se passou: os tropeiros seus personagens, os burros e as mulas, os coadjuvantes.

Mas a alma tropeira parece eterna. Está lá nas ruas da cidade, nas estradas e caminhos da região, nas rondas, nos cercados e nos pousos; parece refletida nas águas do Rio Sorocaba, que separavam as tropas que vinham do Sul daquelas que seguiam para o Norte; a saga tropeira está nos relatos de família, passados de geração para geração. E aí vem a história da bisavó, que se casou com o tropeiro de Corrientes. Ou do menino tropeiro, que veio de Cruz Alta e se casou com a menina de Sorocaba. Com o dinheiro das tropas, aquele menino, Olivério Pilar, estudou e se tornou um dos mais eminentes políticos de Sorocaba. Do filho do negro seleiro, Rubino de Oliveira, que virou catedrático da Faculdade de Direito do Largo São Francisco, ontem como hoje, a mais famosa do Brasil. Do velho tropeiro de Araçoiaba da Serra, que jamais voltou para sua querência. Ele e sua mula foram tragados pela correnteza de um rio qualquer. Do peão que trazia as muladas do Dr. Pinheiro Machado, por terra ou por mar, embarcadas num vapor no porto do Rio Grande.

Os tropeiros estão presentes nas noitadas de fandango, nas rodadas de cururu e em todas as tradições, que a vida campeira deixou como legado da história.

Sem sentir, sem ser um show programado, escrito e recitado, *inconscientemente* o sorocabano continua a saga tropeira no instante em que cavalga pelas ruas, montando uma mula ou um cavalo. Na última Semana dos Tropeiros, eram quase dois mil desfilando pelas ruas da cidade, com garbo e muito orgulho. Muitas mulas, mulas cargueiras, mulas de sela, mulas balançando festivamente os cincerros.

Não é por acaso que Sorocaba é hoje o principal polo de criação de cavalos do Brasil e talvez, seja também o um dos principais centros de criação de muares. Tem um Jockey Club especializado em quarto-de-milha. Tem até uma Universidade do Cavalo, que promove eventos, dá cursos e mantém acesa a paixão por equídeos e muares.

Quando eu digo *Sorocaba*, entenda-se a Sorocaba dos tropeiros, hoje dividida em mais de uma dezena de municípios. Quando eu digo Sorocaba, eu me refiro ao famoso corredor das tropas, que vinham de Viamão. Aí estão instaladas centenas de haras de todas as raças, incluindo-se a mais gaúcha de todas, o crioulo; a mais mineira de todas, o mangalarga mineiro, até os árabes, os ingleses, os bretões, os lusitanos, os *percherron*, o americano *paint-horse*, os pampas e tantas outras.

Os criatórios de mulas e de jumentos também vêm se multiplicando em Sorocaba e no Brasil. A Associação dos criadores de Jumentos Pega registra a existência de 1.500 criadores no país. Ocorrem no Brasil, atualmente, conforme calcula o criador Robson Luiz Ribeiro Andrade, proprietário dos Haras Sankara, especializado em muares e asininos, cerca de 100 eventos de competição, trabalho e andamento, voltados para os muares. O mais famoso deles é o do município goiano de Iporá, que reuniu, em 2009, 1.500 concorrentes. A grande exposição agropecuária de Belo Horizonte tem entre as suas atrações exposição e competição de muares. O Jockey Club de Sorocaba, embora especialista em quarto-de-milha, tem uma data reservada para provas com muares.

É por tudo isso que o Robson Luiz, proprietário do Haras Sankara, no município de Votorantim, garante que a mula está de volta. Virou uma paixão, ter uma mula boa de sela virou um sonho de consumo. Mulassas de alta qualidade, mulassas para passeio, para competição, mulassas para o trabalho.

A região de Sorocaba, especialmente Porto Feliz, Itapetininga, Mairinque, Votorantim e Piedade e outros tem mais de uma centena de criatórios de mulassas, grandes, médios e pequenos. Alguns se limitam a ter duas ou três éguas e um jumento, praticando a monta natural. Outros são mais sofisticados, trabalham com inseminação artificial e até com transferência de embriões, como é o caso do Sankara e do Campeões da Gameleira.

O Sankara, explica Robson, cria jumentos da raça Pega para a reprodução, mantém um plantel de éguas puras e mestiças das raças campolina e mangalarga paulista. Trabalha com monta natural, inseminação artificial e transferência de embrião. Além disso, faz parcerias com outros haras de São Paulo e Minas Gerais. Produz em torno de 20 animais por ano e a meta é chegar a 40.

Outro detalhe curioso oferecido por Robson é que a mula sai do criatório domada e treinada para função que se vai exigir dela: trabalho, andamento ou competição. “Não somos só nós que realizamos este trabalho, outros criadores da região também estão organizados para trabalharem como centro de treinamentos para pequenos proprietários de mulassas.”

Quanto custa hoje uma mula, um burro? Varia muito. Mulassas comuns, encontradas nos sítios e fazendas são negociadas a 1.000 reais e até 2.000,00

Mulassas especiais, a florada da raça, como diria o velho tropeiro, de 5.000 reais para cima, até 30, 40, 50 ou mais. Há notícia de um animal negociado por 100.000 reais.

Mulas especiais

Na estrada de Itapetininga, a Tatuí, há 50 km. de Sorocaba, está o criatório de mulas Campeões da Gameleira, de propriedade de Herman Martin, considerado um dos mais modernos e sofisticados do mundo. É equipado de centro de doma e treinamento, de laboratório de coleta e inseminação e tudo mais que se exige para a produção de uma tropa de elite.

Dedica-se à criação de jumentos da raça Pega, de éguas das raças mangalarga paulista marchador, campolina e árabe, com animais puros e mestiços. Do cruzamento desses animais ele produz os muares (burros e mulas). Seu plantel é constituído de 50 jumentas, 6 jumentos e 30 éguas, obtendo uma produção anual de 20 muares, destinados ao mercado de animais de sela, de competição e de trabalho. Atualmente, como trabalha somente com éguas selecionadas, não realiza a transferência de embriões, trabalha apenas com inseminação artificial e monta natural.

Segundo Herman, nos últimos 10 anos, os muares voltaram a ocupar o seu espaço nas paisagens urbana e rural. “Agora não é mais o famoso burro de carga. É um animal especial de montaria, para passeio ou para trabalho e até para a prática esportiva. Além de bonitos e elegantes são dóceis e inteligentes”. No entender do criador, um dos mercados mais importantes do burro e da mula, atualmente, está no centro-oeste e norte do país, onde a extensão das propriedades e as grandes distâncias a serem percorridas exigem a presença do mular, que é mais forte e mais resistente que o cavalo.

Conta Herman que alguns proprietários mais sofisticados exigem que toda a sua tropa de trabalho seja de uma pelagem só. É o que se chama de tropilha. Em outras fazendas, observa-se certa hierarquia na formação da tropa: os mais bonitos para o patrão; os médios para os capatazes e os demais para o trabalho dos peões. Falando em preços, o burro do peão custa 5.000 reais, do capataz de 10 a 15.000 e o do patrão, até 30 mil reais.

O outro segmento de mercado é representado pelos cavaleiros urbanos, que cada vez mais vem preferindo as mulas para passeios e cavalgadas. “É uma questão de conforto e de vaidade”, conclui Herman Martin.

Referências

ALMEIDA, Aluisio de. *Vida e Morte do Tropeiro*. São Paulo: Martins, 1971.

ALMEIDA, Aluisio de. *O tropeirismo e a Feira de Sorocaba*. Sorocaba: Luzes Gráfica, 1968.

RODRIGUES, João Lourenço. *Um educador de outrora*. Sorocaba: Salesianas, 1940

Fontes documentais

Jornal do Cavalheiro. *Muares sem preconceito*. São Paulo: 14/10/1999.

O Estado de S. Paulo, *Suplemento agrícola*. *Jumento pega paulista ganha título nacional*. São Paulo: 23/06/1999.

Marcha de Muares. Circular da Associação Brasileira dos Criadores de Jumento Pega, Belo Horizonte, 1996.

Entrevistas

Entrevista com o Sr. Robson Luiz Ribeiro Andrade ao autor, em maio de 2009, do Haras Sankara, Votorantim.

Entrevista com o Sr. Herman Martin, ao autor, em junho de 2009, do Criatório Campeões da Gamalheira, km. 50 da estrada de Itapetininga a Tatuí (SP). Itapetininga/SP.



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

Jornalista, Historiador, Pesquisador, Escritor, Membro da Academia Sorocabana de Letras e do IHGG de Sorocaba. Sorocaba/SP

“[...] os tropeiros faziam todo o transporte terrestre do Brasil colonial.”
Darcy Ribeiro

Outra característica da economia brasileira [...] radicava em seu sistema de transporte. Localizada a grande distância do litoral, dispersa e em região montanhosa, a população mineira dependia para tudo de um complexo sistema de transporte. A tropa de mulas constitui autêntica infraestrutura de todo o sistema. [...] (Celso Furtado). (FURTADO, 1977, p. 76). [...] até o fim do século passado e princípios deste, até 1930, havia apenas dois tipos de transportes em grande uso no interior do país: o lombo de burro para grandes distâncias, o carro de bois para serviço local. [...] Isto significa que [...] nos primeiros anos da República não havia praticamente sequer estradas de rodagem. (Leôncio Basbaum). (BASBAUM, 1968, p. 177).

A tropa era o sistema de transporte geralmente adotado no Brasil e [...] a rede de *trilhos* constituía o sistema venoso por onde circulava o sangue econômico do país, mantendo a unidade do Império. [...]. Em 1867, havia uma rede ininterrupta e bastante transitada que do Ceará e de São

Luís descia pelo interior até o Rio da Prata a 6.000 quilômetros ao Sul e de Pernambuco e da Bahia, à beira do Atlântico, rumo ao Poente, até a fronteira boliviana, no Estado de Mato Grosso, num percurso de 3.200 quilômetros. (Roy Nash). (NASH, 1939, p. 284).

Os estudos sobre a contribuição das tropas e dos tropeiros de mulas, xucras e arreadas ao desenvolvimento econômico e integração do Brasil, vêm experimentando rápido avanço em décadas recentes, como resultado do aprofundamento das pesquisas sobre as dimensões do mercado interno na era colonial. Na esteira do trabalho pioneiro de Fragozo (1998), Caldeira produziu um alentado conjunto de obras, culminando com a “História da Riqueza no Brasil” (2017), que, sob uma pluralidade de aspectos, evidencia a importância da contribuição do tropeirismo à formação do país.

Tais estudos reforçam o entendimento, defendido pioneiramente por Almeida (1968) e Flores (1998), sobre a necessidade de se enquadrar o tropeirismo no Brasil no contexto da história mundial dos transportes.

A necessidade da movimentação de cargas e pessoas surge com a invenção da agricultura que, em diferentes civilizações, momentos e paragens do planeta, possibilitou expressivas mudanças quantitativas e qualitativas na vida dos seres humanos. Antes engajados, à revelia, no nomadismo, inseparável da subsistência alicerçada na caça, pesca e coleta, os homens, a partir da revolução agrícola, ganham a possibilidade de transitar para o sedentarismo e a urbanização, com a consequente redefinição das funções sociais. (CHILDE, 1981).

Durante os quase noventa séculos que medeiam entre o início das atividades de cultivo da terra e criação de animais domésticos, até o conjunto de invenções encadeadas que, entre os séculos XVIII e XIX possibilitaram o surgimento, na Grã-Bretanha, da primeira ferrovia (COREI; OCHOA, 1996), o transporte de superfície teve como modal predominante e, não raro, único, a tração animal, destacando-se como fonte desta, entre os semoventes testados, muares obtidos pelo cruzamento entre equinos e asininos, organizados em tropas ou não.

Os elementos reunidos por Filipack (2008), em sua luminosa síntese sobre a atividade tropeira, nos permitem concluir que o tropeirismo brasileiro caracterizou-se, basicamente, pela assimilação, adaptação e reinvenção de elementos de cultura material e imaterial que, gerados em múltiplas civilizações, aportaram ao nosso país após um périplo global. Utilizados inicialmente na Ásia, os muares se espalharam pelo Velho Mundo, Palestina, bacia do Mediterrâneo, norte da África e península ibérica, e foram levados

às terras a oeste da Europa, conquistadas por espanhóis e portugueses, no início dos respectivos processos de colonização.

João Augusto Ribeiro Nardes, com suporte em documento localizado na Torre do Tombo, em Lisboa, conta que o primeiro Nardes a chegar ao Brasil – Leonardo Nard, bisavô do bandeirante de igual nome –, “veio de Portugal em 1540, com autorização do rei D. João III, para lidar com muares” (2013, p. 29), apenas seis anos depois da introdução das primeiras mulas, aqui chegadas em 1534. (FLORES, 1998, p. 11).

Carta escrita em 1555, pelo jesuíta Ambrósio Pires e transcrita em parte por Luís Augusto Bicalho Kehl, expõe, ao também inaciano Diego Miron, o modo de vida despojado dos padres da missão de Piratininga e informa que o superior do grupo, Manuel de Nóbrega, percorria a pé os longos caminhos que a atravessavam, carregando “alforjes e borsoletes, porque sua mula não pode com eles, ainda que vazios”. (2005, p. 27).

Confirmam esses textos, de produção recente, os clássicos utilizados por Otoniel Mota (1941) para equacionar uma questão instigante: por que, havendo o Brasil contado, no século da descoberta, com expressiva produção de muares, notadamente na Bahia, a primeira referência a eles, nas atas do Concelho da Câmara de São Paulo, somente aparece em 1745?

A assertiva de que a criação de muares no Brasil remonta ao primeiro século se apoia em Gabriel Soares de Souza, proprietário de engenho de açúcar na Bahia no século XVI, que, no “Tratado descritivo do Brasil em 1587”, informa que, em Porto Seguro, éguas trazidas de Cabo Verde, “tão formosas [...] como as melhores da Espanha”, geravam cavalos famosos pela beleza e grandes corredores, os quais, levados a Pernambuco, alcançavam altíssimos preços e que ali também se criavam jumentos.

“Os cavalos não querem tomar as burras¹ por nenhum caso, mas os asnos tomam as éguas por invenção e artifício, por elas serem grandes e eles pequenos que lhe não podem chegar, e as éguas esperam-nos bem”. O resultado da cruz era mulas “muito formosas, bem-feitas e de muito trabalho.” (1851, p. 164) Invoca, também, o testemunho de Varnhagen que, na “História Geral do Brasil”, registra que “a criação de muar era tal alvissareira em Porto Seguro, que o jumento chegou a ficar selvagem”.

Angustiou-se o pesquisador ao constatar, depois de percorrer a documentação relativa aos dois primeiros séculos transcorridos desde a fundação de São Paulo, o absoluto silêncio desta a respeito de mulas e burros. Só em

¹ Souza usa, equivocadamente, a palavra burras, um feminino possível de muar, quando deveria utilizar jumentas, que são as fêmeas dos asininos.

1745, pela primeira vez, se fala, nos anais do Concelho [da Câmara de São Paulo] daquelas alimárias, numa disposição em que o colegiado “proíbe o entrar-se na cidade ‘espoldreando bestas muares’, ou seja, esporeando-as, para fazê-las corcovear”. (VARNHAGEN, 1854, p. 78).

Mota levantou uma primeira pista para conciliar os registros clássicos sobre a criação de muares no Brasil dos primeiros tempos com o silêncio dos documentos, na “História do Brasil”, de Robert Southey, onde se lê que “a corte portuguesa concedera à capital do Maranhão as honras de Lisboa e a seus cidadãos os privilégios dos nobres lisboetas, exceto o de cavalgar mulas, porque não consultava os interesses da Coroa a criação de um animal que não se reproduz.” (VARNHAGEN, 1854, p. 71) A partir desse dado, consultou o Repertório das Leis Extravagantes de Portugal, topando ali com a seguinte norma, produzida no reinado dom Pedro IV, antigo duque de Bragança, que, em 1640, liderara o movimento que encerrou seis décadas de União Ibérica: “Mulas e quaisquer muares. Foi proibida a sua criação, mandando-se devassar pelos Corregedores das transgressões com o fim de animar a criação de cavalos. Lei 2 de dezembro de 1642.” (LESSA, 1985, p. 15-16).

Impõe-se, aqui, uma digressão, breve e sem maior aprofundamento, sobre a importância, naquele primeiro momento da colonização, que Taunay nominou como devassa da terra, da criação de bovinos na Capitania de São Vicente; no corredor de sesmarias rapidamente estabelecido entre São Paulo e Curitiba, na Capitania de Porto Seguro, ao longo da bacia do Rio São Francisco e no Sul, em meio ao contínuo embate entre portugueses e castelhanos pela posse da terra.

Importa notar que, como não existiam as charqueadas nem técnicas de conservação, a produção de carne destinava-se, basicamente, ao sustento das populações no entorno das fazendas e estâncias, havendo, entretanto, enorme interesse pelos demais subprodutos da criação e abate de bovinos, notadamente o couro, que supria múltiplas necessidades locais e era largamente exportado. (GOULART, 1965 e 1966; MARIANTE, 1979; SIMONSEN, 2005).

A busca do ouro se fez em todos os pontos alcançados pelo colonizador lusitano e, como regra, levou ao encontro do precioso metal, mas em quantidades ínfimas face às expectativas dos mineradores. Em razão, sobretudo, da gigantesca obra de Taunay, a memória preservou sobretudo as referências às bandeiras paulistas, mas foram muito numerosas, e também exitosas, as levadas a termos por sertanistas baianos (VIANNA, 1935; VASCONCELOS, 1999).

Estes deram, igualmente, apreciável contribuição ao abastecimento das minas, valendo-se dos rebanhos bovinos que acima mencionamos, e ao escoamento do ouro em direção ao Rio de Janeiro. Ainda que aqueles cronistas

não tenham se ocupado especificamente da questão do transporte, pode-se legitimamente inferir que, nos momentos iniciais, foi intensiva a utilização, nas minas, das mulas e burros gerados nos criatórios que a devassa do rei Dom João IV não alcançou.

Concomitantemente à porfia de sertanistas paulistas e baianos na devassava dos sertões para busca do ouro, Fernão Dias, para facilitar-lhes a tarefa, inicia, em 1675, a abertura do Caminho Velho que, no sentindo Rio de Janeiro-Ouro Preto, cobria o seguinte itinerário: a cavalo, o viajante atravessava os atuais bairros cariocas de Catumbi e Cascadura, até Santa Cruz, onde tomava uma embarcação a vela que, passando por Itacuruçá, Muriqui e Angra dos Reis, o deixava em Parati. “Dali subia a Serra do Mar em lombo de burro, chegava a Cunha, já em território paulista” e atingia Guaratinguetá, localidade a partir da qual “atravessava a Serra da Mantiqueira na chamada Garganta do Embaú (Cruzeiro) e continuava rumando ao norte, passando por regiões que detêm os seguintes nomes atuais: Itanhandu, Baeependi, Cruzília, Carrancas, Macuco, Rio das Mortes, São João del Rei, Tira-dentes, Prados, Lagoa Dourada, Casa Grande, Lafaiete, Ouro Branco e Ouro Preto”. (LESSA, 1985, p. 15, grifo meu). O animal empregado no trânsito por aquelas veredas era o muar, mas,

[...] em muitos trechos a carga carregada pelos burros tinha de ser transferida para o lombo da escravatura e o cavaleiro passava a puxar a alimária pela rédea, descendo sinuosos, escorregadios e estreitos caminhos, escurecidos pelo túnel vegetal formado entre o mato intrincado e as copas das árvores. (idem) e a viagem *levava mais de cem dias*. (LESSA, 1985, p. 17).

As coisas se precipitam quando, em 1679, chega a Salvador a notícia do encontro do primeiro ouro, em quantidade expressiva, na região central de Minas e, já no ano seguinte, a coroa começa a arrecadar o quinto sobre as extrações do metal. (SCHWARCZ; STARLING, 2015, p. 605). Face à nova realidade, o tempo de viagem pelo Caminho Velho tornou-se muito demorado. Para reduzi-lo a 25 dias, o rei confia ao primogênito de Fernão, Garcia Rodrigues Paes, a construção do Caminho Novo, obra essa concluída já no ano seguinte. Entretanto, até 1702, por ali “só passava gente a pé”. O “trânsito regular de tropeiros pelo Caminho Novo” só se dá a partir de 1709 (Lessa, p. 17). Em 1725, num outro projeto do trajeto, Bernardo Soares Proença abriu, a partir do porto fluvial do rio Estrela, a vereda que “ficou conhecida como o Caminho das Tropas”.

O caminho era novo, mas não era bom. Em 1750, Southey o encontra “muito frequentado”, mas adverte: nele “de nada serviam carretas de rodas”

e tudo era transportado nas costas de cavalos “até que se descobriu serem as mulas mais capazes de sofrer as fadigas e os maus tratos”. As condições parecem haver melhorado nas décadas seguintes, pois em 1816, Saint-Hilaire, que por ali viajou em companhia de Langsdorf, encontrou a estrada *bem calçada*. (p. 18).

Como se vê, os muares, trazidos de Cabo Verde e aqui introduzidos no início da colonização, se difundiram pela atual região Sudeste e geraram expressiva atividade criatória, drasticamente desacelerada após o que Mota resgatou.

A desaceleração não se confunde com extinção. A vastidão do território impossibilitou a realização da devassa determinada pelo rei e permitiu, como se depreende da exposição de Jair Lessa, que, logo após a descoberta do ouro nas Minas Gerais, se inicie o seu escoamento para o Rio de Janeiro, em tropas de mulas que transitam inicialmente pelo Caminho Velho e, a seguir, pelo Caminho Novo.

Essa produção residual, advinda dos criatórios escapados às vistas dos corregedores, não bastava para atender a demanda gerada, em Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás, por significativos achados, que deflagraram uma das maiores corridas do ouro da História, mesmo pelos padrões contemporâneos. Aventureiros vindos de todos os pontos da colônia e de Portugal multiplicaram lavras e minas no sertão mineiro e criaram dois desafios interligados e urgentes: abastecer os mineradores que, dedicando-se exclusivamente à extração, por vezes morriam de fome com a bolsa cheia de ouro, face à ausência da oferta de alimentos, e acelerar a condução do minério extraído ao Rio de Janeiro, para subsequente envio à metrópole. Impunha-se uma transfusão maciça de muares, obtida nos criatórios sul-rio-grandenses e, antes deles, contrabandeados das pastagens argentinas, o que se tornou possível com a epopeia protagonizada por Cristóvão Pereira de Abreu (CÉSAR, 1978).

Referências

- ALMEIDA, Aluísio de. *O tropeirismo e a feira de Sorocaba*. Sorocaba: edição do autor, 1968.
- BASBAUM, Leôncio. *História Sincera da República 2 (1889 a 1930)*. São Paulo: Fulgor, 1968.
- CALDEIRA, Jorge. *História da Riqueza no Brasil*. Rio de Janeiro: Estação Brasil, 2017.
- CESAR, Guilhermino. *O contrabando no sul do país*. Caxias do Sul: Universidade de Caxias do Sul, 1978.

- CHILDE, Gordon. A Revolução Neolítica. In: CHILDE, Gordon. (Org.). *A evolução cultural do homem*. 5.ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- COREY, Melinda; OCHOA, George. Railroads. In: COREY, Melinda; OCHOA, George. (Org.). *The Encyclopedia of the Victorian World*. New York: Henry Holt, 1996.
- FILIPAK, Francisco. *Tropeirismo Platino-Peruano & Platino-Brasileiro*. Curitiba: Juruá, 2008.
- FLORES, Moacyr. *Tropeirismo no Brasil*. Porto Alegre: Nova Dimensão, 1998.
- FRAGOSO, João Luis. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro: 1790-1830*. 2. ed. rev. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 15. ed. São Paulo: Nacional, 1977, p. 76.
- GOULART, José Alípio. *Brasil do Boi e do Couro*. v. 1 O boi. Rio de Janeiro: GRD, 1965.
- GOULART, José Alípio. *Brasil do Boi e do Couro*. v. 2. O couro. Rio de Janeiro: GRD, 1966.
- GURGEL, Heitor; AMARAL, Edelweiss. *Paraty, Caminho do Ouro: subsídios para a História do Estado do Rio*. Rio de Janeiro: São José, 1973.
- KEHL, Luís Augusto Bicalho. *Simbolismo e profecia na fundação de São Paulo: a Casa de Piratininga*. São Paulo: 3º Nome, 2005.
- LESSA, Jair. *Juiz de Fora e seus pioneiros: do caminho novo à proclamação*. Juiz de Fora: Ed. da UFJF, 1985.
- MARIANTE, Hélio Moro. *A idade do couro no Continente Del Rey*. 2 ed. rev. ampl. Porto Alegre: IGTE, 1979.
- MOTA, Otoniel. *Do rancho ao palácio: evolução da civilização paulista*. São Paulo: Nacional, 1941.
- NARDES, João Augusto Ribeiro. *Ribeiro Nardes: uma família do Brasil*. Porto Alegre: AGE, 2013.
- NASH, Roy. *A conquista do Brasil*. São Paulo: Editora Nacional, 1939, p. 284 e 288.
- RIBEIRO, Darcy. *O povo brasileiro: formação e o sentido do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 373.
- SCHWARCZ, Lilian M.; STARLING, Heloísa M. *Brasil: uma biografia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.
- SIMONSEN, Roberto C. *História Econômica do Brasil: 1500-1820*. 4.ed. Brasília: Senado Federal, 2005.
- SOUZA, Gabriel Soares de. *Tratado descritivo do Brasil em 1587*. Rio de Janeiro: Laemmert, 1851.
- VASCONCELOS, Diogo de. *História Antiga das Minas Gerais*. 4. ed. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999.
- VIANNA, Urbino. *Bandeiras e sertanistas baianos*. São Paulo: Editora Nacional, 1935. (Brasiliiana, v. 48).

Para onde foram as mulas?

Véra Lucia Maciel Barroso

Historiadora e Socióloga. Porto Alegre/RS

A pergunta que se põe remete ao tropeirismo do século XVIII, que desempenhou um papel fulcral na história da formação econômica e territorial do Brasil.

A terceira fase do tropeirismo no Rio Grande do Sul (BARROSO, 2006) foi promotora do processo de vinculação da extrema capitania sulina com o centro brasileiro português, naquela altura. Ou seja, as tropas vindas dos criatórios de mulas, situados no centro abastecedor na Argentina, passando por Colônia do Sacramento, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo tinham um destino final. Todo o processo tem um destino: tem a outra ponta, que faz a de cá desencadear uma movimentação.

A pergunta é: - quais seriam os centros consumidores das mulas no centro brasileiro quando elas começaram a trilhar os caminhos abertos a partir do sul para facilitar o seu comércio? Esta é a questão, ora colocada.

A historiografia é recorrente na afirmação de que o mercado consumidor por excelência das mulas o século XVIII foi o centro econômico da colônia. E onde estava este centro neste tempo? Nas Minas Gerais, sobretudo na primeira metade do século XVIII, tempo do auge da mineração, visto que na segunda metade dos anos 1700, o ouro das Gerais começou a entrar em crise.

Então, a lógica econômica está assentada nas relações de mercado. Um produto vira mercadoria, quando o mercado busca o seu consumo. E já a contar dos primeiros anos do século XVIII os criadores de mulas na Argentina foram reanimados na produção muar, após o ciclo da prata que tinha se esgotado. Então, depois de um tempo sem procura, os criadores de muares foram tocados pelo interesse português para o comércio do *ouro ambulante* - a mula, como o animal de tração por excelência, próprio para o transporte de cargas de ouro para os portos rumo à Europa - não só para Portugal - nossa metrópole oficial, mas, sobretudo, para a Inglaterra, naquele tempo, a rainha do capitalismo em ascensão.

Se os senhores das Gerais estavam comprando mulas, surge outra pergunta: - onde eram feitas as transações comerciais dos muares? A historiografia novamente é evocada informando que foi instalada uma feira em Sorocaba para esta finalidade. Mas, de imediato há reticências de historiadores sorocabanos na correlação temporal entre os registros numéricos do trânsito de animais para o sudeste e a data da criação da feira naquele povoado.

É dito até o momento, que documentos não foram ainda localizados para demonstrar que a feira estava ativa na primeira metade do século XVIII. Ela teria iniciado por volta de 1750.

Entretanto, animais já estavam sendo levados pelo caminho do litoral. Na altura de Tramandaí, onde foi criado um registro para cobrança de passagem de animais; ou seja, antes do Caminho de Souza Faria (1727-1728) e do Caminho de Viamão, também chamado de Cristóvão Pereira, aberto pela Serra Geral, sertão adentro, em torno de 1735. Ou seja, o período de 1700 a 1750, inegavelmente, foi demarcado pelo fenômeno do tropeirismo. Então, se caminhos foram abertos e/ou melhorados, promovidos pela coroa portuguesa, através dos governadores de São Paulo e Rio de Janeiro, para animar o ciclo do ouro, a interpretação que cabe aqui é que as mulas podem ter sido comercializadas, sem a formalidade de uma feira. Poderia ser ali uma área, onde os emissários dos mineradores vinham adquirir as mulas, articulando-se diretamente os fornecedores que ali se acampavam. E esse prelúdio comercial, teria encaminhado a oficialização de uma feira em Sorocaba; essa é a tese ora defendida.

Assim sendo, que outra explicação se tem para os dados oferecidos pela historiografia, exemplificada pelo trabalho de Aluisio de Almeida, que informa terem passado por Sorocaba os seguintes números de mulas, nos anos por ele a seguir apontados: “Em 1724, 1725, 1726, provavelmente passaram 1.000 cavalos por ano; de 1731 a 1759, provavelmente passaram 2.000 muas por ano.” (ALMEIDA, apud GOULART, 1961, p. 156).

Como historiadora do sul, entendo que as mulas passaram por Sorocaba, e dali foram para as Minas Gerais. Que outra economia, nesta conjuntura precisaria de mulas, para motivar a administração colonial na promoção de caminhos para facilitar o trânsito do comércio mular? Nesta altura, não se tinha outro centro consumidor para acolher essa movimentação.

Na segunda metade do século XVIII, os números cresceram, conforme o mesmo autor: “De 1750 a 1780, provavelmente passaram mais de 8.000 muas por ano; de 1780 a 1800, provavelmente passaram mais de 10.000 muas por ano.” (ALMEIDA, apud GOULART, 1961, p. 157). Ainda a mineração resistia, em meio à crise que avançava; mas as mulas eram o meio de transporte necessário apesar do ciclo em esgotamento.

Entrando no século XIX, quando a economia mineradora já findara, paulatinamente foi acontecendo a transferência do centro econômico das Minas Gerais para o Rio de Janeiro, com a emergência do ciclo do café, na capital brasileira.

Assim, o número de mulas levadas para o sudeste não diminuiu. Ao contrário, foi aumentando, justamente para abastecer a economia cafeeira de meio de

transporte, cada vez mais necessário no auge das exportações do café produzido pela aristocracia carioca, aproximadamente entre os anos de 1830 e 1860. Este é o tempo áureo do café no Rio de Janeiro. Os números são enfáticos.

De 1800 a 1826, provavelmente passaram mais de 20.000 muares por ano.
De 1826 a 1845, provavelmente passaram mais de 30.000 muares por ano.
De 1845 a 1855, provavelmente passaram mais de 50.000 muares por ano.
De 1855 a 1860, provavelmente passaram mais de 100.000 muares por ano. (ALMEIDA, apud GOULARTE, 1961, p. 157).

E o que aconteceu com a economia nacional na segunda metade do século XIX?

A partir de 1850, o eixo central da produção do café foi sendo transferido para São Paulo, com a decadência crescente do café no Rio de Janeiro. É importante destacar, que este é o momento da transição da mão de escrava para a livre e do início da mecanização agrícola. Eis que emerge o que se poderia, a grosso modo, chamar de *burguesia paulista* do café, que vai substituir gradativamente o escravo pelo imigrante, o que permitiu uma acumulação primitiva de capital, que vai permitir mecanizar o transporte da sua produção. Então, a mula não é mais o meio de transporte principal, e sim a entrada do trem vai articular as relações entre as áreas de produção e a área portuária.

O início do auge do ciclo do café paulista foi alavancado a partir de 1870, aproximadamente. E como que ficam os números de entrada de mulas em São Paulo? Aluisio de Almeida responde: “De 1875 a 1900, provavelmente passaram mais de 20.000, 15.000, 10.000 e 5.000 por ano.” (ALMEIDA, apud GOULART, 1961, p. 157).

A queda crescente de importação de muares vai anunciando o seu fim, ficando mais evidente que iniciava-se a fase da inserção das relações capitalistas na economia brasileira, não cabendo mais o uso da mula como o esteio do transporte da circulação produtiva.

Mas aí, é outro capítulo da história do tropeirismo – na sua 4ª fase –, que no século XX vai animar o comércio inter-regional, unindo áreas vizinhas e circunvizinhas, e outros animais serão movimentados, ligados à frigorificação da carne, sem esquecer do tropeirismo demarcado pelo comércio animado pelas mulas cargueiras. E assim, a pesquisa continua!

Algumas conclusões

Em resumo, as mulas do sul abasteceram os meios de transporte das Minas Gerais, passando por Sorocaba, antes e depois da criação da feira

naquele povoado; depois foram para o Rio de Janeiro, movimentando o ciclo do café na baixada fluminense; e, finalmente, em decrescente número foram para as áreas do café paulista no Vale do Rio Tietê.

Sem dúvida, um dos capítulos muito interessantes da história econômica do Brasil, em todas as suas regiões, é o que aborda o papel do tropeirismo na movimentação produtiva, não só dos grandes ciclos, como dos de menor porte, também. Essa história precisa ser aprofundada. E o desafio está posto.

Referências

ALMEIDA, Aluisio de. Feira de Sorocaba, apud GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.

BARROSO, Véra Lucia Maciel. Tropeirismo na formação do Sul. In: GUTFREIND, Ieda; REICHEL, Heloísa. (Dir.). *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, 1977.

MARANHÃO, Ricardo; MENDES JÚNIOR, Antônio. (Org.). *Brasil História: República Velha*. São Paulo: Brasiliense, 1979.



Contrabando de mulas da Argentina para o Brasil

Sergio Venturini

*Professor de História, Escritor, Pesquisador,
Conferencista sobre história das Missões. Cruz Alta/RS*

Logo após a Segunda Grande Guerra, período em que se realizaram as últimas tropeadas de mulas contrabandeadas da Argentina para o Brasil, na Região Missioneira, se destacou nessa atividade ilícita, mas rentável, o caudilho Don Lucas Torres.

Pela sua ação revolucionária e aventureira Don Lucas tornou-se uma lenda na fronteira. Ele nasceu na Argentina, mas participou efetivamente da vida política e revolucionária na Região Missioneira gaúcha nas primeiras décadas do século XX.

Para a Coluna Prestes (acampada em São Luiz Gonzaga em 1924) e para as revoluções de 1930 e 1932, trouxe da Argentina armas, munições e cavalos para os revolucionários gaúchos. Na Argentina participou ativamente no

movimento revolucionário conhecido como Montoneras Radicales na década de 1930, tendo comandado pessoalmente o cerco e a tomada de algumas cidades nas Províncias de Corrientes e Misiones.

Durante a Segunda Guerra Mundial, Don Lucas ganhou muito dinheiro com o contrabando de pneus. Também lucrou com o contrabando de farinha de trigo, mas toda essa dinheirama acabou virando fumaça nos braços das mais valorizadas chinãs dos cabarés fronteiriços.

Quanto ao contrabando de mulas, me limito ao relato que me foi feito por três pessoas que atuaram com Don Lucas nas tropeadas de mulas da Argentina para o Rio Grande do Sul. São esses depoimentos do Dr. Nicolas Alberto Torres, destacado político argentino, sobrinho de Don Lucas; Luquinha Torres, filho mais velho de Don Lucas e seu companheiro nas atividades de revolucionário e contrabandista e José Silva, que cometeu um assassinato em São Nicolau e refugiou-se na Argentina sob a proteção de Don Lucas e ao qual serviu como peão.

Depoimento do Dr. Nicolas Alberto Torres

Finalizada a Segunda Guerra Mundial, teve início no Brasil a conquista do Oeste, pelo Mato Grosso, mas aqui foi pacífica, não como nos Estados Unidos. Mais que conquista, foi uma imigração interna em busca de novas terras.

Milhares de gaúchos rumaram para o centro-oeste, ao novo Estado do Mato Grosso do Sul. Desmatando a selva e arando a terra virgem, agricultura e pecuária logo floresceram numa despovoada extensão do território brasileiro. No entanto, o Brasil ainda não havia dado início à sua expansão industrial e somente havia tratores importados, caros e escassos. O trabalho na terra se fazia com bois e cavalos.

As mulas, ideais para esse trabalho, eram escassas e valiam, no preço unitário, entre três a quatro cavalos. Onde conseguir mulas baratas? Na Argentina, claro. O norte correntino e as Misiones abundavam de mulas, que valiam menos que um cavalo. Aí estava um bom negócio, que tio Lucas vislumbrou e buscou. Primeiro, era preciso comprá-las na Argentina e voltei a ser o chofer do meu tio, percorrendo estâncias correntinas ao longo da estrada 12, de Posadas a Ituzaengó, e a estrada 14, de Virasoro a Santo Tomé, Pelegrini e às margens da Lagoa Iberá.

Comprávamos de 10 a 30 mulas, que ficavam confinadas em campos de amigos, na estrada 12 e na zona de Virasoro, na Estância Casualidad, de Fernandez dos Santos. Com 200 ou mais cabeças, tendo à frente uma *égua madrinha*, com cincerro, íamos para a estância da família Zubizar, perto da costa do Rio Uruguai.

Aqui, entrava o trabalho de Poli Benitez, especialista em cruzar as águas do Uruguai a cavalo, transportando animais. Poli foi sempre um companheiro de lutas de Lucas Torres e homem de sua inteira confiança.

Escolhido o dia, a tropilha entrava nas águas do rio, encabeçada pela égua madrinha, com o guia ao lado. Nos dois lados, homens em canoas custodiavam as mulas, dirigindo-as para a outra margem, onde peões brasileiros estavam à espera e as levavam para seu destino. Essa operação realizava-se com conhecimento da prefeitura naval, que não via o contrabando porque justamente nesse dia estava atuando em outras áreas.

As mulas ficavam concentradas na Estância La Florida, situada no porto Santo Isidro, em São Nicolau, e de lá eram transportadas até Vacaria por Lucas Torres Filho, o Luquinha. Era em Vacaria que se concentrava o negócio de vendas de mulas, que eram levadas para o Mato Grosso.

Calcula-se que foram *exportadas* cerca de 2 mil mulas.

Depoimento de Luquinha Torres

Don Lucas não participava das tropeadas de mulas. Comprava os animais em Corrientes que, de lá, eram trazidos até a costa onde normalmente varavam o Uruguai no Passo do Pedregulho, umas duas léguas abaixo de Garruchos. Um dos amigos argentinos que mais ajudava Don Lucas na movimentação das tropas dentro da Argentina, chamava-se Castelhamo Fuques.

Na Argentina, quando as tropas de mulas deslocavam-se rumo à fronteira, para fugir da polícia, viajavam de noite. Durante o dia, ficavam escondidos no fundo das estâncias, cujos proprietários colaboravam com os contrabandistas. Perto do rio Uruguai rumavam muito rápido. Muitas vezes, nos atalhos, as cercas eram cortadas para dar rapidez à tropeada. As tropas de mulas depois do 2º ou 3º dia eram mais fáceis de tocar, porque se alinhavam direitinho atrás da égua madrinha.

Um dos locais em que entravam as tropas de mulas era o Passo do Pedregulho, onde Don Lucas tinha um amigo de confiança para fazer a travessia do Uruguai. No lado brasileiro, até se afastar da costa, a tropa era tocada rapidamente para escapar de possíveis perseguições das autoridades da fronteira.

As mulas contrabandeadas eram comercializadas em Lagoa Vermelha ou Vacaria. Algumas ficavam nas áreas de colonização italiana da Serra. A maioria rumava para Lages, em Santa Catarina, onde eram utilizadas nas roças que se abriam no estado *Barriga-Verde*.

As mulas tinham enorme valor por serem animais resistentes no trabalho agrícola, tanto na tração de implementos, como na cangalha. Outro

fator importante é que a mula trabalha bem em terrenos acidentados. O lugar em que o cavalo e o boi não chegam, a mula vai com tranquilidade, em qualquer trilho, mesmo em precipícios, sem se assustar.

Depoimento de José Silva

O veterano tropeiro José Silva, brasileiro de nascimento, residente na estância Tabay Rincón, em San Carlos, Corrientes, há mais de 30 anos, conta que saíam da Argentina com tropas compostas de 400 a 500 mulas, todas xucas, que seguiam caborteiras a égua madrinha. Passavam o Uruguai em vários pontos, conforme a facilidade de fugir da vigilância das autoridades e, no lado brasileiro, juntavam mais umas 300 ou 400 cabeças, compondo a tropa de 700 a 900 mulas.

Destaca o tropeiro José Silva que só participavam das tropeadas exímios domadores, por que ao longo da jornada iam montados em mulas e quando precisavam trocar de montaria simplesmente laçavam uma mula da tropa e a encilhavam. Tinha que ser bom ginete para montar uma mula arisca em pleno caminho.

Na Argentina quando havia mais tempo e tranquilidade na passagem pelos fundos dos campos não cortavam os fios das cercas por onde cruzavam e para não deixar rastros, os tropeiros jogavam baldes de água nos palanques da cerca, molhando bem o solo. Com isso, conseguiam arrancar os postes da terra molhada e, após passar a tropeada, recolocavam a cerca de volta.

Figura 1 – Don Lucas Torres



Figura 2- Don Lucas Torres montado em sua mula de estimação



Figura 3 – Don Lucas Torres (D) com o filho Luquinha (E) e um bisneto



Fonte: acervo do autor.

Referências

VENTURINI, Sergio. Uruguai: rio, fronteira e sangue. s/d.

VENTURINI, Sergio. *Don Lucas*: o Caudilho de duas pátrias. s/d.



A mula no velho oeste dos Estados Unidos

Rossano Viero Cavalari

*Professor, Historiador, Escritor e Coordenador de Museus e Identidades Históricas.
Cruz Alta/RS*

Introdução

Quando fizemos uma postagem nas redes sociais meses atrás comentando sobre esse assunto, tivemos um incontável número de pessoas que interagiram, compartilharam e, em alguns casos, mostraram-se curiosos, pois não imaginavam o grande protagonismo desses animais no período conhecido como Velho Oeste nos Estados Unidos, que foi o foco da publicação. Agora, conseguimos expandir a pesquisa, graças às fontes especiais de busca, principalmente “A História das Mulas” da Revista “Verdadeiro Oeste”, “American Cowboy” e pelo livro escrito por Riley em 1867. A surpresa foi minha agora, com os resultados dessa pesquisa, tamanha diversidade de informações e pela importância desse animal na história dos EUA, como de resto em todos os países do mundo.

O início

Além de trazer os primeiros cavalos para o que é hoje os Estados Unidos, os espanhóis também trouxeram os primeiros jumentos, que eram bem pequenos. Criar um jumento com uma égua produziu a mula: resistente, forte, com os pés firmes e inteligentes. Mas foi George Washington, o principal nome da Independência dos Estados Unidos, que propiciou o desenvolvimento da população de mulas naquele território, tendo sido o primeiro criador desses animais. Washington desejava criar as melhores mulas, mas enfrentou um grande obstáculo: O governo espanhol, naquela época, proibia a aquisição ou exportação do famoso *burro andaluz*. Washington escreveu ao

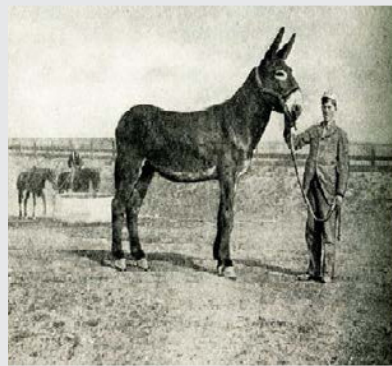
Rei Carlos da Espanha solicitando permissão para comprar animais de boa qualidade. Em outubro de 1785, um navio atracou no porto de Boston trazendo um presente do Rei Carlos para George Washington: duas jumentas e um jumento espanhol de 4 anos chamado, apropriadamente, *Royal Gift*. Hoje, esse, *presente real* do monarca espanhol é creditado como o desenvolvimento da mula americana que iniciou uma dinastia que *reformulou a própria paisagem do país*. Em 1786, o Marquês de Lafayette enviou a Washington um maltês preto chamado *Cavaleiro de Malta*, junto com várias jumentas. Esses animais criados com os andaluzes e a travessia das linhagens espanhola e maltesa criaram um estoque altamente valioso conhecido como *composto* – o início do *American Mammoth Jackstock*.

Após a Guerra Revolucionária, Washington iniciou um programa para desenvolver uma mula maior e mais forte para ser usada em fazendas, como substituta do cavalo no campo. Em menos de quinze anos, Washington tinha 58 mulas trabalhando em *Mount Vernon*. Dizem que as mulas do estoque de Washington se tornaram precursoras de mulas que foram a espinha dorsal da agricultura americana por gerações no sul dos EUA. No início do Século 19, as mulas foram rejeitadas pelos agricultores do norte, que usavam uma combinação de cavalos e bois, mas eram populares no sul, onde trabalhavam como animal de tração preferido.

Um agricultor com duas mulas poderia facilmente arar 16 acres por dia. As mulas não apenas araram os campos, mas também colheram e levaram as colheitas ao mercado. Nas fazendas de tabaco, um plantador para uso de mulas foi usado para colocar as plantas no chão. O tabaco colhido foi puxado em trenós de madeira dos campos para os celeiros. Vejam que em 1840, um jumento de qualidade usado para a criação de mulas poderia chegar a US\$ 5.000 no *Kentucky*, então um dos principais estados de criação de mulas.

Um grande número de jumentos foi posteriormente importado da Espanha e, na década entre 1850 e 1860, o número de mulas no país aumentou 100%. No ano de 1889, as mulas haviam substituído completamente os cavalos no trabalho agrícola.

Figura 1 – American Mammoth Jackstock



Fonte: acervo do autor.

Em 1897, o número de mulas havia aumentado para 2,2 milhões, no valor de US\$ 103 milhões. Com o boom do algodão, principalmente no Texas, o número de mulas aumentou para 4,1 milhões, no valor de US\$ 120 cada.

Um quarto de todas as mulas estava no Texas e nos currais de *Fort Worth*, que se tornou o centro mundial de compra e venda de mulas.

Em 1923, o Departamento de Agricultura dos EUA emitiu o Boletim do Agricultor N°. 1311, intitulado *Produção de Mulas*. A publicação explicou os atributos das mulas e deu instruções sobre como criar com sucesso um bom estoque, como foi ensinado em 1800.

O Oeste selvagem

Quando os colonos anglo-saxões do leste se mudaram para o oeste dos EUA, a mula era de longe o animal de carga favorito.

Mesmo durante os anos de influência espanhola no sudoeste, quando cavalos, burros, lhamas, cães e até camelos eram usados, a mula mexicana era a preferida.

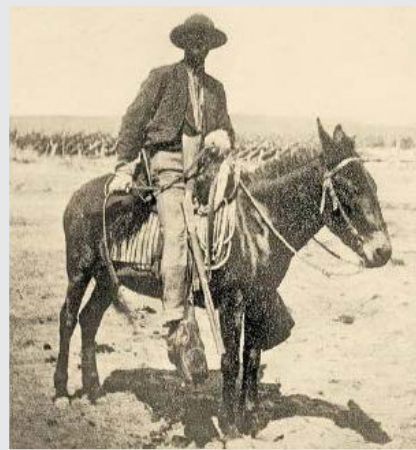
Os wranglers mexicanos, chamados *arrieros*, eram justamente famosos pelo manuseio de seus animais e por sua destreza e eficiência no empacotamento de suas cargas.

Depois que o comércio foi aberto com Santa Fé em 1821, os *Missourians* deram uma olhada em primeira mão nas mulas do Novo México e gostaram do que viram.

As mulas rapidamente substituíram os cavalos como o estoque preferencial dos carroções dos comerciantes, o que criou uma demanda por mulas no Missouri. De acordo com Marshall Trimble, historiador oficial do Arizona, a mula escolhida para utilização no Velho Oeste, foi a grande *Missouri Mule*, conhecida em toda parte por sua inteligência e resistência.

É voz corrente, que o exército norte-americano, costumava carimbar suas mulas com a marca *US*, cujo significado, muito popular na época, era *Un Safe*, expressão para ‘perigosa’ e não *United States*. Mulas do exército conhecidas por chutar sem provocação, tiveram suas caudas raspadas, conhecidas como *Shave Tail*. Esse mesmo termo seria aplicado mais tarde para

Figura 2 – Cowboy do Velho Oeste numa mula



Fonte: acervo do autor.

caracterizar jovens tenentes impetuosos que ainda estavam *molhados atrás das orelhas*, ou bastante inexperientes.

Na histórica *Old Spanish Trail*, que ligava Santa Fe e Los Angeles, cargueiros de mulas foram usados de 1829 a 1849, principalmente para transportar madeira.

Os produtos de lã de alta qualidade do território do Novo México eram frequentemente trocados por boas mulas.

A trilha de 2.700 milhas de comprimento foi considerada a trilha mais longa, tortuosa e difícil para mulas de carga na história da América. O primeiro grupo a percorrer essa trilha consistiu em 60 homens e 100 mulas.

Nos comboios de carroções pelas planícies, as mulas podiam percorrer 48 quilômetros por dia, enquanto os carroções puxados por cavalos e bois podiam ter uma média de apenas oito quilômetros por dia.

Figura 3 – Mulas puxando carroção de pioneiros no Oeste



Fonte: acervo do autor.

Milhares de mulas foram usadas para puxar os carroções do pioneiro para o oeste, e quando as famílias encontraram um lugar para se estabelecer e construir suas propriedades, as mulas estavam lá para transportar as toras para as casas.

Cidades em todo o país costumavam usar mulas para puxar equipamentos de combate a incêndios, e muitas cidades ocidentais eram originalmente dispostas com ruas extremamente largas para permitir que as equipes de mulas se revezassem.

Os exploradores e pioneiros ocidentais sabiam o benefício de escolher uma boa mula e cuidar dela.

Figura 4 – Mulas puxando diligência no Velho Oeste Americano



Fonte: acervo do autor.

O ouro e o borax

Figura 5 – Transporte de Borax no Vale da Morte na Califórnia com equipe de 20 mulas



Fonte: acervo do autor.

Quando o ouro foi descoberto em Sutter's Mill, na Califórnia, os carregueiros logo se tornaram indispensáveis no transporte de suprimentos do porto de São Francisco aos campos de ouro nas encostas da serra ocidental.

Em 1852, mais de 16.000 mulas, avaliadas em mais de US\$ 800.000, estavam concentradas nos condados do norte. Cerca de 1.800 mulas operaram apenas em Shasta. Em 1855, a população de mulas da Califórnia aumentou para mais de 31.000. Um negócio de "Pack-Mule Express" não apenas transportou correspondência especial para as comunidades de mineração, mas também transportou ouro das minas para os bancos.

Com a descoberta do bórax (mineral, também conhecido como borato de sódio, usado para fundente na separação do ouro, para clarear roupas,

etc.) no Vale da Morte na Califórnia, no início dos anos 1890, a empresa de *William Tell Coleman* usou as famosas ‘equipes’ de 20 mulas para transportar o produto até o cruzamento ferroviário mais próximo, em Mojave na Califórnia. Duas equipes de 10 mulas foram amarradas juntas para formar uma equipe de 20 pés e 20 pés de comprimento. Entre 1883 e 1889, as equipes de Coleman transportaram dois cargueiros de 5 metros de comprimento carregados de bórax, além de um tanque de água de 1.200 galões (cerca de 36 toneladas) das obras Harmony Borax Works, perto de Furnace Creek, no Vale da Morte, para Mojave, cerca de 165 milhas de distância. Durante esses anos, as equipes de 20 mulas transportaram mais de 20 milhões de libras de bórax para fora do Vale da Morte. Nas viagens de ida e volta de 20 dias, em terrenos traiçoeiros, quase sem água, em temperaturas extremamente altas, nenhuma mula foi perdida, *um tributo ao vigor da mula*. O símbolo 20-Mule Team foi usado pela primeira vez em 1891 e foi registrado em 1894.

Mulas na guerra

As mulas tiveram um papel importante na ação militar ao longo da história deste país. A mula é, obviamente, um grande símbolo do Exército dos EUA. O Exército daquele país usou pela primeira vez um grande número de mulas na segunda guerra contra a nação dos índios Seminole de 1835-1842 e durante a Guerra do México, (década de 1840), para puxar vagões de suprimentos. Também durante a Guerra Hispano-Americana, os jornais relataram que havia 3.000 mulas com o Exército em Tampa, Flórida, esperando para serem designadas para ambulâncias, vagões de bagagem e transportar pacotes. Durante a Guerra Civil, o Exército dependia das mulas para transportar artilharia e suprimentos. O Exército da União usou cerca de um milhão de mulas, compradas de revendedores. Os Union Quartermasters compraram mais de 75.000 mulas apenas para as forças de Chattanooga e da campanha de Sherman em Atlanta. Somente em 1864, o Exército da União comprou 87.791 mulas.

Figura 6 – Soldado na Guerra Civil dos EUA, montando uma mula



Fonte: acervo do autor.

O sul, por outro lado, usava apenas metade do número de mulas, já que os soldados tinham que comprar por conta própria. Portanto, as mulas foram retiradas das fazendas do sul para uso militar, dificultando o trabalho na fazenda. Alguns historiadores especularam que a escassez de mulas poderia ter contribuído para a derrota final do sul. Foi relatado que o Presidente Lincoln, ao revisar as tropas do exército da União, prestou mais atenção ao conforto das mulas do que de seus oficiais.

Figura 7 – Batedores do General Custer. Da E para D: Bill Comstok, Ed Guerrier, Thomas Adkins end Moses California Joel Milner. Campanha Maj. Gen. Winfield Scott Hancock, no Kansas



Fonte: acervo do autor.

Preferência nacional

O general George Crook, no final da década de 1870, preferia montar sua mula “Apache”, que considerava muito superior ao cavalo, e enfatizava continuamente a importância de ter mulas saudáveis sob seu comando. Ele acreditava que o sucesso de qualquer campanha dependia em grande parte delas. As mulas do general Crook carregavam facilmente o dobro da carga estipulada pelo manual do Exército porque ele permitia que apenas o melhor equipamento fosse usado nas melhores mulas e cada sela da mochila era adaptada para caber em cada mula. As tropas de Crook sempre tiveram a munição de que precisavam porque seus cargueiros de mulas nunca falhavam.

Durante as guerras contra os nativos no sudoeste americano, as mulas estabeleceram vários recordes de resistência. De acordo com Riley (1867, p. 6) , que passou 30 anos estudando esses animais, supervisionando seu uso pela Cavalaria do Exército, se viu diante de 5 mil mulas comandando-as. Sobre a mula, Riley Riley (1867, p. 6) afirmou em seu livro: “[...] não há

animal mais útil ou disposto que a mula. E talvez não haja outro animal tão maltratado ou tão pouco cuidado. A opinião popular de sua natureza não tem sido favorável e ela teve que andar e trabalhar pela vida contra os preconceitos dos ignorantes.” Pelos anos finais do século 19, a mula tornou-se o bruto do exército dos EUA, puxando carroças e cargueiros no oeste. E com o crescente papel do Exército nas guerras indígenas, juntamente com a crescente demanda por estoque de comboios cargueiros nas trilhas terrestres, a indústria de mulas do Missouri explodiu. Os compradores de mulas viajaram pelo Missouri e os leilões em Kansas City e St. Louis atraíram compradores de todo o país. Após o início da Guerra Hispano-Americana, em 1898, o Exército comprou milhares de mulas (cerca de US\$ 100 cada) nos currais de St. Louis, gastando até US\$ 75.000 por dia. Em 1922, o Missouri tinha cerca de 440.000 mulas.

O puro-sangue de Custer contra a mula de Buffalo Bill

William F. Cody, o conhecido Buffalo Bill, teve um encontro com o general George Armstrong Custer e afirmou da superioridade da mula sobre os cavalos. Custer duvidou, como era costumeiro. Decidiram fazer um percurso pra tirar a teima. Reproduzimos abaixo a descrição de Cody, de uma marcha de Fort Hays para Fort Larned

No início da manhã, depois de uma boa noite de descanso, eu estava à mão, montado na minha grande mula cor de rato, *um animal de grande resistência*, e pronto para a jornada; quando o general me viu, ele disse: – Cody, quero viajar rápido e seguir o mais rápido possível, e não acho que sua mula seja rápida o suficiente para me atender. – *General, não importa a mula*, disse eu, *ela chegará lá antes que seus cavalos*. Essa mula é boa, pois eu sabia que o animal era melhor que a maioria dos cavalos. – *Muito bem; vá em frente, então*, disse ele, embora parecesse que achava que eu atrasaria a tropa na estrada. Nas primeiras quinze milhas, até chegarmos ao rio Smokey Hill, que atravessávamos, eu mal conseguia manter a mula à frente do general, que andava em um cavalo puro-sangue brincalhão, impaciente e ambicioso; de fato, todo o grupo foi montado de forma fina. O general me disse repetidamente que a mula *não era boa* e que eu deveria ter um bom cavalo.

Figura 6 – Sobre a Mula de Bufalo Bill e o Puro Sangue de Custer. Revista True West



Fonte: acervo do autor.

Mas depois de atravessar o rio e bater nas colinas de areia, comecei a soltar um pouco minha mula e a colocar os ‘*persuasores*’ para ele. Ele estava logo viajando com os cavalos e, quando chegamos a metade da distância de Fort Larned, ocasionalmente tive que esperar pelo general ou parte de seu grupo. Cavalgamos para o forte às quatro horas da tarde, com apenas metade da escolta, e o restante ficou para trás. (CODY, 1917, p. 100).

Popularidade

A mula foi um animal muito popular no Velho Oeste. Bandidos e mocinhos usaram esse animal como montaria, embora a indústria cinematográfica de Hollywood tenha ignorado seu uso nas películas que fizeram sucesso na temática de Farwest. Personagens famosos da história daquele período preferiram mulas ao invés do cavalo. Mas qual o *porquê* dessa popularidade? O escritor Mark Twain (2007, p. 26) afirmou o seguinte:

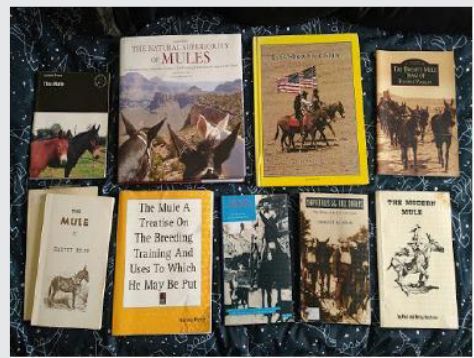
A mula herdou o melhor dos dois pais. A mãe do cavalo transmitiu sua habilidade atlética. Do jumento, a inteligência, visão mais ampla, orelhas mais longas que ajudavam a resfriar o animal em clima quente e um casco menor do que o do cavalo, que a tornava mais segura. Os burros e mulas evoluíram em regiões áridas e montanhosas, enquanto o cavalo evoluiu nas planícies. O que alguns podem perceber como teimosia na mula, é na verdade uma combinação de inteligência e autopreservação. Ela não vai se machucar, o que, por sua vez significa que ela não vai te machucar [...]

A mula nos séculos 20 e 21

O Exército dos EUA usou milhares de mulas durante a Segunda Guerra Mundial, e as mulas continuaram a arar campos agrícolas montanhosos do Missouri.

A invenção do automóvel, no entanto, sinalizou o fim da notável indústria de mulas do Missouri. Uma vez conhecido como “Estado da Mula”, o Missouri procurou honrar as contribuições históricas do animal. Em 1995, quando o governador Mel Carnahan assinou um projeto de lei que tornava o “animal oficial”, símbolo do estado onde

Figura 7 – Obras sobre mulas nos USA



Fonte: acervo do autor.

surgiu a famosa *Mula Missouri*. Hoje, as mulas são de propriedade e criadas principalmente por entusiastas de hobby (exceto para as comunidades Amish, onde a mula continua sendo um animal de tração essencial) e são usadas para viagens recreativas, caça e cavalgadas.

Referências

CAVALARI, Rossano. *A mula no velho oeste dos EUA*. Cruz Alta, 2022. Trabalho não publicado.
 CODY, Colonel William F. *Life and Adventures "Buffalo Bill"*. Chicago: Stanton & Vliet, New York, 1867.
 RILEY, Harvey. *The Mule: A Treatise on the Breeding, Training, and Uses, to which He May be Put*. New York: Dick & Fitzgerald, 1867.

Site

www.americancowboy.com/people/where-did-it-come-mules
<https://truewestmagazine.com>

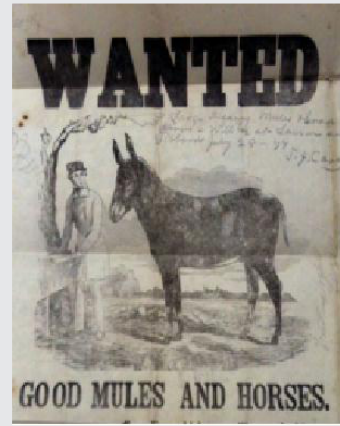
Imagens

Google

The True West Magazine.

Pinterest.com

Figura 8 – Cartaz sobre procura de boas mulas



Fonte: acervo do autor.



O Brasil desenhado nos passos dos muare: o caminho do tropeiro Cypriano

Lia Carolina Prado Alves Mariotto

Licenciada em História, Técnica em Paleografia, Chefe do Arquivo Público Municipal de Taubaté. Taubaté/SP

As terras compreendidas pela região Valeparaibana faziam parte da Capitania de Itanhaém e eram propriedades da Condessa de Vimieiro: D.^a Mariana de Souza da Guerra. Essas terras foram desbravadas e povoadas por inúmeras famílias vindas da Vila de São Paulo capitaneadas pelo desbravador Jaques Félix.

As primeiras sesmarias doadas em seu nome e em nome de seus filhos, Domingos Dias Félix e Belchior Félix, datam de 1628. Posteriormente pela

provisão de “1636 foi autorizada a penetração do sertão de Taubaté a fim de descobrir minas, pacificar índios e demarcar as terras da Condessa de Vimieiro, cujos limites até então eram desconhecidos.” Por nova provisão, datada de 1639, ficava estabelecida a doação de terras de sesmarias a todas famílias que mostrassem interesse em vir povoar a região.

Paulatinamente, ao longo desses anos, formou-se um povoado que no ano de 1645, foi elevado a condição de Vila. Surgiu então, a primeira Vila da região Valeparaibana: a Vila de São Francisco das Chagas de Taubaté. Essa Vila tornou-se a base de penetração para as regiões além Mantiqueira, conhecida como os sertões dos Cataguás, de onde chegavam notícias da presença de metais preciosos.

Reportando-se à coleção de notícias dos primeiros descobrimentos das minas na América Portuguesa, contidas no códice Costa Matoso, sabe-se que no ano de 1693, Antônio Rodrigues de Arzão descobriu o tão procurado metal precioso. A partir dessa data Taubaté tornou-se o centro irradiador de povoamento dos sertões mineiros.

Sabemos que a busca exaustiva do ouro foi alvo constante, tanto do governo como dos colonos seiscentistas. No Arquivo Histórico Félix Guisard Filho, de Taubaté, existem documentos cartoriais que comprovam a presença de taubateanos anos antes da descoberta oficial do metal precioso, como, por exemplo, o Codicilo de Miguel Fernandes Edra, feito em 1667, onde, entre outras disposições, declarou o seguinte:

[...] declaro que no tempo de minha partida me entregou meu compadre Pedro Gil seis libras de pólvora com seu chumbo condição de ser sempre em serviço e gasto do *arraial*, não na gastando eu lhe entregaria, a qual se molhou alagando-me no rio das *Velhas* de que é testemunha o Capitão Mateus Leme, Luis de Góis, Domingos Gonçalves e seu irmão Batista Maciel, Antonio Luis e meu irmão Manoel Fernandes Edra.

Quem seriam esses seus companheiros?

Capitão Mateus Leme – andou nas Minas Gerais nos primeiros anos do século XVIII, tendo fundado o arraial de Itatiaia-açu;

Luis de Góis – sertanista que fez entradas no sertão de Paranaguá para descobrimento de minas de metais preciosos, em 1679;

Domingos Gonçalves – sertanista que em 1602, figurou com seu pai na bandeira de Nicolau Barreto, ao Guairá. Por essa verba testamentária perceberemos claramente que já havia um *arraial de taubateanos* no rio das Velhas antecedendo o descobrimento oficial do ouro nas Gerais.

Outro documento interessante é uma escritura de compra e venda, datada de 1698, onde o objeto da transação comercial é uma roça de milho nas Minas de Itaberaba, mais precisamente no ribeirão do Capitão Miguel Garcia, que Maria Antunes da Veiga vendia para Manoel de Vasconcelos. Essa personagem tinha ficado viúva, com o falecimento de seu marido Diogo Teixeira, agora fazia venda de sua propriedade em terras mineiras.

Essas informações suscitam hipóteses referentes à formação de uma incipiente rede viária na região. Sem dúvida as estradas estavam se formando e o comercio tecendo sua malha.

Esse descobrimento desencadeou tão grande efervescência na região do Rio das Velhas que obrigou, por duas vezes, uma em 1697, e a outra em 1700, a presença na região, do governador Artur de Sá e Menezes; para tanto encetou viagem do Rio de Janeiro até Vila Rica, atual Ouro Preto onde dividiu o território e criou a Oficina Real dos Quintos.

A partir de então, a região foi dividido em dois distritos:

- O das *Minas de Cataguases*, descobertas em 1699, por Sebastião de Castro e Caldas no sítio de *Tahibate*, que pelas averiguações que se seguiram acharam serem as chamadas dos Cataguases;¹

- O das *Minas do Rio das Velhas*, cuja administração ficou a cargo de Manuel da Borba Gato; sobrevivendo o descobrimento das minas da região de *Itacambira*.

Nesse tempo Garcia Rodrigues Pais principiou a construção do caminho que uniria os Campos Gerais e Minas dos Cataguases e Sabarabuçu ao Rio de Janeiro.

Outro roteiro muito conhecido foi o elaborado por João Antônio Andreoni, roteiro esse publicado na cidade de Lisboa em 1711, com o título *Cultura e Opulência do Brasil por suas Drogas e Minas*, comumente conhecido como Roteiro de Antonil.

Em 1717, foi o momento do então governador Dom Pedro de Almeida, Conde de Assumar, perfazer o caminho do Rio de Janeiro até a região aurífera das Minas Gerais. Ele e sua comitiva passando por Taubaté lá permaneceram por sete dias e perpetuaram a seguinte informação: Taubaté era “uma vila de quinhentas para seiscentas casas bem plantadas e mais numerosa de gente do que as outras”, ali o Conde de Assumar foi presenteado com três cavalos.

Com exceção da malha dos caminhos do Peabiru esses são os itinerários mais marcantes para o início dos estudos dos roteiros coloniais direcionados para a região das minas.

¹ Documentos Interessantes, v. LIII.

Assim, com os primeiros descobrimentos na região das Minas Gerais e com a atividade da mineração, teve início o desenvolvimento do tráfego de tropas para o transporte de mercadorias e gêneros de consumo.

A intensidade desse abastecimento e do comércio de diversas regiões brasileiras com as Gerais exigiu o reforço de transportes de cargas e passageiros. O único e possível meio de transporte empregado em regiões de péssimos caminhos e de relevo acidentado foi o mular.

Pela região do Vale do Paraíba já passava uma das estradas mais antigas e usadas pelos tropeiros: era a rota que, da vila de Parati subia a Serra do Mar e direcionava para vila de Taubaté.

Esse caminho, no seu princípio uma trilha indígena, foi transitada em 1596, por Martim Correia de Sá quando, chefiando uma bandeira, saiu do Rio de Janeiro, aportou em Parati e galgando a serra do Mar, passou pela região do rio Una, hoje Município de Taubaté. Seu objetivo era atingir a lendária região de Sabaraboçu, nas Minas Gerais.

Com a descoberta do ouro essa estrada serviu de escoadouro do metal precioso das Minas para o porto do Rio de Janeiro de onde era exportado para Portugal. Ao mesmo tempo era por ela que se fazia todo o tráfego de mercadorias e transportes humanos da região litorânea para a região Valeparaibana.

A estrada Paraty-Taubaté² foi amplamente trafegada por tropas. Por ela passavam os mercadores que do Rio de Janeiro seguiam para as Minas levando mantimentos, ferramentas, louças, vestuários, etc. Em Parati aportavam embarcações da Bahia, com escravos e mercadorias que distribuídos em lotes subiam a Serra do Mar para entabular comércio com as vilas de cima; tropas de escravos, muare, cavalos e cargas eram organizadas para seguirem serra acima. Não esquecer que o Correio da época era feito por meio das tropas. Esse tráfego era intenso e fortemente controlado pelas autoridades governamentais.

Existe no acervo do Arquivo Histórico Félix Guisard Filho, um documento de especial importância – o testamento e o inventário de um forte comerciante tropeiro, chamado Cypriano Gomes Veiga, falecido em 1775.

Através de um minucioso estudo desse documento vieram a luz informações preciosas que nos fizeram levantar uma trilha tropeira que saindo da vila de Taubaté alcançava a vila de São João Del Rei, na região do rio das Mortes.

As informações sobre esse comerciante foram extraídas de seu Testamento e Inventário, de anotações contidas nos Maços de População referentes à vila de Taubaté e informações contidas em Livros de Registros datados do século XVIII.

² Informações sobre a pesquisa da trilha Paraty-Taubaté pode ser encontrada no endereço <http://www.fflch.usp.br/dlcv/lport/flp/> - p. 317-344.

Cypriano Gomes Veiga nasceu em 1724, em Santa Maria de Passos, termo da vila de Melgajo, Arcebispado de Braga (Portugal), filho legítimo de Manoel Vaz da Veiga e Ventura Domingues. Era casado com Maria Madalena Vieira, filha legítima de Manoel Vieira de Amores e Inácia Ferreira de Loiola. Desse casamento vieram oito (8) filhos: Ana, Maria, Francisca, Clara, Antônio, José, Bernardina e Rosa. Vivia de seu *negócio de fazenda*, possuindo treze (13) escravos, vinte (20) cabeças de gado e três (3) cavalos, sendo um (1) de montaria e dois (2) de carga. Era proprietário de vários imóveis distribuídos na vila de Taubaté, na vila do Bom Jesus de Tremembé e mais duas chácaras: uma localizada no bairro da Cruz Grande (hoje município de Pindamonhangaba) e uma segunda, contígua a esta, onde havia uma moenda de moer cana e alambique. Na chácara da Cruz Grande havia plantações de milho, feijão, amendoim, arroz e produzia-se farinha através de uma roda de mandioca. Muito importante foi sua declaração afirmando que na chácara da Cruz Grande havia um rancho de passageiros, de quatro lanços, cobertos de telha.

O arrolamento de bens contidos em seu inventário é de uma riqueza impressionante, para um homem do século XVIII. Sua casa era muito bem mobiliada, possuindo: - camarinha com catres: com e sem guarda-pés - bofetes de cedro: com e sem gavetas, fechaduras e chaves, - bofetes de Cabreúva, bofete de cedro com uma gaveta, - escabelos - leito com seu desmancho - catre tecido de couro - catre alcova - mochos de pés de cabra, de Cabreúva, com assento de sola lavrado - tamboretas de encosto, de Cabreúva - camas de vento - arca de moscóvia - uma condessa - um nicho com imagem do Senhor Crucificado e de Nossa Senhora da Conceição.

Suas roupas e bens pessoais eram fora do comum, denotando ser ele um homem que conhecia o que era bom e gostava de se cuidar. Eram eles: - chapéu de sol grande - chapéu fino, com galão de ouro - chapéus de baeta - chapéu de Sol de Holanda - cabeleira grande, de Hábito - cabeleiras de chicote - casaca de lemiste - camisa de bertanha de França - véstia e calção de drogue-te - uma casaca e calção de veludo carmesim com véstia de seda branca de flores e sem mangas - calção de veludo preto - calção de nobreza azul - véstia de cetim amarelo sem mangas - Hábito de terceiro - capote de camelão azul - chambre de chita azul - um timão - opa de tafetá vermelha - meias brancas de seda e de algodão - um par de sapatos de veludo - chinelas de marroquim - um par de botas - botinas de chitão de algodão.

As roupas de cama, mesa e banho da casa seguiam o mesmo padrão: - travesseiros de tafetá carmesim - lençóis de bertanha com suas rendas - lençóis de linho com suas rendas - toalha de Guimarães guardanapos -

toalha de Guimarães de algodão - toalha de algodão, de mesa, com renda e seis guardanapos - quatro fronhas: duas de bretanha e duas de linho - redes grandes de varandas, com crivo - colcha de chita forrada de baeta branca - cobertores - colchões de linhagem e de riscado - colcha da Índia - toalha de bertanha rendada - toalha de cambraia rendada.

Uma observação interessante relacionada aos tecidos encontrados, tanto nas roupas pessoais como nas da casa, é que foram selecionadas 14 variedades diferentes de tecidos.

Além desses itens, foram arrolados mais os seguintes: Dinheiro amoeado - pratarias: talheres, esporas, fivelas de sapatos e roupas, armas brancas com *preparos* de prata, tamboladeiras, bengalas com castão de prata, boldrié com ganchos de prata - ouro: em forma de joias, cordões, botões, medalhas, crucifixos - objetos de estanho; arame, (inclusive um penico) - cobre; pipas e barris - couros - ferros - armas de fogo - ferramentas - navalhas e suas pedras - vidros - lanternas - louças: de Macau e Índia e 47 *fármacos* da época.

Seus aviamentos de montaria, cavalos e gado *vacum* eram: - uma sela nova com *charel*³ e *capelada*⁴ de pano azul, arreios, pregarias e freio - outra sela velha rasa - uma sela usada com seus estribos e freio - um par de estribos de carregação - um freio - um cavalo ruço⁵ velho - cavalo castanho grande e novo - outro dito castanho pequeno - uma carroça⁶ - um carro⁷ de bom

³ *Charel* = *Xairel* - revestimento de tecido ou couro, anteposto à sela ou albarda, que cobre a anca da cavalgadura. [Houaiss].

Charel - é um pano que se assenta nas cadeiras do cavalo de um ilhal a outro, para livrar do suor as malhas, capotes, casacas e couros. [Bluteau].

Charel - peça dos arreios do cavalo que lhe cobre as ancas; sobre-anca. [Moraes Silva].

⁴ *Capelada* - cada uma das correias de amarrar o chapim ('calçado'). [Houaiss].

⁵ *Ruço* - pardo claro; pardacento; entremeado de fios brancos (diz-se de pêlo, cabelo, barba); grisalho; com cabelos e/ou pêlos grisalhos. [Houaiss].

⁶ *Carroça* - Toma-se muitas vezes por *Coche* e também se diz a carroça do sol. Vide *Coche*. Carroça de acarretar. Carro comprido com grades levantadas de uma e outra banda para terem mão na carga. [Bluteau].

Coche - carruagem de quatro rodas, tirada por mulas ou cavalos. É nome genérico, porém hoje se não chama coche senão aos antigos, ou aos castelhanos; mas se diz fulano tem coche, ou faz um coche. [Bluteau].

Carroça - s. f. - coche. Carro comprido, com grades para terem mão na carga. [Moraes Silva]
Carroça - coche ('carruagem') luxuoso; (1721); carro grosseiro quase sempre feito de madeira, ger. puxado por animais, us. para transporte de carga. [Houaiss].

⁷ *Carro* - carruagem de carga tirada por bois. Consta de leito, chaveiros, fueiros, chamaceiras, mesas, cadeias, cavaleares, gatos, burros, xalma, pernas, rodas, rodeiras, caimbas, eixo, tamoeiro, relhos, brochas, canga, cangalho, etc. [Bluteu].

Carro - s. m. - instrumento de carregar; consta de rodas, leito, apeiro, etc; é tirado por bois ou cavalos. [Moraes Silva].

Carro - entre os antigos, veículo de duas rodas, empr. em finalidades diversas (combates, jogos etc.) [Houaiss].

uso com cavilha⁸ - três bois carreiros, dois castanhos e um hosco⁹ - um boi pastor - vinte e três vacas de ventre - trinta e seis novilhos e novilhas.

Com uma listagem de cem (100) devedores arrolados em seu Inventário Cypriano não deixou dúvidas quanto a sua profissão: foi um forte comerciante, dono de um pouso de tropas e proprietário de animais de carga.

Pesquisando alguns desses devedores de Cypriano alguns chamaram a atenção ou pelas localidades encontradas em seus inventários ou pela atividade de manejo com gado vacuum e cavalari:

José Carlos de Miranda - antigo morador de Viamão. Lá, uniu-se em matrimônio com Antonia D'Ávila, filha de Pedro D'Ávila e Simoa da Costa. Tiveram os filhos: João Carlos de Miranda, José Carlos da Silva, Francisca e Brígida. Enviuvando, veio para Taubaté e tornou a se casar, desta vez com Ana Leme Tavares, natural de Pindamonhangaba, filha de Domingos Leme Tavares e Maria de Almeida. Ana Leme Tavares, que já era mãe de Maria Ângela, teve com José Carlos de Miranda mais um filho, que se chamou José Carlos de Miranda, homônimo do pai. Ana Leme Tavares faleceu e José Carlos de Miranda (pai) casou-se uma terceira vez com Luiza Antonia de Jesus, filha de Antônio Jaçom da Costa e Maia Antunes de Siqueira. Desse consórcio não tiveram filhos. Nas declarações de seu inventário algumas citações chamaram atenção:

- um sítio em Tremembé onde, no pasto, criava 30 animais entre cavalos e éguas, grandes e pequenos;
- possuía também 50 cabeças de gado vacuum;
- o filho José Carlos de Miranda tinha se ausentado para Sorocaba;
- a filha Brígida tinha retornado para o Viamão;
- e a filha Francisca das Chagas casada com Antônio Correa da Silva morava em Porto Alegre.

Francisco Bicudo, faleceu em Itapetininga e era dono de cinco (5) animais cavallares.

Gonçalo da Rosa Leme, faleceu em Itapetininga, era proprietário de seis (6) animais cavallares e, nesse inventário aparecem citações das localidades de Taubaté, Itu, Itapetininga e Capivari.

⁸ *Cavilha* - pedacinho de pau estreito que como prego se vai adelgando para o cabo. [Bluteau].
Cavilha - peça de pau como prego para suster que não saia alguma coisa, por exemplo, a roda do eixo ou para pregar navios. [Moraes Silva].
Cavilha - haste ou pino cilíndrico, de madeira ou metal, us. para tapar orifícios ou juntar peças ou ligar elétrica ou eletronicamente algo, anichando-se em aberturas que funcionam como suas contrapartes fêmeas; pino [Seu formato varia, podendo ser em curva, reto e com ponta em uma das extremidades etc.]; *peça que se destina a fixar os tirantes do cavalo aos varais ou à boléia*. [Houaiss].

⁹ *Hosco* - que apresenta pêlo avermelhado, sendo o lombo ou a maior parte do corpo escuro, como que queimado (diz-se de gado vacuum). [Houaiss].

A rede de negócios do Cypriano ficou nítida e compreensiva através de uma Procuração que sua esposa Maria Madalena Vieira passou, no ano de 1775. Ficando viúva nomeou Procuradores para ajuda-la na cobrança e prestação de contas dos inúmeros devedores esparramados pelas seguintes localidades: Taubaté, Guaratinguetá, Pindamonhangaba, São Luiz do Paraitinga, vila nova de São José, Jacareí, São Paulo, Paraty, Rio de Janeiro, Sorocaba e Comarca do Rio das Mortes; lugares que, *hoje* estão compreendidos nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

Mas, de uma forma especialíssima dois nomes chamou nossa atenção:

- Seus sobrinhos os Padres Bento Cortez de Toledo,- morador em Baependi e seu representante comercial;

- e o irmão Padre Carlos Correa de Toledo, também devedor do tio e morador na Vila de São João Del Rei. Quando em 1789, eclodiu a revolta dos Inconfidentes ele foi um dos mentores intelectuais da Inconfidência Mineira.

Percebemos que algumas localidades marcadas em seu Inventário tinham um fio condutor em comum: bairro da Cruz Grande, Baependi e São João del Rei. Indicavam a direção de um provável caminho que seguiria de Taubaté para São João Del Rei: seria o *Caminho do Tropeiro Cypriano*.

Começamos a pensar na probabilidade de ter existido um caminho entre Taubaté e São João Del Rei caminho esse usado por Cypriano quando de seu *tropear* pelas bandas das Gerais. Era nessa direção que se ia ao encontro do metal precioso e para qualquer comerciante setecentista esse era o *canto da sereia*.

Passamos a pesquisar mapas do século XVIII correspondentes a região aurífera mineira limítrofe com a Serra da Mantiqueira. Encontramos um “Mapa da Comarca do Rio das Mortes, Vila Rica e parte da Cidade de Mariana, do Governo de Minas Gerais - 1763.” Nesse mapa estava contido o “traçado da viagem empreendida por Luís Diogo Lobo da Silva - 4º Governador e Capitão General da Capitania de Minas Gerais (1763-1768), no primeiro ano de sua administração, a fim de inteirar-se das necessidades e problemas locais”.

Era justamente a região que estávamos procurando. Escaneamos esse mapa e enviamos ao Arquiteto Armando Celso Mariotto Filho, atualmente morando na Alemanha, solicitando-lhe que, obedecendo aos mínimos pontilhados indicadores do trajeto perseguido por Luís Diogo Lobo da Silva, fizesse um traçado que contemplasse as localidades de Baependi e São João del Rei. Elas também estavam presentes no mapa.

Assim ele fez e nos retornou. Trocamos uma série de contatos fazendo os ajustes necessários, sempre obedecendo os pontilhados do mapa que

eram cruzados com as informações do documento setecentista: o Inventário do Cypriano Gomes Veiga. Até que finalmente chegamos a um consenso. Isso feito, pedimos mais uma vez ao Arquiteto Arando que plotasse aquela linha num mapa atual extraído do Google eliminando toda a *modernidade* do mapa (asfalto, linhas de energia elétrica, pontes de cimento, etc), deixando somente as estradas de terra existentes ao longo do traçado.

Assim foi feito e *bingo!* Surgiu uma rota unindo Taubaté a São João del Rei.

O caminho do tropeiro Cypriano

Precisávamos agora constatar a verdadeira existência desse caminho; para tanto tínhamos que percorrer o roteiro.

Fizemos contato com duas pessoas extraordinárias que prontamente se dispuseram a nos ajudar: a Sra. Claudia Perroni Mello, empresária proprietária da TV Cidade/Taubaté e o Sr. Jose Antonio Saud empreendedor proprietário do Flat Olavo Bilac/Taubaté.

Sr. José Antonio Saud deu-nos todo e irrestrito e gratuito apoio material/logístico que precisávamos e a Sra. Claudia Perroni Mello prontamente se colocou à nossa disposição para fazer gratuitamente a filmagem e montagem do documentário de nossa busca pelos passos de Cypriano.

Em duas etapas conseguimos chegar até a cidade de Pouso Alto, em Minas Gerais. Ainda não chegamos ao término de nossa jornada; ela terminará em São João del Rei mas, trouxemos para a apreciação de interessados, uma contribuição da cidade de Taubaté para o engrandecimento da História do Tropeirismo.

Referências

ANDREONI, João Antônio. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas – 1711*. (Roteiro de Antonil). Brasília: Senado Federal, 2011.

MARIOTTO, Lia Carolina Prado Alves. Em busca de um roteiro esquecido: o caminho entre as vilas de Parati e Taubaté. *Filologia e Linguística Portuguesa*, São Paulo, v. 10-11, p. 317-344, 2008-2009.

ORTIZ, José Bernardo. *São Francisco das Chagas de Taubaté: Taubaté Colonial*. Taubaté: Prefeitura Municipal, 2003, v. 2.

Fontes documentais

Códice Costa Matoso. Coleção de notícias dos primeiros descobrimentos das minas na América que fez o doutor Caetano da Costa Matoso sendo ouvidor-geral das do Ouro Preto, de que tomou posse em fevereiro de 1749.

Imagens da Formação Territorial Brasileira, 1, Mapas antigos, Brasil. 2. História. Mapa da Comarca do Rio das Mortes, Vila Rica e parte da Cidade de Mariana, do Governo de Minas Gerais - 1763.

Inventário de Miguel Fernandes Edra, 1667, Cartório do 2º Ofício; Arquivo Histórico Félix Guisard Filho, Taubaté.

Inventário e Testamento de Cypriano Gomes da Veiga, 1775, Cartório do 2º Ofício, Arquivo Histórico Félix Guisard Filho, Taubaté.

Livro de Registros, 1698, Cartório do 2º Ofício, Arquivo Histórico Félix Guisard Filho, Taubaté.



O criatório de mulas do Mato Queimado: Gramado de Alfredo Rodrigues da Silva ou Alfredo Procópio

Marília Daros

Arte-educadora, Escritora, Pesquisadora e Professora. Gramado/RS

Muitas são as histórias que envolvem *mulas* na região de Gramado, ligadas aos imigrantes, aos sacerdotes e pastores, aos viajantes e mascates, aos fotógrafos ambulantes, sem contar, toda a trajetória tropeira que se instalou na serra no advento dos arranchamentos que formaram nossas cidades. Os relatos do Padre Amstad são famosos, no trato com seu rebanho pela fé.

A certeza de que os mueres foram uma grande parceria para a colonização em todas as etnias, me faz olhar em volta na busca de mais relatos que envolvam esta companhia tão especial que é a mula. E tudo o que aprendi nos Seminários de Tropeirismo me deram o conhecimento que precisava para olhar e procurar melhor.

Assim sendo, para nossa região, falar de mulas é falar de famílias e de relações de convívio entre elas. É falar de comércio, de religiosidade, de tropas e de afetividade. Como qualquer animal que se estabelece com laços de lazer ou trabalho numa família, tem uma história diferente.

Não vim, pois, falar de tropas de mulas, mas de um *burro choro* que era quase membro de uma família e seu dono, *Alfredo Rodrigues da Silva*, conhecido em Gramado como *Alfredo Procópio*.

Detalhes desta história

Aqui é que a história precisa ser iniciada realmente.

Florentina Rieger (1854-1921), conhecida como *Flora*, era uma mulher casada e residia com seu marido, *Wensel Waslavick*, em Linha Imperial, com quem tinha 5 filhos. Numa das viagens do marido que deveria ser um “musterreiter”, ou seja, um caixeiro viajante, ela manteve uma relação amorosa com agregado solteirão, que era *Procópio Rodrigues da Silva*.

Alfredo Rodrigues da Silva, o protagonista desta história, nasceu desta aventura amorosa em 7 de maio de 1888, na Linha Brasil, interior de Nova Petrópolis, município de São Sebastião do Caí, 6 dias antes da abolição da escravidão no Brasil e um pouco antes da Proclamação da República. Se pensarmos, ele nasceu em momentos difíceis na nossa serra, quando se preparava a Revolução Federalista.

Quando a criança nasceu, o marido se deu conta que não poderia ser seu filho, pois era de pele mais escura, e expulsou Flora, a criança e Procópio da casa onde residia. Segundo familiares, Flora então foi acolhida pela senhora *Bertha Berstain Shumann*, na Linha Araripe, hoje município de Gramado. Mas Wensel gostava de Flora e poucos meses depois, resolveu deixá-la voltar para o seio da família (eram 5 filhos para criar!) se ela se separasse da criança indesejável para ele, que era Alfredo. Assim, Flora decide voltar para o marido, deixando Alfredo com o pai natural, que acabou criando sozinho o filho. Flora teve mais 4 filhos com o marido após seu retorno.

Procópio foi residir na Linha Imperial, onde montou seu negócio de secos e molhados e casou-se com *Margaretha Rodrigues da Silva*.

Procópio Rodrigues da Silva faleceu em 16 de novembro de 1913, em Nova Petrópolis.

Anúncio fúnebre e agradecimento

Publicado em alemão num jornal da época, e que diz o seguinte:

Por meio desta comunico aos amigos distantes e aos conhecidos a triste notícia que Deus todo poderoso chamou a si meu amado esposo.

Procópio Rodrigues da Silva, no domingo, 16 de novembro deste ano, às 4h30min, após várias semanas de grave enfermidade, deixando-me profundamente enlutada.

O falecido nasceu no dia 08 de julho de 1852 em São Sebastião do Caí, mudando-se, ainda garoto, com seus pais, para Nova Petrópolis, logo que esta colônia foi fundada e recebeu sua sede. Ainda era bem jovem quando perdeu seu pai, que servia como soldado da polícia na Nove Colônias. Ficou então, como filho mais velho, com o encargo de seus irmãos e da mãe desamparada.

Durante a triste Guerra Federalista, na qual ele não queria se envolver foi convocado, junto com um seu irmão e participou das lutas na Campanha. Seu irmão foi morto e ele ficou com a saúde abalada. Deu baixa do exército no fim da guerra e então, foi, durante 18 anos, um marido exemplar, dedicado aos negócios e ao lar de maneira incansável e fiel.

Já há alguns meses, após a cicatrização de uma antiga ferida na perna, ele começou a queixar-se de seu estado de saúde, até que, há algumas semanas, caiu de cama, e após muito sofrimento, mas preparado para ir ao encontro do Senhor, veio a falecer.

Que Deus Todo Poderoso lhe dê o eterno descanso.

Aproveitando esta coluna desejo agradecer a todos os amigos que durante a doença do falecido me auxiliaram e aconselharam; que estiveram ao meu lado no dia do falecimento; que se fizeram presentes no enterro; agradecer principalmente ao Pastor Weber pelas palavras elogiosas, e ao coral pelos hinos no velório e no enterro.

Nova Petrópolis, 20 de novembro de 1913.

A viúva enlutada – Margaretha Rodrigues da Silva

Segundo familiares que pesquisaram, ele está sepultado na Linha Imperial. E a mãe de Alfredo está enterrada em Linha Brasil. Novos documentos devem dar à luz uma grande parte desta história que veio na memória oral e que agora tem a investigação dos descendentes.

Em 14 de janeiro de 1914, após o falecimento de Procópio, Margaretha vende a existência da casa comercial, composta de fazendas, miudezas, chapéus, secos e molhados, louças, ferragens e dinheiro em caixa.

Sendo assim, ela deve ter deixado Nova Petrópolis só após a sua morte ou pode ter ficado lá, mesmo que o filho adotivo se aventurasse em novos espaços da serra.

Alfredo casou-se com *Elisabeth Kandler*, natural de Pinhal Alto, com quem teve 10 filhos:

1. Amália Rodrigues da Silva (10/3/1911)
2. Olívia Rodrigues da Silva
3. Lucinda Rodrigues da Silva
4. Elzira Rodrigues da Silva
5. Alma Rodrigues da Silva
6. Rosa Rodrigues da Silva
7. Iria Rodrigues da Silva
8. Olmiro Rodrigues da Silva
9. Célia Rodrigues da Silva
10. Iraci Rodrigues da Silva (09/5/1933)

Sua filha mais velha, *Amália*, nasceu em Linha Nova em 10 de março de 1911, e isto quer dizer que mesmo antes do pai falecer em 1913, Alfredo deve ter procurado estas terras para tentar a vida em outro lugar, inclusive distante da família.

Foi no lote 14 A da Linha Nova, antiga propriedade de Antônio Funke sobre sobra de terras da concessão de José Manoel Corrêa, e que pertenciam a Antônio Trevisan, que Alfredo adquire um lote rural em 6 de março de 1903. Isto demonstra que ele já conhecia bem o local que pretendia escolher para viver. O período da Revolução da Degola foi bem violento nesta área e ele pode ter presenciado muitos momentos históricos.

As terras de Gramado, em 1904 passaram a ser o 5º Distrito de Taquara, com sede em Linha Nova e ele já deveria estar lá.

Em 30 de outubro de 1916 ele comprou 295.220m² (lote 4) de Daniel Arend, na Linha São Roque. Esta propriedade tinha casa e benfeitorias o que se leva a crer que esta era a casa que residiu com a família, onde nasceram mais filhos. Também se deve considerar que, graças à confiança dos políticos da época e da grande amizade dos colonos, ele era um homem muito estimado e que auxiliava na compra e vende de terras, intermediando as negociações. Somente uma pesquisa mais profunda vai detalhar estes acontecimentos familiares e comunitários.

Posteriormente, no início da década de trinta, é que comprou as terras no Mato Queimado, que eram de propriedade da família *Henrique Wasem*. Entre os anos de 1935/36 é que constrói sua casa grande, como até hoje é conhecida e que serve de referência para o turismo cultural do interior.

É neste local que ele teve seu burro choro e que criou mulas.

A casa existe até hoje e nela vive sua neta Maria Gorete Rodrigues da Silva, que preserva a casa e grande parte do mobiliário e utensílios da família.

Já mencionei *Alfredo Procópio* em 1998, neste Seminário. Dizia exatamente assim:

Alfredo Procópio, antigo morador de Gramado, no Mato Queimado, na década de 40, criava animais e fazia cruzamento de burro choro com égua, tirando mulas e burros. Todo ano, uma média de 20 burros e na entrada do verão ele descia pelas colônias, vendendo os animais para os colonos. Estes animais eram usados nas carretas e eram encomendados com antecedência.

Um levantamento mais detalhado em nosso interior poderá dar à luz um número mais exato deste criatório e toda a forma de organização desta atividade em sua casa.

Faleceu em 13 de maio de 1955, aos 67 anos e está enterrado no Cemitério Católico São Lourenço, de Gramado.

Entre os grandes amigos gramadenses de Alfredo Procópio, pode-se nomear o Dr. Carlos Nelz, Dona Elisabeth Rosenfeld, Lúcio Petersen, Benno Ruschel.

Gostava de Dançar.

Suas atividades comunitárias em Gramado registram sua presença como um dos padrinhos do Hospital São Miguel, quando de sua construção nos anos 40. Também foi festeiro da Festa de São Pedro, da igreja católica, em 1942.

Era associado da Sociedade Recreio Gramadense e da Associação Rural de Gramado

Nos matos do Caracol, para os lados do Mato Queimado, havia muitos porcos alçados que engordavam no período de pinhão e que então eram caçados vivos e *enchiqueirados* perto da casa. Ali ficavam até o abate ou o comércio para os matadouros locais e regionais.

Outro relato que ouvi foi de dona *Silda Castilhos Petersen* que registrou que seu filho Mariano costumava realizar *corrida de égua* nos matos próximos da casa do Mato Queimado. Era uma brincadeira dos jovens nos anos 50.

O Dr. Hulrich Nelz, filho do Dr. Carlos Nelz, amigo e médico da família, de Gramado, diz que quando ele era jovem, final da década de 40, costumava passar por perto da casa do seu Alfredo, com amigos e ele conta que imitavam o burro, que corria para a cerca, ao encontro deles. Eles achavam muito divertido.

Conclusão

Hoje, uma estrada ampla e pavimentada está sendo preparada para o turismo entre Gramado e Canela, via Mato Queimado e Caracol. A estrada que Alfredo Rodrigues da Silva, o Alfredo Procópio, usava para tropear suas conquistas. Uma estrada que passa em frente da sua casa, um atrativo preservado de identidade salva.

Fica o registro nesta pesquisa, do desejo da família, *que comungo*, de que esta estrada receba o seu nome, em homenagem pelos tempos vividos em Gramado, como homem da cidade e da colônia, em um mesmo tempo, nunca deixando sua identidade ser corrompida.

Figura 1 – Alfredo Rodrigues da Silva (Alfredo Procópio)

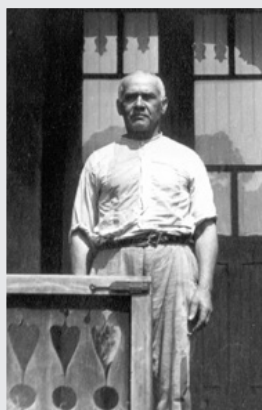


Figura 2 – Casa de Alfredo Procópio

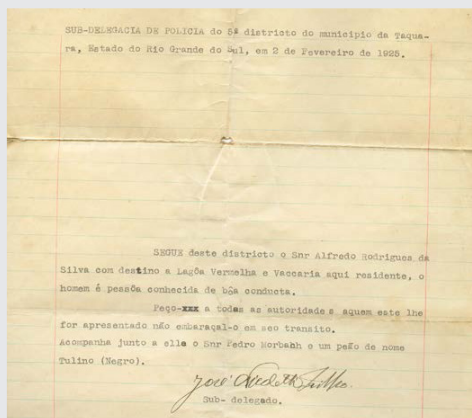


Fonte: acervo da autora.

Figura 3 – Um muar do criatório do Sr. Alfredo Procópio



Figura 4 – Salvo Conduto de Alfredo Rodrigues da Silva, o Alfredo Procópio



Fonte: acervo da autora.

Fontes documentais

Acervo da autora.

Acervo da família.

Depoimentos de familiares

Branchine, Licy Ferreira (neta); Ferreira, Sérgio Narciso (neto); Gross, Beatriz Rodrigues da Silva (neta); Müller, Rosa Rodrigues da Silva, Canela (filha); Nelz, Dr. Ulrich (médico); Nunes, Maria Elisabeth (neta); Petersen, Lúcio Peregrino e Cilda Castilhos; Rodrigues da Silva, Maria Gorete (neta); Rodrigues da Silva, Ocilda (nora).

Burros e mulas abrem estradas no século XX, no Paraná: Estrada do Cerne

Léa Maria Cardoso Villela

Advogada, Professora, Escritora e Pesquisadora da História Regional. Castro/PR

A abertura de estradas no Paraná está vinculada à história da ocupação e do povoamento do território brasileiro, iniciada no século XVI. Dos caminhos indígenas e coloniais, terrestres e marítimos, aos primeiros planejamentos privados e públicos voltados a criar condições de comunicações a garantir a unidade geopolítica do imenso espaço redescoberto pelos europeus, foi um longo progresso.

Nessa época, a economia paranaense baseada principalmente na produção e comercialização da erva-mate, madeira e pecuária, tinha como principais meios de comunicação as ferrovias e as estradas carroçáveis. Essas vias constituíam uma forma de atender à circulação de riquezas, já que o governo não apresentava condições de investir no prolongamento das vias férreas.

Desde 1900 as terras ocupadas do norte do Estado, por falta de vias de comunicação, mantinham estreito comércio com São Paulo, em detrimento da capital e do desenvolvimento do comércio paranaense.

Na década de 1920, o processo de construção de estradas era bastante precário. A construção era manual, feita com pá, picareta, broca, marrão. A única máquina disponível era o rolo compressor a vapor. O transporte de material escavado era feito em galeota ou gaiotas, tracionada por *muares*.

Dentre as estradas construídas a partir da década de 1930, a principal obra foi a Estrada do Cerne, atual PR 090, que na época foi considerada como “a maior rodovia que se construiu no Paraná em todos os tempos, servindo a uma das zonas mais ricas e de intensa produção do Paraná e do país”. A rodovia parte de Curitiba, no bairro de Santa Felicidade no sentido noroeste, cortando uma vasta região compreendida pelas serras de Furnas, Falcão, Esperança e Fria. Atravessa os três planaltos e alcança o norte do Estado do Paraná, nas barrancas do rio Paranapanema, como ligação daquela região ao Porto de Paranaguá. O objetivo dessa estrada era proporcionar o fluxo da produção cafeeira, facilitando o acesso direto do norte do Estado ao Porto de Paranaguá. Na época, essa estrada, com 480 quilômetros de extensão, beneficiava diretamente muitos municípios: Curitiba, Campo Magro, Cerro Azul, Castro, Pirai do Sul, Tibagi, Jaguariaíva, São Jerônimo e Sertanópolis.

A Estrada do Cerne, fator de integração definitiva do norte com o sul do Estado do Paraná, só foi liberada ao tráfego cinco anos depois, por ocasião de sua inauguração em setembro de 1940.

Cerne. Pequeno curso d'água, denominado rio do Cerne, existente no local onde se deu início à construção da estrada, originou o batismo popular da Estrada do Cerne.

A Estrada do Cerne reduziu pela metade a extensão e o tempo de viagem, macadamizada, (O revestimento das estradas, muito raro, era feito com o macadame, a invenção do engenheiro escocês Dr. Mac-Adam. Daí nasceu o verbo macadamizar) cortou diversos rios e serras. Era uma estrada “revestida com material duro” para uso em qualquer tempo, conforme expressão da época, em que os recursos técnicos rodoviários ainda eram precários. Tinham que se adaptar aos caprichos da geografia e ao terreno extremamente acidentado do relevo, para vencer uma sucessão de serras, que no caso do Paraná, se interpunha aos três planaltos característicos do território estadual.

A execução da obra que demandou vários anos, foi concluída em 1940 e durante vinte anos constituiu o principal corredor de escoamento da produção cafeeira do norte do Estado, que a partir daí exportaria prioritariamente pelo Porto de Paranaguá.

Os reflexos benéficos da Estrada do Cerne na região de sua zona de influência foram imediatos. Três grandes empreendimentos industriais foram erguidos ao longo e nas imediações da nova estrada: a indústria de papel, a exploração em grande escala do carvão paranaense em Figueira e a usina de açúcar em Porecatu, que atraíram capitais paulista sob o estímulo das facilidades criadas pelo interventor Manoel Ribas. O Paraná não só cresceu como celeiro agrícola e maior exportador de café do Brasil, mas também se industrializou a passos largos, transformando o Porto de Paranaguá um dos mais importantes do País. Manoel Ribas esteve à frente do Governo do Paraná no período de 1932 a 1945.

O capitão Manoel Gonçalves Guimarães, bisavô de Manoel Ribas por parte de mãe, estava entre os principais sesmeiros e personagens salientes da ocupação da região dos Campos Gerais, possuindo diversas fazendas.

Nos laços familiares de Manoel Ribas, esse importante militar e fazendeiro consagrou-se como um dos fundadores da Vila de Castro. Seu filho, Tenente José Gonçalves Guimarães, foi incumbido, em 1830, da abertura de uma estrada ligando a marinha à Vila de Castro. Estabeleceu-se, de início, reavivar a trilha da Serra do Mar para atingir Curitiba pelo rio Taquari e cruzando depois o Capivari. Partindo novamente pelo lugar que é hoje o bairro do Pilarzinho o caminho atingiu Castro pelos campos do Maracanã, pronunciando-se, desde essa época, a Estrada do Cerne que também passaria por esses campos. Ao que

tudo indica foi o primeiro trajeto para atingir Castro diretamente, procurando aproximar a região interiorana ao Porto de Paranaguá....

O acervo de obras deixado por Manoel Ribas é impressionante: no plano rodoviário, sempre tendo em mira a ligação da Capital e dos portos de mar, por estrada de rodagem, aos principais centros produtores do Estado, reconstruiu a Estrada da Graciosa e construiu, como uma das maiores obras, a estrada do Cerne, ligando ao longo de 700 quilômetros, o litoral e a Capital do Estado ao Norte do Paraná, via Pirai-Londrina e Pirai-Ribeirão Claro, o que colocou a região cafeeira em simbiose com o porto de Paranaguá e o sistema tributário do Estado....

A denominação dessa estrada de Rodovia Engenheiro Angelo Ferrario Lopes, que liga a capital do Estado ao município de Alvorada do Sul, próximo à divisa com o Estado de São Paulo, foi dada através do decreto Estadual nº 5.546 em 18 de outubro de 1982.

Em relação ao trabalho dos “burrinhos” na abertura de rodovias, o relato a seguir, recupera a memória da utilização desses animais na abertura da Estrada do Cerne, segundo depoimento de Eng.º Leno Fanchim (Pirai do Sul).

Antigamente a terraplanagem era toda feita através de gaiotinhas puxadas por burrinhos, não existiam equipamentos de terraplanagem como hoje. Então eram vários burrinhos ensinados que os cidadãos ficavam cavando lá com pá. Imagina fazer aqueles aterros, a Estrada do Cerne inteira, vários anos! Eles iam cavando, o burrinho chegava com a gaiota, carregava, o cara batia no burrinho, saía até lá no aterro, porque você corta daqui e joga no aterro. Chegava no aterro, tinha um cidadão que só destravava a gaiotinha, basculhava, batia e o burrinho voltava lá carregar novamente, as vezes centenas de burrinhos, de gaiotinhas.

Também o folclore foi enriquecido com a presença dos *burrinhos*.

A história do burrinho que não era burro:

Pois é, tinha um burrinho que não era burro, é claro que eu não presenciei, mas ouvi falar: tinha um burro que entrava com a gaiotinha descarregada e quando estava quase chegando próximo de carregar ele saía da fila e voltava e entrava de novo na fila, vazio. Então ele nunca carregava, e os caras deixavam.

As mulas são animais rústicos, comem de tudo, servem de montaria e de carga. Apresentam equilíbrio, resistência física e sujeição às variações climáticas. É um animal de bom porte, cascos fortes e pernas vigorosas, é o animal de carga por excelência.

Assim, podemos afirmar que, a mula ou burro foi a principal força que impulsionou o progresso pelos caminhos de tropas de todo o Brasil e até da América, e até hoje continua dando sua força, abrindo estradas e prestando seus serviços ao homem.

Referências

ALBUQUERQUE, Mário Marcondes de. *Manoel Ribas: o mito que ficou*. Curitiba: [s.n.], 1994.

GUIMARÃES, C. J.; DROPA, M. M.; JORGE, M. A. *Dos caminhos de circulação às rodovias de integração*. Ponta Grossa: Rodonorte, 2004.

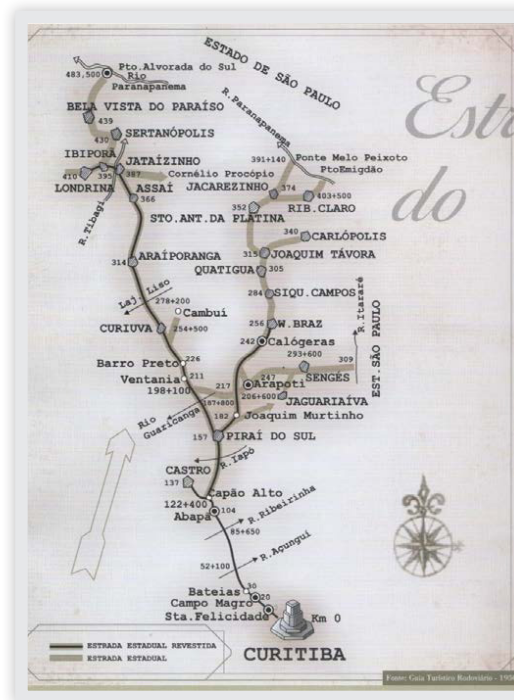
MORAES, A.G., Tropeiros fizeram história em Curitibaanos. In: SANTOS, L. M. S.; BARROSO, V.L.M. (Org.), *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004, p. 451-454.

VILLELA, L.M.C., Resgate à figura da mula. In: SANTOS, L. M. S.; BARROSO, V.L.M., *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004, p. 616-625.

Sites

PARANÁ. Departamento de Estradas de Rodagem – DER. História. Disponível em: <http://www.der.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=7>

Figura 1 – Mapa da Estrada do Cerne/PR



Fonte: acervo da Biblioteca DER Curitiba/PR.

Figura 2 – As gaiotas puxadas pelos burrinhos e/ou mulas



Figura 3 – Mula puxando aterro da Estrada do Cerne/PR



Fonte: acervo da Biblioteca DER Curitiba/PR.

Figura 4 – Automóveis e gaiotas após a abertura da Estrada do Cerne/PR



Fonte: acervo da Biblioteca DER Curitiba/PR.

Figura 5 – Autoridades na inauguração da Estrada do Cerne/PR



Fonte: acervo da Biblioteca DER Curitiba/PR.

Mulas açorianas: o companheirismo como parte da jornada

Marília Daros

Professora, Pesquisadora, Escritora, Arte-educadora e Diretora do Arquivo Histórico Particular Hugo Daros. Gramado/RS

Recapitulando

Mula ou *Jerico*, em seu significado moderno comum, é o indivíduo híbrido resultante do cruzamento de um jumento, *Equus africanus asinus*, com uma égua, *Equus caballus*.

Por agrupar características positivas das duas raças, é um animal adaptado ao transporte de cargas, tendo sido muito utilizado até o começo do século XX, principalmente em locais de topografia acidentada.

Devido ao fato de cavalos possuírem 64 cromossomas, enquanto o jumento possui 62, resultando em 63 cromossomas, as mulas são, quase sempre, estéreis. São raros os casos em que uma mula deu à luz; com efeito, desde 1527, data em que os casos começaram a ser arquivados, apenas 60 casos foram registrados.

O centro produtor de muares no Brasil do Tropeirismo - Introdução

Cada ano subiam do Rio Grande do Sul dezenas de milhares de mulas, as quais constituíam a principal fonte de renda da região. Esses animais se concentravam na região de São Paulo onde, em grandes feiras, eram distribuídos aos compradores que provinham de diferentes regiões. Deste modo, a economia mineira, através de seus efeitos indiretos, permitiu que se articulassem as diferentes regiões do sul do país (FURTADO, 1979).

Os povoadores açorianos

Falar nos Açores é colocar um pouco mais do povo gaúcho lá no Arquipélago e eu acredito que Aurélio Porto pode falar disto melhor do que eu para que possam situar-se no meio do Atlântico, habitando 9 ilhas de pequeno porte e salvando uma identidade que já poderia ter morrido faz muito tempo. Então leiam Aurélio Porto e vejam o que eles nos legaram e que ainda temos enraizado em nosso sangue gaúcho.

Farrapiada – Poema comemorativo ao Centenário Farroupilha, publicado por Aurélio Porto em *Farrapiada*, 1938, Papelaria Velho, RJ. Obra premiada em Concurso pelo Comitê Pró Centenário Farroupilha do Rio de Janeiro.

Vem dos Açores a força vitalizadora do povoamento da terra. Nobres e velhos casais, talvez dois mil, se espalham pelo Rio Grande. É quando surgem as cidades. Porto Alegre, Rio Pardo, Triunfo, Santo Amaro, Osório, e muitas outras recebem o influxo povoador dessa gente admirável. Agricultores, estendem pela terra as suas lavouras. Em breve, numa adaptação rápida ao meio, tornam-se criadores. Os seus filhos, geração primeira de gaúchos, são os heróis que se assinalam por feitos valorosos nos entrechocos das guerras platinas. É Canabarro, João Antônio, Neto, generais da República riograndense. É toda uma plêiade de heróis moldados à antiga, que honra as tradições da raça.

Vem dos Açores a mais alta percentagem para a formação de nosso tipo racial, contribuindo em maior escala as ilhas de São Jorge, Fayal e Terceira, que tiveram larga mescla de sangue flamengo. De lá nos vêm, com os usos e costumes antigos, certos modismos vocabulares que imprimem forte sabor quinhentista ao nosso linguajar gaúcho. E nos vem esse religiosismo profundo, cheio de encanto e de beleza, que ainda hoje transparece nas nossas festas de igreja, na devoção particular pelo Espírito Santo, os leilões de oferendas, o cordeirinho pascal, e em outras mil manifestações da nossa fé religiosa. De lá nos vem a esbeltez do tipo primitivo, homens loiros e fortes, olhos claros, imaginação ardente e um certo fundo de misticismo e de idealismo que canta no nosso folclore, que vibra na nossa poesia popular, às vezes ardente e épica, lembrando as lutas tremendas contra os mares revoltos, ou suave e misteriosa, impregnada de saudade e de amor. Uma vaga tristeza ancestral e indefinida, uma como nostalgia dalém, de terras distantes, banhadas de sol, que as vagas vão beijar docemente, e de cujas praias partem as naus para o desconhecido, ficam no fundo do subconsciente da raça, aflorando na poesia do povo. E fica, finalmente, essa imponderável beleza antiga, nobre e espiritual, que caracteriza as nossas mulheres. E os seus dotes incomparáveis de alma, de sentimento delicado e afetuoso, que constituem o fundamento da família riograndense; a sua nobreza original, a heróica dedicação da esposa, o amor incomparável dos filhos e essa suprema beleza do amor maternal, feito de sacrifícios e de heroísmos, de sofrimentos e angústias, pairando alto, como aquela estrela maravilhosa que apontava para Belém.

Paralelo entre os dois lados do Atlântico: semelhanças e diferenças das nossas mulas e as açorianas

Como se conhece da história, o arquipélago dos Açores era desabitado de animais, pelo que só depois de 1439, altura em que D. Afonso V, ainda

menor, mandou povoar os Açores, é que foram introduzidos nos respectivos matos, bois e vacas, carneiros e ovelhas, bodes e cabras, porcos e porcas, cavalos e éguas, *asnos e burras*.

No arquipélago dos Açores o burro foi desde sempre, e por excelência, o meio de deslocação de pessoas e cargas desde os princípios da colonização destas ilhas. Ao ler um dos mais interessantes livros que se têm escrito sobre este arquipélago – “Um Inverno nos Açores e um Verão no Vale das Furnas” pelos irmãos Joseph e Henry Bullar, em 1838-39, encontramos *justificada a preponderância dos burros* nestas ilhas como meio de transporte e de carga. Animais rústicos, fortes, capazes de se equilibrar nas “encostas da montanha, de pedra-pomes, íngremes e recortadas, franjadas de arbustos verdes, entre os quais a silva e a uva da serra”.

Em determinados sítios, reparam que o terreno coberto de lava é completamente despido de vegetação e que, dentre as poucas figuras que animam a paisagem, se destacam: “camponeses montados em burros, de lado, ou estes mesmos animais carregados de lenha”.

Parceria e cumplicidade com os seus cuidadores. A parceria étnica da sobrevivência. Manejo e utilidade nas ilhas

Era costume o *aluguer do burro*, ao *burriqueiro*, para deslocação na ilha.

Figura 1 – Gravura da obra “Uma viagem ao Vale das Furnas”



Fonte: obra de Bernardino J. de Senna Freitas (junho de 1840).

Note-se a presença do burro, numa gravura que pretende refletir a realidade das Furnas, em São Miguel, à época.

Esta atividade ficou registrada em várias gravuras em que nos surge um burro com o seu burriqueiro à ilharga e trazendo um *carapuço à cabeça*. Descrevem os irmãos Bullar:

É de rigor uma almofada onde se sentar, um pedaço de alcatifa, de cor viva ou desbotada: com franja ou sem ela, pendurada na frente do corpo, e por baixo do coxim e da alcatifa, pesada cobertura ou xaiel, que vai do pescoço do animal até quase meio metro sobre a cauda, fortemente apertado em volta do dorso do jumento. Sentai-o de lado em pachorrento burro [...]

O americano Webster escreveu em 1821:

O cavaleiro senta-se de lado, numa espécie de albarda tosca, a qual cobre quase todo o dorso do animal. Sobre a albarda assenta uma armação de madeira que termina em cada extremidade por dois pedaços de três pés de comprido pouco mais ou menos, cruzando-se em forma de X. Segurando-se à parte superior, o cavaleiro pode assim conservar-se assentado ao subir ou descer a encosta, e quando em caminho plano pode descansar os cotovelos nos ângulos superiores. (Mónica Bugalho Vieira)

As mulas e o turismo nos Açores

Como sabemos o início da povoação dos Açores deu-se com o lançamento de gado nas ilhas de Santa Maria e São Miguel, por Gonçalo Velho Cabral, para criar os meios de sobrevivência mínima para os futuros povoadores açorianos. O boi, o cavalo, o carneiro, o burro, as cabras. O gado bovino é o que dá vida as planícies e sustenta a economia do habitante dos Açores que fez opção pela pecuária. Na Graciosa o burro é ainda hoje o transporte mais usado pelos seus moradores.

Durante séculos, nos Açores, a maneira mais fácil de viajar entre localidades, na mesma ilha, era por mar: na realidade os caminhos eram escassos e poucos possibilitavam passagem a carruagens ou carros de bois. Na sua maioria eram *caminhos de pé posto*, por onde passavam as gentes na sua labuta diária, acompanhadas, claro, por cavalos, *burros e mulas*. Também por aí passava o gado nas idas e vindas das pastagens.

Por esses *caminhos de pé posto*, se deslocavam as populações para as festas vizinhas, se passavam os produtos agrícolas, o peixe, o carvão e outras mercadorias para a troca. Tudo o que era maior, seguia por mar. É essa rede de caminhos que tem vindo a ser reabilitada e posta à disposição de todos para usufruto da paisagem dos Açores. Na realidade, cada um desses trilhos

passa em zonas de beleza excepcional, ligando quase todos os recantos de cada uma das ilhas, tanto junto ao mar, como em altitude.

Situada na Vila das Lajes, ilha Terceira, a 1 km do aeroporto e a 8 km do porto oceânico, numa zona conhecida por Ramo Grande, constituída por uma vasta planície na qual se produziam das maiores quantidades de trigo e milho dos Açores e onde se situa o solar de uma raça bovina autóctone. Na Casa Ti 'José Borges, pode, ainda, experimentar a ordenha manual da vaca, seguir o ciclo do milho, passear de carroça, montar a cavalo ou de burro ou, simplesmente, descansar. Aqui, uma família ou um grupo de amigos têm tudo o que podem desejar para umas férias inesquecíveis [...]

E o tropeirismo?

O Tropeirismo então, como aconteceu aqui, não existiu no Arquipélago. Existiu o transporte e as formas de convívio, mas as ilhas, como sabemos, não possibilitam grandes distâncias e o mar é o grande *campo a fora* que não necessita das mulas em suas tropeadas.

O ser humano, este sim, abraçou o convívio com os muares de uma forma tão afetiva que chega a emocionar a gente. E os muares, por sua vez, são os mesmos bravos e dispostos animais que sempre encontram o caminho mais certo para chegar ao seu destino, com sua carga bem cuidada.

Mas o que trago, não é o tropeirismo em si, mas que animal é este que está em todo lugar e com tanta força, tão vivo no cotidianos do Brasil e do resto do mundo. Se o nosso ciclo tropeiro foi forte e hoje estudamos sua trajetória, tenho certeza de que vale adentrar por esta porta açoriana e tentar revitalizar a possibilidade de algum muar ter vindo junto nas imigrações feitas por este arquipélago, e se, de alguma forma, estaria relacionado com o nosso tropeirismo. Fica a sugestão.

Nos Açores hoje

O Projeto *Fé nos Burros* que acontece nos Açores, mostra que é preciso *acreditar nos sabichões* e consta de uma exposição de fotografias, da edição de um livro, e ainda existe uma iniciativa que traz quatro burros para atividades dirigidas especialmente às crianças, um filme e um espaço de debate sobre este velho companheiro do homem. Desta forma buscam resgatar a certeza de que o *burro não é tão burro assim*. e que o exemplo deles, de seu conhecimento da natureza, pode ajudar no viver dos seres humanos.

Ditados açorianos

“Deus ajuda quem madruga
Qualquer um nos aconselha
Mas enquanto um burro fala
o outro murcha as orelhas [...]”

Palavras e significados

Ilharga - Cada uma das partes laterais e inferiores do baixo-ventre. Parte lateral de qualquer corpo: subiram pelas ilhargas da colina. Estar à ilharga, estar perto, ao lado.

Carapuço - Barrete de lã.

Burriqueiro - (burrico+eiro) Alugador ou guia de burros.

Alcatifa - Almofada.

Coxim - Almofada.

Xairol ou Chairol - Cobertura que se põe sobre a anca de cavalgadura, feita de tecido ou de couro, sobre a qual se põe a sela, evitando-se, assim, que haja ferimento por atrito. O mesmo que gualdrapa, sobreanca.

Albarda - 1. Sela grosseira com palha, que é colocada no lombo de animais de carga; 2. (popular) Roupa grosseira ou malfeita; 3. (Figurado) opressão, vexame.

Jerico - É o mesmo que mula. Vem daí a expressão “Idéia de jerico”, atribuída a alguma ideia tola.

Pachorrento - O burro é lento, lerdo, vagaroso.

Conclusão

Na maior festa popular da Ilha Terceira, a Sanjoaninas eu encontrei uma caracterização na concentração do desfile etnográfico de 1999. O homem havia pintado os pés com mercúrio, feito alguns curativos e estava de pés descalços. Ao indagar o motivo deste detalhe dolorido, o açoriano me respondeu que a sua mula era parte de seu corpo, ou seja, os seus pés. Ela poupava a ele de suas dores e feridas decorrentes do andar entre as pedras da ilha. Esta era a sua homenagem para sua mula. A mula era uma amiga e parceira de jornada além de ser um alívio para seus males. A gratidão de sua voz e de seu olhar me comoveram, tal a verdade que encontrava naquela relação. Então pensei em quanto somos esquecidos das trocas que fazemos em favor do andar de nossas vidas. Então me veio à mente que, mesmo passando por dores e dissabores, a gente sempre aprende alguma coisa e, certamente, mais

um tijolo agregamos em nossa construção de vida.

Se o exemplo das mulas nos serve para isto, então estamos todos estudando o caminho dos valores morais e afetivos que todos devemos deixar sobre-viver. Sejamos então mais companheiros, como as mulas, na jornada da vida.

Referências

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. Nacional, 1979.

PASSETTI, Gabriel. Interligando a colônia: a ação dos tropeiros no Brasil dos séculos XVIII e XIX. *Klepsidra. Revista Virtual de História*. 2000. <http://www.klepsidra.net/klepsidra4/tropeiros.html>

RECCO, Claudio Barbosa. *O Tropeirismo no Brasil*. Ong Carreiro de Tropa. CATROP, 27 de agosto de 2017.

Sites

<http://www.trails-azores.com/>

<http://pt.wikipedia.org/wiki/Mula>

Rota Açoriana - Ivo Ladislau - <http://www.rotaacoriana.com.br/blog.php?blog=298&i=2&c=0>

<http://rabotorto.blogspot.com.br/2007/12/o-burro-ano-da-graciosa-parte-i.html>



As mulas dos padres pelos sendeiros da fé colonial: o pitoresco dos convívios religiosos com as mulas no Caí médio e superior

Marília Daros

Professora, Pesquisadora, Escritora, Arte-educadora e Diretora do Arquivo Histórico Particular Hugo Daros. Gramado/RS

Pesquisa comemorativa ao centenário de nascimento do historiador Hugo Daros.

Antecedentes

O Planalto gaúcho era mais conhecido como região de Cima da Serra e de onde se viesse do RS, era difícil chegar ali, ainda em 1824. Por isto, por algum tempo esteve a ponto de não ser de todo povoado por rio-grandenses. Somente entre 1828 e 1850 é que os rio-grandenses de origem lusa estabeleceram-se no Planalto, com poucas exceções. O Planalto era o parente pobre da campanha.

(Jean Roche) A dupla barreira, do relevo e da floresta isolava quem se aventurasse por lá. Pois foi esta área que veio a abrigar a colonização agrícola.

Assim era o cenário onde os padres missionários faziam a sobrevivência deles e da fé. E o Caí médio e superior foi parte importante neste cenário inicial.

Os protagonistas

Então padres e congregações que farão parte deste contexto histórico, surgem abrindo colégios ou dedicando-se a obras sociais, sem perder os olhos da preservação da fé. E se pode numerar que, de 1870 a 1904, chegaram ao RS respectivamente, as seguintes ordens e congregações europeias:

1. Jesuítas: em 1848 vieram dois e em 1858 mais dois. Até 1885 já havia 78 jesuítas com 13 residências e, em 1900, já somavam 100 padres. Adiante:
2. Irmãs do Imaculado Coração de Maria, em 1856;
3. Franciscanas da Caridade, em 1872;
4. Palotinos alemães, em 1886;
5. Capuchinhos franceses, em 1896;
6. Irmãs de São José de Moutiers, em 1898;
7. Maristas franceses, em 1900;
8. Irmãs de Santa Catarina, em 1900;
9. Salesianos italianos, em 1901;
10. Lassalistas franceses, em 1904;
11. Padres Diocesanos, mais de uma centena, de 1890 a 1904.

Era o projeto de “Restauração Católica Regional” e foi marcante. Voltado para a colonização italiana e alemã, principalmente, considerados um celeiro de vocações. Mas a geografia, o clima, as baixas temperaturas, a precariedade dos caminhos, as distâncias do habitat encontrado, faziam os padres passarem por releitura de todos os seus valores e uma adaptação ao meio que ficou registrada em todos os escritos encontrados destes abnegados da fé.

Quando se andava a cavalo em lombo de mulas

Faço este registro porque a grande maioria dos padres deste período faz esta afirmação: “andava a cavalo em lombo de mula”!

Tinham que passar por túneis de 3 a 4 metros abertos na mata serrada. A picada. Isto valeu para todos os que se dirigiram corajosamente para o sertão gaúcho na fase de colonização. Todos estes padres foram desbravadores. E geralmente, precisavam ir até o fim da picada ou tomar um dos lados quando o caminho bifurcava.

Padre Ambrósio Schupp (Jesuíta, 1824-1910)

Um dos grandes nomes de nossa história serrana de padres e mulas. Passou 11 anos como pároco em São José do Hortêncio, até 1881, quando foi para a Paróquia de São Sebastião do Caí. De 1883 a 1886 foi para a Paróquia de Santo Inácio da Feliz. Com 80 anos retornou para a Paróquia de São José do Hortêncio.

Nas suas edições transcritas para artigos retirados de sua obra em polígrafos publicados além mar, no final do século XIX e início do século XX, vamos encontrar uma grande riqueza de informações históricas de nossa região do Caí médio e superior, que englobam todos os setores das vidas das comunidades ali instaladas.

Era um poeta, narrador, historiador, cientista e um grande missionário. Um repórter curioso nos escritos e nas fotografias. Ele realizou a maior parte deste trabalho nas suas férias, em lombo *de cavalo* ou no vapor. Posteriormente aos textos e fotos, um detalhamento com pesquisas era feito para dar aos irmãos além mar um quadro da vida de seus contemporâneos em solo brasileiro, com o máximo de fidelidade possível. Envolvem estes estudos: São Leopoldo, Canoas, Porto Alegre, Montenegro, Caí, São Salvador (Tupandi), Harmonia, Sant'Ana do Portão, São José do Hortêncio, Bom Jardim (Ivoti), Dois Irmãos, Novo Hamburgo, São Sebastião do Caí. Todas de 1883 a 1884. Mas envolvem ainda as áreas italianas como o Campo dos Bugres (Caxias do Sul), Dona Isabel, Conde d'Eu (Garibaldi), Silveira Martins. Os detalhes são grandes de todas estas povoações iniciais, mas quero me deter na relação direta com tropas e mulas, que envolvem diretamente este seminário.

Sei que todos andam bem mais longe do que eu nas pesquisas, mas saber e repassar para minha comunidade um pouco mais das formas de convívio religioso acontecidos na nossa formação histórica, é muito importante. Uma forma de resgatar os caminhos iniciais que não são ainda bem claros para nós. Conhecer os relatos do Padre Ambrósio Schupp foi uma grande alegria. Ele abre um leque de informações que podem levar a um clareamento de nossa trajetória inicial. Este estudo agora é o início destas novas leituras. Ele não aparece nos registros de atendimento religioso da nossa área, mas agora isto precisa ser revisto. Não só pelo fato de andar sobre mulas, mas por andar por nossa região, levando a palavra de Deus.

Além das estradas existentes no baixo Caí relata que não existem outras estradas praticáveis. “São trilhos para caminheiros a pé e a cavalo, mas que deixam muito a desejar. Lembrar que estamos falando do final do século XIX. Em alguns locais os colonos melhoraram o caminho, mas ainda assim, são sofríveis.”

Quanto aos sacerdotes nesta área ele registra: “Existem alguns sacerdotes muito zelosos e eu mesmo conheço vários deles.” Alguns de boa conduta outros não, segundo ele.

Padre Maximiliano Von Lassberg S. J. (Max)

Ele visitou as comunidades instaladas junto ao rio Caí. Não só visitou como atuou nesta região entre 1892-1905 como pároco de Santo Inácio da Feliz e em visitação pela região. Este padre percorreu um território de 10 a 12 léguas, cruzando montes, matas e arroios atendendo cerca de 840 famílias, ou seja, de 4 a 5 mil pessoas distribuídas em mais de 20 capelas (estações, ou seja, posto avançado na cura de almas) ou paradas na casa de algum morador onde o padre se hospedava e dizia a missa até que uma capela fosse erguida.

Não faltaram perigos e empecilhos para o trabalho religioso nesta parte da serra gaúcha. De caminho em caminho os padres se deparavam com muitas surpresas.

Padre Max registra que certa feita, “ao atravessar um rio profundo, nadando o animal e achando-se ele e seu companheiro numa canoa, a mula conseguiu desvencilhar-se e subir antes que eles a barranca. Com isto ela fugiu e não mais pôde encontrar-se, por causa da noite entrada, a não ser na manhã seguinte.” Para encurtar o caso, pela ruindade dos caminhos, o padre ganhou outra mula para sua andança, com o reforço de que “a mula conhece muito bem o trilho e enxerga muito melhor.” Mas logo adiante o padre, seguido pelo companheiro de viagem a média distância, narra mais um momento desta viagem.

De repente a mula caiu com seu cavaleiro, precipitando-se ambos morro abaixo, até que, afinal, fossem retidos pelo feliz obstáculo de uma árvore. O padre, tombado no chão sob as costas do burro, por ser noite escura como breu, e ser-lhe impossível salvar-se por si mesmo, começou a chamar em socorro o seu companheiro. Ao chegar, ouviu uma voz vinda das profundezas, acendeu uma lanterna e com alguma dificuldade desceu para liberar o padre, com o favor de Deus, que estavam bem, tanto o padre e sua mula e ainda os objetos sacros, cálice, altar portátil, etc, que o missionário conduzia consigo em seu alforje.”

Na UNISINOS, no acervo do Padre Balduino Rambo existem documentos sobre o *Pe. Max Von Lassberg, S.J.*, referentes ao período de 1909 a 1940 (correspondência e textos).

Padre Theodoro Amstad

O jesuíta Teodoro Amstad, uma das figuras proeminentes do desenvolvimento do Rio Grande, tinha como objetivo formar religiosos para atender a parte espiritual do povo gaúcho, além de ensinar a agregação humana: o Cooperativismo e o Associativismo. Era suíço, nasceu em 09/11/1851. Foi ordenado em 08/11/1883 na Inglaterra. Em 18/08/1885 chegou ao Rio Grande do Sul onde teve atuação muito destacada e marcante, criando o Cooperativismo, o Sindicalismo e o Associativismo. Seu trabalho foi tão majestoso, que chegou a reunir 5.000 agricultores para doutrinação cooperativista. Teve forte atuação no Vale do Caí, Taquari e fundou caixas rurais em dezenas de comunidades (bancos econômicos).

Viajou 4 a 5 vezes a circunferência do planeta em sua maioria, no lombo de mulas. Faleceu em 07/11/1938, e foi sepultado em Linha Imperial, Nova Petrópolis. O certo é que a visão deste suíço em terras brasileiras, sua obra, seu trabalho ninguém pode contestar. Deve-se salientar ainda outros trabalhos valiosos deste jesuíta, como, por exemplo, a introdução da soja no Brasil e a primeira vez que bradou em favor da mulher agricultora.

Conheceu como ninguém em sua época, o vale do rio Caí e seus arredores, inclusive, na região serrana do rio. Era um *missionário ambulante*. Deixou pequenos mapas geográficos, toscos mas práticos da região e que determinam seu vasto conhecimento nesta área, pois dominava as especificidades das picadas ou núcleos rurais. Ele escreve:

Embora meu território pastoral na região de Caí, incluso o grande e difícil distrito de Nova Petrópolis, permanecesse o mesmo nos primeiros 22 anos, nesse tempo cheguei a mudar, não obstante isso, por três vezes o meu quartel de acantonamento. De 1885 a 1897, por 12 anos, em São Sebastião (do Caí); de 1897 a 1905, 7 anos em São José do Hortêncio; de 1905 a 1908, por 3 anos, em Nova Petrópolis.

Entre as paróquias que atendia em lombo de mula, pois não tinha como ir de outra forma) estavam, do lado direito do Caí: São Salvador (Tupandi), Bom Princípio, Feliz, Caxias e Cima da Serra (São Francisco de Paula). Do lado esquerdo: Sant'Ana, São José do Hortêncio, Bom Jardim (Ivoti), Dois Irmãos e Taquara do Mundo Novo.

Um de seus relatos diz que

Certa vez começou a escurecer quando eu estava subindo através de estreito atalho silvestre, rumo à Linha Italiana (colônia de Gramado). O caminho, muito pouco largo e apertado, estendia-se ao longo de declive

íngreme, rumorejando logo abaixo de mim um arroio selvagem. Puxei do terço (rosário) e pus-me a rezar ao Anjo da Guarda, para que ele conduzisse minha mula e esta não fosse dar qualquer passo em falso.

Imaginar “a cavalo no lombo de uma mula”, ele morava hoje na casa de um alemão, amanhã na de um italiano e, depois de amanhã, na de um luso-brasileiro. Até 1907, segundo seus cálculos, foram 2.297 visitas de estações missionárias. Ele rezava suas missas nas casas dos seus hospedeiros (colonos) ou nas escolas-capelas quando existissem. Mais tarde construíam as capelas. Lembrar também que Amstad registra que muitas vezes ficava a vagar em círculos pela mata, perdido em sua *montaria*. Varava até toda a noite, na sua própria paróquia de Nova Petrópolis.

Outro registro seu é a possibilidade de que *Marca-Búrio*, localidade de São Maximiliano, durante a Revolução dos Maragatos, fosse um local de reunião para marcar (ou remarcar) os burros roubados. *Marca-burro* teria se transformado em *Marca-Búrio*.

Seu domínio paroquial terminava na Capela São Paulo da Linha Furna (Gramado), mas mesmo assim ele ainda atendia a Linha Caracol (na casa dos Wasem), Canela, Quilombo, Moreira, Nova Pompéia, Santo Antônio da Tapeira, capela-escola Marcondes e São José da Linha Araripe, retornando então para a Linha Imperial. Esta região toda, um grande círculo, ele andou muitas vezes, no lombo da sua mula Diana e outros burros que fizeram parte desta história.

Tanto que seu sucessor, o Padre Rick, aproveitou suas andanças na colônia para desenvolver suas pesquisas em ciências naturais nas comunidades teuto-brasileiras que ali viviam.

Na UNISINOS no acervo do Padre Balduino Rambo existem documentos sobre o *Pe. Theodor Amstad, S.J.*, referentes ao período de 1899 a 1951 (correspondência, publicações, recortes de jornal, mapas, biografia).

Conclusão

Estes padres precisavam fazer registros de suas *estações*, seus domínios religiosos. E foi assim que muito de nossa história se preservou. Alguns foram além. Não se limitaram aos *livros tombos* de suas paróquias, mas escreveram e descreveram tudo o que iam vivenciando, chegando a fazer uma história nascer a cada visita. Ler estes registros tem ajudado muito no entendimento deste trabalho pastoral feito pelos padres, mas também, a grande ligação que tiveram com os nossos colonos e seu iniciar nas novas terras do RS. Eles e os colonos foram desbravadores e o sentimento de pertencimento carregou suas memórias para o futuro que hoje, é nossa fonte de pesquisa.

“Seu tempo não vale mais do que a eternidade de um segundo”. Portanto, registre seus segundos, porque eles são eternos.

Referências

KREUTZ, Lúcio. *O Professor Paroquial, Magistério e Imigração Alemã*. Caxias do Sul: Educ, s/d.

RABUSKE S. J., Arthur. *Os inícios da Colônia Italiana do RS em escritos de jesuítas alemães*. Caxias do Sul: EDUCS; Porto Alegre, EST, 1978.

ROCHE, Jean. *A colonização alemã e o RS*. Porto Alegre: Globo, 1972,

SCHUPP, Ambrósio. *Os Mucker: a tragédia histórica do Ferrabrás*. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1993.

SCHUPP, P. Ambrósio. *Vida alemã em terras brasileiras: uma gira pelas colônias alemãs da Província do Rio Grande do Sul, decênio 1880, 2000*.



As mulinhas do Seu Ivan

Sergio Aluísio Soares Barbosa (Sérgio Gaudério)

*Pesquisador da história sulina, Tradicionalista, um dos idealizadores e fundadores do Grupo Cristóvão Pereira de Abreu e Cavaleiro da Ordem dos Cavaleiros do RGS.
São Francisco de Paula/RS*

Ivan Andrade Machado nasceu a 7 de janeiro de 1943, no interior do município de São Francisco de Paula, Estado do Rio Grande do Sul, no lugar denominado Pai-Bitu, na Fazenda Capão do Bugio. Filho de criadores de gado, desde guri labutou nas lides campeiras, cuidando, zelosamente, do rebanho de ovelhas da fazenda. Mocinho transferiu-se, com a família para a cidade de Caxias do Sul (RS), de onde partiu para integrar a Escola de Paraquedistas no Rio de Janeiro, então Capital Federal. Dotado de singular espírito de liderança, formou-se em Direito, galgando vários postos na política estudantil. Prestou concurso no Instituto Félix Pacheco, passando a exercer suas funções de funcionário público naquele instituto. Formado, dedicou-se à política, sendo candidato a Deputado Federal. Posteriormente, com a eleição de Leonel Brizola ao governo do Rio de Janeiro, foi chamado pelo governador a auxiliá-lo na governança do Estado.

O tempo passou, a saudade da querência ia calando fundo naquele coração serrano, então, assim que se aposentou, preparou e efetivou sua transfe-

rência para o Rio Grande do Sul, estabelecendo-se na Granja Sabiá, pertencente aos seus pais, no distrito de Fazenda Souza, Caxias do Sul.

Vinculado sempre às tradições gaúchas, fundou o Piquete Cavaleiros da Neve, Muleiros da Serra Gaúcha, participou de muitos eventos tradicionalistas, vinculando-se também ao Movimento Tradicionalista Gaúcho, MTG e à CBTG (Confederação Brasileira da Tradição Gaúcha), da qual foi um dos dirigentes. Teve grande atuação, também, na ORCAV (Ordem dos Cavaleiros do Rio Grande do Sul).

Muito ativo, depois de comparecer aos SENATROs, em Bom Jesus (RS), sendo, inclusive uma das personalidades retratadas por duas pesquisadoras de Caxias do Sul (RS), sentiu que deveria fazer mais, em prol desta inesgotável vertente histórica que é o *tropeirismo*. Assim, pensou em marcar roteiros por onde cruzaram os tropeiros aqui pelos Campos de Cima da Serra e regiões coloniais.

Com situação financeira estabilizada, não tinha filhos, pensou em aplicar suas reservas monetárias na construção de mulinhas que seriam instaladas em locais históricos e reconhecidos como caminhos tropeiros.

Mandou fazer as mulinhas, de cimento, com dois balaies laterais, e começou a instalar as réplicas das mulas cargueiras.

Na sua localidade de nascimento, Pai-Bitu, São Francisco de Paula, instalou uma, depois vieram outras, como no Cará-Piaí, Vila Seca, Pouso Alto, Vila Oliva, São Jorge da Mulada e Fazenda Souza, estas em Caxias do Sul/RS. Gramado/RS também foi querência de mais duas mulinhas, uma na estrada Gramado a Vila Oliva, e outra no CTG Manotaço.

Ivan Machado granjeou um enorme número de amigos, graças ao seu jeito simples, afável e, como dizemos, sem lado para chegar. Nas pessoas, nunca ligou a *casca, cuidava da semente*, foi uma pessoa com a qual valia pena conviver, pela sua simplicidade, pela sua autenticidade, nunca se negou a estender a mão a quem quer que seja.

No tempo em que era subprefeito do distrito de Fazenda Souza, Caxias do Sul, numa manhã de um quatro de setembro, quase na saída do verão, como cantam Os Bertussi, um enfarto colheu a vida desse gaúcho de um viver tão profícuo. Suas cinzas estão espalhadas no Cará-Piaí, bem perto da mulinha que agora, lhe vigia seus restos mortais.

Na qualidade de cunhado, compadre, mas, principalmente, amigo de “Ivan Andrade Machado,” deixo registrado que convivi com uma pessoa de bem, ético e amigo de seus amigos, o qual nunca regateou uma ajuda a quem quer que seja. E por estes corredores estão *as Mulinhas do Seu Ivan*, como vigias e testemunhas de uma história.

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

A saga da Família Dias Cortes no dilúculo curitibano e a abertura da vereda de Tramandai em 1723

Henrique Paulo Schmidlin (Vitamina ou Vita)

Advogado, Historiador, Ambientalista e Montanhista. Curitiba/PR

Paraná e sua geografia

Este trabalho na condição de *ensaio* visa resgatar a saga da família Dias Cortes, de relevância desconhecida por estudiosos da nossa história, desses personagens envolvidos nas explorações minerárias do Planalto Curitibano, na fundação de Curitiba, na descoberta dos Campos de Palmas e abertura da trilha até Tramandaí, no Rio Grande do Sul, com passagem por Rio Negro, Curitibanos, através dos Campos das Vacarias dos Pinhais até os Campos do Viamão e parte do caminho (Campos dos Curitibanos aos de Curitiba- Campos Gerais Paranaenses) utilizada por Souza Farias, na memorável tropeada inaugural entre 1728 e 1730.

Servir, ainda, de estímulo para futuros trabalhos na elucidação histórica, especialmente com os primeiros arraiais curitibanos.

Percebe-se a forte presença dos Dias Cortes e Siqueira Cortes em todo dealbar exploratório e político paranaense, que começa nos campos curitibanos e se estende ao segundo e terceiro planalto, alcançando as plagas catarinenses e culminar na costa gaúcha de Tramandaí.

O ambiente desta nossa provocação tem como mote exclusivo o estado do Paraná, e para melhor compreensão geográfica, principiamos na representação de sua superfície.

O Paraná, no mapa do Brasil, integra sua porção meridional, mais exatamente, entre os estados de Santa Catarina e São Paulo (latitude 25º a 30º).

A sua conformação geométrica, lembra um trapézio, com sua base menor de 98 quilômetros voltado para o Oceano Atlântico.

Em seu lado oposto, ou seja, para oeste, mede 666 quilômetros fazendo frente ao rio Paraná, encostados com Argentina, Paraguai e Mato Grosso do Sul.

Essas duas frentes separadas por 647 quilômetros, que lhe proporcionam sua área de 199.544 quilômetros quadrados.

O Paraná ostenta outra particularidade exclusiva, que é necessário esclarecer para melhor entendimento dos seus acontecimentos históricos.

Partindo-se do litoral, onde dispomos de uma das menores costas, e adentrarmos em uma extensão de até 20 quilômetros em direção ao interior, topamos com uma barreira ciclópica, rebordo da Serra do Mar, que integra a Cordilheira Atlântica, formação geográfica que vem da Bahia e alcança o Rio Grande do Sul, com alturas médias acima de 1.000 metros.

Essa faixa costeira, constituída de terras úmidas, anfíbias, praias de areia, restingas, manguezais, e enseadas selvagens, por isso as penetrações iniciais, se fizeram utilizando-se da vasta bacia hidrográfica, verdadeiras picadas fluviais, e que abriga a segunda maior baía do país.

Transposta essa muralha atlântica, totalmente coberta pelo bioma Floresta Atlântica, alcançamos o planalto curitibano, situado aos 900 metros de altitude, caracterizados por seus vastos campos, árvores e com incontáveis capões de mato. Percorrendo cerca de oitenta quilômetros em direitura oeste, topamos com outro obstáculo alpestre, denominado escarpa devoniana, e que uma vez assomado, entramos nos Campos Gerais, denominação que já esclarece o seu bioma. Razão da sua exclusiva usança pelos tropeiros e criatórios da animália.

Continuando nesse rumo e avançando 180 quilômetros, deparamos com outra serra expressiva, denominada Serra da Esperança e uma vez sotoposto, adentramos ao terceiro planalto, outrora totalmente coberto pela floresta ombrófila mista e hoje, lamentavelmente substituída pela monocultura da soja.

Dessa serra, o terreno descamba lentamente de altitude até as margens do rio Paraná. Um testemunho desse bioma original só encontrado no Parque Nacional do Iguaçu.

Compreendido a morfogenia do estado do Paraná, permite-nos abordar com melhor desenvoltura, o processo de sua ocupação inicial, exclusivamente restritos ao litoral, e depois, ao seu primeiro planalto.

Lembrar que nos primórdios do Paraná, até a sua emancipação, integrava a São Paulo, com o primeiro planalto, identificado nos mapas, como "campos de Curitiba, e a costa por sertão da baía de Paranaguá", e aos futuros tropeiros, apelidados de *birívas* para os diferenciá-los *paulistas*.

Martin Afonso

Por volta de 1530, Portugal às voltas com a concorrência e queda dos lucros com as frotas e feitorias no oriente, ainda a pressão dos ingleses e franceses, que não concordavam na divisão do globo pelo Tratado de Tordesilhas, e por isso Portugal permaneceu trinta anos totalmente alheio ao Brasil.

Portugal tinha como seus objetivos iniciais, políticos e econômicos voltados exclusivamente para África e Oriente, importante mercado fornecedor de produtos, especiarias e escravos.

As investidas dos espanhóis, franceses e outros argonautas sobre nossa costa, fez com que finalmente Portugal, ordene a Martim Afonso organizar uma expedição exploratória e ocupação territorial.

Zarpa em 1531 alcança Cananéia (Upaunema) no dia 12 de agosto e ali permanece 44 dias, vindo conhecer, o emblemático Bacharel, degredado que ali vivia a uns trinta anos.

Cananéia já era conhecida desde 1501, por iniciativa das explorações costeiras de Gonçalo Coelho, Américo Vespúcio e Bartolomeu Dias. Tornou-se importante porto de passagem e entreposto aos exploradores e aventureiros de todos os naipes.

Também ali se encontrava Francisco Chaves, sobrevivente da expedição do Aleixo Garcia, que havia alcançado o império Inca, convenceu Martim Afonso, montar uma expedição terrestre, com esse objetivo e a garantia de sucesso dentro de dez meses.

Notícias fantásticas eram dadas pelos gentios da terra.

Martim Afonso, por cautela, enviou antes Pedro Annes explorar a terra e o que fez em cinco dias, confirmando existência de um caminho, e no regresso ainda trouxe o Bacharel e Francisco Chaves com 5 ou 6 espanhóis.

O sistema familiar entre os aborígenes favorecia a formação de parentelas numerosas, dando possibilidade de mando pelo branco. O índio pelo conhecimento da terra, sua qualidade de nômade e andarilho, foi o guia seguro do branco no devassar territórios.

Martim Afonso consentiu essa expedição, composta de 80 participantes, comandados pelo próprio piloto e capitão Pedro Lobo e seguiram pelo caminho do Peabiru, para jamais retornarem. Posteriormente, soube-se que foram trucidados, na região dos saltos Iguaçu.

Este caminho ligava a zona litorânea à margem do Rio Paraná, cortando os Rios Tibagi, Ivaí e Piquiri.

No lagamar de São Vicente havia caminhos que comunicava o litoral com as terras serra acima, e possivelmente percorridas pelos primeiros povoadores.

Em 26 setembro, Martim Afonso decide prosseguir sua empreitada e vai até o Prata, onde naufraga e é resgatado pelo irmão Pero Lopes de Souza, e trazido de volta à Cananéia, em 8 de janeiro de 1532.

Permaneceu por uma semana, para prosseguir até São Vicente, forte núcleo que existia por largos anos e oportunidade da sua chegada em 22 janeiro 1532, lhe reconhecer o status de *vila*, apesar de Martim Afonso não ter poderes para tal mister.

Foi a primeira Vila instalada no Brasil. Este ato deu consistência maior à povoação.

São Vicente era bastante desenvolvida e ocupada, conforme relatos de Diogo Garcia que ali chegara em 1527 e Caboto, em 1549. Face ao intenso tráfico de escravos, era conhecida por *Porto dos Escravos*.

A seguir, Martim Afonso se embrenha *nove léguas* para o interior através da Serra do Mar, e funda outra povoação nas *bordas do Piratininga*, futura São Paulo, com vistas a servir de base das expedições exploratórias na busca do ouro e preação de índios.

São Vicente já figurava em mapa de 1502, segundo Ernani Bruno. Em torno de 1580 a ocupação se limitava a costa, assinalada pelas povoa de Bertio, Santos, São Vicente, Itanhaem, Iguape e Cananéia.

São Vicente

São Vicente, agora na condição de Vila, recebe correspondência da Câmara de São Paulo, datada de abril de 1585 com longa representação, dirigida ao seu Capitão-mor e Loco-tenente Vicente Jerônimo Leitão (John Whithall):

[...] reclamando da falta de escravos, com que os povoadores pudessem sustentar suas famílias, com roças e canaviais, por isso, era necessário fazer guerra aos bugres, sobretudo os Carijós, pois em regiões pobres da America Portuguesa, os povoadores não dispunham de recursos que pudessem importar, (Ernani Bruno, 36) e ainda pelos constantes ataques dos índios, também inimigos dos tupiniquins.

Em Assembleia deliberativa do povo reunida dentro da igreja, houve decisão amplamente favorável, e foi autorizada no mesmo ano, as primeiras Entradas, verdadeiras razias, na pregação ou aniquilação de índios carijós,

inclusive sob esdrúxulo pretexto de vingar a morte dos grupos do Francisco Chaves.

Realmente, partem na preação, vasculhando a costa e o interior curitibano, alcançando a região do Tibagi.

Na bandeira do Jerônimo Leitão, de 1585, entre outros integrantes, registramos os nomes de Jorge Correia, Manuel Soeiro, Lazaro da Costa, Manoel Preto, Sebastião Preto, Pero Vaz de Barros, Henrique da Cunha Gago, Mateus Grou, Antônio Domingues e Francisco Bueno. (Segundo Ermelino Leão e/ Veiga Lopes/Negrão), Guilherme Dias Cortes, Diogo de Unhate e, a de Lázaro da Costa em 1615-1616 ao sertão dos Carijós, e ainda as bandeiras de Manoel Preto, Raposo Tavares e Fernão Dias Paes, que de 1628 a 1631, investiram pesadamente para a região das missões jesuíticas no Paraná e, também, recorreram ao Rio Ribeira no primeiro momento, infletir para o oeste, e responder pela destruição das reduções jesuíticas espanholas.

O bandeirantismo era um movimento de dispersão sem objetivo de povoar, porém traçou caminhos e devassou terras exclusivamente no afã do apressamento de índios, bem diferente do perfil dos faiscadores e tropeiros.

Diogo de Unhate e outros, este último, escrivão em São Vicente, que integrou a bandeira do Jerônimo Leitão, ao seu retorno e reconhecendo inexistência de perigo na região Lacustre- Lagunar do Superaguí, solicitou e obteve em 1614, uma das primeiras sesmarias no Paraná, que abrangia um território desde a barra do Ararapira ao do Superaguí, onde mais tarde veio pertencer aos jesuítas que ali instalaram uma base operacional.

Cientes da docilidade carijó e a promissora potencialidade mineraria na costa paranaense, fatores que incentivaram a chegada dos faiscadores na busca pelo ouro, e que o fizeram, atacando por duas frentes distintas: para o interior, pelo vale do rio Ribeira com seus importantes afluentes, como o Capivari, Ribeirinho e Assunguí, que lhes permitiu alcançar o primeiro e segundo planalto paranaense, e o outro grupo, optou por perlustrar a costa, até Paranaguá.

Romário Martins (MARTINS, 1950, p. 60) escreveu: “O ouro começa a ser encontrado nos rios que descem da banda oriental da Serra do Mar e nas grupiarias e socavões das aguadas do Ribeira e do Assunguí, que nascem nos Campos de Curitiba e deságuam na enseada de Iguape”.

Ao pessoal que partiu pelo Ribeira, na subida exploratória pelo afluente Capivari, instalam o Arraial Queimado, atual Bocaiúva do Sul, de tantas referências e, depois, continuam avançando no rumo de sua nascente. Esse pessoal utilizava os rios e as veredas de terra nas suas incursões exploratórias.

Convém destacar que nessas entradas minerárias, se faziam com a utilização dos escravos índios e segundo extraímos na obra História do Paraná, editado pela Grafipar, Volume I, página 197: “a duração de uma viagem dos mineradores, desde São Paulo aos campos de Curitiba, é medida pelos recursos que os escravos índios podiam carregar, era de 40 dias”. (Grifo nosso).

As penetrações vindas pela costa utilizaram o Mar Pequeno, passando pelo *varadouro* e entraram na baía de Paranaguá, onde recorrem ao único meio de exploração diante das características geográficas da região: a utilização de incontáveis rios que nascem na Serra do Mar e deságuam nessa imensa baía. O primeiro ouro no Brasil foi encontrado nas minas de Piruna, região da Serra Negra, baía de Paranaguá.

Prosseguem até o fundo da baía de Antonina, adentram o Rio Graciosa, e sempre na busca das nascentes, alcançam os campos do planalto Curitiba e chegam no Arraial Queimado.

No manuseio de documentos antigos, encontramos importante referência ao Rio Graciosa, em escrita do Ouvidor Pires Pardinha em 1721 no seu Provimento de nº 54 e que faz alusão a essa trilha. Vejamos: “Suposta notícia que há de se poder abrir caminho entre Jaguarapira, atual Mãe Catira e a Serra dos Órgãos, hoje Serra do Mar, que vai sair no rio da Graciosa, hoje Curitibaiba. Por onde já antigamente se andou.” (Grifo nosso).

Outro relato precioso de 1797 em carta do Capitão-mor de Curitiba, Dr. Lourenço Ribeiro de Andrade. Vejamos: “Criou (refere-se ao Gabriel de Lara) Vila na borda do campo, logo na saída do mato da serra, a qual não teve duração, porque a gente ocupada com as minas do arraial grande, sendo-lhes cômodo fazer o seu comercio para a vila de Paranaguá do que para aquela que abandonaram (Arraial Queimado).”

Os mineradores vasculham a exaustão, o rio Cubatão, hoje Nhundiaquara e na região de sua nascente, varreram toda imensa rede de seus afluentes com resultados bastante promissores. Topam com um sendeiro indígena que os conduz até o planalto curitibano e que ficou conhecido como a Picada do Itupava e bastante utilizada na ligação de Curitiba com a marinha e vice versa.

Assim identificado dois sendeiros indiáticos: Graciosa e Itupava, deixando para diante, o terceiro caminho.

Os Heleodoros

A partir de 1640 houve migração considerável de reinóis para o Brasil, como resultado do seu empobrecimento, pela perda do comercio asiático e a atração pelo ouro aqui encontrado. É o caso dos Heliodoros.

Foram três gerações de Eleodoros, diretamente envolvidos com a nossa história. O primeiro Eobano Hessus, (também grafado Theodoro, Leodoro, Theotonio). Nasceu na Alemanha, (Erfort ou Nuremberg) e ajudou no combate contra os franceses no Rio de Janeiro, recebendo o título de Capitão das Canoas de Guerra. Veio ao Brasil com Martim Afonso.

Seu filho Heliodoros casou com Maria de Souza, filha do Capitão-mor João Pereira de Souza casado com Maria da Luz Escossia Raimunda. Foi feitor em 1552, do engenho de cana do genovês Jose Adorno, que acolheu o Hans Staden.

Posteriormente, designado Administrador das Minas do Sul. Eleodorus recebeu como seu pai, ordem para ir verificar e entabular as lavras de Paranaguá e Curitiba (E. Leão, 458) e segundo Ermelino de Leão, ele fundou Iguape, Paranaguá e Curitiba, no período de 1570 a 1584 (E. Leão, 100). Alguns autores o responsabilizam pela fundação de um arraial às margens do Rio Tuba, afluente do Iguçu.

Envia carta ao governador Antônio Galvão em junho de 1651, informando do *achamento* de ouro nos Campos e Sertões de Curitiba, e escreve: “já aqui estive e fiz experiência haverá doze anos”. Enviou amostras de ouro ao governador.

Pedro Tacques afirmou que desta Vila foi fundador Liodoro Ebano Pereira, que penetrando à Serra do Mar, fez porto e escala para os Campos de Curitiba, onde estabeleceu a dita vila com este nome.

Ermelino Leão confirma, que em 1549 que o filho do Heliodoro, foi o provedor das minas de Paranaguá e fundador de Curitiba e do Arraial Grande (E. Leão, 458).

Julio Moreira, na sua obra sobre Eleodoro Ebano Pereira, às folhas 23, informa que ele fez sua primeira entrada em 1560. Descobre manchas auríferas em Iguape, Paranaguá e Planalto Curitibano. No mapa do Taunay de 1565 aparece o nome do Heliodoro.

Este Eleodoro é grafado de várias formas. Para Pizarro seria Theodoro Ebano Pereira; Pedro Taques: Liodoro Ebano Pereira; Salema: Theothonio Ebanos; Saint-Hilaire: Leodoro; Hans Staden: Heliido Eobanus; Ermelino Leão: Heliodoro Eobano Pereira; Larousse: Helio Eobanos Hessus.

Estranhável que na obra do Ernani Bruno (1966), à página 73, *verbis*: “[...] e também no litoral de Paranaguá, onde Heliodoro Ébano Pereira descobriu em 1651(?) minas, que foram mandadas examinar por Luis Salema de Carvalho.”

Paranaguá

Antonio Vieira informa que em 1547-1548 já se trabalhava com ouro em Paranaguá (E. Leão, 1323), fato contestado por Francisco Negrão.

A história de Paranaguá, está totalmente vinculada à figura de Gabriel de Lara, Capitão-Mor, Ouvidor, Alcaide-Mor da Capitania de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá, Loco-tenente Perpétuo do donatário Marques de Cascaes. Mineiro, aventureiro, bandeirante e povoador. Filho de espanhóis, nascido em São Paulo, acompanhou seu padraсто nas entradas.

Participou também da bandeira de Antônio Pedroso de Barros na busca de ouro e preação de índios.

De 1628 a 1632 fixou-se em Iguape e, em 1640, mudou-se, para Paranaguá, onde veio a descobrir as minas de Biruna (Piruna, Hituruna) nas encostas da Serra Negra, considerado o primeiro *achamento* de ouro no Brasil. No litoral, juntou-se ao fundador do povoado da Cotinga: Gonçalves Penedo. Casou com Brígida Lourença Gonçalves, fixou residência nessa ilha, e em 1646, transferiu a incipiente povoação, para as margens do Taquaré - atual Itiberê.

Nesse mesmo ano, erigiu o Pelourinho, e em 1649, funda a Vila de Paranaguá, e instala sua Câmara, oportunidade da chegada do Provedor das Minas Leodoro Ebanos (neto do Heleodoro).

Em 04 de novembro de 1668, Lara funda a Vila de Nossa Senhora dos Pinhais, atual Curitiba.

Do seu casamento teve os seguintes filhos: Antonio de Lara casado com Antonia Luiz Maruim; Maria de Naros, casada com Antonio Rodrigues Sid e Diogo de Lara. Gabriel de Lara faleceu em dezembro de 1682. (E. Leão, 1629).

Na oportunidade da assinatura da instalação da Vila de Paranaguá, em 03 novembro 1733, sua Câmara cumpre de imediato, o provimento do Ouvidor Pardinho e medem as 300 braças em quadra para sede da futuro povoado. Esse rocio foi presidido pelo Diogo Vaz Escobar e o camarista e juiz ordinário capitão João *Dias Cortes* e mais dois auxiliares. (E. Leão, 1992/1629/1963).

Em 1655 o povo de Paranaguá solicita ao governador Salvador Correia de Sá, administrador Geral das Minas do Sul do Brasil, a instalação de uma oficina de Fundição de Ouro, no que foram atendidos, sob a denominação de Casa da Fundição dos Quintos d'Ouro de Paranaguá, e que durou até 1703. Antes era levado para Iguape.

À guisa de curiosidade: o montante de ouro extraído era em grande quantidade e dizem que em 1.681 foi enviada 6.038 oitavas de ouro para a Metrópole. (E. Leão, 348).

Dom Francisco de Souza, governador Geral e que administrava as três capitanias do sul, chegou a visitar as minas de Paranaguá e Curitiba.

Arraial Queimado e a vila dos Cortes

Em 1648 acontece a Entrada de Baltazar Carrascos dos Reis, Guilherme Dias Cortes e outros, integrantes da bandeira de Antônio Domingues.

É esse pessoal, depois do Arraial Queimado, que avança para o sul, onde deu início a outro Arraial, conhecido como Vila dos Cortes, Vilinha ou Vila Velha, instalada entre os rios Atuba e Bacacheri. Não sabemos, se a designação aos Cortes implicaria em sua liderança e fundação.

Segundo Ermelino de Leão, (E Leão, 866), Innocencio Fernandes Preto, casado com Catarina Siqueira, também, foi um dos patriarcas de Curitiba estabelecendo-se ali antes de 1654, e o mesmo ocorria com Jose de Góes, casado com Páscoa Rodrigues, entendendo-se que compartilhavam da Vilinha, pois esta somente em 1654, transferiu-se para o atual centro de Curitiba, entre os rios Ivo e Belém.

Pedro Taques afirma que Curitiba, *verbis*: “foi fundada por Liodoro Ebanho Pereira que penetrando pela serra do mar, fez porto e escala para os campos de Curitiba, onde estabeleceu a dita vila com este nome”.

Saint Hilaire, quando de sua passagem por Curitiba em 1820, diz “que ainda encontrou ruínas dela” (Vilinha).

Ermelino de Leão diz, ainda, que Salvador Jorge Velho, descobriu as minas de ouro de Curitiba em 1668.

As famílias Carrasco dos Reis, Siqueira Cortes, Góes, Preto, Bicudo, Pires, Leme acabam se unindo através dos laços matrimoniais, e, também, os primeiros proprietários nos campos de Curitiba e dos Campos Gerais.

Planalto Curitibano

Negrão de Lima (1926, p. 65) escreveu que os veios de ouro encontrados nas proximidades do rio Atuba e Barigui trouxeram os primeiros povoadores de Curitiba, e em consequência, a formação das arraiais em suas cercanias, por isso esclarece que em 1668, já havia muitos moradores. Divergem os pesquisadores e historiadores, nos nomes de seus primitivos ocupantes.

Da Vilinha, segundo Moreira, (E. Leão¹⁷) seriam: Correa de Sá e Beneditos, Duarte Correa Vasqueanos, Pedro de Souza Pereira e Gabriel de Lara.

Para Ermelino Leão: Gonçalo Pires Bicudo (cunhado de Antônio Raposo Tavares), casado com Juliana Antunes Cortes e seus familiares já estavam

em Curitiba antes de 1660 e fundaram essa Vilinha (E. Leão, 775). Prossegue Ermelino de Leão com os seguintes nomes: (E. Leão, 721) Antonia de Góis casada com Matheus Martins Leme; Antonio Dias, Antonio Luiz Tigre, Agostinho de Figueiredo, Luiz de Góes, casado com Maria Sequeira Cortes, Jose de Góes casado com Paula Rodrigues e Anna de Góes casada com Luiz Rodrigues.

Baltazar Carrasco dos Reis, em 1661, veio morar nos Campos Gerais (ALBUQUERQUE, 1978, p. 39).

Discrepâncias nos diversos estudiosos, por isso agrupamos os nomes e aguardamos futuras elucidações: Frei Antonio Nunes, Bento Soares de Oliveira, Francisco Xavier dos Reis, Guilherme Dias Cortes, João Carvalho de Assunção, João Velloso da Costa, frei Laureano da Silva, Manuel Duarte de Camacho, Manoel Soares da Silva, Pedro Dias Cortes e Zacarias Dias Cortes.

Ermelino de Leão, além da relação anterior, afirma que em 1736 ampliou-se o grupo, com acréscimo dos que ali residiam: Cristovão Correa, Domingos de Casto Peixoto, Domingos dos Reis Bueno, Francisco Nabarro, João Bicudo de Camacho, Jose de Mendonça, Jose da Silva, Manoel Correa, Nazario Antonio Moreira, e indica Francisco Teixeira de Azevedo casado com Anna Gonçalves Soares (bisneta do Baltazar Carrasco dos Reis), como povoador de Curitiba.

Deparamos com informação de que Diogo Vaz Escobar, capitão-mor provedor das minas, possivelmente em 8 de março de 1655 tenha visitado a Vila dos Cortes e o Arraial Grande.

Interessante, que em carta de 30 de agosto de 1721, Rafael Pires Pardinho, “dá noticia de que Curitiba, a sua ocupação, teve inicio a 80 anos, por moradores de Paranaguá, que subiram a serra trazendo gado vacum e cavalos”. (E. Leão, 1275).

Dom Rodrigo

Outro personagem, com forte presença nos campos de Curitiba, é Dom Rodrigo Del Castel Blanco, que chegou pela Bahia em 1673, onde junto com o capitão Jorge Soares de Macedo, vasculharam largamente, por quatro anos, a região, na busca de metais preciosos, até que souberam dos *achamentos* de ouro em Paranaguá, e obviamente vieram para o Paraná. Oportunidade que em 29 novembro 1677, foi nomeado, Administrador Geral das Minas de Paranaguá, para onde se dirigiu acompanhado do agora promovido a general, o Jorge Soares de Macedo e 30 soldados sob comando de Manoel de Souza Pereira. (E. Leão, 503).

Dom Rodrigo saiu de Paranaguá em demanda a Curitiba no ano de 1679 acampando e montando arraial na campina, entre Apiúna (rio Passaúna) e Butiatuba.

A expedição exploratória de Dom Rodrigo do Castelo Blanco, aconteceu nos campos de Curitiba, em 13 de agosto de 1679 (E. Leão, 163), chefiada pelo capitão-mor Agostinho de Figueiredo, acompanhado do Guilherme Dias Cortes, do capitão Antonio Luiz Tigre, Luis e Miguel de Góes, do mulato Antonio Dias (futuro descobridor do ouro das Minas Gerais de Cataguás) João Gonçalves Coutinho (E. Leão, 880) Manuel Velloso Silva (também Manoel Velloso da Costa). (E. Leão, 1247). Descobrem as lavras do Barigui, Passaúna, Itaimbé, Butiatuba, Conceição (Campo Magro) entre outros.

O capitão Salvador Jorge Velho, em 1680, descobre ouro na Conceição (Campo Magro), e que foi explorado, por Francisco Martins Lustosa. (E. Leão, 463).

Diogo Pereira Lima é outro que descobre ali córregos auríferos.

Dom Rodrigo acampou no vale do Passaúna (E. Leão, 503) e na Campina, explorou as lavras ali encontradas, e ao mesmo tempo, em que o mineiro João Alvares Coutinho explorava as lavras do Itaimbé, recém-descobertas por João de Araujo. (E. Leão, 503).

Jorge Velho organizou outras duas bandeiras, entre os moradores da terra, que partiram em 13 de agosto 1679 (E. Leão, 507) e dela faziam parte Luiz de Góes, Capitão Antonio Luiz Tigre, Capitão Guilherme Dias Cortes, Antonio Dias, Miguel de Góes, Capitão mor. Agostinho de Figueiredo.

Posteriormente, a lavra da *campina* foi dada em sesmaria, em 1683, a José Martins Leme, vizinho da sesmaria de Botiatuba do Manoel Soares. E enquanto isso, a outra bandeira que enviou aos sertões não retornou. Dom Rodrigo, permaneceu nessas diligências até 1680.

Como efeito imediato do sucesso das empreitadas de seus faiscadores, requerem sesmarias e são atendidos em suas reivindicações, a exemplo das concedidas, ao Luiz de Góes, Domingos Rodrigues da Cunha, Matheus Martins Leme, Capitão Baltazar Carrasco dos Reis, Zacarias Dias Cortes e Dias Rodrigues.

Dom Rodrigo dividiu essas minas, em datas, para serem vendidas em leilão. A de Itaimbe, de tão rica, foi arrematada, por João Rodrigues França, por 155 mil reis! Ele, em ato de 03 outubro 1679 proíbe qualquer exploração de ouro, e parte rumo a outras minas descobertas no interior do Brasil.

Em 1681 Dom Rodrigo, foi nomeado Administrador Geral das Minas do Brasil, quando envereda para região das esmeraldas e acaba assassinado.

Guilherme e outros pioneiros dos campos de Curitiba, prosseguem agora em direitura a Serra do Mar, região de São Jose dos Pinhais, próximo ao

rio Curralinho onde instalam o importante Arraial Grande, que alcançou grande desenvolvimento e muita extração de ouro para época.

Pelourinho e a Câmara de Curitiba

O povoado, em sua evolução urbana, tinha como primeiro passo, solicitar e obter a instalação do Pelourinho, que consiste em uma coluna levantada em sítio público na vila, sobre a qual se expunham os criminosos ou para lhes aplicar algum castigo, e salientar a presença da Justiça.

(E. Leão, 727). Ao erigir o pelourinho em Curitiba, que ocorreu em 04 novembro 1.668, por ato de Gabriel de Lara, nessa oportunidade designou como seu capitão-povoador Mateus Martins Leme (E. Leão, 1268) Gabriel de Lara demorou para criar a Vila de Curitiba, por saber que o território pertencia a Espanha, e por isso, procrastinava sua efetivação, até que finalmente, ante a pressão social, em na data de 29 de março de 1693, chancelou e lavrou a Ata de sua Instalação.

Entre seus moradores, foram escolhidos os seguintes nomes para a formalização do pedido pelo Pelourinho: Andre Fernandes dos Reis, Amaro Pereira, Angelo Nunes Camacho, Balthazar Carrasco dos Reis, Domingos Rodrigues da Cunha, Domingo Andre, Francisco das Gama Paes, Gabriel de Lara, Gaspar Carrasco dos Reis, Innocencio Fernandes Preto, João Martins Leme, João da Gama, José Martins Leme, Luiz de Góes, Mateus Martins Leme, Mateus Martim (O Moço), Manoel Cardoso, Manoel Martins Leme, Tomaz de Castanheda.

Conforme o previsto nas Ordenações Filipinas, as Câmaras Municipais tinham funções administrativas, judiciais, fazendárias e de polícia, sendo formadas por dois juizes ordinários, um deles com a função de Presidente da Câmara, três ou quatro Vereadores, um Procurador e um Tesoureiro.

Os eleitores da primeira Câmara

Na oportunidade para se proceder a escolha dos eleitores que votariam nos nomes para a composição da sua primeira Câmara, em 29 de março de 1693, foram escolhidos: André Rodrigues da Silva, Antonio Dias, Antonio Luiz (Tigre) Leme (foi o escrivão do ato), Antonio Alfonso Vidal, Antonio de Siqueira Leme, Agostinho de Figueiredo Antonio Rodrigues Seixas, Antonio Rodrigues Cid, Amador Nunes de Bulhões, Antonio Martins Leme, Antonio do Couto, Antonio da Costa, Antonio Garcia da Costa, Braz Leme de Siqueira, Bartolomeu Nunes, Caetano Leme Cabral, Domingos Rodrigues Soares, Diogo da

Costa, Domingos Ribeiro de Abreu, Francisco de Mello Coutinho, Frutuoso da Costa, Gonçalo Pires Bicudo, Gaspar Carrasco dos Reis, Garcia Rodrigues Velho, Innocencio de Medina, João Álvares Martins, Jerônimo Rodrigues Side, João Leme da Silva, Jose Pereira y Quebedo, João Pereira Avellar, Jose Martins Leme, Jose Rodrigues Cid, João da Siqueira, João Velloso da Costa, José de Góes, João Felix Cavalcante, Luiz de Góes, Luiz Rodrigues (da Cunha?), Lourenço Pinto, Luiz Leme da Silva, Luiz de Siqueira, Mateus Martins Leme, Manoel Picam de Carvalho, Miguel Fernandes de Siqueira, Manoel Álvares Pedroso, Manoel da Silva Bayão, Miguel Delgado, Manoel Dias Cortes, Miguel Rodrigues, Nicolau de Miranda Franco, Paulo da Costa Leme, Pedro Gonçalves Martins, Pedro de Moraes Monforte, Pedro Rodrigues, Plácido de Ramos, Roque Fernandes, Salvador Martins, Vicente de Góes.

Atuação dos Dias Cortes na Câmara

Uma vez instalada a Vila de Curitiba, por ato de 29 março 1693, os oficiais da Câmara trataram de dotá-la do rocio exigíveis por lei, e cuja medição foi iniciada em 01 maio 1694, com uma corda de embira velha de 25 braças craveiras partindo do Pelourinho, pelos oficiais da Câmara: *Guilherme Dias Cortes*, Antonio dos Reis Cavalleiro e Garcia Rodrigues Velho. Cravaram um pau de uvarana para servir de padrão. (E. Leão, 541 e 818) Uma vez instalada a Vila, interessante observar a participação ativa dos Cortes na política local.

Em 1695, o povo curitibano escolheu as seguintes autoridades: como Juizes Ordinários *Guilherme Dias Cortes* e Manoel Picam de Carvalho. A seguir lendo os documentos da Câmara, topamos em 1698, entre os 3 vereadores, figura *Guilherme Dias Cortes*. 1700 e 1702 repete-se *Guilherme* como Juiz Ordinário. 1705 com *Guilherme* vereador. 1709 outra vez como Juiz Ordinário e depois não se constata mais sua presença. *Guilherme* faleceu em 1714 e doravante outros descendentes prosseguem na fauna política: 1713, como vereador o filho Zacarias Dias Cortes; 1724, 1727, como vereador Jose Dias Cortes; 1725 e 1730, como vereador João Dias Cortes; 1730, como Juiz Ordinário Francisco de Siqueira Cortes; 1731 como vereador Pedro Dias Cortes; 1732, como Juiz Ordinário o capitão Jose Dias Cortes; 1734, como vereador Pedro Dias Cortes e Procurador Francisco de Siqueira Cortes; 1735, como vereador João Dias Cortes; 1736, como Procurador Jose Dias Cortes; 1738, como Juiz Ordinário Jose Dias Cortes; 1739, como ajudante do Juiz Ordinário Francisco de Siqueira Cortes; 1740, como Procurador o Cap. Pedro Dias Cortes; 1742, 1744, 1749 e 1756, figura como ajudante do Juiz Ordinário, o Francisco de Siqueira Cortes; 1756, Juiz Ordinário Francisco

de Siqueira Cortes; 1763 e 1776, como vereador Roque de Siqueira Cortes.

Não encontramos os registros da Câmara referentes aos anos de 1.764 a 1768 e de 1772 a 1774.

Em 1780, 1784, 1787 e 1791, no corpo de vereadores, aparece Roque de Sequeira Cortes; 1785 e 1788, como Procurador Domingos Fernandes Cortes; 1795, escolhido como Juiz Ordinário Roque de Siqueira Cortes.

Zacarias Dias Cortes e Arraial Grande

A instalação do Arraial Grande teve seu primeiro momento, desencadeado pelos moradores da Vila dos Cortes e, quase simultaneamente, pelos faiscadores das minas do litoral, que adentraram pelo Rio Nhundiaquara, e subiram por um dos seus afluentes, denominado rio do Pinto, posteriormente chamado de Rio Porto do Padre Veiga, e que possibilitou a ligação com São Jose dos Pinhais.

No livro sobre Eleodoro, às folhas 88 traz: “Arraial Grande de onde é tradição, que foram as primeiras mostras de ouro e pedra gravadas, dele, enviadas, a sua majestade pelo ano de 1648” (in Carta de Lourenço Ribeiro de Andrade).

Nesse porto, havia armazéns e depósitos de cargas, tanto para serem conduzidas a Curitiba, ou vice-versa.

Segundo Francisco Negrão Segundo Francisco Negrão (1926, p. 124), o Arraial Grande chegou a ter vários armazéns de secos e molhados, venda de comestíveis, negócios de fazenda, armarinhos e ferragens, o que demonstra a quantidade de moradores e trabalhadores ali existentes.

Arraial Grande era muito florescente no final do século XVII e ainda muito povoada até 1736. Suas lavras foram exploradas por mais de um século. A última exploração ocorreu em 1754 (in E. Leão) e nessa época, em verificação nos cartórios encontramos escrituras, como a do capitão Jose Gabriel Leitão, que vendeu sua lavra, por duzentos reais.

A picada do Arraial era de grande importância para Paranaguá, Antonina, Morretes, São José dos Pinhais e Lapa. Esta última chegou a requerer ao governo, a abertura de uma estrada sobre essa trilha.

Zacarias Dias Cortes, integrante do Arraial Grande, filho do sertanista Guilherme Dias Cortes, participou das explorações do pai e resolve direcionar suas atividades, para o sul e sudeste de São Jose dos Pinhais.

Foi um dos mais notáveis mineradores dos Campos de Curitiba.

Zacarias Dias Cortes partiu em 1720, do Arraial Grande com o cunhado João Carvalho de Assunção (489), e seu primo João Velloso da Costa, Ma-

noel Soares da Silva, Manoel Duarte Camacho, Francisco Xavier dos Reis, Pedro Dias Cortes e alguns índios, rumo sul do Iguaçu e, e já no território, hoje de Santa Catarina, encontrarem ouro na serra de Ibiteruna nas lavras do Inhanguera. (E. Leão, 2586).

(E. Leão, 489) Continuaram e seguiram um afluente do rio Uruguai “tendo descoberto e atravessado os campos de Palmas e que denominaram de Campo de Butiatuba, pela abundância dessa palmácea”.

O governador de São Paulo Rodrigues Cesar de Menezes ao saber dos *achamentos* de ouro, em 17 de dezembro de 1724 ordenou à Câmara de Curitiba, e estes, ao Provedor Capitão-Mor Andre Gonçalves Pinheiro para a cobrança dos quintos reais extraídos e, exigindo que Zacarias Dias Cortes descrevesse a jornada e levantasse planta das regiões percorridas.

Realmente Zacarias, atende a esse chamado, fornece os papéis solicitados pela Câmara de Curitiba, documentos que mais tarde foram necessários e utilizados pelo Barão de Rio Branco, e que o ajudaram na vitória na rumorosa arbitragem internacional, dirigida pelo presidente dos Estados Unidos, Grover Cleveland, e que deu ganho de causa ao Brasil.

Zacarias confessa, perante a Câmara de Curitiba, sob juramento, de ter extraído 200 oitavas de ouro.

A relevância desse precioso documento, lavra do Zacarias Dias Cortes e que está arquivada na Câmara Municipal de Curitiba, fazemos questão de reproduzi-lo, verbis:

Partindo-se da povoação de Coritiba, passando-se o Rio Grande (Iguaçu) da dita povoação, se vai logo buscar o Rio Grande Pequeno (rio da Varzea) que é o que chamam Iguaçu-mirim, e passando este se irá alongando mais para o Campo Largo, por não ir rompendo matos por cima da serra, Daí começarão a buscar o Rio Negro, chamado Una, que é rio de jangada por ser fundo. Passando-se este rio caminhando pelo rumo de sudoeste, darão com um ribeirão que cortando um pinheiro alto passarão por cima dele; o qual ribeirão foi agoada do gentio Gabelhudo, e rio pela língua da terra Inhangüera. Logo passarão outro ribeirão pequeno chamado Itupeba e avistarão logo a uma serra que corre para o poente, não alta, que pode estar desviada da nossa serra do mar, duas léguas e meia pouco mais ou menos. Pela ponta desta serra passarão e darão com faxina dos sertanistas do tempo do gentio, chamada Garcelhos, e logo avistarão o morro Negro, chamado pela língua da terra “Bituruna”, o qual morro vai afocinhar sobre o rio Uruguai. Este morro Negro tem um campo ao pé mui grande, mui razo, e com muitíssimos veados, muitas emas, muitos cervos, e muitos butiás, que dão muita e boa farinha, e por baixo dos botiás tem muita erva mimosa. Desta Serra Negra caminho de leste não poderão

errar o morro chamado Taijó, que é o que se vai buscar. Pelo pé da Serra Negra corre um ribeirão que vai buscar as cabeceiras do dito morro Taijó, o qual morro é baixo, redondo, e agudo com sua campina ao pé, tem este feitio. Tem também sua campina na banda do norte, e da banda do sul, mato grosso carrasquenho, pelo pé deste morro podem buscar ouro; e quando se queiram alongar para os matos do mar, não seja pela parte do Sul, seja pela parte do nordeste, que dali manão as cabeceiras todas do Pajai-mirim, que não poderão deixar de achar ouro. Estas são as chamadas Minas de Inhanguera tão afamadas como as antigas, e ficão no Sertão da Enseada das Garoupas e Ilha de Santa Catarina. As Serras da Costa do Mar vão acabar e afossinhar perto de um rio chamado Taramandy, o qual está abaixo da Laguna 40 leguas mais ou menos, e donde acabão estas Serras para adiante se não tem mais terras, nem serra alguma, até o dito Rio Grande e sua Campanha. Na dita paragem onde acabão estas serras do mar é que se sobe, por ter menos dificuldade a chegar ao campo, no qual se dará com pinherais, e na dita paragens vindo mais para a banda da Laguna farão diligência por uma pedras toscas as quais chamam de coco, estas arrebetão com o sol e do âmagó lhe saem pedras toscas, e outras lizas, umas cor de bagos de romã, outras roxas e outras brancas como cristal, e todas estas pedras são finas depois de lavradas. Para se descobrir e entrar para as minas de Inhanguera é mais perto e mais fácil entrar por este caminho onde acabão as serras do mar como fica dito, do que pela Vila de Coritiba (In: EHLKE, 1973, p. 75; J. MOREIRA, 1975, p. 660).

Segundo Julio Estrela Moreira (p. 658) foi este documento que orientou Souza Farias em sua arrojada e histórica jornada tropeira.

O Visconde de Porto Seguro (Francisco Adolfo de Varnhagen, E. Leão, 838) teve em seu poder o roteiro de Zacarias Cortes, que julgou ser do século XVI: e diz que por ele, se desprende que, desde então os campos de Palmas eram conhecidos.

Esclarece esse historiador: Inhanguera era a antiga denominação do rio Chapecó. Alguns autores denominam “rio que foi do diabo e se afocinha no Uruguai”. Pelo roteiro de Zacarias, o rio nasce em Ibituruna e aflue para o Uruguai.

Aproveitamos a divulgação que Julio Estrela Moreira em seu trabalho “Caminhos das Comarcas de Curitiba e Paranaguá” (1972, p. 669) para copiar a manifestação desse notável historiador: verbis:

As terras ao Norte desses Campos, isto é, entre as cabeceiras do Uruguai e do Iguaçu, eram já muito conhecidas desde o século anterior, pelos mineiros de Curitiba, e um antigo roteiro deles acerca das minas de Inhanguera, haviam com toda certeza chegado ao pé do morro de Bituruna “que vai afocinhar no Uruguay” que tinha um campo ao pé mui grande,

mui raso e com muitos butiás, que dão muita e boa farinha; por baixo dos butiás tem muita herva mimosa”. Desses informe temos provas evidentes que os nossos antigos mineiros tiveram exato conhecimento do campo modernamente chamado de Palmas, e explorado de novo, pois até tratam do “mato grosso carrasquenho” que havia para o Sul; e do rio que aí corre pelo pé da Serra Negra, o qual diz o tal roteiro, vai buscar as cabeceiras de um monte que fica a leste dela, pequeno e de forma cônica, com uma campina ao pé.

O governador de São Paulo, também diligenciou nessa questão, e mandou Francisco Xavier Picasso com patente de Capitão-Mor de Curitiba verificar essas descobertas, mas nada conseguiu.

Interessante a manifestação de J. Negrão, revelando que o governador de São Paulo, Antonio da Silva Caldas Pimentel, confessou que conhecia o relato do Zacarias: “segundo o mapa que tenho de toda a jornada que fez Zacarias Dias Cortes”. (NEGRÃO, 1926, p. 650).

(E. Leão, 719) Francisco Xavier Pizarro, primeiro Capitão-Mor de Curitiba, nomeado pelo governado Rodrigo Cezar de Menezes, o mandou inspecionar essas lavras do Inhanguera descobertas pela bandeira curitibana do Zacarias Dias Cortes nos campos de Palmas, contudo também nada conseguiu.”

Fidel Franco Bollot, italiano, ao saber dessas descobertas dos campos de Palmas, pela expedição do Zacarias Dias Cortes, provocou emulações e julgou-se no direito de contestar a prioridade da descoberta, dizendo-se seu descobridor.

Processou em juízo ordinário, uma justificação, provando ter feito uma entrada ao sertão, tendo como sócio o capitão Gabriel Alves de Araujo, contudo por desavenças entre eles e aridez do terreno, que não permitia plantio de roça, retornam, e a justificação, embora provasse a verdade da expedição, não convenceu que ele fosse o descobridor desses campos, e o tribunal chegou à conclusão que só pretendia explorar a boa fé do governo, decidiu prendê-lo e o enviou para a metrópole.

Palmas, antes era designada por Butiatuba.

Interessante observar, que em 1820, (E. Leão, 165) O Barão de Antonina (João da Silva Machado) foi incumbido pelo governador de São Paulo, explorar o morro do Taió, que segundo a tradição, era sumamente rico em mineral precioso, mas também nada alcançou.

Quando o padre Ponciano Jose de Araujo, envolvido com Guarapuava, nos anos de 1839, e buscava os Campos de Palma, corrobora a exploração pelos curitibanos, ao dizer que ainda “estavam despovoados por civilizados e que as antigas bandeiras curitibanas de Zacarias Dias Cortes e de Fidel

Franco Belloto haviam palmilhado no primeiro quartel do século XVIII denominando-os de Campos de Butiatuba” (E. Leão, 781).

(E. Leão, 11430 e 1726). Palmas descoberta em 1720 pelo bandeirante curitibano Zacarias Dias Cortes, também ensejou a expedição do Capitão-Mor Francisco Xavier Pissaro, primeiro Capitão-Mor de Curitiba e ordenada pelo governo. Também nada conseguiu e ao final, seu pessoal foi atraído pelas descobertas de ouro no Brasil central (E. Leão, 727).

Contudo, diversos pesquisadores como Julio Estrela Moreira, Roselys Roderjan, Ciro Ehlke e José Carlos Veiga, discordam do parecer do Varnhagen.

Francisco de Assis Carvalho Franco, em seu Dicionário de Bandeirantes e Sertanistas do Brasil, lançada nas Comemorações paulistas pelo seu IV Centenário, no verbete CORTES, Zacarias Dias, traz *verbis*: “Bandeirante paranaense que em 1720 descobriu os Campos de Palmas. A sua bandeira demandava as minas de ouro que era fama existir no morro de Ibituruna. Dirigiu-se para o sul do Iguaçu e atingiu o norte do Rio Uruguai”.

Affonso de Taunay, na sua História Geral das Bandeiras Paulistas (1975, p. 339) traz “o informe de Romário Martins, atribuindo ao Zacarias Dias Cortes, o descobrimento dos Campos de Palmas”.

Sobre esse roteiro citado por Varnhagen (Visconde do Porto Seguro), fala no morro na serra de Bituruna “que vai afocinhar no Uruguai” e no campo que ali se estende.

Varhagen diz que esse roteiro é prova evidente de que paulistas conheceram a região modernamente chamada Campos de Palmas, mas essa prova (NEGRÃO, 1926, p. 39) como acaba de ser demonstrado, não é a única, Ibituruna era, com efeito, o nome dado no século XVII, a região entre o Uruguai e o Iguaçu, e os montes Bituruna, no roteiro paulista não poderia ser senão os da divisória das águas que correm para aqueles rios.”

Diz Ermelino de Leão (v. VI Dicionário Histórico e Geográfico do Paraná):

Não há dúvida que cabe a Zacarias Dias Cortes, a autoria da carta ou mapa da Região das Missões Brasileiras, cujos documentos foram elementos poderosos da defesa do Brasil pelo Grande Barão do Rio Branco, provando a tese do *uti possedetis* perante o arbitro Grover Cleveland, presidente dos Estados Unidos, com sentença de 06 fevereiro 1895, favorável ao Brasil.

Nas obras do Barão do Rio Branco na Questão dos Limites com a Argentina, as folhas 192, interessante reflexão: “Ibituruna era, com efeito, o nome dado no século XVII à região entre o Uruguai e o Iguaçu (Mapa n. 1, Tomo V e mapa 1-A no Tomo VI) e os montes Bituruna do roteiro paulista não po-

diam ser senão os da divisória das águas que correm para aqueles dois rios.”

O padre João da Veiga Coutinho, vigário de Paranaguá, dispunha de propriedades na região de São Jose dos Pinhais, mais precisamente no sítio Águas Belas, onde ergueu em 1690 capela em louvor ao Bom Jesus dos Perdões de Águas Belas, doando em 1696, as suas fazendas, inclusive a do O Capucu com suas benfeitorias e gado vinculando-as à igreja. Utilizava-se com frequência da picada do Arraial Grande, em suas visitas as duas fazendas.

Em 1690 ergueu a capela evocando o Senhor Bom Jesus dos Perdões. Em 1.779 foi demolida para dar lugar a outra mas que ergueram em outro local. Como curiosidade histórica: Arraial Grande chegou a ser Município em abril de 1871.

Sesmarias

Gabriel de Lara concede sesmarias às margens do rio Barigui ao Luiz de Goes, casado com Catarina de Sequeira Cortes; Domingos Rodrigues da Cunha (o Velho) e Mateus Martins Leme, todos em 1668.

A do Mateus Leme Martins ficou posteriormente ao seu neto Velloso da Costa, que a vendeu ao cap. Paulo Anhaia; ao Guilherme Dias Cortes nas margens do Barigui e posteriormente ele obteve outra nos Campos Gerais, entre os rios Iapó, Fortaleza e a Serra das Furnas. Também concedeu para Baltazar Carrasco dos Reis, Manoel Picam de Carvalho, Guilherme Dias Cortes e Domingos Rodrigues da Cunha.

Gabriel Lara, outorgou sesmaria em 1668 ao Mateus Leme (463) no *curral do barigui*, que depois passou ser do João Velloso da Costa (neto do capitão-povoador) e este vendeu ao capitão Paulo Anhaia.

Do *Curralinho*, em 1781, que foi vendido ao Sargento-mor Simão Gonçalves de Andrade e que posteriormente, pertenceu ao Barão do Serro Azul e com seu assassinato, passou aos herdeiros de Francisco Fido Fontana.

Ensaio genealógico

Da família do Balthazar Carrasco dos Reis, lastreado na monumental Genealogia Paranaense de Francisco Negrão, tentamos montar esta mini-genealogia de duas importantes famílias envolvidas no tema deste ensaio: Baltazar Carrasco dos Reis e Guilherme Dias Cortes.

Andre Fernandes, casado com Maria Paes, tiveram a filha Jeronima Fernandes que casou com Balthazar Gonçalves Mafio (ou Maglos) e tiveram a filha Margarida Fernandes que casou com Miguel Garcia Carrasco e que

tiveram o filho *Balthazar Carrasco Dos Reis*, que casou com Izabel Antunes da Silva e tiveram oito filhos, entre eles, a filha Maria das Neves que casou com Guilherme Dias Cortes e este casal teve os seguintes filhos: *Zacarias Dias Cortes*, Pedro Dias Cortes, Luzia Martins das Neves, Catarina da Senna Dias, Jose Dias Cortes, João Dias Cortes, Anna Martins das Neves, Joana Garcia das Neves, Joana Dias Cortes (?), Andre Dias Cortes, Izabel das Neves, Miguel Dias Cortes, Felipe dos Reis (?).

Zacarias Dias Cortes casou com Maria Lemes da Silva (neta do Mateus Martins Leme) e teve os seguintes filhos: Pedro Dias Cortes, casado com Maria Leme de Siqueira; Luzia Martins das Neves, casada com Manoel de Lima Pereira; Catharina de Sene, casada com João Baptista de Oliveira; Jose Dias Cortes, casado com Maria de Chaves e Cruz; João Dias Cortes, casado com Isabel Domingues; Joanna Dias Cortes; Andre Dias Cortes; Miguel Dias Cortes e Isabel Dias Cortes.

Conclusão

A leitura dos trabalhos que abordam esse período são tão díspares e contraditórios, e exigem análise mais profunda, para que possa elucidar a contento os acontecimentos desse importante ciclo pioneiro da criação de Paranaguá e Curitiba.

Quase nada se encontra sobre esses primeiros tempos, difícil a identificação desses aventureiros quinhentistas.

Enumeramos algumas incoerências ou vácuos, na esperança de preciosas respostas:

Datas da fundação do Arraial Queimado? Data da utilização pelos portugueses dos três sendeiros que atravessavam Serra do Mar: Graciosa, Itupava e Arraial? Data provável da junção dos faiscadores do Arraial Grande oriundos da Vila dos Cortes com os mineiros do Rio do Pinto? Aclarar a farta discrepância quanto aos nomes e datas? Desvendar o enigma dos Campos de Palmas? Localização das lavras e o morro do Taió?

Referências

ALBUQUERQUE, Mario Marcondes de. *Pelos Caminhos do Sul*. Curitiba: Ed. SEEC, 1978.
ALMEIDA, Nely Valente de. *História de Curitiba*. 2 ed., Curitiba: Ed. da UFPR, 1978.
BALHANAS, Altiva Pilatti, et al. *História do Paraná*. 2 ed., Curitiba: Grafipar, 1969, v. 1.
BETTES JUNIOR, Haroldo et al. *Meu Estado: Paraná*. Estudo Social. São Paulo: Scipione, 1996.

- BOUTIN, Leonidas. *Breve História de Paranaguá: seu desenvolvimento socioeconômico*. [s/d.], 1993.
- BRUNO, Ernani Silva. *Viagem ao país dos paulistas*. Rio de Janeiro: José Olympio. 1966.
- BUENO, Eduardo. *Capitães do Brasil*. São Paulo: Obsa, 1999.
- BUENO, Eduardo. *Coroa, Cruz e a Espada*. São Paulo: Objetiva, 2006.
- BUENO, Eduardo. *A Viagem do Descobrimento*. São Paulo: Objetiva, 1998.
- FILIPACK, Francisco. *Dicionário Sociolinguístico Paranaense*. Curitiba: Imprensa Oficial, 2002.
- FLORES, Marileia Dias et al. *História do Paraná: do século XVI à década de 1950*. Londrina: Eduel, 2002.
- FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. *Dicionário Bandeirantes e Sertanistas do Brasil*. São Paulo: Itatiaia, 1978.
- FREITAS, Waldomiro Ferreira de. *Aspecto Histórico e Turístico de Paranaguá*. Curitiba: IHGEPR, 1993.
- LACERDA, Arthur Wirmond de. *As Ouvidorias do Brasil*. Rio de Janeiro: Juruá. 2000.
- LEÃO, Ermelino Agostinho de. *Dicionário Histórico e Geográfico do Paraná*. Curitiba: IHGEPR, 1968.
- LEAHY, Anthony. *Paraná: 156 anos de Emancipação Política*. Curitiba: Instituto Memória, 2009.
- LUIZ, Washington. *Na Capitania de São Vicente*. São Paulo: Itatiaia, 1980.
- MACHADO, Brasil Pinheiro et. al. *História do Paraná*. 2. ed. Curitiba: Grafipar, 1969.
- MARCONDES, Moyses. *Documentos para a História do Paraná*. Rio de Janeiro: Typographia do Annuario do Brasil, 1923.
- MARCONDES, Moyses. *Pae e Patrono*. Rio de Janeiro: Typographia do Annuario do Brasil, 1926.
- MARTINS, Romário. *História do Paraná*. 3. ed, Curitiba: Guaira. 1950.
- MOREIRA, Júlio Estrela. *Caminhos das Comarcas de Curitiba e Paranaguá*. Curitiba: Imprensa Oficial, 1975, v. I e II.
- MOREIRA, Júlio Estrela. *Eleodoro Ebano Pereira e a Fundação de Curitiba*. Curitiba: Imprensa da UFPR, 1972.
- NEGRÃO, Francisco. *Genealogia Paranaense*. Curitiba: Imprensa Paranaense, 1926, 2 v.
- PARANÁ, Sebastião. *Choreographia do Paraná*. Curitiba: Livraria Econômica, 1899.
- PEREIRA, Jose Ernesto Ericksen. *Uma história dos caminhos*. Curitiba: O Formigueiro, 1992.
- PEREIRA, Magnus R. de Mello Pereira. (Org.). *Plano para sustentar a posse da parte meridional da América Portuguesa (1772)*. Curitiba: Aos Quatro Ventos, 2003.
- POMBO, Rocha. *História do Paraná*. 2. ed. Rio de Janeiro: Melhoramentos, 1970.
- PRADO, J. E. de Almeida. *As Bandeiras*. São Paulo: IBRASA. 1986.
- PROSSER, Elisabeth Seraphin. *Cem anos de sociedade, arte e educação em Curitiba (1853-1953)*. Curitiba: Imprensa Oficial, 2004.

SAINT-HILAIRE, Auguste. *Viagem a Curitiba e Província de Santa Catarina*. São Paulo: Edusp, 1978.

SALES, Marlene Ordoñez Geraldo et al. *Meu Estado-Paraná-Estudo Social*. São Paulo: Scipione, 1996.

SANTOS, Antônio Vieira. *Memoria Histórica, Cronológica, Topográfica e Descritiva da Cidade de Paranaguá*. Curitiba: Livraria Mundial, 1922, v. 1.

STECCA, Lucineia Cunha et al. *Historia do Paraná: do século XVI à década de 1950*. Londrina: Eduel, 2002.

TAUNAY, Affonso. *História Geral das Bandeiras Paulistas*. São Paulo: Melhoramentos, 1975, 2 v.

WACHOWICZ, Ruy. *História do Paraná*. Curitiba: Gráfica Vicentina, 1967.

WESTPHALEN, Cecília Maria et al. *História do Paraná*. 2 ed. Curitiba: Grafipar, 1969.

WONS, I. *Geografia do Paraná: Física, Humana, Econômica*. Curitiba: Ensino Renovado, 1962.

Fontes documentais

Eleições da Câmara Municipal de Curitiba (1748 a 1829). Curitiba: 4 Ventos, 2005.

Relatos Sertanistas. Coletânea, introdução e notas de Afonso de Taunay. SPO 1954. Biblioteca Histórica Paulista.

Sesquicentenário da Comarca de Paranaguá. Tribunal de Justiça do Paraná.



Manuel Gonçalves de Aguiar: o idealizador do Caminho das Tropas

Carlos Roberto Solera

Odontólogo, Pesquisador, Consultor em Turismo Rural e Cultural e Escritor. Curitiba/PR

Expansão territorial, mobilidade e transporte

Estas foram, principalmente, as buscas e necessidades que assolaram sempre os reinos do Mundo Antigo. A história é um diálogo sem fim entre o ontem e o hoje, sendo sua matéria fundamental, o tempo. É o resultado da ação dinâmica de todo, ser humano, independente de sua posição social, ideologia política, raça, cor ou religião.

Para não irmos tão longe na história, vamos começar esta nossa tropeada, a partir do século XV, mas fazendo antes, apenas, um ligeiro *desenho de vida* do povo europeu, de então, que foram os que se envolveram diretamente com a “conquista” da América do Sul!

Assim como as religiões, o desenvolvimento social do homem e dos núcleos habitacionais percorreu também uma longa trajetória. As cidades medievais européias eram apertadas, com muitas vielas onde mal caminhavam quatro pessoas lado a lado, sujas e barrentas, cheirando a esterco dos animais que viviam soltos, como os porcos, galinhas, bois e vacas, cavalos, cães, etc.. Durante o dia estavam sempre apinhadas de gente, moradores, visitantes e comerciantes como ferreiros, sapateiros, feirantes, açougueiros, e muitos outros. A noite, como não havia iluminação, as ruas eram escuras, silenciosas e vazias, já que existia sempre o medo de crimes, como assaltos e assassinatos.

As condições de vida da nobreza feudal européia, mesmo para os mais ricos também não eram boas. Até o fim do século X, os castelos feudais eram na maioria rudimentares fortalezas de madeira e mesmo os que passaram, posteriormente, a serem construídos de pedra, ainda assim eram desconfortáveis, sombrios, úmidos e frios. A perspectiva de vida do homem girava em torno de pouco mais de 40 anos e sua alimentação básica era constituída de carnes, peixes, couve, nabo, cebola, ervilha, e de frutas como a pêra e maçã; não conheciam o café, chás e nem as especiarias do Oriente. Consumiam muito vinho e cervejas e nas refeições cortavam e comiam os alimentos com as próprias mãos (ou quando muito com um punhal), jogando os restos no chão para serem comidos pelos animais domésticos.

Não sendo nobre ou religioso, o homem medieval era em sua maioria servo do seu senhor, do padre e do rei. O servo recebia uma alimentação ainda mais grosseira, quase sempre composta de pão preto ou de trigo, algumas verduras e frutas e raramente um pedaço de queijo, peixe ou carne. Viviam em cabanas miseráveis construídas de varas trançadas e barro, tendo terra batida como piso e possuíam poucas peças de roupas. Como móveis, uma caixa ou trançado de madeira coberto de palha para dormir, as vezes uma mesa tosca e uns banquinhos. Morriam muito cedo, tanto de fraqueza ou doenças motivadas pela desnutrição, como pelo desgaste físico ocasionado pelos excessos de trabalhos.

Entre os séculos, XI e XII, o continente europeu vivia ainda em plena Idade Média. Os países eram monarquias, as economias, agrárias, as forças militares de segurança para a defesa do reino, imensas e dispendiosas, as sociedades continuavam feudais com o senhor e os servos da gleba, as mentalidades submetidas ao poder espiritual da Igreja Católica, tendo o Papa como chefe da cristandade. Praticamente não existiam indústrias e as guerras eram uma constante. Mas, gradativamente, foi havendo uma evolução nos costumes, na maioria das vezes pelas guerras e sucessivas ocupações territoriais que aconteciam como resultados destas.

A carta geográfica da Europa naquele momento apresentava os Reinos da França, Inglaterra, Escócia, Noruega, Suécia, Dinamarca, Hungria, o Império Romano-Germânico, o principado da Polônia e em formação, o principado da Rússia. Apenas a Península Ibérica não possuía ainda uma definição, pois não existiam Portugal nem Espanha. Este território achava-se ocupado em grande parte pelos mouros, que invadiram a península a partir do norte da África.

Assim, até o início do século XV o mundo girava em torno do Mar Mediterrâneo, pois os conhecimentos náuticos da época não permitiam grandes navegações e além deste, só o Mar Negro e parte do Mar do Norte e Báltico eram atingidos. Desde a época das Cruzadas os europeus passaram a utilizar em sua culinária, produtos tropicais que vinham do Oriente sob monopólio dos árabes e que embora de reduzido volume, tinham alto valor econômico, sendo comercializados com exclusividade pelos *italianos*, a partir dos portos do Mediterrâneo.

A Europa enfrentava desde o século anterior um grande período de depressão e pessimismo, causados por uma série de fatores, como a escassez econômica provocada pela falta de lastro em suas moedas, que desapareciam nas transações comerciais com o Oriente; pelas muitas intempéries climáticas que haviam provocado sucessivamente péssimas safras agrícolas, resultando fome crônica generalizada; isso criava também um enorme déficit crônico de pastagens e forragens de inverno para o gado, o que obrigava o europeu a sacrificar grandes quantidades de animais, cujas carnes só poderiam ser conservadas por maior tempo com o uso das especiarias e condimentos orientais; por epidemias como a Peste Negra que aniquilara um terço da população do continente e ainda pelas muitas mortes e inseguranças ocasionadas pela Guerra dos Cem Anos (1337/1453) entre França e Inglaterra. E para aprofundar ainda mais, esta grave crise, em 1453 os turcos otomanos invadiram e dominaram Constantinopla, fazendo dela sua capital. Esta antiga cidade, fundada por gregos com o nome de Bizâncio no século VII a. C., era o mais importante porto e entreposto comercial de produtos orientais desde a Idade Média.

Para inquietação da Igreja Católica, a expansão do Islã ocorria também com as conquistas do Egito, Síria, o sul da China e as ilhas das Índias Orientais. Essas conquistas, além de ameaçar o cristianismo com a propagação da religião muçulmana, dificultavam e encareciam o comércio dos muitos produtos importados e principalmente das especiarias orientais, que eram substâncias aromáticas usadas nos temperos ou como remédios, passando as rotas mercantis até então tradicionais, a ficarem cada vez mais caras. Os

principais produtos importados vinham pelas rotas do Mediterrâneo e do Báltico, tais como, sedas chinesas, algodão indiano, esmeraldas da Índia, rubis do Tibet, safira do Ceilão, tapeçarias de lã, tecidos bordados com ouro e prata, pérolas finas, esmaltes, jóias e marfins esculpidos, porcelanas, peles do norte, âmbar do Báltico, gengibre, cravo da Índia, anil, canela, noz moscada, açafrão, pimenta, cânfora, ébano, trigo búlgaro, incensos, salitre, figos e tâmaras, pescados e muitos outros produtos. Dentre as especiarias, a mais importante era a pimenta, que foi durante séculos mercadoria de luxo e vendida a peso de ouro e juntamente com o sal, cujo uso vem de tempos imemoriais, foram de certo modo os precursores da geladeira, na conservação dos alimentos. O grande centro comercial exportador desses produtos era então a Índia e sua conquista passou ser questão de honra entre os europeus.

Em razão disso tudo, a Europa entrou em ebulição nesse período e se viu obrigada a procurar outra rota marítima em direção à Ásia, agora pelo Oceano Atlântico, pois era preciso libertar-se do monopólio exercido pelos muçulmanos e da tutela de algumas cidades como Genova e Veneza que funcionavam como passagem entre o Islão e o Ocidente. O *mar Oceano*, como então chamado o Atlântico, a época, era praticamente desconhecido pelos navegadores, sendo considerado como “mar temeroso”.

Portugal e Castela (Espanha) saíram a frente de outros países europeus, armando grandes frotas de navios com pilotos e marujos experientes para os novos *tempos de descobrimentos*. Os portugueses há muito vinham se preparando para isso e foi o Infante Dom Henrique, quinto filho do rei Dom João I, quem mais contribuiu para esta expansão ultramarina. Induzido por motivos econômicos e aparentes razões de fé, planejou expedições visando contornar a África, o que deveria levar os lusos a desviar o comércio das especiarias do Mediterrâneo para o Atlântico.

Iniciou com a conquista de Ceuta em 1415, entreposto comercial árabe localizado na costa marroquina (norte da África), que teve como principal objetivo a posse de terras necessárias para produção dos cereais usados na panificação. Depois criou a chamada, Escola de Sagres, que se tornaria um notável centro de cultura da arte náutica, embora não se saiba mais profundamente tudo o que ali ocorreu, pois pela política de sigilo que imperava nessa época, que provocava a supressão dos fatos que pudessem ser roubados por espiões e servir aos competidores, toda sua documentação foi recolhida à Lisboa após a morte do Infante em 1460, quando diminuíram então em muito as conquistas lusas no litoral africano.

E foi com muita ousadia, sonho e ambição, que um dito *genovês*, Cristóbal Colón, zarpou do porto espanhol de Palos na madrugada de 03 de agosto

de 1492, com uma tripulação de 87 homens divididos em 3 caravelas, Santa Maria, Pinta e Nina, para uma viagem que mudaria o curso da história mundial. Atingir as Índias, pelo sentido Oeste. Mas, que na realidade, chegou aos territórios da América Central!

A riqueza saqueada nas colônias espanholas das Américas, durante o século XVI, rapidamente transformou a Espanha, um país relativamente pobre e agrícola, em uma grande nação mercantil. Metais preciosos como ouro e prata, principalmente, obtidos por Hernán Cortés a partir de 1520 dilapidando os astecas, Pedro Alvarado em 1523 atacando os maias e Francisco Pizarro após 1541 massacrando os incas e apossando-se das minas de Potosi na região do Peru e Bolívia, deram suporte aos faustos da nobreza espanhola naquele que se convencionou denominar, o *Século do Ouro*.

A ambição expansionista portuguesa e espanhola já produzira, anteriormente, um acerto de interesses entre as duas potências, celebrado num acordo de 1479 que foi chamado de Tratado de Alcaçovas, onde pela primeira vez negociaram terras e mares que ainda não conheciam ou haviam sido descobertos, ficando estabelecidas para cada nação, áreas de exclusivo domínio.

Mas razões diversas fizeram este acordo fracassar. A chegada de Colombo a América, impôs a necessidade de Portugal e Castela reverem os limites de seus domínios e assim, em 7 de Junho de 1494 foi assinado um novo acordo entre D. João II, rei de Portugal e Fernão e Isabel de Aragão e Castela, reis da Espanha, denominado de, Capitulacion de la Particion del Mar Oceano, mas que passou a ser conhecido depois por Tratado de Tordesilhas.

Porém, a inexactidão demarcatória desse Tratado, provocaria pelos três séculos seguintes, conflitos e agressões entre Portugal e Espanha no ciclo de seus descobrimentos e expansões marítimas e territoriais. Também refletiria na colonização do Brasil e de toda a América do Sul, pois as duas coroas se achavam com direito a posse das novas terras.

Os episódios do Rio da Prata, com as viagens de Juan de Solis, por Castela, e João de Lisboa e Estevão Fróis, por Portugal, quando ficam sabendo do *reluzente império* do Rei Branco (os Incas, nos Andes), a fundação de Buenos Aires, São Vicente e coisas mais, já são de conhecimento de todos aqui presentes e não haveria necessidade de adentrarmos estes assuntos.

Mas foi a descoberta das minas de Potosi, o fator inicial e alavancador, daquilo que mais tarde conheceríamos como Tropeirismo!

Por motivo de segurança, para se transportar os minérios dali para a Espanha foram centralizados os seus portos e somente se viajava em grandes frotas armadas. Todo tráfego era regulado de maneira a encher de máximas condições possíveis de segurança contra os navios corsários das nações ri-

vais. Uma vez por ano, dos portos de Cadiz, Sevilha e San Lucas, partiam dois comboios de navios mercantes escoltados por navios de guerra. Um destes comboios chamado Frota, fazia vela para o México e o outro chamado Galeão, se dirigia para a América do Sul. A Frota levava à Vera Cruz, as mercadorias destinadas à Nova Espanha. Os galeões destinados ao abastecimento de Caracas, da Nova Granada, do Peru, do Chile, desembarcavam suas mercadorias em Porto Belo. Galeão e Frota reuniam-se em Havana, carregados de metais preciosos e dos produtos do México e da América do Sul e entravam juntos em Cadiz. A fim de evitar o ataque dos navios corsários os comboios não seguiam a cada ano a mesma rota e o itinerário era rigorosamente fixado pelo governo central espanhol. Todos os mercadores que desejassem exportar mercadorias para as colônias ou importar na Espanha produtos coloniais, tinham que se servir das duas frotas armadas pelo Estado.

Assim, tanto a prata do Potosi, quanto os produtos da região do rio da Prata, deveriam chegar a Porto Belo por terra pelos caminhos incas, mas estes não eram carretáveis, pelo menos, até os portos de Nova Granada. Havia montanhas íngremes, passagens estreitas e terrenos pedregosos. Por isto a solução era o luar, e os espanhóis o conheciam bem, pois as melhores do mundo eram as mulas dos Pirineus. Somente a mula, com sua resistência, capacidade de transportar grande peso e a dureza de seus cascos, além de ser menos exigente na alimentação que o cavalo, poderia aguentar a passagem nos Andes. A mula legítima e considerada também a melhor, é a produzida a partir da égua crioula com o burro hechor, burro-chó ou ainda burro-choro, conforme denominações regionais. Trata-se do burro espanhol, de maior porte que o jegue nordestino.

É provável que o primeiro criatório de muares sul-americano tenha sido em Assunção, porque era de lá que Hernando Arias de Saavedra (Hernandárias), conduzia suas primeiras tropas para Potosi. As imensas fileiras de mulas seguiam pelos *caminos del inca*, saindo de Santa Fé até Potosi e de lá, carregadas de prata, rumavam para Porto Belo, próximo ao istmo do Panamá, ou seja, atravessavam todo o continente sul americano pelos difíceis caminhos da Cordilheira dos Andes. Claro que isto era feito através de um revezamento de tropeiros e que entre Potosi e a América Central, havia outros criatórios de muares. Esta epopéia inacreditável ocorreu até o esgotamento das minas de Potosi, mas, até então, aumentavam constantemente os criatórios de mula. Assim quando só restaram os socavões exauridos e cruces dos escravos índios consumidos nas minas, os campos de Santa Fé e Entre Rios estavam abarrotados de mulas ociosas por falta de mercado. E o que aconteceu com a enormidade de criatórios e muares que existiam ali?

Vamos nos aproximando, então, da *idealização do Caminho das Tropas*, em território sul brasileiro.

Mas, como isso ocorreu?

O Brasil quinhentista era quase que só ocupado no Sudeste e Nordeste. Mas, ao raiar dos anos 1600, muitos *faiscadores* já se lançavam em desabalada corrida, descendo a costa marítima em diretura ao sul do Brasil. Atraídos pela expectativa de fortuna, nas primeiras décadas do século XVII chegaram à região da baía de Paranaguá, no atual estado do Paraná, aventureiros, faiscadores e mineradores provindos em sua maioria de Santos, São Vicente, Cananéia, São Paulo e Rio de Janeiro, estabelecendo-se primeiramente na ilha de Cottinga, onde estariam mais seguros, pois temiam os índios que viviam no continente. Fundada por Domingos Peneda e Gabriel de Lara, este foi o primeiro núcleo de Paranaguá. Após algum tempo, sentindo-se mais confiantes, mudaram suas habitações para terra firme, às margens do rio Taquaré, hoje, chamado Itiberê, local onde ora se localiza a cidade de Paranaguá.

A Metrópole queria ouro. Se existia pelo lado do Pacífico, por que não haveria pelo Atlântico?

Assim, o Governo Real, já em 15 de agosto de 1603 expedia o primeiro Regimento das Terras Minerais do Brasil e proclamava concessões aos descobridores de minas. Um segundo Regimento aconteceria em 8 de agosto de 1618, ampliando as disposições do primeiro édito, o que mostrava que até então não existiam resultados positivos. O governo abria mão de todas as minas a serem encontradas, concedendo-as aos seus possíveis descobridores e desistindo do intento de monopolizá-las.

Em 1646, Gabriel de Lara anunciava em São Paulo a descoberta de ouro em Paranaguá, povoamento no litoral do atual estado do Paraná, que seria o primeiro oficialmente declarado no Brasil. Sendo o homem de maior prestígio do lugar, foi escolhido para Capitão - Mor, posto em que se era a principal autoridade de uma vila. Logo recebeu ordens em nome D'El Rei para promover a elevação da localidade à categoria de Vila em 26 de dezembro de 1648, sendo que o Pelourinho foi inaugurado em 1646. Depois disso, a área de exploração produtiva do aluvião aurífero foi galgando gradativamente a Serra do Mar e os mineradores de Paranaguá já em pouco tempo atingiam o Primeiro Planalto, onde nasceria a futura vila de Nossa Senhora da Luz dos Pinhais, hoje, Curitiba.

Com a dissolução da União Ibérica, em 1676 o Papa Inocêncio XI, em mais um resultado de acerto papal e realeza, estendeu a jurisdição do Bispo do Rio de Janeiro até o Rio da Prata. A seguir, em 1680 aconteceu a ousadia lusa da instalação da Colônia de Sacramento nas barbas dos espanhóis

e contemporaneamente, a fundação do povoamento de Laguna, estimulado para ser um ponto de apoio a manutenção de Sacramento.

Então, ao apagar das luzes de 1600, ecoa o grito vindo das Minas Geraes: Ouro! Ouro!

Com a descoberta do eldorado mineiro, o rei de Portugal preocupado com a possibilidade do desvio do “seu ouro” para as capitanias do nordeste, através de edito real de 1701 proibiu a comunicação terrestre desta região, com as capitanias da Bahia e Pernambuco. De cá pra lá e vice-versa, tudo estava proibido, inclusive o trânsito de gentes e de animais, mesmo que fosse gado para alimentação e montaria. Em 1702, apertado pelas necessidades dos arraiais mineradores, mas ainda visando resguardar aqueles tesouros, é promulgada outra carta régia estabelecendo que a capitania do Rio de Janeiro e as demais do Sul, devessem prover de gado as minas, não sendo então necessária, a abertura de trânsito para a Bahia, embora já existissem ali inumeráveis currais ao longo do rio São Francisco. E também que fossem concedidas sesmarias na região fluminense e sul abaixo, visando a criação de gado!

É aqui, então, que vamos encontrar um homem português, de nome, *Manuel Gonçalves de Aguiar*, personagem bem desconhecido na história pátria.

Em função da carta régia de 1702, começaram então, os pedidos de sesmarias. Nos Campos Gerais, do hoje estado do Paraná, só entre 1725 e 1744, mais de noventa sesmarias foram requeridas por pessoas de São Paulo, Santos e Paranaguá, sob alegação de ocupação anterior. O número de requerentes dessa quase centena delas, que variavam conforme o pedido, de 4.000 a 8.000 alqueires paulistas, (01 alqueire = 24.200 m²) era muito menor que o próprio número das sesmarias solicitadas, o que demonstrava que alguns pediam várias delas.

Uma das primeiras solicitações foi feita pelo capitão-mor Pedro Taques de Almeida ao governador do Rio de Janeiro, alegando “a intenção de ali construir uns currais de gado”. Embora a solicitação fosse desproposita, pois ele queria para si uma gleba de três léguas de comprimento por uma de largo (sesmaria oficializada) e mais uma para cada um de seus filhos e netos, que somavam mais de quinze ao todo, o governador concedeu-lhe apenas uma, a Sesmaria da Paragem do Yapó, na medida oficial de três léguas de comprimento por uma de largo, abrangendo a atual região entre o rio Iapó e Itaiacoca, localizada no meio do caminho que ia da Vila de Curitiba para a Vila de Sorocaba (na região de Castro/Ponta Grossa). Mais tarde, seus filhos e genros obtiveram doações ou se apossaram de grande parte das terras

inicialmente pedidas Ali nasceria Castro, povoa que seria o mais importante centro tropeiro do Paraná.

Em 12 de abril de 1706, duas outras sesmarias situadas próximas a esta região, foram concedidas por D. Fernando Mascarenhas de Alencastro, membro do Concelho de Sua Majestade e Governador da Capitania do Rio de Janeiro e das mais do Sul.

Uma foi entregue a Antônio Luís Lamin ou Luis Tigre, que obteve a sesmaria do Tamanduá, situada entre os rios da Morte e Tamanduá. Esse território era naquela época um sertão bruto e suas matas ocultavam escravos foragidos de São Paulo, da Vila de Curitiba e do litoral, os *quilombolas*; também nas furnas e capões, existiam os *galafres*, local onde se escondiam além de índios bravios, assaltantes e foragidos da lei, os chamados *galafreses* ou *galafrases*, que punham em risco a vida de mineradores e viajantes.

Foi quando surgiu então, a lendária figura de Antonio Luis Lamin, o Capitão Tigre. Corajoso e incansável no combate a estes perigos conseguiu que a Câmara de Curitiba obtivesse do Governo Geral de São Paulo, uma autorização para nomeação de Capitães do Mato, milícias com autonomia policial, das quais foi seu comandante efetivo e impôs ordem e respeito na região. Utilizavam um carimbo de ferro com a letra F (fugitivo) para marcar escravos e assaltantes capturados, que quando resistiam a ordem de prisão, eram eliminados. Homem de uma só palavra, enérgico, tornou-se figura de projeção na vida da Vila de Curitiba, exercendo a partir de 1700, funções públicas de destaque, como presidente da Câmara, Juiz Ordinário (equivalente a prefeito) e Juiz Distrital.

Em 1706, recebendo a sesmaria do Tamanduá, passou a residir ali com a esposa D. Ana Francisca Rodrigues França, onde em 1709 mandou erigir uma capela de madeira em louvor a Nossa Senhora da Conceição. Não tendo filhos e muito religiosos, em 21 de abril de 1727 doaram parte de seus bens para os padres Carmelitas, inicialmente com uma área de meia légua de suas terras, além de 200 vacas, 20 touros, 12 éguas, 1 cavalo e 7 escravos. Falecendo logo a seguir D. Ana Francisca, que instituíra como herdeira universal de seus bens, a Capela de Nossa Senhora da Conceição de Tamanduá, o capitão Tigre mandou lavrar uma escritura em 31 de janeiro de 1731, na qual constava que sua esposa legara todos os seus bens à Capela e como ele não soubesse em quanto montava a parte dela, embora no testamento constasse a existência de 4.000 cabeças de gado, 600 cavalgaduras, vários escravos e outros bens, para não haver prejuízo para a Capela, ele também doava a ela, todos os seus bens.

Esta capela de madeira foi substituída em 1730 por outra já de pedra, até hoje importante testemunho histórico, arquitetônico e religioso, que feliz-

mente foi tombada pelo Patrimônio Histórico Estadual em 1970 e que deu origem ao pequeno povoamento e depois *Freguezia do Tamanduá*, lugar que viria a ter vital importância na trajetória do caminho das tropas e do próprio desenvolvimento de Curitiba. Luis Tigre faleceu em 1738, com noventa anos.

A outra sesmaria foi doada para Manuel Gonçalves de Aguiar.

Nascido em 24 de outubro de 1661, em São João da Foz da Barra do Porto, em Portugal, viera ainda jovem para o Brasil e se radicou na vila de Santos, hoje importante cidade litorânea de São Paulo. Casado com Maria Pinheira, não tiveram filhos e grande devoto

de Nossa Senhora das Neves, colocou imagem da santa em capela edificada em seu sítio denominado As Neves, localizado naquela vila onde residia. Sua sesmaria tinha a *medida oficial* de três léguas de comprimento por uma de largura, indo no sentido de norte a sul pelo *sertan dentro*, do Capão da Índia na divisa das terras que recebeu o capitão Tigre, até as Furnas, abraçando o ribeirão do Rodeio, o rio Grande (Iguaçu) e o rio das Mortes, no Tamanduá.

Em 1711, Aguiar era Sargento-Mor do Presídio da Praça de Santos, mas já servira, anteriormente, como capitão-de-mar e guerra, por patentes dos Governadores da Bahia e de Pernambuco. Havia realizado também, diversos estudos sobre as condições das terras e dos portos em mares sul do Brasil, para o Governador do Rio de Janeiro. Naquele momento, era então, uma espécie de *gerente dos mares sul do Brasil*, litoral, que hipoteticamente, terminaria para Portugal, na altura da povoação de Laguna, hoje conhecida cidade catarinense. Assim, por solicitação do governo central, a bordo de uma *sumaca*, que era uma pequena embarcação de dois mastros e levando 50 homens como tripulantes, zarparam de Santos com o objetivo de examinar se na Enseada das Garoupas, abaixo da Ilha de Santa Catarina, existiam condições para a fundação de uma povoação, além de obter informações sobre existência de minerais de valor ali naquele sítio. Após dois meses de

Figura 1 – Capela do Tamanduá (1730) São Luiz do Purunã – Balsa Nova/PR



Fonte: acervo do autor.

investigação, chegou a conclusão que esse intento era inviável, assim como comprovou a inexistência ali, de qualquer mina de minerais.

Ocorria então, um vai e vem entre portugueses e espanhóis, na disputa pelo domínio da Colônia do Sacramento. Naquele ano de 1711, o fundador da povoação das Alagunas, Domingos Brito Peixoto e seu filho Sebastião, já haviam falecido e o outro filho, Francisco Brito Peixoto, retornara para a vila de Santos. Mas como acontecia um grande desenvolvimento naquela povoação do sul, em 1714, Santo Antônio dos Anjos de Laguna foi elevada à categoria de Vila e Francisco Brito Peixoto nomeado para ser o seu Capitão-Mor pelo Governador do Rio de Janeiro, Francisco de Távora, que ordenou também que se mandasse examinar o território até as imediações da Colônia de Sacramento, lugar que nesse momento estava em posse espanhola. Foi encarregado disso o Sargento-Mór Manuel Gonçalves de Aguiar. Chegando lá, ele ouviu do Francisco Brito Peixoto, sobre a situação favorável que existia nas terras para baixo dali até a região da Colônia de Sacramento, dizendo haver lá uma imensa quantidade de gado vacum, cavalar e de bestas, informações que asseverava ter de “boca própria”, do desertor Domingos Filgueira. Peixoto contou então, que no ano de 1703 esse desertor de Sacramento chegara a Laguna com outros dois companheiros, após percorrerem a pé durante mais de quatro meses um roteiro que chamaram de Caminho da Praia, que partia da bacia do rio da Prata. Filgueira afiançara aos Peixotos, a existência de enorme quantidade de gado nos campos atravessados e o fato de não terem avistado índios nessa rota.

O comandante Aguiar buscou ainda conseguir mais informações sobre a origem desse gado e qual era a situação dessas manadas naquele momento, mas o Capitão respondeu-lhe não saber, pois estivera ausente de Laguna por um bom tempo já que por várias razões, todos da família tinham voltado a São Vicente nos primeiros anos de 1700. Contou que seu pai, Domingos Brito Peixoto, fora casado com Ana Guerra, com a qual tivera três filhos: ele, o seu irmão Sebastião, que morrera como Tenente em função exercida no sertão e sua irmã, Maria de Brito, que era esposa de Diogo do Pinto do Rego, então Governador de São Vicente. Com a morte do pai e do irmão, ficara ele, o filho mais velho, responsável pela sucessão dos interesses da família em Laguna. Em decorrência de sua localização geopolítica, essa povoação passara a servir de porta de entrada para a região da bacia do rio da Prata e sustentação da Colônia de Sacramento e assim ele fizera súplica diretamente ao rei de Portugal em 06 de fevereiro de 1714, pleiteando favores e se propondo voltar para Laguna, para dali promover penetrações ao extremo sul do continente de São Pedro e região platina. Por isso fora nomeado como Capitão-Mór e

retornara para ali. E disse para o comandante Aguiar, que imaginava fazer no ano seguinte uma expedição ao território relatado por Filgueira.

Esse caminho da Praia, era por onde mais tarde, Brito Peixoto começaria a trazer gado das vacarias do mar para o entorno de Laguna, para dali, enviá-los vivos ou já em carne salgada para cidades de mar acima, como Santos, São Paulo, Rio de Janeiro e outras. As dificuldades desse percurso teriam profunda influência na abertura posterior de uma via interior mais fácil de ser transitada, que daria origem ao Caminho das Tropas.

E, provavelmente, foi nessa segunda viagem que Manuel Gonçalves de Aguiar deva ter visto as perspectivas econômicas que geraria o comércio de muares dentro do ciclo da mineração.

Homem de boa vivência comercial, não é difícil imaginar que soubesse que isso envolveria uma série de atividades, como o comércio de gêneros diversos, venda de animais para a região mineradora, aluguel de campos para invernagem, prestação de variados serviços, impostos e cobranças de pedágios nos registros, etc. O pioneiro traçado do futuro caminho das tropas, chamado Caminho dos Conventos e que foi aberto por Souza Farias, teve o seu ponto final em sua fazenda, de nome *Os Carlos*, localizada na região de São Luiz do Purunã, distrito do atual município de Balsa Nova, nos Campos Gerais do Paraná. Analisando o quadro geral da época, seria um impensável acaso, inclusive pelas inúmeras dificuldades que sobrecarregaram a abertura desse roteiro, o mesmo acontecer de forma espontânea com o final justamente na propriedade de Manuel Gonçalves de Aguiar.

Figura 2 – Ruínas do Sítio Os Carlos no Tamanduá, São Luiz do Purunã, local de chegada do Caminho dos Conventos (09/09/1730)



Fonte: acervo do autor.

Nos primeiros dias de 1719, Aguiar reuniu em sua fazenda Os Carlos, paragem próxima a Capela do Tamanduá, um grupo de sesmeiros dos Campos Gerais de Curityba, do qual fazia parte o capitão Pedro Taques, seu filho Jose de Góis e Moraes e seus genros, Antonio Pinto Guedes, Martinho de Oliveira e Bartolomeu Paes de Abreu.

Contou-lhes que em 1711 fora incumbido pelo Governador do Rio de Janeiro de ir verificar algumas possibilidades que diziam existir na chamada Enseada das Garoupas, abaixo da Vila de São Francisco. E que essas averiguações incluíam, além da implantação de um povoamento ali junto ao mar, a descoberta da real existência nos “certõens das Garoupas”, da lendária mina de Inhanguera que se falava estar próxima ao mítico morro Taijó, que teria sido objeto de exploração em 1679 por parte de um faiscador de nome Guilherme Cortes, que vivia no Arraial Grande, um local existente no entorno da Vila de Curityba. E que depois dele, teria ido minerar lá também o seu filho Zacarias Cortes, que para chegar até as ditas minas fez abrir uma vereda que atravessou os matos que vão bordejar nos campos da Lajens, conforme uma cópia desse roteiro que ele tinha agora em mãos e pôs-se a ler (está na grafia original):

[...] partindo da povoação de Curityba, passando-se o Rio Grande da dita povoação, se vai logo buscar o Rio Grande pequeno da várzea, que é o que chamam Iguassu-mirim, e passando por este se irá alongando para o campo largo, por não ir rompendo matos por cima da serra. Daí começarão a buscar o Rio Una, que é rio de jangada por ser fundo. Passando-se este rio caminhando pelo rumo de sudoeste, darão com um ribeirão que cortando um pinheiro alto passarão por cima dele; o qual ribeirão foi aguada do gentio Gabelhudo, e o rio pela língua da terra, Inhanguera. Logo passarão outro ribeirão pequeno chamado Itupeba e avistarão logo a uma serra que corre para o poente, não alta, que pode estar desviada da nossa serra do mar, duas léguas e meia, mais ou menos. Pela ponta da serra passarão e darão com faxina dos sertanistas do tempo do gentio, chamada Garcelhos, e logo avistarão o morro Negro, chamado pela língua da terra Bituruna, o qual morro vai afocinhar sobre o rio Uruguai. Este morro tem um campo ao pé mui grande, mui razo, e com muitíssimos veados, muitas emas, muitos cervos, e muitos botiás, que dão muita e boa farinha, e por baixo dos botiás tem muita erva mimosa. Desta serra Negra caminho de leste não poderão errar o morro chamado Taijó, que é o que vai buscar. Pelo pé da serra negra corre um ribeirão que vai buscar as cabeceiras do dito morro Taijó, o qual morro é baixo, redondo e agudo com sua campina ao pé, e tem este feitio. Tem também sua campina na banda do norte e na banda do sul, mato grosso carrasquenho, pelo pé deste morro podem buscar ouro; e quando se queiram alongar para os matos do mar, não seja

pela parte do sul, seja pela parte do nordeste, que dali manam as cabeceiras todas do Pajai-mirim, que não poderão deixar de achar ouro. Estas são as chamadas Minas de Inhanguera tão afamadas como as antigas e ficão no sertão da Enseada das Garoupas e Ilha de Santa Catarina. As serras da Costa do Mar vão acabar e afossinhar perto de um rio chamado Taramandy, o qual está abaixo de Laguna 40 léguas pouco mais ou menos, donde acabão estas serras para adiante não tem mais terras, nem serra alguma, até o dito Rio Grande e sua Campanha. Nas ditas paragens onde acabão estas serras do mar é que se sobe, por ter menos dificuldades a chegar ao campo, no qual se dará com pinheirais, e na dita paragem, vindos mais para a banda da Laguna, farão diligência por umas pedras toscas as quais chamam de coco, estas arrebantão com o sol e do amago lhe saem umas pedras toscas, e outras lizas, umas cor de bagos de romã, outras roxas e outras brancas como cristal, e todas estas pedras são finas depois de lavradas. Para se descobrir e entrar nas minas de Inhanguera é mais perto e fácil entrar por este caminho onde acabão as serras do mar como fica dito, do que pella Villa de Coretiba.

Recorremos aos informes do eminente pesquisador curitibano, Henrique Schmidlin (Vitamina). Contida num trabalho de sua autoria, chamado “Importante Documento de Zacarias Dias Cortes abrindo a Vereda dos Sertões de Curitiba até o Rio Tramandaí”, ele cita:

[...] recuando um pouco na história do Paraná, é necessário revocar que os sertões de Coritiba começaram a ser explorados pelos faiscadores reunidos no Arraial Grande, em plena Serra do Mar. Entre os formadores deste arraial, estavam membros da família Dias Cortes, Guilherme e Zacarias, respectivamente pai e filho. Em 13 de agosto de 1679 há um registro da incursão de Guilherme Cortes em busca de ouro nas lendárias minas que diziam existir nos sertões das Garoupas e Ilha de Santa Catarina. Posteriormente, segue na mesma esteira o seu filho Zacarias, que junto com João Vellozo Costa e João Carvalho de Assumpção, mineradores residentes no Arraial de Curitiba, saíram a explorar a região de Bituruna e a leste deste, nas faldas do morro Taió onde acreditavam estar a Mina de Inhanguera. Essas expedições é que devem ter originado o topônimo, Curitibanos, naquelas pradarias” e provavelmente, a origem do município do mesmo nome, localizado no planalto catarinense. Afirma ainda que as notícias sobre os “sertoens das Garoupas” fizeram com que o governador de São Paulo, Rodrigues Cesar Meneses, solicitasse à Câmara de Curitiba o roteiro dessas buscas, oportunidade em que Zacarias Cortes apresentou o seu percurso e inquirido, confirmou a extração de cerca de 1.000 oitavas de ouro, valor sobre o qual teve que se comprometer a pagar os quintos reais.

Aguiar explicou aos seus convidados, que no ano anterior, estivera pela segunda vez em viagem oficial pelas zonas das “Geraes”. Havia estado lá, já fazia uns oito anos e ficara impressionado com o crescimento que ocorreu naqueles arraiais, que viraram verdadeiros formigueiros humanos. Ali faltava tudo, desde leis mais severas, pois só os mais fortes conseguiam sobreviver, como também alimentos, braços para trabalho e principalmente, meios de transporte. Muitas vilas de São Paulo, do Rio de Janeiro e da região nordestina, estavam sofrendo também um intenso processo de esvaziamento e virando povoados fantasmas. Contando os negros escravos, nesse momento o Brasil tinha uma população em torno de 200 mil pessoas ou um pouco mais, fora os índios, que deveriam ser “ainda” por volta de uns dois milhões. A capital Salvador, nossa maior cidade, tinha perto de 25 mil habitantes. Depois vinha Recife com cerca de 20 mil, Rio de Janeiro com 5 mil e São Paulo com uns 4 mil. A população na zona do minério, no entanto, já attingia entre 40 e 50 mil pessoas, maior portanto, que qualquer outro centro da Colônia. Lá, segundo um censo, 23% eram homens brancos livres e 25% pardos ou mestiços. Os outros ditos 52% eram negros escravos.

Assim, após três dias de muita conversa os convidados do comandante Aguiar retornaram aos seus pagos, na região do rio Yapó. Ficava estipulado que após mandar levantar um mapa e ter em mãos informações mais precisas sobre a região onde estava a animalada muar, o capitão Bartolomeu Paes apresentaria ao Governo uma proposta para a abertura desse caminho ao sul.

Em 25 de outubro de 2006 foi localizado pelo jornalista Miguel Netto na Biblioteca Nacional do Brasil, um conjunto de 10 (dez) mapas atribuídos a Bartolomeu Pais de Abreu; essa documentação tem a denominação de: “Demonstração da costa desde Buenos Ayres athê a Villa de Santos - de Bertolomeu Pays de Abreu - Era - 1.719; na parte inferior do mapa que representa a região de Santos, São Vicente, Cubatão, Bertioga e Itanhaém e em seu verso, existem anotações manuscritas de origem ainda não identificada; estes mapas podem ser visualizada na versão digitalizada (8.14Mb,PDF - http://pt.wikipedia.org/wiki/Bartolomeu_Pais_de_Abreu).

Alguns meses depois, em 23 de maio, Bartolomeu Paes de Abreu encaminhou ao dito Ouvidor Pardinho, que fazia Correição na Vila de Curityba, um pedido de autorização para fazer a abertura do pretendido caminho ligando os *sertoens* dessa dita Curityba com as vacarias do sul, pois dizia ter “talentos e cabedais para que com forças de um volumoso corpo de armas, fazer entrada ao Continente do Rio Grande de São Pedro e sem a menor

despesa da Fazenda Real, talar aquele vasto sertão e abrir caminho para a Capitania de São Paulo.”

Como retribuição solicitava apenas

[...] receber 40 léguas de terras, junto ao dito rio Grande, de juro e herdade para sempre, com um padrão de 200\$000 estabelecido na passagem do dito rio Grande, sendo indicado também, por édito real, Capitão-Mór das Campanhas. Os primeiros nove anos, livres de direitos dos animais que extrair por mim e sócios meus; ser Guarda-Mór Geral das quais minas se descobrirem nas vertentes do Rio Grande e serras anexas.

Ressaltava ainda os muitos serviços que já prestara para El Rei de Portugal e a importância e ganhos que se teria em ir buscar animais no Sul, demonstrando para isso a necessidade de se abrir um caminho pelo interior dos *sertoens*, o que resumia assim: “do porto da Vila de Santos até o da Alaguna, última povoação da Comarca desta cidade de São Paulo, fazem ser cento e vinte léguas pela costa do mar e se acham nove vilas que há muitos anos estão povoadas, sendo que entre todas, a mais avultada é a de Santos, pelo comércio que tem com moradores da Serra acima. Da povoação da Alaguna para a parte do sul serão sessenta léguas até o Rio Grande, toda de deserto e costa lavada, sem porto mais que o da barra do mesmo rio Grande que é para sumacas e outras embarcações pequenas. Adiante da Alaguna, buscam as serranias da costa o interior do sertão, e abeiram os campos as praias até o Rio Grande, que se estendem a continuar com a cidade de Sacramento da nova Colônia, que ainda estão por povoar e só é habitadas estas terras de gentios bárbaros, e será a distância de cento e cinquenta léguas da Alaguna até a Colônia. Toda esta campanha do Rio Grande para diante produz gado vacuns e cavalgadas em muita quantidade, sem mais utilidade para a Real Coroa de V. M, que alguma courama fabricada na mesma Colônia; e se não pode conseguir maiores conveniências com as saídas destes animais por falta de caminho de terra, que pela costa não permitem as serranias, matas e baías do mar; e só terá lugar esta extração abrindo-se o caminho pelo interior do sertão servindo-se do rio Grande a demandar a comarca desta cidade que poderão ser cento e oitenta léguas mais ou menos”. Prosseguia ainda informando sobre outras vantagens financeiras que poderiam ser obtidas, cobrando-se impostos sobre a passagem de animais pelos postos de alfândegas a serem criados e outras conveniências mais. E que para isso anexava alguns mapas junto ao seu pedido.

Essa proposta foi bem acolhida pelo Ouvidor Pardinho, que já em 17 de junho encaminhou correspondência ao rei D. João V, em Portugal, concor-

dando com esse pedido e endossando a iniciativa. No entanto, em consequência da insurreição comandada por Felipe dos Santos na zona de mineração, revolta então conhecida como Rebelião de Vila Rica, a 28 de junho desse mesmo mês havia se materializado a autonomia administrativa da região mineira, que logo a seguir, por édito do rei D. João V de 12 de setembro, seria instituída como capitania das Minas Geraes e desmembrada da capitania de São Paulo.

Assim, a situação em São Paulo era bastante tensa. Porém, como o novo governador até então não fora empossado, em 6 de fevereiro de 1721 o rei de Portugal ordenou ao ainda governador daquela capitania, o fidalgo Pedro Miguel de Almeida Portugal e Vasconcelos - Conde de Assumar, para analisar o pedido de abertura desse caminho e avaliar a possibilidade do mesmo suplicante arcar com as despesas, conforme afirmara. Após analisar e avaliar por um bom tempo essa solicitação real, o Conde emitiu um relatório onde se declarava favorável a proposta da abertura do *caminho sul* e enviou uma correspondência nesse sentido ao general Rodrigo César Meneses, que nesse momento então já assumira o cargo como governador de São Paulo em 6 de setembro de 1721, instruindo a contratação de Bartolomeu Paes de Abreu para realizar essa empreitada.

Havia, no entanto, alguns focos de divergências dos proprietários dos campos de Curityba com relação à governança de São Paulo e Meneses começou a postergar o cumprimento do despacho oficial. Enquanto essa situação não se definia, Paes de Abreu aproveitou o início do ano de 1722 para participar na organização e andanças de uma bandeira que saia de São Paulo para o sertão de Goyaz. Informado disso, o Governador Meneses aproveitou a ausência de Abreu ali em sua vila para justificar a sua não contratação, alegando que o mesmo não tinha idoneidade para cumprir o contrato proposto.

O comandante Aguiar alegava sempre que existia extrema má vontade da gente de São Paulo com relação ao *gado curitybano*, tanto que em 1º de dezembro de 1721 a Câmara de São Paulo proibiu que esse gado abastecesse aquela Vila. O Ouvidor Pardinho havia proibido naquele mesmo ano, que pessoa alguma levasse para fora de Curityba e todo o seu termo, cavalgadas ou gado algum e mesmo que fossem de sua criação, sem a prévia licença da Câmara. Para isso deveria fazer petição declarando a quantidade e qualidade dos animais que quisessem levar, onde os haviam conseguido e para onde os levariam. Se chegasse a São Paulo sem essa guia, o gado seria confiscado, como de fato muitos o foram.

Em 15 de agosto de 1727, o capitão Antônio Silva Caldeira Pimentel assumiu o cargo de novo governador da Capitania de São Paulo em lugar de Rodrigo Cesar Meneses, de quem era ferrenho inimigo.

E de pronto voltou-se também contra Bartolomeu Paes de Abreu, sesmeiro nos campos de Curityba, e seu irmão, João Leite da Silva Ortiz, genro de Bartolomeu Bueno da Silva, o descobridor das Minas de Ouro de Goyaz. Como Paes de Abreu fora o grande inspirador e organizador da bandeira que descobrira as citadas minas e também por Bueno e Ortiz terem recebido apoio de seu antecessor Meneses, o governador Caldeira Pimentel não quis ver isso com bons olhos e *inventou* uma suposta insurreição nacionalista que eles estariam organizando nas Minas de Goyaz, algo como uma Guerra dos Emboabas, além de afirmar ainda que os mesmos estavam desviando ouro, sem o pagamento dos Quintos. E nessa tramóia toda, segundo o governador, participava também Bartolomeu Paes de Abreu, o qual era sócio deles e deixara de ir ao sertão, para ficar mais em São Paulo com a incumbência de remeter o que era necessário aos trabalhos da bandeira. Assim, Paes de Abreu foi preso e levado para o calabouço da Fortaleza do Presídio de Santos, sem licença, inclusive, para se comunicar com o irmão e nem dar-lhe qualquer informação quanto aos negócios que ficaram sob sua responsabilidade, referentes as minas descobertas.

Com esse tempo prisional, Paes de Abreu perdeu uma nova oportunidade de realizar a sua proposição quanto a abertura do caminho para o sul, pois logo a seguir o novo governador se decidiria por fazê-la. Caldeira Pimentel analisou o processo existente sobre essa proposta, onde constavam dados dos relatórios de Manoel Gonçalves de Aguiar, Rafael Pardinho e Francisco Xavier Pizarro, este, capitão-mor da Vila de Curitiba, além do roteiro de Zacarias Cortes e decidiu rapidamente pela sua realização.

Então, em 19 de setembro de 1727 incumbiu o capitão Francisco de Souza e Faria para abrir um caminho por terra, da Capitânia de São Pedro do Rio Grande até os Campos de Curityba, por onde pudessem passar gados e cavalgadas. E para facilitar o seu trabalho, pois sabia que ele iria enfrentar resistências nas Câmaras de Paranaguá, São Francisco e Laguna, nomeou-o como Sargento-mor da Vizinhança do Rio Grande do Sul de São Pedro e seus *Certões*.

Assim, após enfrentar inumeráveis dificuldades na abertura daquilo que se convencionou chamar de “Caminho dos Conventos”, o capitão Souza e Faria anotou em seu relatório que - “no dia 09 de setembro de 1730, praticamente três anos após termos zarpado do porto da Vila de Santos a 29 de setembro de 1727, chegamos a paragem chamada, Os Carlos, sítio do Sargento-Mór Manuel Gonçalves de Aguiar, situado próximo a Serrinha do Purunã, nos Campos Gerais de Curityba.”

No dia 19 de setembro de 1730, esse dito capitão Francisco de Souza e Faria se apresentou no Paço do Conselho da Câmara da Vila de Curityba, entregou o relatório final de sua missão ao senhor Juiz Presidente e Procu-

rador do Conselho, doutor Antônio Fernandes e em seguida retornou para a Vila de Santos.

Estava aberto o *caminho de dentro*, que fazia agora a ligação pelos “sertões”, do extremo sul do Brasil com as capitanias de São Paulo e Minas Geraes. Era o Caminho dos Conventos, o primeiro Caminho de Tropas oficializado pelo governo português no Brasil.

Figura 3 – Mapa do Caminho de Viamão



Fonte: acervo do autor.

A seguir, ocorreria o início do Ciclo do Tropeirismo, movimento inovador e que mudaria de vez a face e a história do Brasil.

Isso tudo devido a “visão estratégica e futurista” de Manuel Gonçalves de Aguiar, que naquela viagem de 1714, já antecipou a necessidade fundamental que teria o Brasil e a região das minas, para o transporte aos portos paulistas e fluminenses de seus principais produtos, os minérios que enriqueceriam o governo central português!

Referências

- ALMEIDA, Aluisio de. *Vida e morte do tropeiro*. São Paulo: Martins Livreiro, 1971.
- BALHANA, Altiva Pilati e outros. *Campos Gerais: estruturas agrárias*. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 1968.
- BRUM, Nilo Bairros de. *Caminhos do Sul*. Porto Alegre: Metrópole, 1999.

- COSTA, Licurgo. *O Continente das Lagens*. Lages: FCC Edições, 1982.
- FERRAZ, Ocílio José Azevedo. *São Paulo: Caminhos da Colonização: viagens de tropeiros entre Serras*. São Paulo: Antônio Bellini Editora e Cultura, 2002.
- FONSECA, Pedro Ari Veríssimo da. *Tropeiros de Mulas*. Passo Fundo: Gráfica Diário da Manhã, 2004.
- LOPES, José Carlos da Veiga. *Informações sobre os bens de Nossa Senhora das Neves no Paraná*. [s/d], 2000.
- LOPES, José Carlos da Veiga. *História da Fazenda Santa Rita*. [s/d], 2005.
- MARTINS, Romário. *História do Paraná*. Curitiba: Prefeitura Municipal, 1995.
- MOREIRA, Júlio Estrela. *Caminhos das Comarcas de Curitiba e Paranaguá*. Curitiba: Imprensa Oficial do Paraná, 1975, v. 2.
- RITTER, Marina Lourdes. *As sesmarias do Paraná no século XVII*. Brasília: Conselho Federal de Cultura/IHGEP, 1980.
- RODERJAN, Roselys Vellozo. *Os curitibanos e a formação de comunidades campeiras no Brasil Meridional*. Curitiba: Estante Paranista, 36, 1992.



Resgatando a figura de Bartholomeu Paes de Abreu

Sérgio Coelho de Oliveira

Jornalista, Escritor, Pesquisador, Membro da Academia Sorocabana de Letras e do IHGG de Sorocaba. Sorocaba/SP

Todas as passagens épicas e ciclos históricos nos legaram heróis, uns que amamos, outros que detestamos e tantos outros que sequer conhecemos. O tropeirismo, a epopéia vivida na rota de Sorocaba a Viamão, não podia deixar de ser diferente. Destaca, entre outros, o sargento-mor Francisco de Souza e Faria considerado o *descobridor e abridor* do caminho do Rio Grande à Vila de Curitiba, no ano de 1727. Esse caminho é melhorado, em seguida, por outro herói, Cristóvão Pereira de Abreu, que por ele conduz, em 1732, a primeira tropa na direção de São Paulo e das Minas Gerais, consagrando-se, perante a história, como o primeiro tropeiro brasileiro.

Veja o que dele escreve Aurélio Porto em seu livro *História das Missões Orientais do Uruguai*:

Surge, então, no cenário da Pampa, dominando-a com sua bravura e possibilitando a fundação do Presídio, a figura máscula de Cristóvão Pereira de Abreu. Maior do que todo se projeta na história com traços inconfun-

díveis; cantando a terra com suas expressões de enamorado dela; abrindo -a a todas as energias que nela pudessem eclosionar; cortando-a, palmo a palmo, pelas veredas íngremes da serra ou voando pelas campanhas extensas. Soldado e tropeiro, Cristóvão Pereira é o símbolo perfeito de todos os povoadores do Rio Grande. (1943, p. 353).

Aurélio Porto não está sozinho nas homenagens que rende ao pioneiro das tropas. Barbosa Lessa, em *Rodeio dos Ventos*, editado em 1978, protesta indignado:

Se eu perguntar a qualquer pessoa quem foi Cristóvão Pereira, ninguém sabe. Talvez nem mesmo os professores de história. E não há nenhum nome de rodovia homenageando quem abriu o primeiro caminho entre o sul e o centro do Brasil (há porem a free-way e a Presidente Kennedy). Nenhum nome de cidade. Nenhum monumento ou estátua. Nem sequer uma placa de praça, de avenida, de rua, de beco, lembrando o fundador do Rio Grande do Sul. Ou a nossa memória nacional é uma vergonha ou então perdi o meu precioso tempo, lendo um disparate ou brincadeira de mau gosto sobre tal Cristóvão Pereira de Abreu. Ajudem-me a sair desta dúvida: será mesmo que existiu o tal Cristóvão Pereira de Abreu? (p. 35).

Peço licença a Barbosa Lessa para me indignar também, diante do esquecimento a que tem sido relegado outro personagem ilustre da História do Tropeirismo, o velho bandeirante paulista, Bartholomeu Paes de Abreu. Foi ele quem sugeriu a El-rei, em correspondência datada de 23 de maio de 1720, a abertura de um caminho pelo sertão, entre o Rio Grande e Curitiba, para o escoamento da imensidade de gados vacuns e cavaleares para abastecimento do restante do Brasil. Foi ele, portanto, o autor intelectual do ciclo do tropeirismo, que iria desenvolver e povoar o sul e enriquecer São Paulo, uma região muito pobre na época.

Lá por volta de 1719, vivia nos Campos Gerais de Curitiba o velho bandeirante Bartholomeu Paes de Abreu, dedicando-se então à criação de gado. Contava ele com 45 anos de idade e uma vasta folha de serviços prestados ao reino. Já havia sido capitão de ordenanças de São Sebastião (SP), sua terra natal; juiz ordinário de São Paulo, partindo daí para as suas aventuras sertanejas. Devassou os sertões do sul mineiro, em plena febre do ouro, explorou as regiões de Curitiba e ao sul do Iguaçu, indo até as paragens do Rio Grande. Abriu depois uma larga estrada, através das selvas, de Sorocaba às barrancas do rio Paraná. Transitou pelo Paraguai e pelas reduções jesuíticas. Era, portanto, um profundo conhecedor do Brasil, das dificuldades por que passavam os habitantes das Minas Gerais e da abundância das campanhas

gaúchas, povoadas de toda a sorte de gado. Conhecia também a necessidade de uma ligação entre o sul e o centro do país, mas não ignorava as dificuldades dessa empreitada. Tudo isso ele expõe a El-Rei D. João V, em correspondência datada de 23 de maio de 1720.

Senhor

Do porto de Santos até o de Laguna, última povoação da comarca desta cidade de São Paulo fazem ser cento e vinte léguas pela costa do mar, e se acham nove vilas, que há muitos anos estão povoadas, sendo entre elas a mais avultada a de Santos, pelo comércio dos moradores de serra acima. Da povoação da Laguna para a parte do sul serão sessenta léguas até o Rio Grande, tudo deserto e costa lavada, sem porto mais que o da barra do mesmo Rio Grande, que é para sumacas e outras embarcações pequenas. Adiante de Laguna buscam as serranias da costa ao interior do sertão, e abeiram campos às praias até o rio Grande, que se estende a confinar com a cidade do Sacramento da nova Colônia, que ainda estão por povoar e só habitadas estas terras por gentios bárbaros; e será a distancia de cento e cinquenta léguas da Laguna até a Colônia. Toda esta campanha do Rio Grande para diante produz gados vacuns e cavalgaduras em muita quantidade, sem mais utilidade para a Real coroa de Vossa Majestade, que alguma coirama fabricada na mesma Colônia; e só não se pode conseguir maiores conveniências com a saída destes por falta de caminho de terra, pois, pela costa, não permitem as serranias, matas e bahias do mar. E só terá lugar esta extração, abrindo-se caminho pelo sertão, vindo-se do Rio Grande a demandar à comarca desta cidade (São Paulo), que poderão ser cento e oitenta léguas, mais ou menos.

Desta diligência seguem-se povoarem-se as terras e aumentar-se a real fazenda no contrato dos dízimos, no dos direitos dos mesmos animais extrahidos; no das passagens dos rios, que ficam pelo sertão adentro; descobrir-se minas de ouro e prata ou pedras preciosas, que todo este vão de sertão, ainda em si oculta. A experiência nos tem mostrado com as minas de ouro dos Cataguazes que, em poucos anos do seu descobrimento, se chama tão aumentadas, como já divididas em três grandes comarcas, sem mais provimentos de gados e bestas, que os dos que se extraem dos currais da Bahia e, sobretudo, reduzir-se a multidão dos gentios bárbaros ao grêmio da Igreja e ter Vossa Majestade, nesta redução, milhares de novos vassalos.

Feita a sugestão, Bartholomeu Paes de Abreu se declara competente para executar tal serviço as suas custas e riscos. Mas em contrapartida quer o que ele chama de algumas mercês ou compensações. Quer ser donatário de

quarenta léguas de terra, à beira do Rio Grande, vinte para o norte e vinte para o sul; receber a patente de capitão-mor daquelas campanhas; nove anos de isenção de impostos para a passagem dos seus animais e de seus sócios; guardar-mor de qualquer mina que for descoberta na região.

O rei de Portugal, D. João V, recebeu a carta e a respondeu ao governador e capitão general de São Paulo, D. Rodrigo César de Meneses, pedindo que desse o seu parecer sobre o negócio proposto por Bartholomeu, que não era para se desprezar. O governador paulista, que não nutria nenhuma simpatia por Bartholomeu, respondeu que o mesmo se encontrava ausente, sem condições de contatá-lo. Por esta razão, correu atrás de outros interessados na execução do projeto, cabendo, finalmente, a Francisco de Souza e Faria a missão de abrir o caminho pelo sertão. Isso aconteceria somente em 1727, 5 anos após a proposta elaborada por Bartholomeu Paes de Abreu.

Dinâmico e irrequieto, o velho bandeirante não ficou a toa na vida, aguardando a boa vontade do rei ou do governador de São Paulo. Partiu para outras jornadas. Participou da expedição para a exploração de ouro na região de Cuiabá e em 1722 aparece como organizador da bandeira de Bartolomeu Bueno da Silva, o segundo Anhanguera, que descobriu as minas de ouro de Goiás.

Bartholomeu foi muito perseguido pelo governador de São Paulo, Antônio da Silva Caldeira Pimentel, que procurou caçar os privilégios e mercês, decorrentes deste último descobrimento, sob a acusação de que estava preparando uma nova guerra dos emboabas nas minas de Goiás. Prendeu-o e o encarcerou na fortaleza da barra de Santos. Tomando conhecimento dos fatos, o rei de Portugal, em documento de 25 de março de 1731, censurou o governador e absolveu Bartholomeu Pais das acusações que lhe eram imputadas. Mas Bartholomeu já estava pobre, doente e cansado. Atacado de varíola faleceu em São Paulo, a 1º de janeiro de 1738, com 64 anos de idade.

Excomungado pelo vigário de São Paulo, quando exercia a função de juiz ordinário e preso pelo governador, quando bandeirante, Bartholomeu Paes de Abreu recomendou, em seu testamento, que seus funerais fossem acompanhados pelas irmandades religiosas, que seu corpo fosse sepultado na Igreja de Nossa Senhora do Carmo e que após a sua morte fossem rezadas, por sua intenção, a numerosos santos, que nomeou, 265 missas, entre elas 20 pelas almas do fogo do purgatório, para que Deus se lembrasse dele, quando lá estivesse.

Deus, por certo, já deverá ter acolhido o velho guerreiro na mansão dos justos. E nós, hoje, neste Senado, passados 270 anos de sua morte, estamos resgatando a sua memória e entronizando esse valoroso personagem na galeria dos nossos heróis!

Finalmente, com o crescente interesse pelo estudo do tropeirismo e a sua valorização na História do Brasil, o nome de Cristóvão Pereira de Abreu passou a ser mais lembrado e reverenciado. No Rio Grande do Sul, a rodovia RS-30 foi denominada Cristóvão Pereira de Abreu, assim como também o farol de Mostradas (RS). Existe ainda o Rincão *Cristóvão Pereira de Abreu*, local onde teria existido uma estância do ilustre tropeiro. Em Sorocaba existe uma rua com o nome dele e no Museu Histórico Sorocabano é homenageado com a exposição do seu retrato.

Referências

AMARAL, Antônio Barreto do. *Dicionário da História de São Paulo*. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1980.

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

LESSA, Barbosa. *Rodeio dos Ventos*. Porto Alegre: Globo, 1978.

PORTO, Aurélio. *História das missões orientais do Uruguai*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

SANT'ANA, Nuto. *São Paulo no século XVIII*. São Paulo: Secretaria de Cultura e Tecnologia, 1977.



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 (Vitamina ou Vita)

Advogado, Historiador, Ambientalista, Montanhista. Curitiba/PR

Geraldo Jorge Barfknecht

Geólogo, Engenheiro de Perfuração na Indústria de Óleo e Gás, Aposentado e Montanhista. Curitiba/PR

Desenvolvemos uma análise histórico-cartográfica do Caminho dos Conventos (1728/1730) e do desvio de Cristóvão Pereira de Abreu (em 1732 da Boa Vista/Tijucas em Bom Jardim da Serra até as proximidades de Lages

atual, margens do Rio das Caveiras, Santa Catarina) até os Campos Gerais do Paraná, quando toda a região era chamada de Sertão de Curitiba e vamos dar ênfase às orientações das rotas pela orografia (cumes, maiores altitudes ou seu destaque, isolamento) que serviram de balizas para os caminhos e rumos indígenas pré-cabralianos e depois usados pelos luso-brasileiros, desde o litoral sul de Santa Catarina na região de Araranguá, passando por uma porção do nordeste do Rio Grande do Sul (São José dos Ausentes), atravessando o estado de Santa Catarina pela sua metade centro-leste, assim como do Paraná até os ditos Campos Gerais, também por sua porção leste, relacionados aos Caminhos das Tropas, envolvendo desde os Campos dos Curitibanos (em SC), uma parte do Caminho do Viamão-Sorocaba ou das Tropas, estendendo a orientação até os “faróis orográficos” do topo do Segundo Planalto Paranaense (além da Escarpa Silo-Devoniana, uma vez que o estado do Paraná, segundo Maack, 1968, é dividido em cinco compartimentos geográficos: Litoral, Serra do Mar e três Planaltos para Oeste). É a leitura do relevo em suas maiores cotas, ao longo da rota, mas também com olho e mente, além do coração na exuberante paisagem, na sua rica, singular história natural, envolvendo diversas abordagens e nas maiores altitudes as visibilidades de balizamento, que por mais que parece obvio e o é, raramente os caminhos antigos no Brasil, pela historiografia e geografia, são descritos em sua sequência pelos morros, montanhas, pela sua orografia. Outras abordagens dessas duas vias, como da cartografia antiga, além das possibilidades de rotas em seus rumos diversos, desvios, ramais, inclusive as vias entre o planalto e o litoral e outros interesses correlatos, foram elaboradas em trabalhos separados.

Nossa base de análise, além do conhecimento do relevo em grande parte da rota, são os três relatos (*Notícias Práticas*, [1738], 1908) prestados em 1738 na atual cidade de Rio Grande (RS), ao astrônomo Real, jesuíta Diogo Soares, por Francisco de Souza e Faria, seu piloto, José Miguel e o por Cristovão Pereira de Abreu. Além de três mapas entre 1738 e 1740, do jesuíta citado nas referências.

Normalmente, na cartografia dos caminhos antigos, usou-se, principalmente, quando não apenas, a hidrografia atravessada e os caminhos abertos são as relações, consequências entre os atrativos da geografia mítica, principalmente em seus primeiros tempos, desde a presença de adventícios, a busca dos Eldorados mineiros (no Paraná e em Santa Catarina, a Serra do Apucarana, o morros do Ibituruna, os dos Itaiós, da Igreja, as Minas do Inhanguera), os tesouros que as montanhas mitológicas escondiam, que todo estrangeiro ouviu falar, sonhou e teve esperança em descobrir, como na

fase de expansão continua das fronteiras pelas bandeiras do nefasto período do tráfico humano do gentio da terra, aliados à sapiência de caminhos pela excepcional capacidade ameríndia de leitura dos territórios em suas migrações, viagens transoceânicas, ou regionais, hábitos e costumes seminômades, aprimorando sua prodigiosa memória, de soberba capacidade de descrever o espaço, o meio geográfico, seu relevo, hidrografia, orografia destacada, acidentes geográficos, fontes de alimentos, de suas plantas medicinais, a presença de seus xamãs em áreas muito remotas, principalmente nas serras, montanhas, como no Iqueririm (divisa PR e SC) e a cartografia colonial e dos caminhos, ao juntar esse conhecimento à experiência dos sertanistas, adventícios e as interações e pelo compartilhamento desse conhecimento, pelos parentescos estabelecidos, buscas pelo sertão por seus descendentes, como os mamelucos e como no fato de contratarem, associarem-se com guias indígenas nos internamentos, jornadas aos desconhecidos e distantes locais do sertão, entre outras formas, mostram uma riqueza excepcional, grau de detalhes e amplas áreas cobertas.

Dando elementos além da rede hidrográfica atravessada, normalmente sem interesse em nascente ou foz, com erros geográficos grosseiros plausíveis pelo desconhecimento, cobertura de consideráveis regiões, na história dos caminhos antigos, alinhavamos as referências orográficas para Francisco de Souza e Faria, quando de sua jornada da “abertura” do Caminho dos Conventos (11 de fevereiro de 1728 a 08 de setembro de 1730), desde o litoral de Santa Catarina (região de Araranguá de hoje) até a área metropolitana de Curitiba (Balsa Nova, atualmente). Aproveitamos e tecemos rápidos comentários, mais para seus rumos possíveis, sobre a nova rota, desde a paragem, pouso da Boa Vista e sede da fazenda das Tijucas, Tajucas ou Tojucas (lamaceiros em passagens, vias, a língua franca até o século XIX, Língua Geral Brasília, doravante, LGB), em Bom Jardim da Serra, Santa Catarina. Colocamos entre aspas essa abertura, que sabemos, poucos assim o foram, apenas usamos, oficializamos ou os documentamos com as primeiras passagens luso-brasileiras ou de outras origens, desde o descobrimento oficial em 1500. Eram, portanto, caminhos, rotas que culturas anteriores desenvolveram. No caso da dos Conventos, em nossa segunda descida em 2019, pela sua história recente, de décadas, chamada de Caminho da Serra Velha, com a muito honrada presença da historiadora de Bom Jesus/RS, Lucila Sgarbi Santos, recolhemos exclusivamente ao longo do caminho, sem lateralidade, alguns artefatos líticos de culturas anteriores (raspadores, machados, maceradores), algo que uma amostragem arqueológica demonstrará a grande ocorrência deles em todos os *passos*, os *peraus*, as travessias na Escarpa da

Serra Geral na região entre o planalto e a planície litorânea de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul, assim como em todos eles no país.

Dentro da historiografia, no caso de caminhos antigos, normalmente vemos carência, algumas vezes severa do conhecimento geográfico, do meio físico que se busca entender. Olhar apenas para mapas impressos, eletrônicos, fotografias satelitais, imagens, em décadas recentes, as últimas, é erro considerável, é iludir-se, afastar-se e muito da compreensão do terreno, de suas características, dificuldades, alheio ao conhecimento de seus primitivos habitantes. Também interpretar documentos históricos na ausência “desse conhecer”, do senso sempre que eles representam o que se desejou escrever, sem é claro, seus objetivos velados, sem margem para suposições e mesmo com todas as dificuldades, não se colocar no meio atravessado, os frequentes “saltos” na rota (caso da dos Conventos, com frequência do litoral já se acham no planalto) tornam as pesquisas, muitas vezes, uma cansativa repetição de poucas, quando não equivocadas abordagens.

O sargento-mór da cavalaria Francisco de Souza e Faria, partiu de Santos em 1727. Depois, seu grupo passou pelos portos de Paranaguá, São Francisco do Sul e Ilha de Santa Catarina, arregimentando voluntários, encantando-os com promessas, reforçando a logística e víveres, onde cada capitão-mor tinha ordens expressas de colaborar, segundo despacho do governador de São Paulo, Antonio da Silva Caldeira Pimentel (as determinações de 19 de setembro de 1727 encontram-se em MOREIRA (1975, p. 637-639). Continuou navegando próximo a costa até Laguna, quando pelo Caminho das Praias, seguiu cerca de 100 km rumo sudeste pela linha das marés recentes, até passar pela foz dinâmica do Rio Araranguá, onde ocorrem na dinâmica oceânica costeira, mudanças frequentes, cíclicas de posição dos depósitos arenosos-cordões litorâneos, suas dunas, lagunas associadas, como suas restingas em suas dimensões e dinâmicas variáveis do nível do oceanos em suas naturais transgressões e recuos, que grande parte do litoral de Santa Catarina e Rio Grande do Sul demonstram na Planície Costeira, interações de origens fluviais, marinhas e eólicas, produtos das oscilações climáticas e dinâmicas das correntes, temperaturas oceânicas na bacia regional do Araranguá, com significativas e rápidas variações na morfologia e posição de sua foz.

O grupo de Souza e Faria, perto da foz do Araranguá e, possivelmente, de boa distância antes, avistaram o seu primeiro referencial orográfico, o penedo, o testemunho erosivo de sedimentos da Bacia do Paraná em sua rara presença no litoral brasileiro, tendo cerca de 70 m (não temos dados ou o visitamos ainda, para dados precisos) de altitude do Morro dos Conventos (assemelha-se a um mosteiro em ruínas, PAIVA, 1868, p. 100). Esse refe-

rencial está localizado na faixa litorânea de Araranguá, atualmente, quando após alguma demora, disputas políticas, principalmente, então em 11 de fevereiro de 1728 (*Notícias Práticas*, [1738], 1908), Souza e Faria e seu grupo deram início à “*abertura do primeiro caminho de tropas pelo Planalto Sul – brasileiro, pelo interior, através do continente, abandonando a via costeira dos Caminhos das Praias, por varias razões: rota inadequada à condução de tropas de gado (senso geral, grande número de bovinos, equinos, muares, asininos e esses aparecem na historiografia como cavalgaduras), desejo de décadas do governo da Colônia e reino de Portugal de integrar as vastas campanhas do Continente do Rio Grande de São Pedro, principalmente já como estratégia, a fundação da Colônia do Sacramento na margem esquerda do Rio da Prata, em 1680, que deveriam servir para trazer o gado, cavalgaduras das campanhas gaúchas e da região da Colônia de Sacramento e áreas dos Pampas Platinos, para os Campos Gerais de Curitiba, e então, como já vinha sendo feito nesses campos, com bovinos e equinos, desde o início de século XVIII, levar a São Paulo e de lá sendo distribuído para outras regiões. Com essa via, rota seguida por Francisco de Souza e Faria, anacrônica em pelo menos metade de seu itinerário no planalto sul-brasileiro, deu-se início ao Ciclo de Tropas, período do Tropeirismo de mais de um século de dominância econômica (considerando ligações entre as regiões brasileiras, principalmente as do S e SE), tornando-se o sustentáculo para o Ciclo do Ouro/Diamante das Minas (atuais MG, GO, MT, SP [...])*”, por animais de carga, entre essas regiões serranas do Planalto Brasileiro e o litoral, principalmente no transporte dessa riqueza, fornecimento de alimentos, artigos diversos, de pessoas, documentos, etc.; ambém fundamental nas culturas diversas do Planalto de Piratininga e de outras regiões. O ciclo permaneceu na Região Sul no chamado tropeirismo regional até os anos de 1980.

1 – Resumo da rota pelo continente, por localidades, municípios principais atuais do litoral de Santa Catarina, subindo a muralha da Serra Geral e em áreas planálticas, passando pelo Rio Grande do Sul e seguindo até os Campos de Curitibaanos, região central do estado catarinense

Laguna, Jaguaruna, Balneário Rincão, Araranguá, entre Meleiro e Turvo, Timbé do Sul, (Rocinha, Pindura, Serra Velha ao N da BR-285), São José dos Ausentes (RS), entrando em Santa Catarina por Bom Jardim da Serra, depois Urubici, Rio Rufino/Bom Retiro, Bocaina do Sul, Palmeira/Otacílio Costa, Ponte Alta, Curitibaanos, até o trilho do *Caminho Velho* citação de Cristóvão Pereira de Abreu (1732/1733) em carta ao governador de São Paulo quando

de sua primeira tropa (MOREIRA 1975, p. 685). Unia os Campos Gerais (regiões fitogeográficas, com a denominação de Campos Gerais Sulinos, ou simplesmente de Campos Gerais (Santa Catarina, 1986), “mar” de gramíneas e herbáceas, arbustivas, formações campestres, resquícios de passados frios e secos) de Curitiba, depois do Paraná com o Continente do Rio Grande de São Pedro e Colônia do Sacramento, boa parte via bandeirante, pelo menos até os ditos na mesma época dessas tropas, Campos dos Coritibanos, quando tomava rumo sudoeste (outro de nossos resgates, para o histórico Passo do Pontão, junção do Rio das Canoas e das Pelotas, para o IBGE, a formação do Uruguai), sendo esse Caminho Velho, usado pelos bandeirantes desde o século XVII e como exemplo, em 1723, pelo grupo do bandeirante e mineiro curitibano Zacarias Dias Cortes (outra de nossas abordagens, resgate), e passando por diversos municípios atuais até os Campos Gerais de Curitiba/Paraná, atualmente dando término no atual município de Balsa Nova, zona metropolitana de Curitiba e deste a São Paulo, Sorocaba, pólo do Ciclo do Tropeirismo e intensa relações com toda a Região Sul, durante a sua abrangência e reflexos culturais que permanecem até hoje, motivo de orgulho de todos.

2 – Resumo da rota pelos rios mais significativos atravessados

Rio Tubarão – Rio Araranguá, Rio *Itoupava* – Rio Mãe Luzia (esses dois formam o Rio Araranguá), entre os rios Jundiá e Amola Faca, Rio Timbé, Rio Rocinha, Rio Serra Velha II, na Planície litorânea sul-catarinense. No planalto, estado gaúcho, cabeceiras do Rio das Antas (*Tebiquari*), Rio do Silveira, Rio do Marco, Rio das Contas, esse a divisa interestadual RS/SC nascentes, como a maioria nessa região, na borda do Planalto Sul-Brasileiro. Depois em Santa Catarina, Rio Pulpito, Rio das Pelotas, Rio Urubici e Rio das Canoas que seguiram, passando na foz do Rio João Paulo em Bom Retiro e já perto de Ponte Alta, proximidades do Rio Pedras Pretas, até atingirem mais um afluente do Rio das Canoas, o Rio dos Cachorros, divisas atuais de Ponte Alta e Coritibanos. E então o Caminho Velho nos outrora Campos dos Coritibanos em que em boa parte (o dito Planalto de Canoinhas ou Norte Catarinense) era o Caminho Velho, depois das Tropas ou Viamão-Sorocaba, de caminhos, rotas pré-cabralianas, tendo por referencia os divisores de águas entre as bacias do Itajaí e Iguaçu (principalmente o Rio Canoinhas (antigo *Itupeba*, *Itapeba* - pedra, passagem, passo, chato, pedregoso) e Hercílio, Itajaí-do-Norte, que a via tropeira, sempre na cartografia e relatos atravessaram esse grande braço do Itajaí-açu e a atual rota da BR-116, afastou-se dele, para oeste, embora próxima. A BR-116, desde as proximidades da cidade de Lages,

até no acesso, já no Paraná, da cidade, município de Campo do Tenente, tem dentro de certa margem de afastamento leste-oeste, que chega a alguns quilômetros, outras vezes, foi construída em cima da rota pioneira tropeira e antes, de viagens ao Continente de São Pedro, do Rio Grande à Colônia de Sacramento, as Missões Jesuíticas (as 18 primeiras e depois os Sete Povos), unindo-as com a Região Sudeste, sede da Capitania, depois Província e boa parte dela, pelo menos dos Campos Gerais do Paraná ao Espigão Serrado (Escarpa da Serra Geral) entre Monte Castelo e Santa Cecília (SC), a Rota dos Bandeirantes aos Tapes (como as entradas de Antonio Raposo Tavares, Fernão Dias Paes Leme e André Fernandes), tráfico ameríndio, outro de nossos estudos, no estado catarinense.

3 – Trecho da rota do litoral até a escarpa da Serra Geral

Das proximidades do Morro dos Conventos (Araranguá), Souza e Faria tomou rumo oeste e diante de si a cerca de 60 km, o paredão do relevo abrupto da escarpa da Serra Geral (Aparados da Serra, ou simplesmente Aparados - como que aparado, cortado a prumo, as verticalidades da escarpa no Rio Grande do Sul e em parte de Santa Catarina, onde o termo é usado) que acompanha a certa equidistância (aproximando-se do oceano no seu extremo, divisas estaduais, como no NE do RS) da faixa das marés oceânicas, em que a atual linha de recuo, borda da escarpa se mantém relativamente paralela à costa oceânica, desde o litoral norte gaúcho, próximo à divisa com Santa Catarina, seguindo por esse até pouco além dos ainda remotos, excepcionais Campos dos Padres, entre Urubici, Bom Retiro, pela parte de cima, pela “serra abaixo”, Anitápolis, Alfredo Wagner, divisas pela linha da borda oriental do Planalto Sul-brasileiro em seus grandes desníveis topográficos, os ita-i-mbés. Essa barreira topográfica tem extensão em torno de 200 km (S-N) e de cerca de 250 km (*Google Earth*) pela sinuosidade, cânions, vértices nos paredões, pela movimentação da crosta, principalmente os verticalizados (falhas geológicas) e drenagem copiosa (CIRAM-EPAGRI). Alguns quilômetros ao N-NW dos Campos dos Padres, de orientação geral SW-NE, a Escarpa da Serra Geral toma rumo noroeste sem nome local (pequena porção como Serra da Boa Vista e há uma de má?) e interioriza-se nas proximidades do Bloco, Maciço das Pedras Brancas (Marco Geodésico Zeca Martins, 1650.45 m, IBGE, 1947) ao Platô da Boa Vista (cerca de 1285m de altitude, IBGE), margens da BR-282 em Rancho Queimado.

No litoral sul de Santa Catarina, em sua Planície Litorânea, Souza e Faria percebeu que esse desafio seria o maior de toda a sua rota de aproximadamente 640 km em linha reta (Laguna- Araranguá - São José dos Ausentes

– atravessando Santa Catarina, Bom Jardim da Serra, Urubici [...] até Balsa Nova, PR), mas pelos desvios, curvas necessárias pelo relevo acidentado, hidrografia, florestas, opção de caminhos, foi no mínimo de 800 km (*Google Earth*), mostrando que simplesmente chegar aos paredões elevados seria difícilimo, uma jornada que poucos conseguiriam. Pelo seu relato ao Padre Matemático, Astrônomo, Cartógrafo Real, Jesuíta português Diogo Soares, 10 anos depois (Rio Grande, RS, 1738), percebe-se, que embora acompanhado de guias locais, deu com uma muralha intransponível (que possivelmente, essa era a ordem dada aos guias, para dificultarem o máximo ao grupo de São Paulo) e tiveram que retornar um pouco, buscar outra rota nas proximidades da *Cuesta/Escarpa* da Serra Geral. E foi pelo dever de sua natureza, de fibra bandeirante, guiado por Guarani/Cariós, Carijós “aculturados” locais fornecidos pelos governantes de Laguna (Notícias Práticas, [1738], 1908), por terrenos inicialmente de dunas, restingas, lagoas costeiras e, depois, grande parte de terrenos pantanosos (há muito tempo as extensas faixas da Planície litorânea de SC e do norte do litoral gaúcho estão ligadas a sua base econômica, que sob esse ambiente tem o carro-chefe de sua base econômica na cultura do arroz das águas), profusão de caudais de água da Escarpa (bacia hidrográfica mais complexa em sua toponímia histórica, com diversos nomes para mesmos rios) matas densas, quando teve que construir muitas passadores, pontes, estivas, conforme seu relato, que deu uma média de 180m de avanço diário, considerando o tempo (11 meses) que levou para chegar ao topo (1235m de altitude no local) da borda oriental da Serra Geral, na época, Serra de Laguna. Subiram através do que atualmente é chamado de Caminho (facão) da Serra Velha (oralidade regional), ao norte da BR-285, *Passo*, ou Serra da Rocinha, única porção conservada do Caminho até a região metropolitana de Curitiba, uma preciosidade (nosso empenho em resgatar, juntamente com os municípios envolvidos, principalmente Timbé do Sul, SC e São José dos Ausentes, RS). Facão, denominação regional, como os nevoeiros muito densos frequentes nessa região de grande diferença altimétrica, de temperaturas, pressões atmosféricas, etc., chamados de *Viração*, *o tempo vira, aparecem em rolos a cerração*, oralidade transmitida desde a ocupação dos Campos Gerais Sulinos, no NE do RS, e, a nós pela historiadora e Professora Lucila Maria Sgarbi Santos, de Bom Jesus, tropeira-mor dos SENATROS, Seminários Nacionais de Tropeirismo. E *facão* se refere a pequenas dorsais, cristas erosivas *serra abaixo* pré-escarpa, feições entre drenagens, padrão do relevo do recuo da escarpa da Serra Geral, efeito erosivo de milhões de anos e a posição atual (migração para oeste da muralha geológica), dista várias dezenas de quilômetros das originais e

soerguimentos, elevações, movimentações verticais por falhas geológicas e o incessante trabalho das águas fluviais de fortes gradientes altimétricos, em que a barreira orográfica e, conseqüentemente, de condensação das massas atmosféricas aquecidas oceânicas, em seu caminho para o continente ao ascender os paredões, condensam-se em neblinas (visibilidade horizontal acima de 1 km), e essencialmente, em nevoeiros (visibilidade horizontal abaixo de 1 km, muitas vezes de 10 m e até menos e é a classificação que países ibéricos e o Brasil usam. Que diferença tem se for para humanos, não aeronaves, de 995 m? A escarpa da Serra Geral é a responsável pelas chuvas e nevoeiros orográficos de extrema riqueza hídrica, em que as *virações* têm papel fundamental e característica pouco comentada na climatologia sulina (escassas estações meteorológicas oficiais na borda, duas apenas: uma nas encostas, margem da Estrada, Serra ou *Passo* (antigo *perau*) da Rocinha (não no topo) e a outra, topo, no Morro da Igreja, tríplice divisória de Urubici, Bom Jardim da Serra e Orleans, ao norte (CIRAM/EPAGRI com INMET) e a estação está em 1809 m de altitude. O Morro da Igreja é o segundo cume de Santa Catarina com 1820 m (GB. 2019). Assim, o grupo de Souza e Faria foi bem “lavado”, possivelmente, em muitas manhãs de sua estada e em qualquer horário do dia, emersos, bem “molhados”.

Essa barreira extensa e paralela à costa e com mais de 1 km vertical na rota de Souza e Faria (chega a ter mais de 1.5 km na região do Morro da Igreja) foi o desafio, barreira principal da demora da ocupação do planalto, da serra, da exploração além da ocupação da faixa litorânea de Santa Catarina e uma parte do Rio Grande do Sul. Os caminhos, rotas serra - litoral, todos ameríndios ao longo da história humana e inclusive o usado por Souza e Faria, no *paso* (*perau* do Guaraní Antigo de etimologia, segundo coletânea de obras da Língua Geral Brasileira, LGB, referências etimológicas, “*caminho ruim*”, não o senso tão comum na Região Sul, de precipício, de grandes desníveis topográficos da história da Serra Velha ou dos Conventos, situado além da linha dos precipícios (*ita+ i +mbés*) entre os municípios de Timbé do Sul (SC), suas encostas, paredões e ravinas pela exuberante drenagem da Bacia do Araranguá e em São José dos Ausentes, (RS), na drenagem do Rio das Antas (Tebiquari) nos topos, os Campos Gerais Sulinos e suas maravilhas, a Floresta das Nuvens (Matinha Nebular, nome proposto pelo jesuíta-botânico Balduino Rambo), as fantásticas turfeiras (campos sempre úmidos, encharcados, além dos banhados ricos em sedimentos recentes), as Matas de Araucária e ao todo, pelo menos quatro degraus, níveis florestais e as especificidades da Mata Atlântica, escarpa abaixo além da rara, pouco estudada, Flora dos Paredões (Rupícola).

Na busca por onde cruzar, o *paso* (preferimos o termo espanhol, ao invés do termo luso-brasileiro, *serra*, genérica e confusa, muitas vezes, então o cruzo, a passagem por grandes acidentes geográficos, bocainas, canhadas, “as bocas-das-serras” incluindo os hidrográficos para tropas), Souza e Faria e seu grupo viram um pouco ao norte, um cume que não poderia deixar de se notar, pelo seu destaque, forma, elevação aparente e real, além da borda (para o leste, mais elevada que o planalto, singularidade geomorfológica, que ocorre possivelmente apenas uma vez mais, ao norte) dessa última orografia da Escarpa da Serra Geral e brasileira, da latitude rumo sul, com altitude perto de 1300m, o Pico do Realengo, baliza regional dos Aparados da Serra, como o Monte Negro. Porém, desde a saída das proximidades do Morro dos Conventos, Souza e Faria e seu grupo viram balizas orográficas, morros, testemunhos do recuo erosivo de milhões de anos da Escarpa da Serra Geral e anotados, na cartografia posterior em mapas, desde a década de 1950, do outrora grande município de Araranguá pela extensão antes das divisões em outros.

O grupo de cerca de 60 pessoas permaneceu alguns meses após atingir o topo, afastando-se da borda, instalando-se nas proximidades da cidade de São José dos Ausentes, pela altíssima umidade relativa do ar, condições climáticas adversas da zona junto aos itaimbés (por exemplo, para algo simples, nunca notado pela historiografia, como secar lenha para cozinhar, assar, esquentar-se), esperando reforços, temerosos da reação espanhola, pelos jesuítas, Guaranis pecuaristas, pedidos ao governador de São Paulo, Antonio Caldeira Pimentel, através da intercessão mais uma vez, a eminência-mor, de Cristovão Pereira de Abreu, que estando como comerciante maior (couro, tabacos, charque, etc.), tropeiro, representante da elite portuguesa e brasileira, mandatária e estabelecida em todos os rincões, dos comerciantes do Rio de Janeiro, na região da Colônia de Sacramento e quem a Coroa Portuguesa, autoridades locais, muito desejavam que fosse o executor da abertura, que compromissos desse não permitiram no momento. É necessário dar destaque a isso.

Parte do documento (MOREIRA, 1975, p. 637-639), da sede da Capitania, São Paulo em 19 de setembro de 1727, do governador Antonio da Silva Caldeira Pimentel, dando ordens aos capitães-mores da linha costeira, Paranaguá, São Francisco do Sul, Laguna além da vila de Curitiba, no “grande vazio” de núcleos urbanos e rurais luso-brasileiros no planalto e planícies mais ao sul, até a Colônia de Sacramento estabelecida à margem esquerda do Rio da Prata, com recomendações, normas, objetivos, instruções, etc., para Francisco de Souza e Faria, que entrou na história brasileira pela impossi-

bilidade no momento de Cristovão Pereira de Abreu, que se encontrava na Colônia de Sacramento e, pouco depois, antes de 11 de fevereiro, ao começarem a jornada, foi à Laguna, opção muito provavelmente, pelo Caminho da Praia, resolver os impasses entre Souza e Faria e capitão-mor Francisco Brito Peixoto:

[...] abrir-se caminho da terra do Rio Grande de São Pedro da costa do mar pela qual possam passar gado e cavalgaduras para os Campos de Curitiba, e tendo consideração a que na pessoa de Francisco de Souza Faria *concorrem as circunstâncias necessárias para essa tão importante empresa por me constar sua grande atividade e inteligência e experiência que tem daquelas campanhas até a Colônia, com conhecimento, amizade de todos os índios com quem tem comercializado*, como o fazem algumas pessoas das bandas castelhanas e que com eles conduzem gado e cavalgaduras à Vila de Laguna de onde por não haver caminho se não se transporta para as mais partes desta Capitania onde se faz necessário [...] (grifo nosso). (MOREIRA, 1975, p. 637-639).

Evidencia que o destemido bandeirante paulista e sargento-mor da cavalaria Souza e Faria, não era o preferido, nem o candidato mais qualificado, o principal personagem no comércio do Plata, no conhecimento das campanhas (gaúchas e uruguaias hoje), da região da foz do Rio da Prata, depois de Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, conhecedor maior das águas, rede fluvial do continente que passou Souza e Faria de Ausente á São Paulo entre 1728 e 1730, em seus informes ao jesuíta, Cartógrafo Real Diogo Soares nos primeiros meses em 1738, de sua rede de relações com as autoridades políticas, administrativas, judiciais e transito com clero, jesuítas, seus superiores que comenta em suas cartas ao governador de São Paulo, além da enorme consideração de seus patrícios, os governantes lusos e parceiros comerciais do Rio de Janeiro (HAMEISTER, 2002, p. 109-110) muito envolvidos na Colônia de Sacramento, com o comércio de prata, troca, contrabando de ouro em pó, com moedas de prata espanholas, couros, tabacos, em que todos, independente da língua, estavam ligados, associados, parceiros comerciais e do contrabando, dependentes, portanto entre si, na rede vasta entre espanhóis, seus mestiços, *criollos*, portugueses, lusos-brasileiros e principalmente, esse personagem fundamental, liga-se entre todos, a quem o governo da Coroa requisitou quando se fez necessário e lhe deu cargo de Coronel a Cristovão Pereira de Abreu, que tinha relações singulares, estratégicas, inteligentes parcerias com certeza, falava a língua franca, o “inglês” dos três primeiros séculos, a Língua Geral Brasileira, derivada do Tupi, Guaraní Antigo (Tronco Tupi, família linguística Tupi - guara-

ni, a mais falada no Brasil Colônia até pelo menos o final do século XVIII) com as culturas ameríndias dos Guarani (Tapes), Charuas, Minuanos, etc.

Assim, após a demora para dar início à abertura, reclamações da Coroa, do governador da de São Paulo, Cristovão Pereira de Abreu deslocou-se da Colônia do Sacramento para Laguna, para acertar arestas, bater martelos, principalmente pela “pouca vontade” da ajuda ordenada pelo governador a todos os capitães-mores, da costa e de Curitiba, mas especialmente do capitão-mor de Laguna, Francisco de Brito Peixoto, que havia cortado relações com o grupo de Souza e Faria, segundo troca de mensagens, ordens de Caldeira Pimentel (MOREIRA, 1975, p. 694-695), filho do povoador da Laguna (1686), Antonio Brito Peixoto e suas extensas ligações, interesses econômicos comuns, parentescos nas vilas de Santos, Paranaguá, Curitiba e São Francisco do Sul, muitos agregados, a origem desde Laguna da ocupação do atual estado gaúcho, Campos do Viamão, litoral sul-catarinense e norte gaúcho, em que os Brito Peixoto, relutantes com razão, que a nova rota, abandonando o Caminho das Praias, por uma via 100 km ao sul, quando os tirava (tirou) do comércio de couros, charques, gado trazido das campanhas do sul que até então com seu porto, dominavam e escoavam os produtos dos grandes rebanhos do Continente do Rio Grande de São Pedro e da Colônia do Sacramento, para os centros do Sudeste, principalmente. Reforçamos que não apenas os chefes de Laguna criaram dificuldades para a abertura do Caminho dos Conventos e a nova Rota desde a Boa Vista/Tijucas, já no planalto, sudeste da atual Bom Jardim da Serra, como mostra a historiografia que os mandantes de Santos, de Paranaguá, São Francisco do Sul e Curitiba, que em carta de fevereiro de 1728, Cristovão Pereira deixa claro as justas reclamações ao governador Caldeira Pimentel (MOREIRA, 1975, p. 694-695), que receavam perder seus “isolamentos, distâncias seguras da justiça, o mercado de cabotagem, marítimos pela costa, primazias, desvalorização de seus rincões, propriedades, isolamentos, mandos políticos, concessões econômicas, etc.

4 – Trecho: borda da escarpa, São José dos Ausentes à paragem Boa Vista (depois sede da fazenda Tijucas ou Tajucas da família Velho)

Morro dos Conventos, Pico do Realengo, Escarpa da Serra Geral (Aparados da Serra no RS e parte de SC) e ao chegar ao topo, no alto de vários morros, cristas, como numa linha de alertas alinhados em rumo Sul-Norte, junto à borda da Escarpa, orografia de referências de caminhos, mas antes de tudo, de sinalização com cruzeiros de Pinheiro-do-Paraná (*Araucária angustifolia*), com mensagem clara, recentemente instalados (Notícias Práticas, [1738], 1908), pois os inacianos e Tapes vinham monitorando as atividades

luso-brasileiras na costa (SC e RS atuais), com a mensagem clara: “estão invadindo territórios da Coroa Espanhola”, dos jesuítas - Guarani pecuaristas, em zonas vastas, das divisas entres as Coroas Portuguesas e Espanholas, ignoradas ou erráticas, vivas na essência no xadrez geopolítico que durou quase 300 anos e outras porções mais, como a Questão de Palmas/Missões até o final do século XIX.

E vamos deixar uma inverdade histórica de lado, mesmo sendo gado bravo, selvagem, de “vento”, alçado, tinham donos. Foi roubo ou vamos continuar com as desculpas? *O utis possidetis* servia apenas para nós, mesmo considerando que os jesuítas estavam na região há cerca de três décadas? Se a região e o gado fossem nossos, trocaríamos pela Colônia do Sacramento depois? A via pelo continente além de trazer o gado geral das Campanhas do Sul, evitando as dificuldades do Caminho das Praias, desde o Uruguai de hoje, depois o alvo para a *estrada* ser aberta, foi o gado dos “Campos de Cima da Serra” (os de *Baixo*, deviam ser os dos Pampas), os tecnicamente Campos Gerais, do norte, noroeste e nordeste gaúcho.

Após meses no topo, área de São José dos Ausentes, proximidades da cidadezinha, Souza e Faria que enquanto caçou gado de espingarda e seu grupo empanturrrou-se de mel, pinhões e carne, seguiram para o norte-nordeste, para o estado de Santa Catarina, assim que receberam reforços, militares e guias paulistas e com menos temor de ataques dos jesuítas - Guarani, costeando os ita-i-mbés (*precipícios, grandes desníveis topográficos*), da escarpa e no caminho batizam uma elevação de Morro da Boa Vista, destaque local, embora não a mais alta (1336 m, marco geodésico do DSG - Diretoria do Serviço Geográfico- Ministério do Exército, folha Silveira), mas pelo seu isolamento, visível a larga distancia. Baliza orográfica expressiva e quase afogado, atualmente em outro mar (*Pinus*) com monumental mangueira (curral) de taipa nas proximidades.

Seguindo rumo norte-nordeste, também não poderiam deixar de notar, logo a seguir, na borda o ponto culminante do Rio Grande do Sul (em torno de 1398-1403m), o Morro Negro (Montenegro), devido à folhagem mais escura de grande população “quase pura”, em suas encostas, dominância arbórea no estrato superior (típicas ali, de menor porte pelo ambiente), de *Araucárias-angustifolias*, Pinheiro-do-Paraná (Arauco, região do Chile, *angustifolia*, folha estreita/fina, pontuda), já que recobrem grande parte de derrames magmáticos do Grupo Serra Geral da Bacia do Paraná. Dos 20 cumes do estado gaúcho, visitados por nós duas vezes, a maioria são de Campos Gerais Sulinos e não de matas, da Floresta Ombrófila Mista Altomontana (nível altimétrico mais elevado do ecossistema, flora), como nessa

elevação em forma de grande barraca vista de oeste e muito chamativa, pois é uma das poucas tão elevadas e com matas. Na pequena área plana do cume, algo surreal, as araucárias centenárias têm algo incomum devido a pouca espessura do solo, alta umidade dele, algo mais em maior dose (nas encostas são normais e outra elevação, cume do RS, com cerca de 1376m, também), os Pinheiros (forma comum que chamamos no Sul) têm pouca altura, 3 a 4 m, até menos, diâmetros (DAP diâmetro da altura do peito), entre 5 a 10 cm, parecendo miniaturas, finíssimas, adultas e morfologicamente também (deixam de ter aspecto de coníferas, como quando jovem e assumem as formas da velhice, rumo as umbelas, ciclo final, como cálices) vestidas por musgos (*barba-de-pau*) branco-acizentados desse gênero presente dessa rara conífera sul-americana, pois temos dois gêneros além do Araucária (duas espécies no Continente, a outra *A. araucana*), o Podocarpus e nesse duas espécies, *Podocarpus sellowii* e a *Podocarpus transiens*, sendo o gênero Araucária em diversas espécies anteriores extintas de presença de cerca de 300 milhões de anos na histórica geológica, da flora do planeta. O Pinheiro-do-Paraná (exportação pelo porto de Paranaguá... pinho (vindo) do Paraná, mas nem todas), Pinheiro apenas, há algumas décadas, a Araucária, nossa grande fonte de extração por décadas, de muitos municípios (Holocausto Florestal) teve o azar de ser abundante, madeira de lei e, principalmente, raríssimo caso na Pindorama, cilíndrica (no país com mais riqueza da flora mundial, sua forma é única), que na época sem os aparatos mecânicos (tratores, etc.) tem facilidade de transporte, rolagem, carregamento e a severa e insensata lei depois, foi o remédio pior que a doença e para variar um pouco, atribuímos em pesquisas botânicas – arqueológicas, recentes, aos “Proto-Xokleng, Jê-Meridionais, a sua dispersão, que o momento é sério demais para rir das conclusões que tal pesquisa chegou (ou desejou demais).

No caminho trocaram a grande Cruz dos Tapes, algo que ao nos referirmos ao dito pioneiro caminho de tropas (oficial) todos sabem, possivelmente na extensa meseta denominada antigamente (cartografia IBGE) de Rincão Comprido de Fora, perto da divisão de estradas (ao Monte Negro, Morro da Cruzinha, a Várzea e a Bom Jardim da Serra, conforme seu rumo, no local com as estradas mais elevadas do estado gaúcho (próximo de 1370 m) colocada em 1727 pelos jesuítas/Tapes e para tanto, precisava ser vista em todas as direções e ter solo suficiente para enterrá-la, mantê-la em pé, em ambientes de origem vulcânicas ácidas (fissuras, não os cones típico). Tem-se uma preferência local de colocá-la no Morro da Cruzinha, também erroneamente aparecendo algumas vezes, como “segundo cume do estado gaúcho”, embora não tenham passado por ele (análise de três mapas de

1738 a 1740, do padre matemático, cartógrafo real Diogo Soares), passaram mais ao ocidente ficando fora da rota. Porém, certeza viram esse marco orográfico, como todos que vem do oeste, ou cruzam a região e que provavelmente o da Cruzinha (o próprio nome diz, que tudo tem para ser, depois instalada) tinha mais uma cruz (solo no cume rochoso de poucos centímetros e em ângulo morto do sudoeste, mais baixo em altitude inclusive que a estrada perto do Rincão Comprido que lhe dá acesso, de até 1368 m) de alerta, assim como para o nordeste, junto à borda oriental do planalto, já em Santa Catarina, uma serie de elevações (as primeiras acima de 1400-1450 m) e uma bocaina, depois “Serra de São Bento”/Veneza, outro *paso* ameríndio, por onde depois, por disputas entre os governantes do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, principalmente o capitão-mor fundador de Lages, Antonio Correia Pinto e sucessores (1766/1771) optaram, por não mais usar os caminhos pelo estado gaúcho, que seria por exemplo, o da Serra Velha ou dos Conventos e outros, dando inicio ao da Veneza, São Bento ou Caminho de São Pedro, que se tornou o principal via durante séculos, *paso* entre a serra, Campos de Lages e Campos do Nordeste do Rio Grande do Sul e o litoral catarinense, como no Ciclo do Tropeirismo regional, e também de escambo (que resistiu até os anos de 1980 pelo menos), comércio, trocas entre litoral e serra. Para tanto, basta observar o rumo das “estradas de taipas”, de Bom Jesus e São José dos Ausentes em rumo do leste, muros, cercas de pedras, sequência de rochas empilhadas (taipas) em duas linhas de extensões de poucos metros a quilométricas, afastadas em torno de 20 m, com cerca de 1,5 de altura e 50 cm de largura, trabalho principalmente dos agregados das fazendas do Ciclo Pecuário de mais de 250 anos nos estados sulinos, logo após as aberturas dos caminhos, estradas e as primeiras grandes tropas para São Paulo (1728/1732, 1738), no tempo sem arames, cercas posteriores. Infelizmente, de forma equivocada, sempre que na Região Sul, assim que você ouvir ou ler, sobre o termo taipas, vem o desconhecimento que foi trabalho dos escravos, quando foi dos agregados, peões, mestiços, embora difícil até escrever, escravos africanos, ameríndios, participaram com certeza, mas não foram os principais construtores dos muros de pedras.

Outros *pasos* ligavam a região serrana com o litoral de Santa Catarina, Laguna, Desterro e do Rio Grande do Sul atual e do Rio Grande do Sul, (Pontão, da Figueira, das Pedras, Faxinal, Oratória, do Engenheiro, etc.) e o hoje da Veneza/São Bento ou das Tropas foi o dominante, mais longo, de menor inclinação que o difícil, curto relativamente e empinado, Caminho dos Conventos e por onde o visitante ilustre (e “sincero demais”) médico e explorador alemão Robert Avé-Lallemant em 1858, subiu vindo de Dester-

ro, (Florianópolis) e que curiosamente, tinha também uma “Rocinha”. A segunda grande via, no caso, escoamento, trocas de mercadorias, produtos serra, litoral em Santa Catarina até o século XX, dos Campos de Lages, Curitibaanos, de São Joaquim, etc., foi o *Paso serra* de Imaruí, ao norte-nordeste da cidade de Bom Jardim da Serra, que Souza e Faria, não passou longe de sua boca, saída ou entrada. Quando da visita de Avé-Lallemant, de Desterro á Lages, então havia três caminhos e ele fez dois deles, pela Serra/*Paso* da Veneza/São Bento e de Lages, pela aquela que seria depois, mais ou menos (até Rancho Queimado, por exemplo) a futura e mais demorada via rodovia extensa em Santa Catarina a ser asfaltada, Lages - Florianópolis (Palhoça), atual BR-282 (atenção: em alguns trechos foram próximas, não em todo, escrevemos, falamos em rumos).

Pois bem, Francisco de Souza e Faria saiu da região litorânea de Araranjá, passou por Turvo, Timbé do Sul, chegou ao atual Rio Grande do Sul, aguardou meses (explorou, receio e muito um ataque jesuítica - Guarani, que não veio) e ao contrário de seu relato (omitiu ou não disse), tomado dez anos depois (1738) na Vila de Rio Grande, dado ao padre matemático Diogo Soares, não comentou que recebeu bandeirantes, como o capitão Antonio Afonso e guias de São Paulo (MOREIRA, 1975, p. 643; FRANCO, 1989, p. 19 e 200), após novamente, ações de Cristovão Pereira de Abreu, quando ao grupo se juntaram esse capitão, um tenente e soldados e possivelmente o piloto José Inácio, que deu o segundo dos três relatos (Cristovão, o terceiro) da abertura da rota, ao astrônomo, cartógrafo português nos primeiros meses de 1738, antes da segunda tropa, no mesmo ano, de Cristovão Pereira de Abreu, que abandonou o Caminhos das Praias (dunas, rios, alimentação, campos para o gado (forma geral) e usou outro caminho pré-cabraliano, seguindo por cima, desde a atual Santo Antonio da Patrulha, Campos do Viamão (*Ibiã -mons, iviã, Ywi ã... monte...alterações...corruptela final, Viamão*). Cristovão de Abreu, em 1736, já havia abandonado a via pelos Conventos, usando novamente uma rota pré-cabraliana, em sua “descida”, vindo de Minas Geais após pedidos da Coroa Portuguesa e armando tropa em Curitiba, que seus rumos desde os Campos do Viamão, para Sorocaba, deram origem então, pela segunda tropeada de sua rica história pessoal, muito singular, fundamental para as regiões Sul e Sudeste brasileira, do Cristovão Pereira de Abreu, que em 1738, seguiu sempre rumo norte, logo após encerrar suas atividades, ações e estratégias junto ao povoado de Rio Grande, no litoral sul e sempre ventoso, do Rio Grande do Sul, base portuguesa para auxílios, logística do cerco da Colônia de Sacramento, localizada na margem esquerda do Rio da Prata.

Souza e Faria, reforçado com contingente militar, salvaguarda para ataques dos Tapes, depois em Santa Catarina (ou antes, na subida desde a Planície Litorânea) dos Jê-Meridionais (Gualachos, Guaianases, Goianás, Coroados, Kaingang e Botocudos/Xokleng/ autodenominação de Laklanõ depois) ou para as buscas das minas do roteiro e mapa de Zacarias Dias Cortes, e com esses seus guias, seguiu o grupo para norte-nordeste bordejando a escarpa e evitando o oeste, o relevo acidentado, cursos dos afluentes do Rio das Pelotas (estrutura, grandes bolsas de couro bovino e armação de taquaras (*tacuaras, pau-oco*) usadas para travessia dos apetrechos, tudo pelo largo, volumoso rio, usando cordas, cipós, imbés [...], passando pelas nascentes de vários tributários da margem esquerda do Rio das Pelotas e anotando segundo recomendações do governador de São Paulo Caldeira Pimentel, os rios, larguras, profundidades (braças, 2,2 m), melhores *pasos*, observando diagonalmente caminhos de fugitivos para a escarpa-litoral, outros *pasos*, (Notícias Práticas, [1738], 1908), cruzando-os, tendo no nascente solar a silhueta do Monte Negro, depois da Cruzinha e a noroeste, o Morro Grande (caminho á Várzea, Bom Jardim da Serra, com 1376 m GB, 2010), passando a divisa fluvial atual do RS e SC, Rio das Contas), até as margens do atual Rio Pulpito, sudeste da cidade e município de Bom Jardim da Serra. Mas ao longe, rumo noroeste, três morrotes, os primeiros com mais de 1500 m de altitude, perto da cidade de Bom Jardim da Serra (cartas, IBGE folha São Joaquim, 1976 e visita neles), indicavam o caminho. Souza e Faria e seu grupo acamparam ali, perto algo como 4 km da entrada, saída do futuro *Paso* de São Bento/Veneza e recolhem gado, que não havendo barreiras físicas, hidrográficas ou humanas, os “de vento” dos pecuaristas Guarani e Jesuítas, entraram pelas cabeceiras de vários rios, nessa região, divisas com o Rio Grande do Sul, no sudeste catarinense. Devem ter invernoado, descansado, aguardando condições climáticas, pasto renovado no caminho para seguirem e tempo para explorarem, uma vez que estavam mais longe do alcance dos Guarani - jesuítas. Essa paragem chamou Souza e Faria de Boa Vista (Notícias Práticas, [1738], 1908) pela segunda vez, e já nos mapas de Diogo Soares, entre 1738 e 1740, aparece como das Tijucas (Tajucas) e depois se tornou uma das maiores fazendas da história do estado catarinense, da família Velho (comentada por Avé-Lallemant), mantendo a denominação das “Tijucas, Tajucas ou Tojucas (lamaçais, baixios, linhas de água, atoleiros nas vias, por extensão até uma praia, município catarinense, barrenta)”, hoje pousada rural e foi da D. Maria Barbosa, antiga denominação e possivelmente mudada para outra recentemente.

Desse ponto, não como simples desvio que sempre aparece na historiografia, mas como nova rota, também como de via tropeira de pouco uso nos

primeiros anos após 1732, dos Campos do Viamão para Curitiba - São Paulo, não para o tropeirismo regional, pois serviu de via principal entre Desterro e Lages pelo *Paso* de São Bento/Veneza depois como relata Avé-Lallemant em 1858. Cristovão Pereira de Abreu em 1732, seguido por outros tropeiros (senso tanto para o comerciante principal, dono, como seus funcionários, contratados, condutores) e suas animálias, que aguardavam por ele em seu retorno de São Paulo, após visitar e vistoriar o caminho “aberto três anos antes pelo grupo de Souza e Faria, até o topo em São José dos Ausentes em outubro de 1731, para seguirem com segurança e com o maior conhecedor e personagem da metade do século XVIII, para a região sul e sudeste, até a Colônia do Sacramento, para caminhos, comércios e vários etc.. Cristovão de Abreu prosseguiu depois, antes precedido pelo seu grupo avançado de vaqueanos e seu piloto (e “agulhão” instrumento de navegação, segundo Cartas de Cristovão Pereira de Abreu, ao governador, durante a jornada (MOREIRA, 1975, p. 681- 695), rumo noroeste até as proximidades da cidade de Lages, altura da grande cachoeira do Rio das Caveiras (mapas do padre Diogo Soares, 1738 e cerca de 1740).

Gostaríamos de comentar, que os meses que Souza e Faria permaneceu em São José dos Ausentes e na paragem Boa Vista/Tijucas em Bom Jardim da Serra, obviamente não ficou estático, enquanto possivelmente formava tropa e também invernavia (fartura de pinhões) e explorou as vizinhanças, mas de olho sempre na reação ou ataque Guarani - Jesuítico e estendeu algumas de suas excursões, sabendo que tinha ordem expressa do governador Caldeira Pimentel, do Governo Colonial, de evitar conflitos com os jesuítas e Tapes, já que as disputas territoriais entre as coroas portuguesa e espanhola viviam suas tensões de larga data e humores diversos. O fato de ele seguir pela borda, até a futura, possível invernação, da Boa Vista, manteve-os inicialmente a mesma distancia máxima possível de afastamento dos Tapes/Jesuítas pecuaristas, junto a borda da Escarpa da Serra Geral. Como tinha guias indígenas, certeza que eles sabiam que acompanhando o divisor de águas do Pelotas- com todos do planalto norte do RS, que correm para o sul, sudoeste principalmente, chegariam as Missões do lado esquerdo do *Yruruguai* (“emagrecido”, corruptela, para Uruguai). Mas queremos reforçar o fato, que também devem ter explorado a porção sudeste de Santa Catarina (Campos de Bom Jardim, da Serra, São Joaquim) sem a presença dos Guarani pecuaristas, na paragem Boa Vista e novamente, os guias indígenas, sabiam que um rumo noroeste, mesmo para oeste, levaria até o que Cristovão Pereira de Abreu, pouco tempo depois em 1732, chamou que o grupo avançado havia chegado ao *Caminho Velho* (unia os Campos de Curitiba

ao dos Viamão e parte de rotas bandeirantes do tráfico humano). Assim, consideramos que desde o pouso prolongado da Boa Vista/Tajucas até o Rio dos Cachorros, divisa entre Ponte Alta e Curitiba, Souza e Faria, não foi abrir uma rota, mas buscar os tesouros relatados pelo grupo de Zacarias Dias Cortes em sua derrota (forma da época de se referir as bandeiras, internamentos no sertão) de 1723 e uma das evidências, é que ninguém mais usou das Tijucas a rota de Souza e Faria depois e o próprio Cristóvão Pereira, desdenha o trajeto de Souza e Faria, que eles andavam um dia para frente e outro para trás (veja a seguir).

O historiador gaúcho e general João Borges Fortes e suas relações, publicações com o Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul (IH-GRGS, 1942) definiu Souza e Faria como uma pessoa que desconhecia a região (correto), inepto até (jamais foi), mas não comentou sobre os seus guias e apenas viu a fumaça pela demora dele, quase três anos, algo que depois (1732-1733) Cristóvão fez essa via (com o “desvio” Boa Vista/Tijucas - Lages) até a Fazenda os Carlos, em Balsa Nova atualmente, Campos de Curitiba, proximidades, em 13 meses, reparando o trecho muito danificado na planície litorânea e com nova rota desde a paragem da Boa Vista. Mas o general-historiador ateve-se apenas às “ordens oficiais” e logo ele, um militar, poderia ter olhado além da cortina vaporosa. Basta ver, a baixa mortalidade humana da comitiva, para se ter uma idéia se era inepto ou com guias bandeirantes, estava mal assessorado. Vamos chatear, com algo que dá idéia, do grupo desses paulistas muitos neófitos na região, exceto por exemplo, os de Curitiba ou conhecimento do Planalto Meridional. Muitos nunca viram uma geada, muito menos neve, nevoeiros tão densos e as plantas, pára dores, enfermidades diversas, serpentes e imagine, se não pediram aos guias indígenas, qual era a adequada para algumas circunstâncias. Mas Souza e Faria tinha ordens, desejos, de gaveta e os Eldorados metálicos “iluminavam de tanta prata o sertão toda a noite”.

Em uma carta ao governador e capitão-general de São Paulo, Antonio Caldeira Pimentel, data de fevereiro de 1728, Cristóvão escreveu o seguinte sobre a via (Conventos) desde a paragem Boa Vista:

[...] bem notório a todo esse povo e assim a publicação em uma voz que a não entrar eu pelo caminho nunca se havia de continuar, porque alem do temor dos Tapes, *o velho que tinham feito os primeiros alem de ser uma picada era intratável e incapaz que por eles entrassem 50 cavalos juntos e com tais voltas e rodeios que tanto andava um dia para adiante como outro atrás* [...] (MOREIRA, 1975, p. 693-694, grifo nosso).

Cristovão Pereira de Abreu desconhecia também outros objetivos, ordens a Souza e Faria. Fica todavia uma informação, as *voltas*, as incertezas por onde ir de Souza e Faria até Ponte Alta/Curitibanos, mas o objetivo maior era buscar os *tesouros* os as *Sereias do Sertão*. Atente ao fato, que o mapa, roteiro de minas do mineiro e sesmeiro curitibano Zacarias Dias Cortes, foram feitos em 1725 e estavam com eles no planalto em 1729 e chance estruturada, oficial, promissora, mas que do ponto de vista geológico, mineiro, como segurar nuvens.

5 – Trecho Boa Vista (Tijucas depois) até Urubici, cidade hoje

Da Boa Vista/Tijucas, rumo noroeste, o relevo lhes deu novamente o caminho para o norte-nordeste, gradualmente para noroeste, pela calha do Rio das Pelotas junto à atual das mais frias do país, Bom Jardim da Serra (que com tanta belezas, naturais e humanas, culturais, não precisava do adjetivo Bom) e assim seguiram o Pelotas - Uruguai, por outro ponto de vista o de maior caudal, mais longínqua nascente, de *Yruruguai* e não *uru*, gêneros de pássaros ou peneira (*uru*, *peneira* + *pema*, *pemba*, *peba*, *chata*), de etimologia *rio do animal molhado*, as *lontras*, há vários mapas antigos, como *Yruguay* e mudamos a etimologia, ao trocarmos por *Uru*), pela rota oferecida pelo relevo encaixado, vales estreitos e margens elevadas, fria, elevada (Bom Jardim da Serra, uma depressão, imensa “bacia hidrográfica, melhor vista de oeste, do Morro Grande, 1505 m, no Caminho para São Joaquim) de seu alto curso de rumo geral (caudal, rio) sudoeste-nordeste, desde as nascentes na vertente ocidental do maravilhoso Morro da Igreja, segundo cume do estado catarinense (1820m, GB, 2019), sendo o cume do estado o Morro da Bela Vista do Guizoni, 1823.49 m, 1947, IBGE, nos Campos dos Frades/Padres e nada a ver com Jesuítas, mas possivelmente botânicos, os pesquisadores, historiadores naturais, Pe. Raulino Reitz de SC e Pe. Balduino Rambo do RS, desde a metade dos anos 1900 e outros cientistas que usavam batinas. Varias montanhas ao redor, mas nenhuma poderia superar seguir o eixo do rio das Pelotas (antes/depois *Yruruguai/Uruguai*. *Goio* -*en* para os Kaingang, sendo *goio* ou *goyo* e outras, *rio*, *en*, em dúvida ainda, aparecendo com frequência duvidosa, invadeável (qual no rio desde a junção com o das Canoas não é?), embora tenha sido o *paso* mais perigoso, de largura, profundidade, de maior caudal, velocidade de todas as rotas tropeiras, algo não comentado na historiografia, além do fato, que muitos *pasos* sempre foram escolhidos no local, quando um menor, em sua foz, sua entrega, como em alguns casos, como o das Canoas (*paso* do Pontão/Barracão/Celso Ramos, divisas RS/SC, para o IBGE início do Uruguai), diagonalmente deságuam e assim reduzem a velo-

cidade do fluxo (eixo do rio) ou devido as agruras, inclinações de suas margens, o nome diz tudo, Rio do Inferno Grande da rota pelas proximidades e *paso* de Santa Vitória (foz do Rio dos Touros no das Pelotas, após nossa pergunta á Professora Lucila Sgarbi e estendemos, para outros *pasos*) entre Bom Jesus/RS e Lages/SC). Até que ao subirem nos Campos de Santa Bárbara, sul e sudeste do atual Parque Nacional de São Joaquim, viram o majestoso Morro da Igreja (Morro de Sant Anna) e seus vizinhos, Morro Preto, Morro das Turfeiras, Morro do Guado, Morro da Crista, Morro da Corneta, com cotas bem próximas de 1780 m. Balizas orográficas expressivas e certeza, todas as culturas ameríndias que os viram, conviveram, tinha seus nomes para alguns, principalmente o majestoso Morro da Igreja e jamais saberemos.

Mas antes, como aconteceu no RS e no início pela borda por SC, a serra, escarpa recebeu outro nome depois na cartografia (antes foi Serra do Mar, Serra da Laguna, depois Serra de *Araringuá*, *Araranguá*, Aparados, Serra Geral, dos caminhantes falantes da Língua Geral Brasileira (LGB-tronco Paulista) o termo, comum na geografia brasileira, *Paranapiacaba* (*de onde é possível ver o mar, oceano*) e citam isso (*Notícias Práticas*, [1738], 1908), vendo a região de Laguna. Nas proximidades do Morro da Igreja, um pouco ao sul, olharam para nordeste e então a armadilha de muitos historiadores, pesquisadores dos caminhos antigos, de tropas inclusive Julio Estrela Moreira (1975: encarte entre p. 664 e 665) principalmente e sua grande legião de seguidores, pois lá estava o *Cambirea* (*Cambirela*) e claro, foram em sua direção, proximidades. Eis o texto do relato (*Notícias Práticas*, [1738], 1908), reproduzido por Moreira em 1975, p. 661-662: “[...] Das tijucas fui sempre acompanhando a mesma serra do Mar e achando sempre campos e alguns ribeirões, até chegar ao grande Cambiera, ou morro de Santa Ana, fronteiro à ilha de Santa Catarina”.

Que desconhecimento! Antes, Souza e Faria abandonou o termo, ou usou outros nomes, comuns sem eu relato, da Boa Vista e usou, Tajucas, referencia a passadores argilosos ou até mesmo, a vegetação de campos sempre úmidos, as fenomenais Turfeiras. Dois itens e vamos começar com o ululante, que temos vergonha até em comentar. Se o grupo veio pelo mar, não seria mais cômodo, fácil, seguro, prático, de poucos dias, descer na Ilha de Santa Catarina, melhor no continente e de lá, rapidamente chegar a Serra do Tabuleiro, subir no Cambirela atual, com cerca de 1050 m de altitude, no parque estadual da Serra do Tabuleiro? O que o grupo iria fazer nas proximidades da Ilha da Fantasia naquele tempo? Segundo, a cartografia antiga de Santa Catarina, a porção oeste da Serra do Tabuleiro é referida como da Cambirela (JANNASH, 1900?, dúvida na fonte, *Karte Von Santa Catharina und Paraná*).

Os mapas do Diogo Soares, datados entre 1738 e 1740 (são três envolvendo o Caminho das Tropas, Conventos, etc.) mostra a montanha, serra também como Morro de Santa Ana e não como o Morro do Cambirela, esse na atual zona metropolitana de Florianópolis, em Palhoça, ou do lado atual, oposto a primeira referência cartográfica ou histórica (*Notícias Práticas*, [1738], 1908), o atual está de frente do oceano e assim, em ângulo morto de quem olha do oeste, sudoeste, vistos pelo grupo de Souza e Faria, nas proximidades do majestoso Morro da Igreja, mas o que seria chamado supostamente por ele de Cambirela (porção, bloco oeste). Assim, Diogo Soares colocou com a denominação lusa comum, já denominado de Morro de Santa Ana. Assim seria então o Cambirela daquele tempo? Mais uma referencia, farol orográfico, a atual Serra e Parque Estadual do Tabuleiro (altitudes máximas, Morro do Massiambu, perto de 1300 m), pois *estavam na latitude aproximada* da porção sul da Ilha de Santa Catarina (fica a nordeste da região do Morro da Igreja, pequena diferença de latitudes e o mapa do jesuíta cartógrafo Real, Diogo Soares mostra isso). Se você prefere precisão, então abaixo.

O *Cambirea, Cambirela* é tema no roteiro de Souza e Faria, que vamos nos aprofundar, mostrar os argumentos, pois o grau de desconhecimento da geografia física, do relevo, da flora de historiadores, de pesquisadores de caminhos antigos é tão grande, que até hoje, nenhum aventureiro, e temos gente extraordinária, desceu a escarpa, os paredões verticalizados das cercanias do fantástico Morro da Igreja e seguiu rumo nordeste-leste, depois, de sair de cerca de 1750 para 200m de altitude e seguir para a Florianópolis de hoje, por dezenas de quilômetros por matas densas e os Xokleng, ávidos para experimentar carnes da animália e seus machados, tacapes, cabeças lusas e seus descendentes. E Souza e Faria levava gado de Carmelitas, através do padre Antonio de Andrade (MOREIRA, 1975, p. 650). Troque o que se escreveu no roteiro de Souza e Faria sobre *Cambirea, Cambirela* (alteração, corrup-telas, para algo similar *a morro redondo, como seio feminino*) de irem, ou o padre confundiu ou não recebeu a informação correta, que seria uma opção, na altura aproximada (latitude), ou de onde *se via* o Cambirela (serra) a NE. Para melhor compreensão, por favor, observe no final o mapa proposto por Julio Estrela Moreira (1975: encarte entre 664-665) para as Rotas de Souza e Faria, o *desvio* de Cristovão Pereira e de Zacarias Dias Cortes em 1723, outra analise nossa. Abaixo a diferença (distancia em latitude, meridianos N-S) entre o cume do Morro da Igreja e a região Central da Serra do Tabuleiro, proximidades da grande Florianópolis hoje.

Serra do Tabuleiro, área central, parte mais alta: latitude: 27.78760 aproximada. Então, cume do Morro da Igreja x Centro do Tabuleiro tem

uma diferença de latitude aproximada de 0.33 grau. 1° de latitude = 111.32 km ou 0.33° = aproximadamente 37 km (N-S).

Além dessa longa explicação, temos que considerar que também, o texto, escrito pelo jesuíta cartógrafo – astrônomo Diogo Soares, pode simplesmente ser interpretado como, “demos com o Morro de Sant Ana (da Igreja) que é *fronteiro*, situa-se, mais ou menos na latitude da Ilha de Santa Catarina” e não que tenha ido ou que tenham feito referência a uma porção, a ocidental da atual Serra do Tabuleiro. Essa denominação, Santana, para o Morro da Igreja aparece em um dos três mapas de Diogo Soares entre 1738/1740. Portanto, Diogo Soares marca o Morro de Santa Ana, o excepcional Morro da Igreja, em um dos três mapas de Diogo Soares, desconhecendo as denominações Xokleng, Guarani (Cariós, Carijós). Fomos logo antes e já há muito farol orográfico, colocando um topônimo luso-cristão. Assim, o Morro da Igreja é segunda denominação do Português do Brasil e possivelmente, não seja denominação do grupo de Sousa e Faria, mas bem anterior e primeiramente cartografado pelo excepcional Diogo Soares. Era tão comum a denominação de Santana, ente muito venerado em *Por tu o Graal*, Portugal, que o município de Urupema antes, década de 1940, chama-se de Sant’Ana, Santana e no país, é topônimo muito frequente para diversas denominações geográficas em todo o território.

Com lendas muitas vivas, sempre fortes, muitos adeptos até hoje (de tesouros dos jesuítas no Morro da Igreja, Templários [...]), que o grupo, que saiu com ordens do governador de São Paulo em seu território, de gaveta, sigilosas de explorar as supostas minas descritas, mapeadas há pouco tempo (1725), levando com eles cópias do roteiro e mapa fornecido pelo Zacarias Dias Cortes, não poderiam deixar de ir explorar aquela montanha de morfologia tão singular e alta altitude, fria, ventosa, escondida pelos nevoeiros a qualquer hora. Mas não acharam os tesouros, pois todos estão em sua superfície, relevo, rochas, a fauna, seres raros que lá vivem e magníficas paisagens, como cerca de 50 plantas endêmicas, em um dos ambientes mais inóspitos (se não o mais) do Brasil (FALKENBERG, 2006, p. 47-92).

Quanto à rota, o dito “desvio” de Cristovão desde as Tijucas, ainda não conhecemos minimamente o interior, porções sul, de Bom Jardim da Serra, São Joaquim, Paineira e Lages, para indicar por onde foi o caminho em 1732. Apenas o cruzamos 4 vezes, duas vezes (GB) á noite, a rota, duas vezes na ida por Boava (São Joaquim-SC, forma como os ameríndios do Tronco Linguístico Tupi, chamavam os portugueses e seus descendentes, que usavam botas de cano alto) até Faxinal Preto (S. José dos Ausentes-RS) e na volta, de Ausentes até a divisa interestadual, pela Várzea, saindo no Jardim da Ser-

ra, núcleo urbano, com chuva. Porém, se Avé-Lallemant fez possivelmente, grande parte da nova rota daquele tempo, aberta, em 1858, marcas devem ter até hoje e os proprietários rurais, seus descendentes devem conhecer trechos e quem sabe, teremos sorte grande de um dia conhecer alguns deles. Na cartografia, os primeiros mapas, inclusive o usado pelo médico alemão Ave-Lallemant, trazem, como outros, rotas possíveis, e dado ao pouco grau de detalhe, deficiências e erros cartográficos normais daqueles, é possível, todavia ter uma idéia da rota, sempre levando em conta, por exemplo, que um dos mapas do Padre Diogo, que reproduzimos parte no final, mostra a passagem pelos rios como das Pelotas, Lava Tudo, Pelotinhas, reforçando o fato, de ser ao sul do núcleo urbano de Paineel.

6 – Trecho: Campos de Santa Bárbara, Divisor de Águas Canoas -Pelotas - Rio dos Cachorros, divisa de Ponte Alta e Curitibanos hoje

Os expedicionários viram que nas encostas ocidentais do morro, nascentes do Rio das Pelotas/Uruguai e para o das Canoas (Sistema Divisor de Águas Pelotas-Canoas), rumo norte-nordeste desce de 1760 m do lado do Morro do Guado (1776m, GB 2019) para cerca de 1200m, o rio do Bispo, não dava para ir (que há poucos anos um grupo de Orleans e Urubici, liderado por Leo Basquirotto subiram desde as proximidades do *paso*, Serra do (urubu-rei) Corvo Branco em feito considerável), mas a travessia da escarpa como Julio Estrela colocou em sua interpretação cartográfica e que tem ainda vários discípulos, que não conhecem o Morro da Igreja e sugerimos, que se candidatem a serem os pioneiros. Não iremos juntos, não por limitações físicas, mas... A comitiva de Souza e Faria deve ter retornado um pouco ainda dentro dos Campos de Santa Bárbara, margem direita do Rio das Pelotas e seguiram com dificuldade, pelo relevo, matas, turfeiras, para noroeste até o divisor de águas, crista orográfica de orientação sudeste- noroeste, desde a borda da Escarpa até a Serra da Farofa, Paineel, Rio Rufino, Bocaina do Sul a mais de 5 o km para oeste, tendo os morros da Igreja, Preto e das Turfeiras, do Queima Cachorro, Monte Alegre, das Torres, para oeste, como balizas excepcionais, mas possivelmente desde a antiga Fazenda *Canhambora* no pequeno ali, Rio das Pelotas (depois, outra, com o mesmo nome na calha do Rio Uru-bici por onde desceram), marchando para noroeste, destaca-se na paisagem campestre elevada uma série de ao menos sete morros (os Canhamboras, com o cume desse, o Morro de Santa Bárbara (1770 m, GB 2019) em que há inclusive uma estradinha abandonada há décadas através deles e mostrava a suas cristas marcavam o caminho, que deveriam evitar as difíceis turfeiras (pode ser o que chamaram anteriormente de tijucas, tajucas, tojucas), mais

próximas e abundantes junto as bordas, os itaimbés, em áreas de maior influencia dos nevoeiros, áreas campestres de maior altitude na região Sul, devido a vegetação de campos sempre úmidos, domínio do gênero *Sphagnum* (capacidade de reter 26 x sua massa seca em água e lentamente escoar, pH muito baixo, usado como fralda historicamente pelos indígenas norte-americanos ou desinfetante, antibacteriano, absorvente, etc. na Primeira Guerra Mundial, responsáveis por nascentes de grandes rios como os das Pelotas, das Canoas, das Caveiras, do Lava Tudo, na região, um dos maiores, mais exuberantes sistemas de recarga hídricas, de nascentes de água, infelizmente negligenciados, desconhecidos, “apenas lugar difícil, ruim” para excursionistas, complicadas, cansativas (para alguns apenas) para passear, passar seja para animais ou humanos. Mas com o Morro do Queima Cachorro (triste história, campeão no passado amarrava jovens cães para não fugirem numa lida nas imensas propriedades de outrora e aproveitou para queimar um pouco o campo e...tristes 3 pontos), mostrava a sequência das cristas orográficas para oeste-noroeste do Divisor (divisas Bom Jardim da Serra e Urubici), até onde poderiam ir para oeste, passando pelo distrito de Vacas Gordas e área do Mundo Novo (Urubici) que seguem essas cristas orográficas elevadas, desde 1759m até 1735, por mais de 50-60 km até Urupema, Paineal, Rio Rufino e Bocaina do Sul, junto ao lado oriental da BR-282 (Oeste de SC - Lages-Florianópolis). Mas no divisor de Águas Canoas-Pelotas, cerca de 1738m de altitude, em um dos *Canhamboras* (*peessoas, escravos ou com problema com a justiça, fugitivos LGB*), mais um “campo alegre” do roteiro de Souza e Faria (o que seria um triste?) para o grupo, viram o seu grande, sigiloso e mitológico objetivo a mais de 100 Km, o fabuloso Morro do Itaió, que há décadas chamamos (arte de dissimulação, foi tão escondido, que mudamos seu nome inclusive), de Morro do Funil (1285m, GB 2019, divisas de Ponte Alta, Mirim Doce e Trombudo Central, área central de SC, margens da BR-470) que a fundação de Lages (1766/1771) tinha entre outros objetivos, mostrar presença luso-brasileira, segurar por pouco uma invasão castelhana pelo planalto e ficar perto de sua exploração mineral (visto da cidade de vários pontos). Não há nenhum mineral metálico explorável no belíssimo morro, com uma fina camada de rochas magmáticas no topo, sobre espesso pacote de sedimentos da Bacia do Paraná e matas densas, em que o primeiro “branco” que o ascendeu possivelmente foi o brilhante cartógrafo, topógrafo, engenheiro alemão, naturalizado brasileiro, Emil Odebrecht, baseado em Blumenau que foi a base científica - cartográfica do Barão do Rio Branco, (percorreu até hoje sendo o único, os rios Jangada (divisa PR com SC, sul do Paraná), Chopim, Santo Antonio, Peperi-guassu, divisas Brasil com a Argen-

tina) na Questão de Palmas/Missiones, fora seu conhecimento por todo o Vale do Itajaí, Emil Odebrecht, quando abriu a rota desde Blumenau á Curitiba, no quarto final dos anos 1800. Personagem extraordinário, pouco ainda conhecido e que precisamos muito reverter, embora obra recente pelos netos (*Cartas de Família*, Rolf e Renate Odebrecht), tenha sido publicada e ficou quase apenas em Santa Catarina e para “poucos” e que vamos expandir algumas de suas fabulosas qualidades, trabalhos cartográficos.

Souza e Faria traiu-se no seu relato pela segunda vez (antes foi nas margens, um dos tributários do Rio das Antas, (antigo dos Tapes *Tebiquari*, *Tebicuari*, etc. tradução possível, ainda em duvida, mas inclinação para inclinação *de rio de pedras arredondas*, do Guarani Antigo, pelo seu fenomenal caudal, “cabeças- trombas - de águas”, cheias repentinas.), possível Rio da Cachoeira das Sete Mulheres, ao observar como o que consta no roteiro de Zacarias Dias Cortes, “umas pedras de cocos” (geodos de quartzos, ametistas, hialinos que “pareciam lapidadas”), quando disse “que teve vontade de socavar o Itaió e devido à miséria com que se encontravam. ”não puderam”. E o gado, a caça, gastaram tudo no Morro da Igreja, nos arredores? Mas o Itaió (do Sul, pois temos dois), estava no horizonte, isoladíssimo, morfologia muito incomum, chamativa, forma de um funil de cabeça para baixo, sinalizador potente para todo tipo de sonhadores de *El Dorados* e antes tinham que descer por relevo acidentado, matos carrasquenos (termo da época, fechado, Matinha Nebular, Floresta das Nuvens), depois em menores cotas, mas elevadas relativamente (1500-1600m), a Floresta das Araucárias (Ombrofila Mista Altomontana e Montana), para irem em sua direção. Mas a questão era o local, *paso* possível nesse relevo escabroso (para eles somente) e os campos limpos, de visibilidade de vários quilômetros somem no divisor de águas Pelotas- Canoas, que vinham desde São José dos Ausentes, a mais de 100 km ao sul. Mas antes de enfrentar a descida, olharam para o oeste e lá estão, além do Monte Alegre (1759m, IBGE), azulejando como se dizia naqueles tempos, o Morro das Torres ou das Antenas, ou do Campo Novo (1729m, GB 2012), divisas de Urupema e Rio Rufino, altaneiros, sinalizando, que o caminho seria por suas proximidades (passando ao norte dele), e assim, a via possível era descer, seguir o Rio Urubici e atingir seu vale, que de leste para oeste, abre-se cada vez mais, desde as proximidades do Paso/Serra do Corvo Branco (aberto em 1979 não sendo uma via pré-cabraliana, mas recente). Desnecessário escrever, que não foram todos ao mesmo tempo, e vaqueanos, sertanistas, guias foram antes e voltaram. E o fizeram e então devem ter passado grandes apuros no grupo, ainda com tropas, o segundo maior, depois de vencer o trecho litoral-escarpa. O relevo sai de 1750 m ou

mais, para cerca de 900 m em Urubici, em rumo noroeste e no roteiro diz que levaram dias, léguas de matos e o rio deságua no das Canoas na atual cidade de Urubici.

Deram nomes distintos (chamou primeiramente de cabeceiras do Rio Uruguai), ao Rio das Canoas atual e depois, perceberam, que o Rio da Santa Luzia, Passa Quinze era o mesmo. Um conjunto de falhas geológicas de orientação E-SE- W-NW, que é a calha, planícies de transbordamento do rio e vales do Canoas, marcava a rota a seguir, rumo noroeste, o vale planáltico que só Santa Catarina tem e ainda nessa região (rios do Campo Novo do Sul, Khul...), nos municípios de Urubici e Bom Retiro, cada vez mais abertos para o poente. Nas margens, ao sul, acompanhava-os, com vários cumes acima de 1700 m, o Divisor de Águas Pelotas-Canoas, com os Morros da Boa Vista de Urupema (1637m, GB, 2019), Morro da Forcada (1692m, GB, 2014), Morro das Torres (1729m, GB 2012) balizando, divisas de Urupema e Rio Rufino. Ao norte, não deixaram de notar o Morro do Panelão (cerca de 1400m visitado pelo Vitamina) e sua forma de pilão, melhor um pontão. Bastava seguir o Rio das Canoas e como baliza na porção sul, acompanhar o Divisor de Águas Canoas- Pelotas e ao norte, Bom Retiro de hoje, uma serie de elevações da Serra Geral, de rumo de suas cristas para noroeste, morros isolados sem paredões abruptos como nos Aparados e o vá, do Divisor de Águas Canoas-Pelotas ao sul. Assim, ir para o clarão topográfico do oeste, relevo plano do planalto (saindo do ambiente vulcânico para os vales, que desaparecem e têm-se extensas planícies e colinas de pouca altura, formações campestres, os Campos Gerais, que recobriam os sedimentos da Bacia do Paraná).

Prosseguiram, margeando o rio das Canoas em suas indecisões desse fabuloso caudal que direção seguir (muitas curvas, meandros, devido a baixa declividade nesse trecho, em rochas sedimentares) em seu rumo para oeste e ao ajuntar-se com o das Pelotas, para o IBGE, é início do Uruguai. O grupo de Souza e Faria passou costeando, atravessando nas grandes curvas dessa “estrada liquida” (Rio das Canoas, Canoas apenas atualmente, mas depois no Ciclo das Tropas, a necessidade de cruzar com [...], perto da atual cidade de Correia Pinto) pelos municípios atuais de Urubici, Bom Retiro, Rio Rufino, Bocaina do Sul, Palmeira com Otacílio Costa cruzando o das Canoas 15 vezes (*Notícias Práticas*, [1738], 1908), até o Rio dos Cachorros, divisas atuais de Ponte Alta e Curitiba, quando encontram o que Cristovão Pereira de Abreu em 1732/1733, escreveu ao governador Caldeira Pimentel (MOREIRA, 1975, p. 685) era o Caminho Velho, antigo trilho para os Campos Gerais de Curitiba.

Se Francisco de Souza e Faria mandou um grupo subir, por exemplo, o Morro das Torres (1729 m, 2012, GB) em Urupema, Rio Rufino ou o cume da Serra da Farofa (1735 m, GB, 2012) teria visto além do fabuloso Morro do Itaió (1285m, GB, 2019, o do Sul para nós aqui), os Campos dos Padres (1823.5m, a leste-nordeste), o longínquo Platô ou Serra da Boa Vista (nordeste, margem da BR-282, além da Serra/Platô das Pedras Brancas (1650.5m, IBGE, 1947) de Bom Retiro e Alfredo Wagner (nordeste), o Morro do Trombudo (depois e até 1820, divisa das Províncias de São Paulo e Santa Catarina), o agudíssimo Pico do Costão Frade (1415 m, GB, 2019) ao norte, o Morro da Barraca e outros, o fabuloso Morro da Igreja (leste, 1820 m, GB, 2019), o Morro do Baú (1726m, GB, 2019) nos Campos de Santa Bárbara (sudeste), a região próxima cidade de São Joaquim (sudeste), o Monte Alegre (leste) 1759m, IBGE e GB, 2019, vasta região para o sul e sudoeste e um morro a oeste, em que Cristóvão Pereira de Abreu, teve “culpa” no batismo, próximo cidade de Lages, o Morro dos Tributos (1260m, IBGE), logo após a sua primeira passagem (1732) vindo pelos Conventos, Tijucas e, principalmente, a de 1738, próxima a entrada norte da cidade pela BR-116, estabeleceu como concessionário dos tributos, das mercês obtidas, de “pedágio oficial” do Caminho das Tropas, para o transito do gado (forma geral, todos) passando pelo caminho tropeiro. Do Morro dos Tributos, se vê a região do Monte Alegre 1160 m, a leste da cidade e no trevo das BRs- 116 e 470, em Curitiba. O Morro dos Tributos (como sempre, mudamos, para Morro do Tributo) é visto desde o Morro das Torres em Urupema/Rio Rufino ou do Itaió, assim como da região da atual Curitiba ou da Coxilha Rica, rota tropeira ao sul da cidade de Lages. Marco orográfico belíssimo, quase esquecido, embora presente na cartografia desde o século XIX.

7 – Trecho do encontro dos grupos de Souza e Faria e Pereira de Abreu (1729-1732) a nordeste da cidade de Ponte Alta, divisa com Curitiba, a Escarpa Devoniana nos Campos Gerais de Curitiba

Mas para saírem no Rio dos Cachorros, cruzando o município de Ponte Alta, o grupo de Souza e Faria tinha com farol orográfico não mais o Itaió (*Notícias Práticas*, [1738], 1908), que em algum momento deixaram de ver a NW, N, NE, mas uma “Serra do Engano”, um morro com cerca de 1250m, que chamavam de Berimbau e que todos deviam seguir, era a baliza naquele tempo, dando idéia que já era conhecido de outras rotas, bandeirantes possivelmente, sentido N-S-N. Essa elevação, o possível Berimbau, está a nordeste da cidade de Ponte Alta e deve ter nome atual distinto (Serra Verde em mapa de SC de 1938). O fato de ter essa montanha, morro se preferir, como

reverência, já diz muito e não era para um recém-trilho aberto e rota jamais usada depois para tropas dos Campos do Viamão a São Paulo, como foi o do grupo de Souza e Faria, mas para quem fazia a comunicação dos Campos de Curitiba, pelo dos Curitibanos/Lages, área central e Santa Catarina e depois uma parte, rumo ao Continente de São Pedro, Colônia de Sacramento e também, pelas rotas dos bandeirantes do tráfico humano, Guaraní principalmente do N e NE do Rio Grande do Sul. Baliza antiga, portanto, apenas usada mais uma vez em 1729. Ou seja, a presença, a reverência desse marco de orientação, vinha de muitas décadas antes, século inclusive, conhecido pelos guias bandeirantes de São Paulo que os assessoravam.

Convém deixar claro, até de formas a seguir, redundante, que o Caminho dos Conventos das proximidades de Araranguá, Turvo – Timbé do Sul, São José dos Ausentes, Bom Jardim da Serra, Urubici, Bom Retiro, Rio Rufino, Bocaina do Sul, Lages, uma ponta, Otacílio Costa, Ponte Alta/Curitibanos, foi usado *apenas uma vez* pelo grupo de Souza e Faria, 1728/1729, pois chegou na área metropolitana de Curitiba, após invernações, em 08 de setembro de 1730. O trecho Tijucas ao Rio dos Cachorros, especificamente e depois, de refazer o dos Conventos, subir pela Serra Velha atual em 1732, Cristovão Pereira de Abreu gastou 13 meses para chegar a Curitiba (Campos Gerais) e abriu uma rota desde as Tijucas, pelos fundos de Bom Jardim da Serra, passando pelas proximidades do núcleo urbano de São Joaquim (da Costa da Serra, antigamente) e de Pánel, que ao sul dessa, cruzaram o Rio Pelotinhas (o Inferno Pequeno depois para o Caminho do Viamão-Sorocaba) e saindo na margem direita do Rio das Caveiras, proximidades de Lages e *caindo* no Caminho Velho, denominação usada para o grande, antigo trilho em cartas de Cristovão Pereira de Abreu ao governador dessas terras, Caldeira Pimentel, de São Paulo.

Então, o encontro das vias, rotas (1728-1730) e 1732/1733 (como destino Campos Gerais de Curitiba) do grupo de Souza e Faria e Cristovão de Abreu se deu no Rio dos Cachorros (Cristovão Pereira e seu grupo, *churrasquearam* alguns numa cheia do das Canoas e outros (MOREIRA, 175, p. 755), citando roteiro pelo Caminho das Tropas em 1745, do Brigadeiro José Custódio de Sá e Faria, caudal da divisa entre Ponte Alta e Curitiba atual. Seguiram para os ranchos dos Curitibanos (possivelmente pela bandeira paulista-curitibana de 1679, onde participou o pai do Zacarias, dos primeiros moradores, fundadores da Vila de Curitiba, Guilherme Dias Cortes (FRANCO, 1989, p. 126) em busca de pastos mais extensos, pela Bocaina, *relevo baixo, via entre morros, serras, colinas* dos Curitibanos e de lá, viram uma série de montanhas ao norte, inclusive uma montanha escura

que permaneceu até agora, por 295 anos desconhecida sua posição (nosso estudo sobre Zacarias Dias Cortes, sua jornada em 1723, relato em 1725), uma “serra” escura, o *Ibituruna*, mitológico, outro antigo Eldorado, mapeado pioneiramente (jesuíta baseado em Assunção, Luis Ernot, 1632), como o grande farol orográfico, entrada para o Guayrá, o Monte Ybiangi, na região Central, margens do Tibagi, no Paraná, confundido como cultura indígena, ora montanha, ora serra, ou até antigo topônimo equivocado dos Campos de Palmas (históricos, ocupados desde 1839, divisas (Sul) do PR com SC), onde o *Ibituruna* (*serra, montanha, morro escura*) é possivelmente, o topônimo dos mais antigos na cartografia da região do Planalto Sul - brasileiro e que foi distribuído no Brasil, nome inclusive de uma dos mais antigas cidades mineiras, assim como orografia da mineração no Planalto de Piratininga, hoje Serra do *Voturuna*, corruptela, na região da antiga Santana do Parnaíba, ou das primeiras minas de ouro do Brasil, no fundo da Baía de Paranaguá. Ou mesmo o morro, paraíso dos voadores em Governador Valadares, Minas Gerais. Também nome ameríndio de redução no Guairá (São Miguel do Ibituruna, entre o rios Iapó e Tibagi) e no noroeste do RS, Santa Tereza do Ibituruna. Então essa montanha, delírio de mais de dois séculos de sonhadores acordados, de minas de ouro, em que o roteiro de Zacarias Dias Cortes tornou a miragem “documentada”, é baliza do tempo dos caminhan-tes Guarani e bandeirantes, localizado a cerca de 20 km da borda do Espigão Serrado (nome antigo, mapa de 1755, de Ângelo Pedroso Leme, desenhado por Manuel Ângelo Figueira do Aguiar em São Paulo, capital há tempos) e há muito apenas de Espigão, nome regional da Escarpa da Serra Geral na região central de Santa Catarina, quando passa a ter um nome distinto dos Aparados, denominação mais usada no Rio Grande do Sul. Depois, de Espigão, passa para Serra da Taquara Verde (há outra cor quando viva?) e entra no Paraná como Serra da Esperança (antiga Capivarussu) e assim atravessa o estado seguindo para São Paulo.

Seguiram o que depois foi Campo do Corisco, Santa Cecília, Pouso Alegre, com o Morro do Ibituruna a oeste, o Pouso Alto (até 1270 m de altitude na BR-116), Campo do Areião e a borda da Escarpa e em dias claros, típicos de geadas, pode-se ver o Alto Estrutural da Lapa (área da Gruta do Monge), cidade e município Lapa (Vila do Príncipe por um tempo) e ao norte, a serra da Serra do *Iqueririm* (atualmente Quiriri, quando *traduções* o dêem como “*lugar silencioso*” e outras (qual montanha não o é, isolada serra?), topônimo, talvez, do Guarani Antigo ou até Kaingang e do primeiro, algo possível como “lugar onde se sente frio”, pois a montanha mais fria e alta desse Maciço é o Morro do Araçatuba (cerca de 1673m, IBGE) localizada

no Iqueririm do Paraná, mas a etimologia possível está em dúvida ainda), serranias de Tijucas do Sul (PR) e Garuva (SC) principalmente.

Na borda do Espigão Serrado, também e um dos relatos, viram no topo do itambé (visitado por nós em dezembro de 2019), de cerca de 1250m de altitude, o outro Itaió, morro em forma de uma tenda, isolado, o I-Taió do Norte (para nós aqui), que deu origem ao município, cidade de Itaiópolis, hoje o de Santa Terezinha, com cerca de 900m de altitude (ainda não visitado por um dos autores e medido, mas Vitamina o visitou). A essa elevação, associa-se também muitos tesouros (ainda não socavados, achados e deve ter nos cemitérios regionais, mas pouco dos metálicos) o *encantamento* do segundo Monge João Maria (João Maria de Jesus). *Ita-hô*, *Tayho*, *Taijó*, *Taió*, *Itaió*, etc., alterações e pelo formato, pode ser “pedra alta, muito alta”.

Da Lapa dos antigos Campos Gerais de Corytiba, Alto Estrutural (área da Gruta do Monge), cerca de 1000-1050m de altitude vêm-se a noroeste o final da jornada, a Escarpa Silo-Devoniana (Segundo Planalto Paranaense ou dos Campos Gerais, *cuesta*/Escarpa (relevo de contrastes, com uma face de grande diferença altimétrica (itaimbés) e a outra, de caimento topográfico suave para oeste, interior, o reverso), com cerca de 1150-1250m de altitude, na região, onde na fazenda Os Carlos (Balsa Nova hoje) Francisco de Souza e Faria chegou e deu por encerrada a *abertura* do Caminho de Tropas, para tanto, indo à Câmara de Curitiba onde assinou documentos em 08 de setembro de 1730.

Essa “abertura” de uma passagem em boa parte (Tijucas-Urubici-Ponte Alta/Curitiba) e trilho que em pelo menos 50% dele, já era há muito conhecido (dos Campos atuais de Lages ou mais para o Sul, pelo Rio Grande do Sul, até os Campos do Viamão, como o roteiro, a bandeira do grupo de Zacarias Dias Cortes demonstram terem sido feito (Norte-Sul) pelo grupo de mineiros (mas em busca de outros tesouros, de quatro patas) do Arraial Grande (atual São José dos Pinhais, área metropolitana, aeroporto de Curitiba) já em torno de 1723 (relato entregue em 1725 e mapa, *desaparecido* do Arquivo Público de São Paulo, órgão extremamente profissional, na ajuda de pesquisadores de documentos antigos em seu vasto acervo, que estamos em busca da possibilidade que esse mapa tenha “aparecido”, se as heranças, chuvas, traças e cupins cartográficos não tenham “estudado” antes em que o mesmo possa ter vindo as luzes novamente. Possibilidade remota, mas tentar é o mínimo. Ou em Portugal, mesmo Roma, já que o padre matemático, cartógrafo Del Rei, Diogo Soares assim que chegou ao Brasil (1730), “já juntara grande cópia de notícias, roteiros e mapas dos melhores sertanistas de São Paulo, Cuiabá, Rio Grande e do Prata”. (CORTESÃO, 2001, p. 21, tomo II).

Souza e Faria seguiu pelos Campos Gerais, o Caminho das Tropas até São Paulo. Depois, em 1738, estão, não por coincidência, todos estão juntos quando deram os depoimentos 10 anos depois se frisa, ao padre matemático (astrônomo-cartógrafo Real, português) Diogo Soares, que possivelmente em 1738, data de seu primeiro mapa da Rota das Tropas (é possível que tenha participado, ido junto com a segunda grande tropa de Cristovão Pereira de Abreu (1738) desde a localidade, depois presídio, vila, cidade, município de Rio Grande, ou devido as suas medidas, condições climáticas, pode ter ficado para trás, marcando os pousos e originando Morro do, Pousos, e Rancho do Matemático e depois, fez outro mapa em torno de 1740 (presença no Brasil entre 1738, e morte em Goiás em 1748, o outro cartógrafo, astrônomo, padre jesuíta, matemático, italiano Domenico ou Domingos Capassi, que faleceu em 1736, em São Paulo, capital, tendo então seis anos de serviços, andanças no Brasil) do Caminho das Tropas, desde os Campos do Viamão, da aprazível, linda Santo Antonio da Patrulha (que no seu registro, tributos, nas proximidades da cidade, a antiga Guarda, uma curral natural, cercado de elevações, um morro ao norte, já indicava a rota) de hoje e ontem, antiga e fortíssima presença açoriana, região metropolitana de Porto Alegre, com registros das coordenadas (só colocou latitudes e são precisas, pequenas diferenças, por métodos, modelos de correção, etc.) até o Campo do Tenente no Paraná, com as primeiras medidas de latitude e principalmente longitudes do Brasil e que foram mantidas em sigilo severo para o Tratado de Madrid-1750 (CORTESÃO, 2001, p. 7-26), em Rio Grande, extremo sul do litoral gaúcho, foz do rio homônimo onde Cristovão Pereira de Abreu estava desde o final de 1736, quando *desceu* da região Sudeste e arregimentou milicianos na Vila de Curitiba e com cerca de 150 membros, seguiu o Caminho Velho até os atuais Campos de Lages e *cortou* caminho para o sul-sudeste até os Campos de Bom Jesus (assim, não repetiu em sentido inverso, proximidades da cidade de Lages, Rio das Caveiras, grande cachoeira até a paragem da Boa Vista ou Tijucas), depois pela “parte de cima” pelos campos e matas, pelo degrau estrutural e elevado entre a Escarpa a leste e os vales profundos (apenas matas densas) do Rio das Altas/Taquari e outros a oeste, até os de Viamão. Cristovão Pereira retornou à região sul, após o pedido da Coroa Portuguesa, das autoridades do Brasil Colônia para ajudar a logística portuguesa durante o cerco da Colônia de Sacramento pelos espanhóis do Rio da Prata, que em 1735, já havia os jesuítas - Guarani fechado o Caminho dos Conventos, rota de Araranguá para Bom Jardim da Serra, nas estratégias envolvendo o cerco da Colônia. Por essa razão, nos 3 mapas de Diogo Soares, 1738 e 1740, aproximadamente, ele não deu sequência ao

dita via, na cartografia excepcional, interrompendo a representação (vide mapas a seguir), nas cabeceiras superiores do Rio *Tebiquari*, *Tebicuari* dos Tapes, hoje, mais um das Antas, possivelmente na boca dos Conventos, após o rio da Cachoeira das Sete Mulheres, pois nós visitados em 2018, guiados maravilhosamente, pelo guia - turístico e empresário Cleber Pazzini, de São José dos Ausentes, da Pousada, criatório Vale das Trutas (Rio das Antas/Tebiquari), cuja sede foi rota do grupo de Souza e Faria em 1729.

8 – Cartografia dos rumos, rotas de Francisco de Souza e Faria (1728/1738) e o “desvio” de Cristovão Pereira de Abreu (1732) até os Campos dos Curitibanos/Caminho Velho

Devido a extensão desse trabalho, pela publicação em obras físicas, teremos que retirar os mapas, fotografias, imagens satelitais, mosaicos, recortes, análises gráficas. Porém, caso alguém tenha interesse nos mesmos, pois é pouco mais de 50, favor entrar em contato com os autores, que teremos honra em lhe enviar, inclusive os três relatos dos bandeirantes/futuro tropeiros em 1738. A impressão em preto & branco iria reduzir em muito a clareza, os detalhes dessa pesquisa, pelo qual optamos apenas para descrever o que trata cada um deles; trata, sem as imagens. Esperamos a sua compreensão e informamos os contatos:

Henrique Paulo Schmidlin: Celular/ WhatsApp (41) 991574033.

hpsvita@gmail.com

Geraldo Jorge Barfknecht: Celular/WhatsApp (41)-99941-0143.

gbarfknecht@gmail.com

Recorte 01. Mapa. *A villa da Laguna e barra do Taramandi: na costa do Brasil e America Portuguesa.* Diogo Soares.1738. FSF= Souza e Faria e CPA=Cristovão de Abreu.

Mapa disponível em: <http://acervo.redememoria.bn.br/redeMemoria/handle/20.500.12156.2/301606/> Acesso em 11 novembro 2018.

Recorte 02. Detalhes dos Caminhos dos Conventos (1728/1729) e das Tropas depois de 1738. Observe que a Rota dos Conventos estava fechado e o jesuíta mostrou isso em seu mapa acima, que o grupo antes de cruzar o Rio das Antas/Tebiquari o fez por outro rio (deve ser o da Cachoeira das 7 Mulheres, visitado em 2018), proximidades da saída/entrada do Caminho dos Conventos. Nessa cachoeira é possível ser o local que viram as *pedras-de-coco*, geodos de quartzo ametista (roxo e tons correlatos), citrino (amarelos), branco e outros tons. O fechamento do Caminho de Araranguá, depois dos Conventos, ou da Serra Velha atual, foi consequência do Cerco da Colônia de Sacramento (1735). Mapa disponível em: <http://acervo.redememoria.bn.br/redeMemoria/handle/20.500.12156.2/301606/> Acesso em 11 novembro de 2018.

Recorte 03. Interpretação da rede hidrográfica com suas imperfeições nessa cartografia, região até então muito desconhecida e esse é o primeiro mapa nesse detalhe, pois eram registrados os rios atravessados, largura, profundidade, *pasos*, e não sobre nascente e a foz dos rios maiores. CPA=Cristovão Pereira de Abreu e FSF = Francisco de Souza e Faria.

Recorte 04. *Parte da Planta da costa desde a barra de Paranaguá até ao Rio de Prata, indicando o interior, o curso deste rio e dos rios Uruguai e Paraná e seus afluentes*, Diogo Soares, em torno de 1740. Mo. do Tayó. Vermelho-Rumos de FSF. Verde-Rumos do “Desvio” de CPA e em Azul- Caminho das Tropas - Viamão-Sorocaba. Disponível em: <http://acervo.redememoria.bn.br/redeMemoria/handle/20.500.12156.2/301620>. Acesso 14 ABR 2018.

Recorte 05. Deslocamento em 1728 do grupo liderado por Francisco de Souza e Faria desde Laguna até o Morro dos Conventos, região de Araranguá atual. Fonte: <https://pt-br.topographic-map.com/maps/z4zb/Pico-Paran%C3%A1/>

Recorte 5. Posição do morro testemunho, falésia sedimentar do Morro dos Conventos, com altitude estimada em torno de 80 m. Antiga linha da costa, com recuo do mar. E o Rio Araranguá, com “muito custo” entrega-se no oceano em linha paralela á costa. Mas antes, deu uma “atrasadinha” com meandros.

Recorte/foto 6. O Morro dos Conventos, principal baliza orográfica do litoral na região de Araranguá - SC.

Recorte 7. Presença de dunas costeiras tão típicas do litoral Sul de SC e a elevação que balizou os viajantes, tropeiros de larga distancia. Mas a sua presença, mostrava as proximidades da foz de um grande rio, que poderia ser a ponte para acesso ao interior, mesmo com profundidade para pequenas embarcações. Duas imagens acima obtidas em: <http://www.qualviagem.com.br/morro-dos-conventos/> acesso 20 abril de 2018.

Recorte 8. Relevo da Planície Litorânea de Santa Catarina atravessada por Souza e Faria em 1728. Fonte: <https://pt-br.topographic-map.com/maps/z4zb/Pico-Paran%C3%A1/> Acesso 01/06/2020.

Recorte 9. Rumo de Francisco de Souza e Faria desde fevereiro de 1728 para a Escarpa da Serra Geral. Google. Disponível em: <https://www.google.com> Acesso 14 Maio de 2020.

Recorte 10. Posteriormente a abertura dessa via pioneira, outros *Pasos ou Peraus* (“Serras”) na Escarpa da Serra Geral foram “abertos”, melhor, aproveitados, tomando como partida o Morro dos Conventos, na faixa litorânea de Araranguá - sul de Santa Catarina. Fonte: <https://pt-br.topographic-map.com>. Acesso 01/06/2020. Lembrar que *Aperau...ape, de caminho ruim, não precipício (itaimbés)*.

Recorte 11. As famosas *pedras - de - coco* que impressionaram tanto Souza e Faria e o grupo de qual levava roteiro e mapa, Zacarias Dias Cortes, que percorreram a região em 1723. Geodos de Quartzo. GB 2014.

Recorte 12. No centro (em torno de 1300 m) o Pico do Realengo visto do Monte Negro. Para o S-SE. GB. 2014. Marco Orográfico. Está mais elevado que toda a linha da Escarpa da Serra Geral e alem, para E.

Recorte 13. Mapa de Santa Catarina de 1930, usado por Julio Estrela Moreira (1975) para referencias ao tentar reconstruir as rotas de CPA = Cristovão Pereira de Abreu e FSF = Francisco de Souza e Faria. Esse mapa foi a base da analise de Julio Estrela Moreira (1975) para a interpretação dele a rota tropeira e de Zacarias Dias Cortes em 1723.

Recorte 14. Referencia orográficas no Caminho dos Conventos- Nomes históricos e depois com a ocupação do litoral sul de Santa Catarina e do Planalto Sul - brasileiro. Fonte: Google Maps. Acesso 01 Junho de 2020. Disponível em: <https://www.google.com/maps/>

Recorte 15. Relevo e linhas geomorfológicas, escarpa e sistemas hidrográficos (bacias). Fonte: <https://pt-br.topographic-map.com/maps> Acesso em 01/06/2020. Os próximos 3 recortes, são do jesuíta, astrônomo, cartógrafo Real Diogo Soares. Mapa. *A Vila da Laguna e Barra do Taramandi: a costa do Brasil e América Portuguesa*. 1738. Disponível em: <http://acervo.redememoria.bn.br/redeMemoria/handle/20.500.12156.2/301606> Acesso: 16 novembro de 2018.

Recorte 16. O Caminho de Laguna, Conventos, Serra Velha bloqueado em 1735 (Colônia do Sacramento, cerco e estratégia de fechar essa via, pelos jesuítas e Guarani pecuaristas no planalto.

Recorte 17. Observe o atual Rio das Antas/ Tebiquari, um afluente, o Rio da Cachoeira das 7 Mulheres na rota, a paragem possivelmente nas proximidades da atual SJ dos Ausentes, o Morro da Boa Vista/Mangueirão de taipa depois, uma cruz sinalizadora depois do Rio do Marco e a *mudança de rumo* (NW) para a Cruz dos Tapes, ao contrário do rumo para o Morro da Cruzinha (NE).

Recorte 18. Mais interpretação do mesmo mapa e da cartografia do Caminho dos Conventos por Diogo Soares.

Recorte 19. Rumo no município gaúcho de São José dos Ausentes, o Morro da Boa Vista e Monte Negro. Folha Cartográfica Silveira Folha SH.22-X-A-VI-1/MI-2929/1. 1:50000 Ministério do Exército - DSG-1980.

Recorte 20. Demonstrando como o rumo do Morro da Cruzinha está em desacordo com os mapas do Diogo Soares, quanto à posição da chapada, crista orográfica

com visibilidade geral para a Cruz dos Tapes. Ou seja, não é o local da Cruz dos Tapes. Acesso 01 Junho de 2020. Disponível em: <https://www.google.com/maps/>

Recorte 21. O Morro da Boa Vista (1336 m, DSG-Min. Exército), primeira orografia batizada pelo grupo de Souza e Faria em 1729, olhado para o SW, caminho ao Monte Negro, cume do estado do RS (cerca de 1398m). GB. Dez 2014.

Recorte 22. Do alto do cume gaúcho, Monte Negro, com cerca de 1398 m e no centro a Chapada com cerca de 1370 m, onde acreditamos, pela ampla visibilidade, estava a Cruz dos Tapes trocada em 1729. Atrás outros dos 20 cumes do RS, visitados duas vezes. GB. 2014.

Recorte 23. O cume do estado gaúcho, o Monte Negro, visto do segundo, o Morro do Açude (1393 m+/-1 m), para SE. GB. 2014. Orografia próxima a borda oriental, linha da Escarpa da Serra Geral.

Recorte 24. Embora não tenha passado como rota pelo Morro da Cruzinha (cerca de 1350 m), dificilmente deixou de ser visitado para observação de rumos, outras referencias orográficas próximas a linha da Escarpa. Morro Grande (1376 m, GB 2014 à direita e Morro do Xaxim, à esquerda (cerca de 1360 m, GB, 2014). Foto para NW. GB.2014.

Recorte 25. Do alto do Morro da Cruzinha, o mais usado Paso entre a Serra e o Litoral de SC e RS, o de São Bento/ Veneza ou Caminho de São Pedro. A Bocaina, a canhada, a “boca-da-serra”, não precisa de palavras e os morros tem mais de 1400-1450 m de altitude e ainda não foram medidos por nós, com margem de +/- 3 m. Uma das travessia da Escarpa da Serra Geral do Roteiro de Souza e Faria dos *desertos*. Visão para NE. GB.2014.

Recorte 26. Novamente do alto do Morro da Cruzinha, que não foi passado pela rota, mas referencial do grupo, com a serie de cumes já em SC, perto da cidade de Bom Jardim da Serra, os primeiros com mais de 1500 m de alt. GB.2014

Recorte 27. O Morro da Cruzinha, cerca de 1350 m de altitude, visto do Morro Grande (1376 m, GB 2014). Dia com chuvas, foto não ideal, mas pela presença na data de uma antena, mostra que teve um dos Jesuítas—Tapes. GB. 2014.

Recorte 28. Mapa de SC de 1738. Rumos de Souza e Faria e desde a paragem Tajucas, quando Cristovão Pereira de Abreu abriu nova rota até as proximidades da cidade de Lages atual. CPA = Cristovão Pereira de Abreu e FSF = Francisco de Souza e Faria. Saiu na margem direita do Rio das Caveiras que nasce no Morro das Torres em Urupema a 1729 m.

Recorte 29. Parte do *Mapa Escolar de Santa Catarina*. IBGE. Sem data. e a abertura da Via Tijucas- Caveiras por Cristovão Pereira de Abreu = CPA. <https://www.infoescola.>

com/wp-content/uploads/2009/12/mapa-sc-municipios.jpg Acesso 13 ABR2020. Mesmo essa rota, há morros balizas, com o Morro Grande (1505 m, GB 2010), margem do Rio Lava Tudo (rodovia Bom Jardim á São Joaquim) e outros, como o Morro do Mirante (1576 m, GB 2010) perto da cidade de Paineira e não conhecemos mais dessa região, interior de Bom Jardim da Serra, São Joaquim, Paineira e Lages, margens sul.

Recorte 30. Rumos de Souza e Faria em 1729. Pela borda oriental da Escarpa da Serra Geral, cabeceiras dos afluentes do Rio das Pelotas/Uruguai e pelo Rio Urubici, ao das Canoas. Fonte: Google. Acesso 01 Junho de 2020. Amarelados, Campos Gerais Sulinos e áreas antrópicas, cultivos e urbanizações na Planície Litorânea. Verde, florestas naturais e artificiais. Disponível em: <https://www.google.com/maps/>. Acesso 14 maio de 2018.

Recorte 31. Referências orográficas, sistema Divisor de Águas Canoas-Pelotas, rede hidrográfica principal, divisas políticas no estado de SC e linha, cristas, da Escarpa da Serra Geral. Descida pelo Rio Urubici até o Rio das Canoas, atual cidade de Urubici/Vale do Canoas, de rumo preferencial NW. Fonte: Google. Acesso 01 Junho de 2020. Disponível em: <https://www.google.com/maps/>

Recorte 32. Principais referências, faróis orográficos do Caminho dos Conventos ou de Souza e Faria do NE de São José dos Ausentes até a calha do Rio das Canoas, trecho final em direção ao Rio dos Cachorros. Fonte: Google Earth. Acesso 01 Junho de 2020. Disponível em: <https://www.google.com/maps/>

Recorte 33. O Fabuloso Morro da Igreja (Sant' Ana), desde o Morro Preto, para E. Montanha que foi foco de explorações minerais do grupo de Souza e Faria é um dos mais destacados faróis orográficos da Região Sul. Mitológico e até hoje, maior foco de lendas de "tesouros enterrados pelos jesuítas, templários, padres..." O Cume está próximo ao radar á esquerda (1820 m. GB. 2019).

Recorte 34. Por onde desceu o Grupo de Souza e Faria, pelo Rio Urubici, até a foz desse no Rio das Canoas, atual cidade de Urubici, SC. Foto em DEZ de 2019. GB. Á direita, outro Farol Orográfico regional, o Pico do Panelão. Atrás, várias serranias, como da Barraca, Costão do Frade em Bom Retiro e Vizinhos.

Recorte 35. Mapa físico com o Sistema Divisor de Águas Canoas-Pelotas e por onde desceu ao Vale do Canoas o grupo de Francisco de Souza e Faria em 1729, através do vale profundo, estreito do Rio Urubici. Fonte: <https://pt-br.topographic-map.com>. Acesso em 01/06/2020.

Recorte/foto 36. Desde o Morro da Torres (1729 m, GB 2012) em Urupema, SC, visão para N-NW. GB. Visão aproximada que Souza e Faria teve do mitológico, o maior *El Dorado* catarinense, o majestoso Morro do Itaió (1285 m, GB, 2019). À direita, o Espigão Serrado, relevo de extensos patamares vulcânicos, magmático do Grupo Serra Geral.

Recorte/foto 37. Em Lages, perto do Trevo entre as BRs 116 e 282, FEV 2018. GB. Dia com nevoa seca, difuso. Considere zoom máximo 300 mm e a distancia em linha reta é de cerca de 60 km. O Morro do Itaió tem 1285 m de altitude desde esse ponto com cerca de 950 m. Dos maiores Eldorados do estado de SC, com o Morro Ibituruna.

Recorte 38. O Vale do Canoas e a natureza dando o rumo para Souza e Faria, seguindo para Noroeste. Fonte: <https://pt-br.topographic-map.com>. Acesso em 01/06/2020.

Recorte 39. Mapa de Santa Catarina de 1938, usado por Julio Estrela Moreira (1975) em nossa analise de tudo o que escreveu em sua trilogia, sobre Zacarias Dias Cortes, Inhanguera, Itaiós, Ibitituru, Caminho dos Conventos e “Desvio” de Cristovão Pereira e Abreu desde a paragem Boa Vista/Tajucas em 1732. Várias referências orográficas assinaladas.

Recorte 40. Mapa Geral do Estado de Santa Catarina (1948) com rumos possíveis de Souza e Faria em 1729. Escala 1:800.000. Os símbolos por exemplo, próximos a Urupema, são medidas de coordenadas na década de 1940, do maior geógrafo catarinense, Victor Antonio Peluso Junior.

Recorte 41. Rumos de Francisco de Souza e Faria e atual divisão política administrativa. 2020. O grupo de Souza e Faria, segundo seu relato, cruzou o Rio das Canoas atual, 15 vezes. Fonte: Google Maps. Acesso 01 Junho de 2020. Disponível em: <https://www.google.com/maps/>

Recorte 42. Referencias orográficas do Caminho dos Conventos desde Bom Jardim da Serra até Curitiba. Fonte: Google Maps. Acesso 01 Junho de 2020. Disponível em: <https://www.google.com/maps/>

Mapas do CIRAM: <http://ciram.epagri.sc.gov.br/sippbio/> Acesso 01 junho de 2020. Para o I-Taió verdadeiro, olhe o recorte anterior, divisa de Mirim Doce/Ponte Alta e Pouso Redondo. Obviamente ao longo das rotas, principalmente o Caminho do Viamão-Sorocaba, há vários morros aqui não representados, que serviram de balizas, para os ameríndios, bandeirantes, sertanistas, tropeiros, viajantes.

Recorte 43. As rotas de Cristovão Pereira de Abreu (1732) e Francisco de Souza e Faria, (1729/1730), o encontro das mesmas no Caminho Velho, Campos dos Curitiba e o possível referencial orográfico de Souza e Faria, o Morro do Berimbau, Serro Verde atualmente (possibilidade de ser esquecido ou trocada). CPA = Cristovão Pereira de Abreu. FSF = Francisco de Souza e Faria.

Mapas do CIRAM: <http://ciram.epagri.sc.gov.br/sippbio/> Acesso 01 junho de 2020.

Recorte 44 página abaixo. Referencias Orográficas para os Caminhos Antigos, pré-cabralianos, das Tropas e das aberturas dos caminhos do Ciclo do Tropeirismo, co-

meçado em 1728. Com o mitológico, outro *El Dorado*, primeiramente indicada a sua localização, o Morro do Ibituruna/Ambucarana. Do Espigão Serrado (Escarpa da Serra Geral entre Santa Cecília e Monte Castelo, a Escarpa Silo - Devoniana, ponto final da jornada, da “abertura” do Caminho dos Conventos (11 de FEV 1728 - 08 de SET 1730) e a Serra do Iqueririm, outro farol orográfico, divisas do PR e de SC (Agudos do Sul e Garuva).

Fonte acima Google Maps. Acesso 01 Junho de 2020. Disponível em: <https://www.google.com/maps/>

Sequência orográfica de referências, morros, montanhas, serras, maciços, escarpa que é possível visualizar em dia claro, tipicamente aqueles sob sistema de alta pressão, com geadas regionais, sem nebulosidade, baixa umidade relativa atmosférica, desde as divisas de Santa Cecília e Lebon Regis, á Escarpa Silo-Devoniana, Segundo Planalto do Paraná ou dos Campos Gerais/Ponta Grossa.

O Morro do Ibituruna/Ambucarana, mitológico, histórico até há pouco “desconhecido”, confuso se era cultura, campos, serranias, etc., rota bandeirante nos século XVII. Estivemos em seu cume (em torno de 1423 m, GB 2019) em dezembro de 2019, assim como em outros do Espigão Serrado, município de Santa Cecília, até a borda no sentido norte, da Escarpa da Serra Geral, divisa com Monte Castelo, onde podemos visualizar o Morro do I-Taió (do N), o cume do Espigão Serrado (Morro do...), Serra do Carneiro, outros [...]

Recorte 45. Interpretações equivocadas de Julio Estrela Moreira (1975), seguida por muitos historiadores, pesquisadores de Caminhos Antigos, ligados ao Ciclo do Tropeirismo na região Sul. Além, da mais equivocada ainda, interpretação do Roteiro de Zacarias Dias Cortes (1725) das Minas de Inhanguera. A rota de FSF ficou como o *desvio* de CPA. Erro histórico para a suposta rota para as proximidades da Serra do Tabuleiro/ o Cambirela ou Morro de Santa Ana na época. A ascensão da Escarpa, para ele, foi na atual da Veneza, São Pedro ou São Bento. Cruz de Tapes em Bom Jardim da Serra? Por aparecer um rio perto da região de Brusque, de nome Ouro, então para ele as minas de ouro do Inhanguera seriam lá? No centro, erro meu (GB) *Rota Real de CPA* é claro que deveria ter escrito Rumos reais de FSF =Francisco de Souza e Faria.

Recorte/foto 46. Do Alto do *Paso* da Rocinha-Rampa para o litoral, Leste pela Via dos Conventos-Vale. Estrada Velha da Rocinha - BR-285. GB 2018, que foi muito tempo, verdadeiro perau (caminho ruim), mas fascinante.

Recorte/foto 47. Com um dos autores (Vita) de referencia, o Espigão-Caminho da Serra Velha-Conventos, na parte superior, centro, abaixo do morro plano, a saída, entrada, a taipa depois condutora. Vista para o N. Campos Gerais Sulinos, Turfeiras (Campos sempre úmidos), Matinha Nebular, Mata Atlântica. GB 2018.

Recorte 48. Croqui da Descida do grupo do SENATRO 2018, em 15 de ABRIL, pelo *Paso* do Caminho dos Conventos ou de Souza Faria, pela Serra Velha, Espigão ou

Facão homônimo. Rios da Rocinha, Serra Velha II e Serra Velha. Bacia do Araranguá. Diferença altimétrica de 1245 a 160 m e não se engane, há centenas de curvas e ravinamento na descida/subida, pelos cascos e águas, com até 4 m de diferença, caminho – bordas e ÚNICO TRECHO de mais de 800 km conservado (Caminho dos Conventos/Caminho Velho, ou do litoral de SC até a área metropolitana de Curitiba). **Mapas do CIRAM:** disponíveis em <http://ciram.epagri.sc.gov.br/sippbio/> Acesso 01 junho de 2020.

Recorte 49. O bravíssimo grupo que desceu o Caminho dos Conventos e as condições climáticas no dia, um domingo que ninguém irá esquecer e não apenas pela descida, mas a viagem toda. GB.

9 – Anexos

Desde que nos debruçamos sobre o tema do Caminho dos Conventos e a nova Rota de Cristovão de Abreu no SENATRO de 2016, com intervalos largos que deixamos por razões diversas, no SENATRO de 2018, algumas perguntas nos foram feitas, se tinha sido a dos Conventos pelo Caminho da Serra, Facão ou Espigão Velho, ou por outra, Figueira, Serra da Pedra. Respondemos que pela Serra Velha e há vários documentos que mostram isso. Vamos acrescentar algo, além dos próprios mapas do Diogo Soares anteriores, que em razão do conflito envolvendo a Colônia do Sacramento (1735), o cartógrafo Del Rei, entre 1738-1740, deixou de pontilhar o dito caminho perto da borda da Escarpa da Serra Geral, após cruzarem o Rio das Antas e um tributário (Rio das Sete Mulheres). Até então, a descrição da rota, na historiografia, frequentemente pulava dos Conventos/Araranguá diretamente para o topo da Escarpa. Ou outras vezes, nem entrava no Rio Grande do Sul, seguindo pelo Caminho de São Bento ou da Veneza atual. Ou ainda, com certa animosidade de alguns *locais*, estávamos cometendo erros, pois foi pela Serra/Paso da Pedra (quando teriam tomado rumo anacrônico, afastando-se, para SW e não W- NW) ou até mesmo, pela depois usada via, mais uma pré-cabraliana, Serra/Paso da Figueira, que terminava ou começava a subida da escarpa, também em Timbé do Sul, cruzando-se com a dos Conventos nas proximidades das localidades da Rocinha e Pindura.

Lamentavelmente, não conseguimos algo trivial, uma alma com tempo “livre” e generosa das varias consultadas, sugeridas que conseguisse um recorte do jornal *Correio do Povo*, 21 de abril de 1956, em que um historiador gaúcho (Artur Ferreira Filho), após polemicas na época, demonstrava ter sido o dos Conventos, naquilo que depois se chamou de Serra Velha (há dois rios com esse nome e á esquerda (sul-sudoeste) de que vem do litoral para a serra, a cartografia do DSG - Ministério do Exercito, carta Silveira, mostra

elevações, recuos da escarpa, como da Serra Velha e os dois rios homônimos, na bacia hidrográfica mais confusa em denominações do Brasil, quando alguns chegaram a ter seis nomes distintos, até que perceberam se tratar do mesmo (oralidade na região, comunicação pessoal). Assim, independentemente de outras interpretações (mas muito gostaremos de adicionar em nossas pesquisas), acrescentamos o mapa e informações a seguir. Segunda prova, portanto, além de outras, declinação magnética, mapas, drenagem considerada, coordenadas, distancias percorridas (cuidado, as léguas muitas vezes eram medidas por passos humanos e quem anda reto, igualmente, por campos secos, banhados, relevo acidentado, rios, matas, em chuvas e não comete erros? E lembre-se também, léguas variavam de 3,8 a 6,6 km. Espanholas ou Portuguesas, as léguas? Como mediam?

Assim, esse anexo, uma prova documental, cartográfica, com informações de 16 anos após o término do dito Caminho dos Conventos, quando em Setembro de 1730, o grupo chegou nas proximidades de Curitiba (na Fazenda os Carlos, topo da Escarpa Devoniana, já nos atuais Campos Gerais em Balsa Nova), região metropolitana da capital paranaense, além de todas aquelas alinhavadas nesse texto, que a subida através da Escarpa da Serra Geral, foi pelo atual Caminho da Serra Velha, ao N da atual BR-285, que une Araranguá - Vacaria, notavelmente entre os limites estaduais de Timbe do Sul (SC) com São Jose dos Ausentes (RS). Outras vias, (do N para o S) como os pasos de São Bento ou Veneza, Pilão, Figueira ou pela Serra da Pedra, redundantemente insistimos, não foram o meio de subida difícil que o grupo de Souza e Faria fez em 1728 e o da Serra da Pedra, não tem sentido como e tradição oral achar em Jacinto Machado, ao Sul da Serra Velha, que foi através daquele paso e não há para esse uma fonte primária ou relevante, meras citações, além do mais, uma simples análise de direção, rumo, que para um grupo estando nas proximidades da cidade de Araranguá de hoje, tomar rumo SW para ir a Curitiba, por si só elimina a possibilidade e tampouco alegações que o grupo evitou atravessar o rio Araranguá ou seus formadores, tem sustentação. Mas repetimos, distâncias percorridas, ao menos 4 mapas do século XVIII, roteiros, referências orográficas, análise do caminho, mostram repetidamente que foi pela Serra Velha. Os pasos pela Serra da Pedra, Pilão, Veneza e tantos outros, como o da Serra Velha-Conventos, eram de conhecimento dos ameríndios, caminhos, rotas pré-cabralianas, como grande parte da futura Rota Tropeira, Viamão - Curitiba - Sorocaba, deles e apenas fizemos uso, “abrimos” na forma oficial, documental.

10 – Análise do mapa do Jesuíta Anônimo, com informações de 1746, do sertanista paulista Simão Buenos feitas por Jaime Cortesão em *O Tratado de Madrid*, Tomo II, p. 19-20, [1953], 2001

Essas observações constam de importante análise quando o historiador Jaime Cortesão teceu comentários sobre o papel dos Padres Matemáticos (Domingo ou Domenico Capassi e Diogo Soares, 1730/ 1736 e 1730/1748, datas chegada ao Brasil e finais, falecimentos), de grande implicação na estratégia genial portuguesa, primordial na cartografia, que na essência foi determinar as longitudes verdadeiras das posições ocupadas por Portugal no Brasil atual, em terras que pertenciam pelo Tratado de Tordesilhas à Coroa Espanhola e que suas medidas, mapas foram de absoluto segredo para autoridades do Brasil Colônia aqui estabelecidas e para os próprios irmãos de fé, os jesuítas espanhóis e que culminaram com o blefe português, com deslocamento de todo o continente para leste, além do real, no Mapa das Cortes, base para o Tratado de Madrid de 1750. Os espanhóis, segundo Cortesão, na mesma análise, só tiveram medidas de longitude em 1746 e para informações apenas da história da Companhia de Jesus em terras da Espanha na América do Sul, assim foram cegos, confiando naquilo que não mediram para o Tratado de 1750. As obras do Cortesão estão disponíveis na web, (*O Tratado de Madrid*, dois tomos, leitura obrigatória, esclarecedora).

Mais interessante é caso do bandeirante paulista Simão Bueno, neto, segundo as suas informações de Bartolomeu Bueno, o Anhangüera II. Em 1746, com uma tropa de companheiros, de caminho para Buenos Aires, onde o levaria provavelmente ao rendoso negócio da troca de ouro em pó pela prata amoeada dos espanhóis, Simão Bueno deteve-se na redução de Japeú onde um jesuíta sagaz procurou obter dele seguras informações sobre as Minas, em especial de Goiás e Mato Grosso, e de sua posição em relação ao Meridiano de Tordesilhas. De tudo astuto o Padre, em longa memória tomou nota [...]. Voltemos agora à carta geográfica traçada pelo bandeirante paulista. Diz, pois, o Padre, autor da memória referida, que tendo curiosidade de saber varias coisas tocantes ao Brasil, e em especial informar-se da situação das minas de Cuiabá, resolveu traçar uma carta geográfica, na qual recolhe-se os novos conhecimentos geográficos, transmitidos por Simão Bueno. E acrescenta que este traçou, a sua vista “de su própria mano un mapa que contenia los puntos más principales que yo deseaba saber, cuyo original para em mi poder.” Não podemos alcançar a própria carta traçada por Simão Bueno, mas, sim, o mapa composto pelo jesuíta anônimo e que incluye aquele. A diferença não pode ser grande, tanto que na copia deslisaram (sic) algumas palavras em português. Este mapa, que aqui reproduzimos, abrange o vasto território que vai do Cabo Frio à Lagoa dos Patos e pelo interior se estende até à bacia do Paraguai, desta sor-

te abrangendo as capitanias do Espírito Santo, Minas Gerais e São Paulo, a qual a essa data englobava os territórios de Goiás, Cuiabá e Mato Grosso. A um primeiro golpe de vista se reconhece o quanto as coordenadas geográficas pecam por grandes erros. Nem por isso a carta deixa de ter mérito de exemplificar, por maneira fragrante, o grande sentido topográfico dos bandeirantes e a extraordinária capacidade de dar forma gráfica ao conhecimento dos vastos territórios que exploravam. Nos largos espaços despovoados avultam os caminhos. A cartografia do Brasil é então essencialmente uma cartografia de comunicações. Lá se veem a estrada das monções, que descia o Tietê e o Paraná, subia o Pardo, descia o Taquari, subia o Paraguai e Cuiabá até as minas deste nome, ou inflectindo do Paraguai pelo Jauru, alcançava o Mato Grosso. A par desta, ali figuram também os caminhos terrestres que ligavam São Paulo por um lado, às Minas Gerais, a Goiás, a Mato Grosso e, por outro lado, ao Rio Grande do Sul, passando por Curitiba e o continente de Santa Catarina. Apesar que nesta carta pululam os erros grosseiros de posição, quer o Padre redator da memória, quer o Padre Quiroga (maior cartógrafo espanhol na América do Sul (naquele tempo), homem de grande cultura astronômica e cartográfica supuzeram (sic) que o mapa de Simão Bueno debuxado refletia os conhecimentos e observações dos dois Padres matemáticos, que haviam feitos as novas cartas do Brasil. (CORTESÃO, 1953, p. 19-20, grifo nosso).

Para nós, esse mapa, com área considerável e de muita riqueza, para alguém que provavelmente fez seus traços em papel, no chão, numa superfície qualquer e o padre espanhol, anotou tudo, aqui analisado apenas e um pequeno retângulo do mesmo, na porção NE do RS e SE de SC.

Interessante também que Simão Bueno, buscou ouro segundo esse seu mapa (informações), no que seria algo próximo à cidade atual de Bom Jesus, RS, em curto tempo na década de 1940, Aparados da Serra (há outras 3 Bom Jesus no Brasil).

Recorte/mapa 50. Os caminhos Tropeiros em 1746, mapa publicado em 1747.

[Mapa que abrange as regiões entre os rios Paraguai, Paraná e a costa brasileira desde Santos até o Rio Grande] [Cartográfico]. Na fonte colocada a data em dúvida, mas por Jaime Cortesão, sabe-se que tem informações prestadas em 1746. http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart1033404/cart1033404.html e http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart1033404/cart1033404.jpg

Recorte/mapa 51. Todo o Mapa. No mapa: **8-** *Mostra a estância do português chamado Simão Bueno quando buscava ouro nos Pinhais (mais um!) e que me deu estas notícias (e fez mapa) em São José de IPEYU (redução e escrita também Pejeú, Ipeju). S. José do Chamamento.*

Mapa, recorte 52. Detalhes das rotas Tropeiros entre os Campos do Viamão - Araranguá e a *Vacaria de los Pinares*.

3- O caminho que fizeram os portugueses para baixar as vacas dos Pinheirais a Laguna e onde subia por ela a São Paulo. Deixa claro que foi pelo que depois chamaram de Caminho da Serra Velha, que é o dos Conventos ou de Souza e Faria. Até foi, Caminho de Laguna, Araranguá. Lembrar, o mapa que é de informações de 1746, pouco tempo depois da “abertura”.

Mapa, Recorte 53. Parte da descrição do mapa na parte inferior do mesmo. Observação, a referência a Cruz dos Tapes, colocada pelo Padre Geronimo de Her-ran (1727) substituída, é a referência ao lado do (8) e não (1) ou mesmo o símbolo da cruz, pois estava ao N-NE da via, após a subida da Escarpa da Serra Geral e estava nas proximidades da atual São José dos Ausentes. Posição de Laguna, não a vila, mas a grande lagoa próxima à Santo Antonio da Patrulha. Rio Tebiquari, repetimos, atual Rio das Antas, mais um em dezenas no país. Tebiquari (possível, em dúvida, *rio das pedras arredondadas*) é comum na toponímia Guarani.

Mapa, Recorte 54. Parte da descrição do mapa na parte inferior do mesmo. Interessante que em 1747, após a “abertura” (uso oficial, documentado) da via diretamente dos Campos do Viamão por Cristovão Pereira de Abreu, possivelmente em sua vinda (1736) após estar em Minas Gerais, ajudar nas estratégias de defesa da Colônia do Sacramento e depois, com a sua primeira tropa por esse caminho (1738), depois Estrada das Tropas, Caminho Real, Viamão- Sorocaba, etc. já havia uma rota que saindo dessa via, buscava o dos Conventos, o *Lambda* no mapa, com uma lagoa (2) considerável (que desconhecemos e nessa região do Planalto não é feição natural sua ocorrência, um lago, lagoa natural), segundo conhecimento do Simão Bueno.

2- *Camino nuevo que lhamam de la Cierra que hiseron los portugueses para evitar la aspereza del antigo hecho para baxar lãs Yacas de los Pinares.*

Mapa, Recorte 55. Parte da descrição do mapa na parte inferior do mesmo Natural, os erros cartográfico desse mapa, mas tem que ser visto, pela riqueza, área considerável, gigantesca mapeada e que foi desenhada por alguém que recebeu as informações, o jesuíta anônimo nas reduções da margem esquerda do Rio Yruru-guai/Uruguai.

Referências

ABREU, Cristovão Pereira de. 3ª Prática Dada ao R. P. M. Notícia dada pelo coronel Cristovão Pereira de Abreu sobre o mesmo caminho ao R.P.M. Diogo Soares. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, tomo 69, parte 1, 1908.

ABREU, Cristovão Pereira de. *Carta de Cristovão Pereira de Abreu ao Governador Antonio Caldeira Pimentel*, Campos e Terras dos Pinhais, 18 abril de 1733

(Curitiba). In: *Caminhos das Comarcas de Paranaguá e Curitiba*. Julio Estrela Moreira, Curitiba, 1975, p. 685.

AGUIAR, Manuel Ângelo Figueira do. *Mappa do Certam do Tibagi riquíssimo de averter assim de ouro, estanho fino e Antimônio Excelente como de fertiliz campos para criar animais [...]*, [1755]. Considerando de quem pediu, deu as informações, o sertanista, faiscador, mineiro, proprietário de sesmarias próximos a atual Tibagi, Ângelo Pedroso Leme.

AVÉ-LALLEMANT, Roberto. *Viagem pelo sul do Brasil no ano de 1858*: Tradução do Instituto Nacional do Livro da edição de Leipzig 1859 *Reise durch Sud Brasilien*. Rio de Janeiro, 1953, v. 1.

AVÉ-LALLEMANT, Robert Christian. *Viagens pelas Províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1980.

BORGES FORTES, João. *Velhos Caminhos do Rio Grande do Sul. Separata dos Anais do Terceiro Congresso de História Nacional*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942.

CORTESÃO, Jaime Duarte. *O Tratado de Madrid*. Ed. Fac-similar - Brasília: Senado Federal, Coleção Memória Brasileira, v. 2, [1953], 2001.

EPAGRI/CIRAM, Empresa de Pesquisas Agropecuária e de Extensão Rural de Santa Catarina. Secretaria de Estado do Desenvolvimento Rural e da Agricultura; Centro de Informações de Recursos Ambientais e de Hidrometeorologia de Santa Catarina. Agroconnect. Disponível em: <http://www.ciram.sc.gov.br/agroconnect/> Acesso todo dia 01 mensal desde janeiro de 2018.

FALKENBERG, Daniel. *Matinhas nebulares e vegetação rupícola dos Aparados da Serra Geral (SC/RS), sul do Brasil*. Campinas: Universidade de Campinas, 2003.

FARIA, Francisco de Souza e Faria. Notícia-1ª Prática Dada ao R. P.M. Diogo Soares, pelo Sargento Mor da cavalaria Francisco de Souza e Faria, primeiro descobridor e abridor do dito Caminho. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, 1908, tomo 69, parte 1.

FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. *Dicionário de Bandeirantes e Sertanista do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1989.

GAPLAN, Gabinete de Planejamento e Coordenação Geral. Subchefia de Estatística, Geologia e Informática. *Atlas de Santa Catarina*. Rio de Janeiro, 1986.

INÁCIO, José. 2ª Prática Dada ao R. P. M. Diogo Soares, Notícia dada pelo Piloto Jose Inácio sobre o mesmo Caminho. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, 1908, tomo 69, parte 1.

HAMEISTER, Marta Daisson. *O Continente do Rio Grande de São Pedro; os homens, suas redes de relações e suas mercadorias semoventes(c.1727-c1763)*. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2002. Dissertação (Mestrado). Disponível em <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/cp000119.pdf>.

HAMEISTER, Marta Daisson. As famílias, os amigos e os negócios: a utilização de fontes seriadas no estudo de relações pessoais de comerciantes de animais no

Continente do Rio Grande de São Pedro nos três primeiros quartéis do século XVIII. In: *Cadernos de História*. Belo Horizonte: v. 9 n. 10, 2º sem. 2006, p. 54.

Interpretação das Rotas da bandeira curitibana de Zacarias Dias Cortes (1723) e do Caminho dos Conventos (1728/1738), da Rota Tijucas-Rio das Caveiras/Caminho Antigo de Cristovão Pereira de Abreu (1732) e a Estrada das Tropas, desde o Viamão In. MOREIRA, Julio Estrela Moreira. *Os Caminhos das Comarcas de Paranaguá e Curitiba*. Curitiba: Imprensa Oficial. 1975, p. 664-665.

MOREIRA, Julio Estrela. *Os Caminhos das Comarcas de Paranaguá e de Curitiba*. Curitiba: Imprensa Oficial, 1975. v. I, II e III.

PAIVA, Joaquim Gomes de Oliveira e Paiva. *Dicionário Topográfico, Histórico e Estatístico da Província de Santa Catarina 1868*. Florianópolis: Catariniana, 2003.

RUSCHEL, Ruy Ruben. Origem Histórica da Estrada das Tropas e seu primeiro rumo no Planalto Gaúcho. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi et al. (Org.). *Bom Jesus e o tropeirismo no Brasil Meridional*. Porto Alegre: EST, 1995.

SANTOS, Lucila Maria Sgarbi et al. (Org.). *Bom Jesus e o tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2000.

Fontes documentais

Mapas, Cartas do IBGE e DSG, Diretoria do Serviço Geográfico do Ministério do Exército. *Carta Topográfica. Folha SILVEIRA, SH-22-X-A-VI-1/M-2939/1*. 1:50.000, 1980.

Mapa Jesuíta Anônimo de 1746, do sertanista paulista Simão Buenos. In: CORTESÃO. Jaime Zuarte, *O Tratado de Madrid*. Ed. Fac-similar. Brasília: Senado Federal, Coleção Memória Brasileira, v. 2, p. 25, 2001

Site

[*Mapa que abrange as regiões entre os rios Paraguai, Paraná e a costa brasileira desde Santos até o Rio Grande*] [*Cartográfico*]. Na fonte colocada, a data está em dúvida, mas por Jaime Cortesão sabe-se que tem informações prestadas em 1746. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart1033404/cart1033404.html

http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart1033404/cart1033404.jpg

Mapa do Estado de SC de 1930 (SANTA CATARINA, Mapa do Estado de Santa Catarina - Presidente Adolpho Konder, 1:400.000-(1930). Obtido em 17 ABR 2020. Disponível em: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/435911>

http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart485878/cart485878.jpg

http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart485878/cart485878.html

Mapa do Estado de SC. (SANTA CATARINA, Governo Aderbal Ramos 1:800.000-1948. Disponível em: <http://acervo.redememoria.bn.br/redeMemoria/>

handle/20.500.12156.2/301606. Acesso. 15 de outubro 2109.

SOARES. Diogo, Mapa. *A villa da Laguna e barra do Taramandi: na costa do Brasil e America Portuguesa*. 1738. Disponível em: <http://acervo.redememoria.bn.br/redeMemoria/handle/20.500.12156.2/301606>;

SOARES. Diogo, Mapa. *Planta da costa desde a barra de Paranaguá até ao Rio de Prata, indicando o interior, o curso deste rio e dos rios Uruguai e Paraná e seus afluentes*. Em torno de 1738. Disponível em: <http://acervo.redememoria.bn.br/redeMemoria/handle/20.500.12156.2/301620>. Acesso em: 14 abril 2018.

Mapa. Interpretação das Rotas da bandeira curitibana de Zacarias Dias Cortes (1723) e do Caminho dos Conventos (1728/1738), da Rota Tijucas- Rio das Caveiras/Caminho Antigo de Cristovão Pereira de Abreu (1732) e a Estrada das Tropas, desde o Viamão In: MOREIRA. Julio Estrela Moreira. *Os Caminhos das Comarcas de Paranaguá e Curitiba*. Curitiba: Imprensa Oficial. 1975. Entre as paginas 664 e 665.

Mapa. JANNASH, Robert. *Karte Von Santa Catharina und Paraná: Nache de neusten quellen*. Disponível em: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/45560> Acesso em: 10 abril 2020

Mapa do Estado de SC, IBGE. Disponível em <https://www.infoescola.com/wp-content/uploads/2009/12/mapa-sc-municipios.jpg> Acesso em: 13 abril 2020.

Mapas topográficos. Disponíveis em: <https://pt-br.topographic-map.com>. Acesso em: 01 de junho 2020.



Atanagildo Pinto Martins e o Caminho das Missões

Adari Francisco Ecker

Pesquisador e Escritor. Carazinho/RS

Atanagildo Pinto Martins

Pesquisar e escrever sobre Atanagildo Pinto Martins, cidadão que se destacou na época em que viveu, não é tarefa fácil. Faz-se necessário pesquisar, analisar e escrever também sobre o contexto familiar, sociopolítico e econômico que o envolveu. É o que vou fazer, ainda que, de forma resumida.

O sistema de governo português

O sistema de governo português adotado no Brasil colonial teve sua origem nos Conselhos, também chamados de Câmaras. Precursores das atuais

Câmaras de Vereadores. Na época, ao se criar uma Vila, a primeira tarefa era erguer e inaugurar o Pelourinho, marco de existência da autoridade político-administrativa e, de imediato, se fazia a convocação dos Homens Bons, para que elessem os juízes e os vereadores.¹ No exercício de suas funções deliberativas, a Câmara era composta apenas do juiz e dos Vereadores. A esta reunião chamavam de *Vereação ou Conselho de Vereadores*. A reunião dos *homens bons*, a elite local, era denominada de *Juntas Gerais*. O Conselho ou Reunião dos *homens bons* era composto pelos homens adultos e livres, incluídos nobres, fidalgos do reino, proprietários de terras, militares e representantes do clero. Esta tradição das Câmaras vem de Portugal.

A evolução da conquista

No final do século XVIII, o território do Continente de São Pedro (atual Rio Grande do Sul) estava quase todo incorporado ao domínio português, exceto a região do planalto médio, alto e médio Uruguai, onde predominavam os temíveis Kaingangs e as terras das Missões, conquistadas por Borges do Canto em 1801.

Em 1807, com a declaração de guerra a Portugal, pela França e Espanha, a família real e parte da nobreza tiveram que se afastar de Portugal e vieram para o Brasil. O príncipe regente justificou a mudança, nomeou junta de governo e na madrugada de 29 de novembro de 1807, zarpou acompanhado de aproximadamente dez mil pessoas, entre nobres e parte da elite econômica. Na manhã de 30 de novembro de 1807, os exércitos de Napoleão entraram em Lisboa e tomaram rapidamente Portugal.

Com a chegada da Família Real, o Brasil, de simples colônia, passou ao status de sede da monarquia portuguesa. Não é preciso descrever o que significou a invasão de Portugal e a vinda da Família Real para o Brasil. Esses acontecimentos motivaram as autoridades da época a determinar, definitivamente, a ocupação e a delimitação dos territórios em litígio com a Espanha, na América. Em 1809, foi criada a Capitania do Rio Grande de São Pedro do Sul (atual Estado do Rio Grande do Sul). A tarefa da conquista das terras em litígio com a Espanha no sul coube a Dom Diogo de Sousa, que comandava a Capitania e o Governo das Armas. Cumprindo ordens reais, Dom Diogo instalou e organizou os primeiros municípios, garantindo-lhes uma mínima infraestrutura. *Rio Pardo*: compreendia a parte mais a oeste,

¹ RITTER, Marina Lourdes. *As sesmarias do Paraná no século XVIII*. Curitiba: Litero-Técnica; Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense, 1980.

sendo o maior de todos os municípios, com mais da metade do território da Capitania, *incluindo em seu território a região do Alto e Médio Uruguai, Planalto Médio e Missões*. Enquanto isto, *em Castro, chegava a notícia da vinda da Família Real ao Brasil*: O fato aconteceu na sessão da Câmara, dia 02 de março de 1808, quando os Vereadores reunidos, foram informados pelo General Antônio José de França e Horta, do comando da Capitânia de São Paulo, sobre a chegada de Dom João, o Príncipe Regente de Portugal e sua comitiva, no Estado do Rio de Janeiro. Presente a sessão, o Vereador *Rodrigo Fellis Martins, irmão de Atanagildo Pinto Martins*.

A família Pinto Martins

A família *Pinto*² fez parte da nobreza portuguesa. Os Pinto foram homenageados com Brasão, que hoje decora o *teto do Palácio de Cintra*, em Portugal, local onde estão expostos os brasões das antigas famílias que deram sustentação político-militar à independência do Estado português. Também é tradição oral e, justificada em árvores genealógicas da Família Martins, que eles, os *Martins* têm ligações de parentesco direto com a família real portuguesa.

A Câmara de Castro e a família Pinto Martins

Consolidada a conquista dos Campos Gerais do Paraná, no final do século XVIII, em 20 de janeiro de 1789, foi elevada a Vila Nova de Castro, desmembrada da Vila de Curitiba.³ Em Castro a família “Pinto Martins” teve destacada atuação político-administrativa, bem como militar. Fundar povoações e depois erigi-las em vilas representava a obtenção de título benemérito, serviço prestado ao rei. [...] As Câmaras das Vilas foram constituídas por elementos considerados de classes superiores, *da nobreza da terra*.

Atanagildo e seus familiares pertenciam a esta elite, força atuante nas

² Pinto. Há localidades com este nome em Portugal e na Espanha. Judeus com este sobrenome são encontrados antes de 1500. Em “Sobrenomes Luso-brasileiros” de Walter Santos Batista. Salvador/Bahia, 2000.

³ ROSAS, José Pedro Novaes. *A Fundação da Cidade de Castro*. 2. ed. Castro, 1993. p. 21. A solenidade aconteceu pela manhã, convocada a nobreza, e estando presentes as principais pessoas da Freguesia, além do povo miúdo que se juntou para o ato. A tarde foi levantado o Pelourinho [...] por ser levantada a Freguesia de Santa Ana do Iapó à Categoria de Vila Nova de Castro, por ser erecta em honra e memória do Excelentíssimo Senhor Martinho de Melo e Castro, Secretário de Estados dos Negócios Ultramarinos de Aquém e Além Mar da coroa portuguesa [...]. A noite se fez a escolha dos eleitores e, em seguida, procedeu-se a eleição da nova Câmara e da Justiça da Vila [...] também dos comandantes militares.

Câmaras. [...] A concessão das sesmarias, foi o alicerce na organização do povoamento e da ocupação do espaço [...] acompanhou as diversas fases de ocupação e da exploração econômica, motivando a fixação do homem na terra [...] ⁴

Capitão-Mor Rodrigo Félix Martins

O Capitão-mor Rodrigo Félix Martins, pai de Atanagildo, português, veio para o Brasil como funcionário público do reino. Trabalhou na Vila de Paranaguá, onde foi escrivão da Câmara e de órfãos. Em 10 de dezembro de 1750⁵, foi promovido a Capitão-mor da Vila de Curitiba. Por ocasião da instalação da Vila de Castro, em 1789, Rodrigo era fazendeiro já estabelecido há algum tempo nos Campos Gerais, região dos bairros de Ponta Grossa e Taquarussú e participou da cerimônia, foi um dos signatários da ata.⁶

O Capitão-mor Rodrigo foi casado com Maria de Lemos. Teve um enteado que se destacou em atividades político-administrativas, trata-se de Jeremias de Lemos Conde⁷, Capitão de Milícias, com grande atuação no bairro da Ponta Grossa, chegando a ocupar o cargo de Juiz presidente da Câmara de Castro. Viúvo, Rodrigo se casou novamente com Ana Maria de Jesus, com quem teve grande descendência. Em 1760, também era proprietário da *Fazenda de Santo Antônio da Barra do Tibagy*.⁸

É tradição oral da família Pinto Martins que o Capitão-mor Rodrigo tinha bens e negócios em Taubaté, em Sorocaba e Castro. Na cidade de São Paulo tinha uma casa atrás da Praça da Sé. Alguns de seus filhos ocuparam cargos de relevância na Vila de Castro, atuando como Vereadores,⁹ Juízes Presidentes, Alferes, Capitães de Ordenanças, etc. Entre os filhos do Capitão-mor que mais se destacam em Castro estão: Atanagildo Pinto Martins;

⁴ ACCIOLI, Roberto B.; TAUNAY, Alfredo D'E. *História Geral da Civilização Brasileira*: das origens à atualidade. Rio de Janeiro: Bloch, 1973.

⁵ "Em Casos e Causos Paranaenses", v. 2. Castro: Kugler Artes Gráficas, 1997. Em Os Quartelanos. Segundo Oney Borba, esta nomeação teria ocorrido em 20 de junho de 1758.

⁶ O Capitão-mor Rodrigo Félix Martins mudou-se de Curitiba para as terras que haviam sido de Manuel Lemos Bicudo, no atual município de Tibagi. Em 1772, Rodrigo possuía uma fazenda sem denominação, distante seis (6) léguas da estrada e dez (10) da povoação do Iapó (Castro). Pelas listas de Ordenanças de 1776 e 1777 Rodrigo ainda morava em Curitiba, mas na lista de 1780, morava no bairro da Ponta Grossa, com sua esposa Ana. Em 1789, o capitão-mor aí morava e vivia de criar animais. Isso prova a grande mobilidade dos pioneiros.

⁷ Capitão Mandante em Castro, nomeado em 01/11/1789.

⁸ VEIGA LOPES, José Carlos. *Fazendas e sítios de Castro e Carambeí*. Curitiba: Torre de Papel, 2004. p. 74.

⁹ Atanagildo foi eleito Vereador com apenas 18 anos, na segunda legislatura de Castro, em 01/11/1789, juntamente com Bernardo de Quadros, sogro de seu irmão Rodrigo.

Lúcio Álvares Martins Gavião;¹⁰ Álvaro Gonçalves Martins¹¹ e Rodrigo Félix Martins.

Também ligados por laços de parentesco e articuladas entre si, atuavam na Câmara de Castro, Bernardo Antônio de Quadros¹² e Antônio Novaes Coutinho.

Oney Borba relata que o Capitão-mor Rodrigo se afazendou nos campos do Quartelá, que não eram então, a nesguinha de chão a que está reduzida hoje. Faleceu em 1798. Entre seus bens estão relacionados os campos denominados de Boqueirão, São Benedito, da Praia, moradas, (dezessete) 17 escravos e animais, bem como, casas na Vila de Castro. Em tudo atingia a valiosa importância de 2:268\$000.¹³ Os campos de *São Benedito* ficaram para a viúva Ana Maria de Jesus e para os filhos Lúcio Alvares Martins Gavião e Atanagildo Pinto Martins. O *Boqueirão* ficou para Rodrigo Felix Martins e outros. Em 1827, Dona Ana vendeu seu imóvel de *São Bendito* para seu filho Lúcio. Neste mesmo ano, sua filha Iria e seu marido José Ferreira venderam sua parte do Boqueirão, que haviam comprado de *Silva Machado, o futuro Barão de Antonina*.¹⁴

¹⁰ BORBA. Oney B. Em “Os Iapoenses”, 1986. Referindo-se à eleição de 02/04/1821, ocorrida em Castro: O segundo eleito, o Capitão de Ordenanças Lúcio Álvares Martins Gavião. [...] Requisitos: Serviu no Corpo de Milícias, vinte e sete anos, passando da Patente de Tenente que ocupava no dito corpo, para Capitão atual de Ordenanças; acha-se com a idade de 45 anos, de boa linhagem e cristandade, e tendo ocupado todos os lugares e empregos públicos com grande satisfação dos povos. Em 19 de janeiro de 1824, foi feita uma retificação de escritura de compra e venda de um campo denominado de Algibeira, no Bairro da Ponta Grossa, da qual era comprador o Capitão Lúcio Álvares Martins Gavião e vendedor, o falecido Baltasar Luis Rodrigues. Lúcio foi batizado em 06 de setembro de 1777, era Tenente Picador do Regimento de Milícias dos reais Curitibanos. Casou-se em 09 de janeiro de 1796 com Ana Vitória de Almeida Taques. A referência é ao irmão de Atanagildo.

¹¹ Álvaro foi vereador e juiz presidente da Câmara de Castro. Proprietário das Fazendas Boa Vista e Fortaleza, esta em ventania, bem como parte da Fazenda Santa Cruz, em Ponta Grossa. Em Sesmarias, Velhas Fazendas e Quilombos. Campos de Castro. 2ª Edição. 2009, consta que a sesmaria do Fundão pertenceu a Inácio Taque de Almeida, depois ao Padre Lucas Rodrigues de França, que a vendeu aos religiosos do Convento de Nossa Senhora do Carmo, da Vila de Santos. Em 1857, a Fazenda do Fundão é adquirida pelo barão de Antonina, que em 1859, a vende a Antônio José de Sampaio. Em 11 de fevereiro de 1882, Álvaro Gonçalves Martins (irmão de Atanagildo) adquire as partes de campos da Fazenda do Fundão de outros herdeiros, ficando os seus filhos como os únicos proprietário, cujas terras, até hoje, estão em poder da família Martins, sendo o atual proprietário José Henrique Martins.

¹² Conforme J. C. Veiga Lopes em Aconteceu nos Pinhais: subsídios para a História dos municípios do Paraná Tradicional do Planalto, “na relação de ordenanças de 1818, Bernardo Pereira de Quadros era morador no sul e possuía o imóvel Limoeiro, no Quartelá”.

¹³ BORBA. Oney B. Casos e causos Paranaenses. Em os Guartelanos, v. 2. Castro: Kugler Artes Gráficas, 1997.

¹⁴ Grifo nosso. (In: J.C.V. Lopes. “Introdução à História de Tibagi”).

Atanagildo Pinto Martins

Atanagildo Pinto Martins nasceu na Freguesia do Iapó (Castro/Pr), em 07/09/1772.¹⁵ Filho do Capitão-mor Rodrigo Felix Martins e Anna Maria de Jesus. Foi batizado em 05/12/1772 pelo vigário José de Santa Tereza de Jesus. Consta que também foi batizado na Capela Santa Bárbara do Pitangui em 25/12/1772. Casou com Ana Joaquina do Amaral, viúva de José Bonifácio Antunes, de Taubaté, que teve do 1º casamento, os filhos Maria Eulália do Amaral, Joaquim Fortunato do Amaral e José Egito do Amaral, todos nascidos em Lages (embora não encontrei dados oficiais, *é possível que Atanagildo tenha morado em Lages, mesmo que temporariamente*)¹⁶ Roselys Velloso Roderjan reitera essa tese quando cita que nas Listas de Ordenanças consultadas a partir de 1789, o casal não residia mais em Lages. Teve com Ana Joaquina os filhos Antônio Martins, que morreu em combate nas guerrilhas do sul; Emídio Martins, do qual não se tem informações; Felicidade Maria do Amaral, Marinha Esbela do Amaral, Carlota Maria do Amaral e Ana Maria do Amaral, todos nascidos em Castro. Anna Joaquina do Amaral faleceu em 1843, em Cruz Alta/RS. Atanagildo faleceu em 22/10/1851, na Invernada da Guarita, 5º Distrito de Herval da Palmeira, território de Cruz Alta/RS, e segundo seu testamento, os beneficiados foram:

Os enteados do 1º casamento de Ana Joaquina: *Maria Eulália do Amaral c/c*¹⁷ Francisco de Paula Pinto, irmão de Atanagildo, que além dos seus campos no Bom Sossego, herdaram de Atanagildo parte dos campos do Rincão do Pinheirinho no Erval da Palmeira, 5º Distrito de Cruz Alta. Francisco de Paula Pinto também possuía campos entre Campo Santo e Santo Augusto, que depois passaram aos seus sucessores, especialmente para o Brigadeiro, sobrinho de Atanagildo que levava o mesmo nome e teve grande atuação e liderança em Cruz Alta, onde foi Vereador. Este foi fundador de Palmeira das Missões, juntamente com seu sogro, o Major Novais. Também exerceu a Vereança em Santo Antônio da Palmeira, juntamente com seu irmão Miceno Pinto Martins e seus primos Fabrício Luiz de Quadros e Laurindo Moreira do Amaral, sendo que Atanagildo presidiu a Câmara. *Joaquim Fortunato do Amaral c/c* Gertrudes Maria de Andrade era fazendeiro no Erval da Palmeira, 5º Distrito de Cruz Alta. Seus sucessores herdaram de Atanagildo parte dos campos Rincão do Pinheirinho. Joaquim Fortunato faleceu em 1848. *José Egito do Amaral. c/c* Escolástica Maria da Trindade, tinham fazenda no Erval da

¹⁵ Conforme seu testamento.

¹⁶ Tese defendida pelo Dr. Pedro Ari Veríssimo da Fonseca, Passo Fundo/RS.

¹⁷ c/c significa casado (a) com.

Palmeira, 5º Distrito de Cruz Alta. José Egito faleceu em 1848, antes de Atanagildo. Por isso, seus filhos receberam a herança que lhes cabia na parte de campo da Invernada de Antônio Gonçalves. Acompanharam também a vinda para o sul os filhos do 2º casamento da viúva Ana Joaquina com Atanagildo Pinto Martins: *Felicidade Maria do Amaral* c/c Francisco Leandro de Quadros que se estabeleceram na *Fazenda Rio da Várzea* (hoje *Almirante Tamandaré do Sul*). *Fabício Luiz de Quadros*, filho do casal e neto de Atanagildo, recebeu de herança a Invernada Carreteira, região que hoje compreende o atual município de Boa Vista das Missões. Emídio Martins, de quem não se tem informações. *Marinha Esbela do Amaral* recebeu de herança de Atanagildo a Invernada Rincão dos Negros que iniciava próximo de Saldanha Marinho até a sede da Fazenda Santa Bárbara, nas Figueiras, atual Santa Bárbara do Sul, e a Fazenda São Jerônimo, Invernada Grande, Fazenda Cascavel e Carijó Queimado (Erval Seco) no Erval da Palmeira, 5º Distrito de Cruz Alta. *Carlota Maria do Amaral* c/c Francisco Leandro de Quadros, 2º casamento de Francisco Leandro, viúvo de sua irmã Felicidade, herdou o seu quinhão na herança de Atanagildo, sendo que o seu neto *Honorato Amâncio de Quadros* ficou com partes da Fazenda Carijó Queimado, no Erval Seco e parte da Invernada da Guarita. *Ana Maria do Amaral* c/c Vítor Antônio Moreira, recebeu de herança de Atanagildo a Invernada Rincão do Antônio Gonçalves, na região do Belizário. A neta deste casal, *Júlia Moreira do Amaral* casou-se com Serafim Ferreira de Oliveira e Silva e, viúva deste, casou-se com José Ferreira Bueno, a quem se atribui a povoação de Curitiba e depois a fundação de Lagoa Vermelha/RS. *Gabriela Maria da Trindade*, irmã de Atanagildo, era moradora em Lages. É a mãe de *Balbina Maria da Trindade*, a 3ª *Mulher de Francisco Leandro de Quadros*, que participou da *expedição da Vereda das Missões*. Estou de posse de uma cópia da Planta do Município de Santo Antônio da Palmeira que inclui o Distrito de Nonoay, organizada e desenhada por Maximiliano Bechoren, gentilmente cedida pelo Dr. Pedro Ari Veríssimo da Fonseca, onde se constata que em 1886, aproximadamente a metade do território de Palmeira das Missões pertencia a membros das famílias Martins, Quadros, Sampaio, Silva e Amaral. Conforme relato do Dr. Mozart Pereira Soares, em seu livro, *Santo Antônio da Palmeira*, Francisco Leandro de Quadros, filho do Francisco Leandro de Quadros que acompanhou Atanagildo na Vereda das Missões, foi um dos pioneiros de Palmeira das Missões, sendo, inclusive, *membro ativo da Loja Maçônica* juntamente com seu irmão mais velho Fabício Luís de Quadros. Consta que esta geração de pioneiros fazia parte da alta sociedade palmeirense. Desenvolviam atividades juntamente com Pedro de Santa Cruz Ochôa, Maceno Pinto Martins, Brigadeiro Atanagildo Pinto Martins (sobrinho do Sargento-mor), Miceno Pinto

Martins, Procópio Rufino de Quadros, Augusto José de Sampaio, Francisco Ferreira Martins, Marculino Ribeiro Martins, Manoel Ribeiro Martins, Seratório Pinto Martins, Valfério Ribeiro Martins, Tibúrcio Alvares da Siqueira Fortes, Manoel Alvares da Siqueira Fortes, Florêncio Celso Ochôa, Bibiano Ochôa, Antônio Martins Novaes Coutinho, entre outros, a maioria deles entrelaçados por parentesco, *todos pioneiros e membros ativos da Loja Maçônica de Palmeira das Missões*. Era costume, na época, dar aos filhos o mesmo nome do pai, do que se conclui que Francisco Leandro de Quadros tinha o mesmo nome do pai, aquele que acompanhou Atanagildo na expedição da Vereda das Missões, falecido em 1844. Marculino Ribeiro Martins era o proprietário das terras conhecidas como Campinas, onde havia uma famosa raia de carreiras de cavalos que é, hoje, a localidade de São João, no município de Chapada.

Atanagildo: atuação político-administrativa e militar

Atanagildo foi eleito vereador na segunda legislatura da Câmara de Castro, a partir de 28 de Fevereiro de 1790, quando tinha apenas 18 anos.¹⁸ Foi almotacé, avaliador e partidador do juízo, em 1791. Conforme o Livro de Milícias Curitibanas a fls. 08, sentou praça como soldado aos 05 de janeiro de 1791. Passou a Alferes em 1806, tomando posse e com juramento feito a 06 de novembro de 1791. Sendo confirmado por Sua Alteza Real, em 09 de julho de 1807. Em 1801, era soldado nobre do Regimento de Reais Curitibanos.

É interessante registrar que no ano de 1802, ocorreu grande debandada dos moradores de Castro, em função do Vigário José Loureiro de Almeida, o qual implantou tributos eclesiásticos exagerados, que foram denominados pelos habitantes da Vila e arredores como *coaze demoníacos*, tal o excesso. O fato motivou a primeira grande debandada dos habitantes de Castro, *sendo que todos emigraram para o sul*. Em 02 de julho de 1807, o vigário faleceu, causando a maior alegria aos moradores da Vila.¹⁹

¹⁸ Aos vinte e oito dias do Mês de Fevereiro de mil sette centos e noventa annos nesta Villa Nova de Castro em Câmara e passos do Concelho onde forão vindos o Juiz Prezidente o Capitão Mandante Agostinho Jozé de Faria Pinto e Guilherme Pereira dos Santos em lugar do primeiro vereador que estava auzente Jozé Ribeiro Cunha e segundo vereador Bernardo de Quadros e o terceiro *Tanagildo Pinto Martins* e Manoel de Mattos Pereira Procurador do concelho junto comigo Escrivão para todos juntos fazerem corpo de câmara e nella despacharem todos os requerimentos que ouvessem e oniformes em toda a Câmara e acto della e ainda ao mesmo Procurador se é que nella tinha que requerer e na mesma se despacharão hua petição de Jozé, e outra de Vitoria Gonçalves e não ouve mais requerimento algum de que para constar mandarão fazer este termo em que assignarão e Eu João Pereira de Magalhains Escrivão da Câmara e orfãos e mais anexos que escrevi. “Grafia da época”.

¹⁹ ROSAS, José Pedro Novaes. *A Fundação da Cidade de Castro*. 2. ed. Castro, 1993, p. 24-25.

De 1805 a 1812,²⁰ foi administrador da Fazenda Pitanguy²¹, propriedade da Real Coroa portuguesa, por onde passava as tropas vindas do Sul. Muitos tropeiros e viajantes que por lá transitavam, paravam para descansar e rezar na capela Santa Bárbara, erguida no tempo dos jesuítas.

“Em 26/07/1813, Atanagildo requereu terras ao General Comandante do Exército da Capitania de São Paulo. Não há referência, se essas terras eram em Castro ou no sul.”

Em 04/10/1813, a Câmara de Castro, sob a presidência de Atanagildo, preparou e atestou os papéis para a concessão da sesmaria²² que ele pretendia tirar. Conforme o historiador Oney B. Borba, os campos denominados “Santa Bárbara”, faziam parte das terras que pertenceram aos Frades Beneditinos. Atanagildo teve confronto de Direito com José Antônio de Oliveira, que por sentença judicial ficou com os campos do Rincão da Ponta Grossa, enquanto Atanagildo obteve Carta de Sesmaria em 30 de outubro de 1813, dos campos denominados Santa Bárbara,²³ sendo a mesma outorgada pelo triunvirato que governava São Paulo, na época.²⁴

²⁰ RODERJAN. Roselys Vellozo, *Os Curitibanos e a Formação de Comunidades Campeiras no Brasil Meridional* (Séculos XVI e XIX). Curitiba: Estante Paranista 36; IHGEP, 1992, p. 275.

²¹ PORTELA. BRUNA MARINA. *Em caminhos do cativo: a configuração de uma comunidade escrava* (Castro, São Paulo, 1800-1830) dissertação apresentada à linha de pesquisa espaço e sociabilidades, Programa de Pós-Graduação em História, Departamento de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial para a obtenção do título de mestre em História. Curitiba, 2007, cita Atanagildo como o administrador da Fazenda Pitanguy. * Não pude confirmar se todo esse período ou em anos intercalados.

²² SESMARIA: - SESMA: Antiga medida equivalente à terça parte do côvado. SESMAR: Dividir a terra em sesmarias. Conforme Ruy Cirne Lima em *Sesmaria e Terras devolutas* (1953) SESMA também é a sexta parte dos frutos que o sesmeiro deveria pagar à Coroa. É o Sesmo ou o sexto. SESMARIA: Terreno inculto, abandonado, maninho, que os reis de Portugal distribuíam aos colonos ou cultivadores; BRASIL: sesmaria era antiga medida agrária; LÉGUA DE SESMARIA: medida itinerária, equivalente a 3000 braças ou 6.600 metros. SESMEIRO: Aquele que dividia as sesmarias ou aquele a quem se deu uma sesmaria para cultivar. As concessões de terras se realizavam através da concessão de cartas de sesmarias que se mostrou eficiente, determinando a prática do cultivo da lavoura e da criação de gados, como forma de povoamento. Foram concedidas sesmarias de várias formas: as sesmarias do litoral no ciclo do açúcar, as sesmarias do sertão, no nordeste; as sesmarias das minas, na fase de mineração; as sesmarias dos caminhos, para produção de alimentos e abrigos durante o tropeirismo; as sesmarias de invernadas para descanso e engorda de mulas e de gado nas tropeadas e sesmarias urbanas, para fundação de vilas.

²³ A Fazenda Santa Bárbara, em Castro, foi vendida por Atanagildo em 31/10/1825, para José Teixeira e Paulino Aires de Aguiar.

²⁴ Estou lendo “Casos & Causos Paranaenses” do castrense Oney Barbosa Borba. Em “Os Quartelanos”, consta a seguinte nota de roda-pé: O Alferes Atanagildo Pinto Martins, aos 30 de outubro de mil oitocentos e treze (1813), obtém carta de sesmaria sobre os campos denominados de Santa Bárbara, com légua e meia de testada ao norte e outro tanto de leste a oeste. A sesmaria foi concedida pelos governadores interinos da Capitania de São Paulo, dom Matheus de Abreu Pereira, do Conselho de S. A. Real, Bispo de S. Paulo; Doutor Dom Nuno Eugênio de Lucio e Scilba (Silva?), * Fidalgo Cavalheiro da Cruz Real e Corregedor desta cidade; e Miguel José de Oliveira Pinto, Chefe da Divisão da Armada Real e Intendente da Marinha de Santos (o triunvirato que governou São Paulo).

Em 1814/1815, é Alferes e Comanda a Expedição que descobre os campos de Palmas²⁵ (Campos de Ibituruna), chegando até as cabeceiras do Xanxerê e Campos Novos.

Em 1816 é Alferes Miliciano da 3ª Companhia de Castro e comanda a expedição da *Vereda das Missões*.²⁶

No início de 1816, o alferes Atanagildo Pinto Martins recebeu ordem, com data de 10 de janeiro, do comandante da Atalaia, em Guarapuava, Tenente-coronel Diogo Pinto de Azevedo Portugal, para que prosseguisse na incumbência da abertura do novo caminho para as Missões.²⁷

A ordem que Diogo Pinto estabeleceu a Atanagildo era um minucioso plano de ação exposto em seis itens:

1. Seguir com a incumbência (“diligência”) até entrar no primeiro POVO das Missões que encontrar:

2. Apresentar ao oficial que estiver no comando, a Portaria do Conde de Palma, a qual remete por cópia.

3. Pedir a ele o que necessita para o retorno, esclarecendo que qualquer despesa fica por conta dos cofres da Real Expedição e expor as vantagens de um roteiro novo, para o comércio do continente do Sul.

4. Escrever ao marquês de Alegrete contando os resultados da expedição e participar o seu regresso a Atalaia, conforme ordem da Junta

5. Fazer uma “exata informação de tudo o que for necessário informar, pois esses resultados poderão decidir a sorte da Conquista”.

6. Lembrar que essa missão pode trazer grande glória e o “crédito na Real presença”, para Atanagildo e sua escolta.

A referida Ordem, Atanagildo entregou a Francisco das Chagas Santos, comandante do quartel de São Borja das Missões, quando aí se apresentou a 17 de abril de 1816, junto com a cópia da Portaria de 18 de agosto de 1815 da Junta da Real Expedição, que o conde de Palma enviara a Diogo Pinto.

Guiado pelo índio Jongong, Atanagildo cruzou o rio Pelotas no Passo de Vau²⁸ do Pontão (Hoje esse passo se localizaria entre o Município de Cam-

²⁵ A denominação de “Campos de Palmas” é atribuída à Atanagildo, que teria feito uma homenagem ao Conde de Palma, presidente da Capitania de São Paulo na Época.

²⁶ Antes de chegar ao Passo do Pontão, Atanagildo descobriu os campos de Palmas ou Campos dos Ibiturunas, tribo indígena que habitava àquela região. Ibituruna significa: Ibi = terra, Te=alta, Uma=negra: SERRA NEGRA. Explicação em referência aos Municípios Paranaenses de João Carlos Vicente Ferreira. Governo do Paraná: 2006, p. 50. O local depois passou a se chamar Santa Bárbara, depois se desmembrou de Palmas, formando o município de Bituruna. Atanagildo também descobriu os Campos Novos.

²⁷ RODERJAN, Roselys Vellozo. *Raízes de pioneiros do Planalto Médio*. Passo Fundo: Prefeitura Municipal de Carazinho; Ed. UPF; Empresa Jornalística Diário da Manhã, 1991, p. 168.

²⁸ Vau: Item lexical que é definido como trecho raso do rio, onde se pode transitar a pé ou a cavalo.

pos Novos/SC e o Município de Barracão/RS^{29, 30} está submerso nas águas da Barragem de Machadinho.³¹ Seguindo rumo sudoeste, Atanagildo chegou a *Estrada Real que demandava de Vacaria a São Borja, localizada no dorso da Coxilha Grande do Albardão*, encontrando-a, nas proximidades da atual Lagoa Vermelha. De lá, Atanagildo seguiu rumo ao Mato Português, Campo do Meio, Mato Castelhana e, pelo Butiá, chegou ao Passo de Vau do rio Passo Fundo, que se localiza à aproximadamente quatro léguas de distância da BR 285, em direção ao noroeste. O Passo de Vau do rio Passo Fundo está localizado entre Lagoa Bonita e Entre Rios, comunidades próximas a Passo Fundo, hoje propriedade do Sr. Walter de Quadros, descendente de Manoel de Quadros, dos pioneiros (bombeiros da Coroa na época do povoamento). E daí em diante, sempre pelo divisor de águas, Atanagildo passou pela Lagoa Bonita, e de lá, pelos lugares que mais tarde formaram as comunidades de Bela Vista, Carazinho, Pinheiro Marcado (onde, em 1816, se estabeleceu o seu irmão Rodrigo Félix Martins) Saldanha Marinho, Santa Bárbara, Figueiras e Porongos (onde depois Atanagildo se estabeleceu com a Fazenda Santa Bárbara). Depois a expedição seguiu por São Manoel, Lagoão, Cruz Alta, Tupanciretã, São Xavier, até chegar a São Borja, onde, em 17 de abril de 1816, Atanagildo fez relatório da viagem a Francisco das Chagas Santos, comandante do quartel da Capital das Missões.

Eis a correspondência que Chagas Santos fez ao Marquês de Alegrete, Governador da Capitania do Rio Grande de São Pedro do Sul, em 30 de maio de 1816, após ter recebido Atanagildo e seus comandados e tomar-lhe o depoimento:

Ilmo. Exmo. Sr.

A 17 do mês passado apresentou-se-me neste Povo o Alferes de Milícia da Capitania de São Paulo Atanagildo Pinto Martins, e me disse que ele fôra encarregado de procurar trânsito para uma estrada, desde o Acampamento ou Povoação de Atalaia (no extremo Setentrional dos Campos de

²⁹ Fidélis Dalcin BARBOSA, historiador de Lagoa Vermelha, descreve o passo do Pontão como localizado no atual município de Barracão (RS), onde em 1849, havia um barracão que abrigava os soldados do Império, encarregados da fiscalização e da cobrança dos quintos da Coroa para a travessia no novo passo.

³⁰ Alfonso Mabilde, engenheiro das Colônias da Província do Rio Grande do Sul, foi o encarregado pelo Governo da época de vistoriar a construção de um quartel e instalar uma Coletoria para a arrecadação dos impostos no passo do Pontão, confluência dos rios Pelotas e Canoas, passagem para tropas de muare.

³¹ Barragem de Machadinho/RS/SC: encobriu o Passo do Pontão: Municípios atingidos no Rio Grande do Sul: Pinhal da Serra, Barracão, Machadinho e Maximiliano de Almeida. Municípios atingidos em Santa Catarina: Anita Garibaldi, Celso Ramos, Campos Novos, Zortéia, Capinzal e Piratuba.

Guarapuava, e 115 léguas de caminho distante da Cidade de São Paulo) para este País, conforme, a ordem, que recebera, e vai inclusa por cópia, do tenente-coronel Diogo Pinto de Azevedo Portugal, Comandante em Chefe da Real Expedição, e Conquista de Guarapuava; e que felizmente descobrira bom trânsito para a dita estrada da forma seguinte:

Partindo o mesmo Alferes do sobredito Acampamento da escolta, que consta da Lista inclusa, seguiu para o Sudoeste por campo limpo 16 léguas até o Mato do Rio Iguaçu, ou Grande de Curitiba; cujo mato atravessou na mesma direção de Sudoeste, por espaço de 2 $\frac{1}{2}$ léguas, até chegar ao dito Iguaçu, que passou em um vau pedregoso; desde o qual prosseguiu para leste costeando o mesmo Rio a distância de 6 léguas, por mato limpo, a ganhar um Campo por onde transitou 4 $\frac{1}{2}$ léguas até o Arroio Lajeado denominado Chopy, de cujo bosque desviando-o andou para Leste 5 léguas em campo, pelo qual seguiu mais 5 $\frac{1}{2}$ léguas no ramo de Sul até o Arroio Japécó, que passou de vau. (Este Arroio é o mesmo, que eu reconheci com o nome de Rio caudaloso, na Expedição da Demarcação de Limites, e desagua no Uruguay acima da barra do Peperi-Guaçu 20 léguas). Deste passo de vau andou 1 $\frac{1}{2}$ légua no rumo de Sul por Campo, até um bosque limpo, que atravessou por espaço de 2 $\frac{1}{2}$ léguas na direção de Sueste; e depois seguindo no ramo de Sul 3 $\frac{1}{2}$ léguas pelo mesmo mato, encontrou um Arroio (semelhante ao Japécó) que corre a Oeste para o Uruguay. Passou em Canoa este Arroio, que ao depois observou ter um bom passado de vau, e seguindo para o Sul 2 léguas por mato, saiu em campo, pelo qual transitou no mesmo rumo 2 $\frac{3}{4}$ léguas, e chegou ao Uruguay, onde fez canoa, em que passou este rio e prosseguindo no rumo do Sul por mato limpo duas léguas, encontrou um Arroio grande, que passou em Jangada, e corre para o Uruguay; continuando na mesma direção de Sul, por mato, no espaço de 1 $\frac{1}{2}$ légua, saiu no Campo do Meio, pelo qual depois de andar 1 légua ao mesmo rumo, chegou à Estrada Geral, entre esta Capitania e a de São Paulo; por cuja estrada tendo andado para Oeste 4 léguas, ou pouco mais, saiu nos Campos mais Setentrionais, e Orientais desta Província de Missões. Se tanto o terreno, assim dos campos, como dos Bosques por onde transitou nesta viagem o referido Alferes, é plano, e enxuto como ele diz, segue-se, que podemos ter uma boa estrada, e de muita utilidade entre esta Capitania, e a de São Paulo, não só porque admite o transporte de Carreta; visto que não têm Serros, nem pântanos, como por ter de menos 60 ou 70 léguas, que o antigo, ou atual Caminho. Não deixo de notar e supor alguma equivocação no mesmo Alferes a respeito da pequena distância de 4 $\frac{1}{2}$ léguas, que ele dá entre o Uruguay, e a Estrada geral do Campo do Meio, quando este espaço não pode ser menos de 15 léguas, conforme representa a Carta Corográfica desta Capitania. O mencionado Alferes me pediu de auxílio para o seu regresso, que oferecesse com 2 libras de Pólvora, 8 libras de chumbo, e 12 reses de gado vacum, o que prontamente lhe mandei entregar; e partiu deste Povo a 23 do sobredito mês. Deus guarde a V Exa. Muitos anos como desejo. Quartel

de São Bor, ja, 30 de maio de 1816 de V Exa. Ilmo, e Exmo. Sr. Marquês d'Algrete - O mais obediente Súdito Francisco das Chagas Santos.

A *Estrada Real das Missões de Vacaria a São Borja* estava aberta, oficialmente, desde 1808, era local de tráfego regular de tropas militares, de bovinos e de muare.³²

O fato inédito creditado a Atanagildo foi descobrir um caminho mais curto e mais prático, de Guarapuava até a Estrada Real das Missões, pelo passo de Vau do Pontão. A essa etapa da estrada, as autoridades da época denominaram de *Vereda das Missões, e a estrada, de Estrada de Palmas*".

O depoimento de Atanagildo Pinto Martins aos camaristas de Cruz Alta, em 1847, não deixa dúvidas de que ele teria passado pelos Campos de Palmas (PR) e pelos Campos Novos (SC) antes de atravessar o rio Pelotas no Pontão, e chegar aos campos de Vacaria. Não passou pelo oeste catarinense, como alguns historiadores querem fazer crer.

Eis o registro da Revista do Instituto Histórico e Geographico do Brazil, 3ª série, n. 4, 4º trim. de 1851, p 54, sobre a notícia da descoberta do Campo de Palmas na comarca de Coritiba, Província de São Paulo, de sua povoação. Escrita em dezembro de 1850, escrita e oferecida ao Instituto Histórico pelo Sr. Joaquim José Pinto Bandeira, natural de Coritiba: Texto com a grafia da época.

Algun tempo depois que a expedição commandada pelo tenente coronel Diogo Pinto de Azevedo Portugal, no dia 17 de Julho de 1810 acampou em Guarapuava, começou a correr a noticia da existência de uns campos, a que davam o nome das Palmas, de cuja situação porém nada se dizia, sendo que demoravam contíguos aos mesmos de Guarapuava, com

³² Carta de Paulo José da Silva Gama, então Governador da Capitania de São Pedro (governou de 1803 a 1809) a Fernando José de Portugal, então ministro do príncipe-regente D. João, demonstra a preocupação com a povoação e com a estrada que serviria a província de Missões: Depois de convocar e ouvir as pessoas inteligentes de forma que Vossa Excelência me ordenava no seu officio de 23 de junho passado, preferiu-se decisivamente [138 v] para trânsito de tropas de gado vacum e cavalari a *estrada de Missões para a Capitania de São Paulo*, do qual se ficam servidos os tropeiros e de cuja comodidade e vantagem jamais duvidei, coibindo-me só a incerteza, em que até certo tempo vacilei, sobre o destino, que *Sua Alteza Real seria servido dar áquella Província de Missões*, a vista das fortissimas reclamações dos espanhóis e ainda, para dar maior facilidade da dita passagem dos animais, mandei abrir uma picada em três léguas de mato que unicamente medeia no referido excelente caminho, havendo anteriormente e sobre tudo tomado todas as medidas e cautelas para a competente fiscalização dos Reais Direitos. Deus Guarde a Vossa Excelência, Vila de Rio Grande, 24 de Outubro de 1808. Ilmo. e Exmo. Sr. Dr. Fernando José de Portugal. Assina Paulo José da Silva Gama, em Anais do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, v. 12. Porto Alegre: Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Secretaria de Estado da Cultura, 1998, p. 274-275. Nota do Autor: Se supõe que a tal picada aberta seria no Mato Castelhana.

o intervalo de um sertão, de pouco mais de três léguas, pelo qual corre o Rio Iguaçu, cuja vizinhança se desconhecia. O nome de Campos de Palmas veio talvez da abundância dos coqueiros butiás por elles espalhados. Durante a dita expedição de Guarapuava, pelos annos de 1814 a 1816, mandou o commandante d'ella alguns homens, sob o mando do *major Atanagildo Pinto Martins, em demanda das Missões Portuguezas na província de S. Pedro do Sul*, e de uma vereda que com ellas communicasse, devendo ser guiada esta expedição por um índio chamado Jongong. Este índio, conhecendo o perigo a que todos se expunham, si varasse em direitura ao ponto que lhe foi designado, pela multidão de selvagens que occupavam esse sertão, guiou-os um pouco mais ao Oriente, e passando pela ponta occidental dos campos de Palmas, sahio nos da Vaccaria.

A violência dos índios e a estrada mais ao oriente

A saída da expedição comandada por Atanagildo, mais ao oriente, foi precaução do Cacique Jongong para evitar o contato com os índios da tribo de Nonoai, que tinham paradeiro nas imediações da cidade que hoje leva o seu nome. Eram da etnia Kaingang, violentos e temidos, inclusive, por índios de outras etnias. Quando retornavam a Guarapuava, a expedição de Atanagildo foi dividida em Pinheiro Marcado. O objetivo era o reconhecer os campos de Palmeira até Nonoai e a possível travessia do rio Uruguai no Goio-Em (Passo Fundo). Atanagildo e parte dos homens retornaram pelo mesmo caminho que vieram. O grupo que seguiu por Nonoai foi atacado e morto próximo da atual cidade de Nonoai, ficando os corpos insepultos no campo. O fato foi descoberto, alguns anos mais tarde, por uma expedição de reconhecimento composta por moradores de Passo Fundo.³³ No dia 23 de Julho de 1832, um grupo desses índios atacou o tropeiro e negociante de animais, capitão José de Sá Soutto-maior, matando toda a comitiva.³⁴ Há outros registros de ataques de índios, como o da Fazenda Quatro Irmãos e o ataque a fazendeiros de Passo Fundo pelo cacique Marau, depois perseguido e morto nas proximidades da cidade que hoje leva o seu nome.

O elo político de Atanagildo e sua família com a coroa

Atanagildo serviu em campanhas militares da Cisplatina e nas Missões com o Sargento-mor, depois Tenente-coronel João da Silva Machado, depois

³³ O Alferes Bernardo Castanho da Rocha, em 1834, junto com alguns companheiros descobriram os campos de Nonohay. Nesta época, os Campos da Fazenda do Sarandy e da Sepultura já eram conhecidos.

³⁴ Revista do Instituto Histórico e Geographico do Brazil, 3ª serie, n. 4, 4º. Trimestre de 1851.

Barão de Antonina.³⁵ Maximiliano Beschoren, em impressão de Viagem na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul cita:

Quando parte da Província estava nas mãos dos espanhóis os soldados portugueses abriram caminhos para ocupar distante posto, a leste do Mato Castelhana, defronte as sentinelas em Mato Português. Apoiado nessa informação, João da Silva Machado (depois Barão de Antonina) procurou um novo caminho que ligasse a Campanha à região montuosa (montanhosa) de São Paulo. Isso ocorreu no início ano de 1812.³⁶

Em 1812, os irmãos Lúcio Álvares Martins Gavião, Rodrigo Félix Martins e Ana Martins, irmãos de Atanagildo, venderam para *João da Silva Machado*, futuro Barão de Antonina, umas partes de seus campos no bairro Ponta Grossa, com matos e terras lavradas, chamadas *Boqueirão*. Essas terras foram utilizadas por João da Silva Machado para *invernar tropas que adquiria no sul*. Isso comprova a ligação comercial e afetiva de Silva Machado com os Pinto Martins. O Barão de Antonina³⁷ foi o elo militar e político de ligação entre as autoridades do Império com Atanagildo e demais membros de sua família que vieram povoar a região do Planalto Médio. O Sargento-mor, depois Ten.cel. João da Silva Machado, iniciou sua vida como tropeiro, participou da ocupação militar das Missões na década de 1810,³⁸ quando conheceu bem a região e acumulou rebanhos e posses de terras, em São Paulo (Comarca de Curitiba) e Santa Catarina, como também no Planalto Médio do Rio Grande do Sul. *Consta que a primeira concessão de sesmaria para o Barão de Antonina, deferida nas Missões, ocorreu em 1815.*

Alguns anos depois, Silva Machado vendeu partes desses campos ao seu irmão Alexandre Luiz da Silva (*Fazenda São Luiz, entre Carazinho e Chapada e*

³⁵ CARVALHO, José Luiz de. Curso de Pós-Graduação em História do Brasil. Faculdades Integradas “Espírito”. Centro de Pós-Graduação e Extensão. Entre pinheirais, novelas e aquarelas O viajante John Henry Elliott e a Vila de Curitiba no Século XIX, Curitiba, 2010. “Nesse mesmo cenário se vê a importância de empreendedores como o Barão de Antonina e das instituições científicas, pois mantinham de certo maneira uma relação correspondente, o primeiro como um representante da elite nacional e realizador dos ideais e projetos coloniais de então, as outras como disseminadoras de um “espírito de época” formador, mesmo que evado de contradições, da identidade moderna do Estado brasileiro”. (grifo meu).

³⁶ Texto adaptado do Livro Gente da Terra, Conquistas e Caminhos e Povoadores. Passo Fundo: Berthier, 2011. Autor. Dr. Pedro Ari Veríssimo da Fonseca.

³⁷ Enfiteuta de um prazo (terras) assim perpétuo, denominado Fundão. Em Castro, hoje em Pirai do Sul. Enfiteuse: Contrato pelo qual o proprietário transfere para outra pessoa o domínio útil de um imóvel, mediante uma pensão anual a que se dá o nome de foro.

³⁸ Entre eles figura o Ten. Cel. *João da Silva Machado*, que iniciou sua vida como tropeiro e participou da ocupação militar das Missões na década de 1810, quando acumulou rebanhos e posses de terras em São Paulo (Comarca de Curitiba) e Santa Catarina, também no Planalto Médio do Rio Grande do Sul.

Santa Bárbara do Sul) e ao Major Feliciano Rodrigues da Silva (em Palmeira) e, em Nhacorá ao Capitão Francisco Correia Taborda. Também conquistou terras na região de Santo Ângelo e Santo Augusto ao seu irmão, o Barão do Ibucuy³⁹ e aos Demétrio Machado, também seus parentes.

João da Silva Machado⁴⁰ casou-se com Ana Ubaldina, filha do rico negociante de tropas de mulas Manuel Gonçalves Guimarães, o que lhe permitiu a expansão de seus negócios. Compôs sociedades com o *Antonio da Silva Prado*, *Barão do Iguape* e com *David dos Santos Pacheco*, o *Barão dos Campos Gerais*. O tropeirismo de mulas lhe proporcionou conhecer os rincões mais remotos do Brasil Meridional, Banda Oriental e Argentina. Esta experiência chamou a atenção do governo português, que o encarregou de importantes projetos e de construção e melhoramento de estradas nas Capitanias do Paraná, Santa Catarina e de São Pedro. Com o sucesso dessas ações, foi aconselhado a entrar na política, onde galgou posições de destaque, chegando a eleitor da Comarca de Curitiba para a junta que em São Paulo escolheria os Deputados que iriam às Cortes de Lisboa. Consta que o Barão de Antonina era da cozinha do Imperador, isto é, entrava no Palácio pela porta dos Fundos. Era de tal confiança que recebeu o título de *Veador da Imperatriz*. Era um título honorífico concedido ao Oficial-mor da Casa Real, que servia junto à Imperatriz.

Para executar seus projetos, o Barão de Antonina precisa de homens da sua confiança. Entre eles, Atanagildo e seus familiares. As conquistas portuguesas obedeceram a um paciente trabalho de geopolítica bem planejada e objetiva.⁴¹

Em 1817, Atanagildo participa das Guerrilhas do Sul (2ª Guerra Cisplatina) quando perde seu filho Antônio em Combate.

Em 1818⁴² dá baixa do exército e se estabelece na Vila de Cruz Alta (com sede de suas Fazendas nas Figueiras/Porongos – Santa Bárbara do Sul).⁴³

³⁹ Tese de Doutorado de Cristiano Luis Christillino. *Litígios ao Sul do Império*. Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2010.

⁴⁰ A residência do Barão em São Paulo: Naquela altura, a velha chácara de Miguel Carlos já mudara de mãos algumas vezes. Na primeira metade do século XIX, aí habitara João da Silva Machado, ex-tocador de gado vacuum, que, enriquecido, foi elevado a Barão de Antonina (São Paulo, 1954, planta n. 3). Proveniente do Rio Grande do Sul, Machado era um tradicional morador da Luz, tal como seus dois genros Fidêncio e Fidélis Prates. A seguir, transformara-se em residência dos bispos, ocasião em que D. Antônio Joaquim de Melo desmembrara parte da propriedade para nela ser edificado o Seminário Episcopal.

⁴¹ Veríssimo da Fonseca, Dr. Pedro Ari. *Gente da Terra: conquistas, caminhos e povoadores*. Passo Fundo: Berthier, 2011.

⁴² SOARES, Mozart Pereira. *Santo Antônio da Palmeira*. Porto Alegre: Bels, 1974, p. 108.

⁴³ I Seminário de Tropeirismo de Castro, realizado nos dias 19 e 20 de março de 2004, Castro/PR. 2 ed. Manifestação do Professor Francisco Filipack: [...] E eles mais tarde, em 1820, há registros, aqui no arquivo de Castro, que os castrenses emigraram em grande massa, de mais de 2000 pessoas, para o Planalto Médio do Rio Grande do Sul, inclusive Atanagildo Pinto Martins, o Félix Martins, são nascidos aqui em Castro.

Em Castro, Atanagildo Pinto Martins era proprietário dos seguintes imóveis: Fazenda Santa Bárbara; - Parte da Fazenda de São Benedito, que fora de seu pai; - Parte da Fazenda Boqueirão e Fazenda da Praia.

A Fazenda da Praia foi vendida no dia 31 de outubro de 1825, para Benedito Mariano Ribas. Parte da Fazenda Santa Bárbara foi vendida para Antônio José Teixeira e outra vendida para Paulino Aires de Aguirre, no dia 31 de outubro de 1825. Em 1826, a *Câmara de Castro atesta que Atanagildo mora nas Missões*.

Em 1824, Castro se reuniu para jurar a Constituição do Brasil, onde 125 assinaram a ata. Assinaram Álvaro Gonçalves Martins e Lúcio Alves Martins Gavião, mas não aparecem os nomes de Atanagildo e de Rodrigo. Ao final das assinaturas consta: “Muitas assinaturas são a rogo e faltam no livro de atas assinaturas dos viajantes (tropeiros)”. (BORBA, 1997, v. 2).

Com isso se conclui que Atanagildo e Rodrigo estavam morando nas Missões da Capitania do Rio grande de São Pedro do Sul há algum tempo.

A motivação da ocupação do Planalto Médio

As primeiras atividades de interesses econômicos desenvolvidas no Planalto Médio do Rio Grande do Sul pelos jesuítas, pelos índios guaranis e, depois, pelos portugueses e seus descendentes foram as seguintes: a) a extração e industrialização e comércio da erva-mate; b) o comércio de mulas; c) o comércio de gado bovino e d) a posse da terra.

A colheita da erva-mate e a venda ou troca por tropas de mulas, depois, o comércio do gado bovino, antecederam a posse das terras e a instalação das Fazendas de criar. A erva-mate foi fonte econômica mais importante no segundo reinado. Nas florestas do Herval da Palmeira atuavam mais de três mil ervateiros. O Barão do Ibicuy, irmão do Barão de Antonina, era o maior empreendedor na extração de erva-mate. Possuía mais de cinquenta mil hectares de terras nas proximidades da serra do Ijuí Grande. Quanto aos animais, eram aprisionados através de “arriadas” na fronteira sudoeste (Cisplatina) e/ou adquiridos na Argentina, depois vendidos para compradores interessados. Durante a ocupação da Cisplatina (Uruguai) ocorreram as famosas “arriadas” aos rebanhos realengos e nas criações dos adversários espanhóis. Calcula-se que nesse período foram aprisionadas cerca de quinze milhões de cabeças de gado vacum. Isso garantiu a ascensão e a expansão dos grupos militares que atuavam na Capitania. Como pagamento conquistavam cargos públicos e obtinham terras. Benefícios materiais e políticos. Os animais eram internados nos campos do Planalto

Médio (Cruz Alta) e, depois, levados para as feiras de Itapetininga e Sorocabá. Na região de Chapada, Santa Bárbara, Sarandi e São Jacob, o Barão de Antonina tinha grandes invernadas que serviam de ponto de apoio para os seus negócios.

Atanagildo em Cruz Alta

No período da 2ª Guerra Cisplatina (1816-1820), como militar, bem relacionado com seu superior João da Silva Machado, futuro Barão de Antonina e este, como o *Senador Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, que desde 1811, era o responsável pelas concessões de sesmarias na Capitania de São Paulo, Atanagildo Pinto Martins outorgou várias áreas de terras na região do Planalto Médio* e, também se valeu do seu posto militar para vender parte dos terrenos de que dispunha no território do Herval da Palmeira [...] Se constata que os Militares foram os maiores beneficiados com a tomada das Missões e do Planalto.⁴⁴ Evidentemente se constata que a maioria das concessões de terras nesta região foi feita a militares.

Mozart Pereira Soares cita que as terras de Atanagildo iniciavam no Lagoão em direção a cidade de Santa Bárbara e de lá, em direção ao norte, até as cabeceiras do rio Palmeirinha, em pleno município de Palmeira das Missões.⁴⁵ Esta demanda de Atanagildo por terras em direção ao norte de onde residia tinha como objetivo os ervais, maior riqueza da época, haja vista, que uma de suas Fazendas foi denominada de Carijó Queimado e suas terras chegaram ao Erval Seco e Três Passos. Mozart nasceu em Palmeira das Missões, hoje falecido, foi médico veterinário e professor de Medicina Veterinária da UFRGS, advogado e positivista.⁴⁶ Estudioso da história, por isso, designado por longo tempo responsável pela Biblioteca Pública do Estado Gaúcho e pelo Templo Positivista de Porto Alegre. Em seu livro Santo Antônio da Palmeira, cita que “em 1919, Atanagildo passou a morar em Cruz Alta, onde instalou a Fazenda Santa Bárbara. Na relação de Ordenanças de 1818, a mãe de Atanagildo possuía a Fazenda São Benedito e o Alferes morava no sul.”⁴⁷

⁴⁴ Tese de Doutorado de Cristiano Luis Christillino. *Litígios ao Sul do Império*. Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2010.

⁴⁵ Idem: Além das Fazendas em Cruz Alta e Santa Bárbara, Atanagildo tinha terras e fazendas em Palmeira das Missões, sendo seus nomes: Cascavel, Grande, Canário, Guarita, Carreteiro e Carijó Queimado, p. 345.

⁴⁶ Artigo – Augusto Comte e os Regimes Políticos. Artigo publicado nos Anais da VI Reunião de Positivistas - Florianópolis - SC - 1983, por Henrique Batista da Silva Oliveira.

⁴⁷ In: J.C.V Lopes “Introdução a História de Tibagi”.

A 23 de março de 1833 foram expedidas instruções ao Presidente da Câmara de Rio Pardo, para realizar eleições em Cruz Alta e São Borja, para a constituição política de tais Municípios” (DOMINGUES, em artigo no Diário Serrano de Cruz Alta, sobre a história cruz-altense, 1972).

A região definida com a criação do município de Cruz Alta em 1834, povoada pelos pioneiros das “Famílias Pinto Martins, Quadros, Amaral, Silva Machado, Encarnação, Silva Prado e Vergueiro, praticamente todas entrelaçadas por parentesco ou então, com interesses nos negócios de tropas cobria o 4º e 5º Distritos de Cruz Alta.”

4º Distrito: Jacuzyzinho: pelo Norte com Sertão da Serra Geral do Uruguai, pelo Leste pelo Sertão do Mato Castelhanos e cabeceiras do rio Jacuzy Grande, ao Sul pelo rio Jacuzy Grande e pelo Oeste com o rio Jacuzy Mirim de rumo Norte e Sul pela divisa com primeiro Distrito.

Distrito: Herval da Palmeira: Em 1874 com a instalação do município foi denominado de Santo Antônio da Palmeira e, depois, em 1889, com a República, foi denominado simplesmente de Palmeira das Missões. Pelo Norte com o Sertão da Serra Geral do Uruguai, pelo Leste com o rio Jacuzy Mirim e de rumo Norte e Sul pela divisa do primeiro Distrito; ao Sul com os Arroios do Lagoão e dos Porongos, atual rio Caxambu, e a Oeste pelo rio Ijuí Grande.⁴⁸

Em 1834, Atanagildo participa da elevação da Vila (município) do Espírito Santo da Cruz Alta, sendo eleito membro do 1º Corpo de Jurados e Vereador da 1ª legislatura. Obteve 123 votos na eleição, concorrendo com muitos dos seus parentes, entre eles, seus enteados e seu irmão Rodrigo. Foi o 3º candidato mais votado do 1º pleito. Os escrutinadores da eleição foram: Alferes Rodrigo Félix Martins e Capitão José do Amaral.

Combate de Porongos, sede da fazenda de Atanagildo

Consta que a adesão de Atanagildo e de seu irmão Rodrigo a República Rio-grandense foi consequência da perda do território da Cisplatina (Uruguai) para os castelhanos e da elevada taxaço do charque pelo governo do

⁴⁸ MARTINS, Jonas. Historiador e Radialista de Palmeira das Missões, sobre o Município e sua primeira riqueza, a erva mate: O primeiro núcleo urbano de Palmeira das Missões consta de 1724, sendo que em 1815 foi denominado Vilinha, nome este atribuído pelos extratores de erva mate, “Ouro Verde das matas”, a primeira das riquezas que os jesuítas nos legaram. Tal era a quantidade, e principalmente a qualidade da “Ilex Paraguariensis”, aqui existente, que o primeiro acampamento cresceu tanto, como reza um relato da época, que em breve passou a Sede de um Distrito de Cruz Alta, “com cerca de quinze mil quilômetros quadrados, entre Santa Bárbara do Sul e Iraí, por um lado, e Passo Fundo e Santo Ângelo, por outro.”

Império. Estes fatos passaram a inviabilizar os seus negócios. Naquele período, três quartos das terras uruguaias pertenciam a luso-brasileiros.

Em 07 de julho de 1837, aconteceu o maior combate da Revolução Farroupilha na região. Teve início na sede da Fazenda Santa Bárbara, onde Atanagildo e seu irmão Rodrigo, mais os capitães João Floriano de Quadros e José Antônio de Quadros e outros republicanos da região conferenciavam com o Brigadeiro-general Bento Manuel Ribeiro. Este, ao sair da fazenda pela manhã, depois da conferência, foi surpreendido pelos soldados do Império, e inclusive, ferido a tiro. Os Farroupilhas mandaram bombeiros (observadores) que constatarem os imperiais donos da situação, então o Coronel João Antônio da Silveira mandou atacar e os farroupilhas foram vencedores do combate que envolveu seiscentos (600) soldados do Império e quinhentos (500) Farroupilhas. Na oportunidade, uma das filhas de Atanagildo saiu a prestar socorro aos feridos, no meio do tiroteio, abrigoando-os na sede da fazenda de seu pai.

Em 1º de agosto de 1837, como presidente da Câmara, Atanagildo liderou o movimento, que em Cruz Alta se declarou independente do império do Brasil.⁴⁹

⁴⁹ CÂMARA DE CRUZ ALTA. Ata da Sessão Extraordinária de 1º de Agosto de 1837. Declaração de Independência, juramento, aclamação e divulgação. Cópia. Ata. Ao primeiro dia do mês de Agosto do ano do nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de mil oitocentos e trinta e sete anos, segundo da independência e da república, nesta vila da Cruz Alta, às dez horas da manhã, reunidos os vereadores, o Sr. Atanagildo Pinto Martins, o Sr. Francisco das Chagas do Amaral Fontoura, o Sr. Fidélis Militão de Moura, o Sr. Francisco Rodrigues Sanches e o Sr. Miguel Rodrigues de Carvalho, presidindo o Sr. Atanagildo Pinto Martins. Aberta a sessão o Sr. Presidente propôs que tendo as Câmaras Municipais de Piratini, Jaguarão e Alegrete proclamado a independência política da Província do Rio Grande do Sul, desligando-a da obediência que prestava ao governo do Brasil, elevando-a à categoria de Estado livre e independente, debaixo da forma de governo republicano, já por ser esta a vontade da maioria dos habitantes da mesma província altamente proclamada pelo voto público, manifestado por oposição que com as armas na mão têm feito ao governo brasileiro a fim de sustentar o referido sistema democrático, e já pelas injustiças, violências, arbitrariedades que o mesmo governo têm praticado, se proclamasse igualmente neste município a emancipação política do povo rio-grandense por estar persuadido ser esta também a vontade da maioria de seus moradores de quem esta Câmara é órgão, e mesmo porque desta forma mais facilmente poderiam sanar-se os males que têm pesado sobre o continente e sendo resolvido se proclamasse, como de fato proclamada estava a independência política do Rio Grande, ficando desde já desligado da obediência que devia ao governo do Brasil, e sendo elevado à categoria de Estado livre e independente com o título de República Rio-grandense, adotando-se desde já e reconhecendo-se o sistema republicano como o mais próprio e conveniente às nossas atuais circunstâncias, devendo o Exmo. Presidente do Estado, que ora governa, enquanto outro se não nomeia, convocar quanto antes uma Assembléia Geral Constituinte e Legislativa da Nação Rio-Grandense, em cujo seio depositará os poderes de que se acha revestido, cumprindo que se execute e faça executar provisoriamente, enquanto se não reúne a Assembléia, a Constituição política do Brasil e todas as mais leis em vigor por que se rege aquele império em tudo aquilo que for compatível com as nossas circunstâncias e com o estado de revolução em que nos achamos; declarando-se mais que a República Rio-Grandense estará sempre pronta para ligar-

Em 06 de outubro de 1837, a Vila de Cruz Alta foi cercada por tropas do Império e obrigada a retroceder, desaprovando o ato de independência e voltando a compor com o Império do Brasil.

Ainda em 1837, Atanagildo foi nomeado Chefe de Polícia em Cruz Alta. Confirmando o que Atanagildo declarou à Câmara, descreve Hemetério da Silveira:

Atanagildo saiu a tomar parte na campanha da revolução Farroupilha e foi um dos mais destacados e bravos na célebre *batalha de Curitibanos*, onde as forças Farroupilhas capitaneadas por Teixeira Nunes e Giuseppe Garibaldi foram derrotadas pelas brigadas de Cruz Alta, comandadas pelo Coronel Mello e Albuquerque, o Mello Manso.

As afirmações de Atanagildo foram confirmadas quando ele orientou o exército imperial a passar o passo de vau no rio Pelotas (no Pontão) para encontrar as tropas farroupilhas de Teixeira Nunes e Garibaldi, que retornavam de Laguna. A batalha aconteceu no dia 12 de janeiro de 1840, nas margens do rio Marombas, em Curitibanos. Os imperiais sob o comando do Antônio de Mello e Albuquerque, o Mello Manso, foram vencedores. Depois do declínio do passo de Santa Vitória, lá foi criada uma coletoria em 1849, a que passaram a chamar de Barracão, pela existência de um Barracão que abrigava os soldados.

se por laços de Federação às demais províncias do Império que adotarem o mesmo sistema de governo; depois do que a Câmara unanimemente deliberou que cada um de seus membros, e em seguida todos os demais cidadãos que estivessem presentes e assim o quisessem, prestassem o devido juramento de fidelidade ao sistema novamente adotado, e de obediência às leis e às autoridades constituídas, o que assim se praticou, prestando o referido juramento o Sr. Presidente da Câmara em um livro dos Santos Evangelhos sobre a mão do Vereador o Sr. Fidélis Militão de Moura, que é imediato em votos, e em seguida sobre as mãos do mesmo Sr. Presidente todos os mais senhores vereadores, oficiais e cidadãos que se achavam presentes, cujos juramentos constam do livro competente. Concluído este ato o Sr. Presidente deu os seguintes vivas: Viva a Independência do Estado Rio-Grandense! Viva a República Constitucional! Viva a Constituição que fizer a Assembléia Geral Constituinte da Nação Rio-Grandense! Vivam os defensores da nossa República! O mesmo Sr. Presidente propôs se passassem editais para serem afixados nos lugares mais públicos do município a fim de publicar-se a Proclamação da Independência deste Estado e tudo o mais que se havia deliberado na presente sessão, e que se enviassem aos diferentes juizes de paz e mais autoridades civis do município cópias autênticas da presente ata, comunicando-lhes a deliberação que tomou esta Câmara, para que igualmente a fizessem publicar nos seus respectivos distritos e lugares de sua jurisdição, e sendo resolvido pela afirmativa assim se praticou; então o Sr. Presidente, em nome da Câmara, convidou aos expectadores em geral para assistirem a um Te Deum Laudamus que manda celebrar em ação de graças. E de como esta Câmara assim resolveu e praticou mandou lavrar esta ata em que assinam todos os Srs. Vereadores, e eu, Camilo Justiniano Ruas, Secretário que a escrevi. Atanagildo Pinto Martins, Francisco das Chagas do Amaral Fontoura, Fidélis Militão de Moura, Francisco Rodrigues Sanches, Miguel Rodrigues de Carvalho. Está conforme. Ass.: Camilo Justiniano Ruas. Fonte: Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul. CV-3206.

Alferes Rodrigo Félix Martins

O Alferes Rodrigo Félix Martins era morador no Pátio do Pelourinho em Castro.⁵⁰ Foi vereador nas legislaturas de 1806, 1808, 1811, 1813 e 1815, quando foi juiz presidente da Câmara.⁵¹ Eleito para a Vereança e para o posto de Capitão de Ordenanças para o exercício de 1816, pediu licença ao ouvidor da Capitania e ao Corregedor da Câmara e veio para o Jacuyzinho (região de Passo Fundo-Carazinho) em 1816, para tomar posse dessas terras. Em Castro foi proprietário das seguintes fazendas: Fazenda do Boqueirão; Rincão do Cedro, adquirida em 1822; duas partes da Fazenda Guartelá, adquiridas em 1822.

Em 02/05/1825, Rodrigo vendeu parte de suas terras em Castro.

O Guartelá *sexto maior canyon do Mundo* possui inúmeros atrativos, que configuram em belas paisagens, lugares misteriosos e insinuantes formações rochosas. Caminhar por suas trilhas ladeadas de vegetações rupestres, onde brotam em abundância plantas exóticas ou ainda pelas sinuosas trilhas entre os campos nativos.

Essas terras pertenceram ao Capitão-mor Rodrigo Félix Martins e depois ao seu filho Rodrigo Félix Martins, o patriarca de Passo Fundo, Carazinho/RS.

Figura 1 – Mensagem publicitária da fazenda do Guartelá. Tibagi/PR



Fonte: acervo do autor.

Rodrigo Félix Martins no Jacuyzinho, Cruz Alta

Roselys Vellozo Roderjan, em *Raízes e Pioneiros do Planalto Médio*, diz que Rodrigo Félix Miz (Martins) conhecia a região: “em 1814, era tropeiro e vivia de negócios no sul” (RODERJAN, 1991, p. 127). Os negócios eram as tropeadas de mulas. No inventário da primeira mulher de Félix Martins, Luzia Maria de Quadros, consta que ela faleceu no dia 08 de outubro de 1816, no sul, e que ela e Félix Martins vieram para o sul com todos os familiares, parentes, agregados, escravos e bens que possuíam. Nos registros

⁵⁰ DINIZ, João Maria Ferraz; VILELLA, Léa Maria Cardoso; MELLO, Judith Carneiro de; EHALT, Emerenciana. *Castro Antiga: cronologia*. Curitiba: Imprensa Oficial, 2003, p. 42.

⁵¹ Atas Antigas da Câmara de Castro/PR.

de historiadores da região de Passo Fundo e de Carazinho, encontra-se a informação de que a chegada do Alferes Rodrigo e de sua família ocorreu no ano 1824. Na verdade, este foi o ano da concessão da sesmaria de São Benedito, na Comandância de São Borja. Está relacionado na genealogia da família Martins, cujo patriarca foi o Capitão-mor Rodrigo Félix Martins, que vieram para o sul em 1816. Segundo a tradição oral das famílias Quadros e Martins, no final de 1816 o Alferes residia próximo de Pinheiro Marcado. É de presumir-se que a morte de sua primeira mulher ocorreu logo depois da chegada da família. Naquela época, as mulheres não acompanhavam os maridos em expedições de reconhecimento e nem nas tropeadas. Era muito arriscado devido a hostilidade dos índios. Consta-se, através de documentos, que o Alferes Rodrigo Félix Martins foi o primeiro morador de Jacuzyzinho, no Planalto Médio do Rio Grande do Sul, onde estava estabelecido no último trimestre do ano de 1816. A Lista de Ordenanças (censo) de Castro, de 1816, revela que Rodrigo Félix Martins “está ausente para o sul com sua mulher e o filho Joaquim (Joaquim Roberto Martins, de 13 anos de idade), familiares, o escravo Adão e o agregado Braz (trata-se de Braz Alves Martins)”. Consta que se instalou na Fazenda de São Benedito, proximidades de Pinheiro Marcado, hoje Distrito de Carazinho, com família, agregados, peões e escravos, em 1816. Sua primeira mulher morreu no sul, em 1816. É tradição oral que ocorreu um afastamento temporário em decorrência da hostilidade dos índios. Também não se sabe a *causa mortis* de sua mulher. Então Rodrigo retornou a Castro, fez o inventário e se casou com a irmã de sua primeira mulher, em 1818, voltando a se estabelecer definitivamente na região de Pinheiro Marcado.

Rodrigo participou da instalação do município de Cruz Alta em 1834. Foi o 10º candidato a vereador mais votado. Foi um dos escrutinadores da eleição e foi designado Juiz de Paz no território do Jacuzyzinho (Passo Fundo-Carazinho).

Rodrigo aderiu à República Riograndense, liderando-a politicamente no município de Cruz Alta. Apoiavam-no o seu cunhado Capitão José Antônio de Quadros e o genro deste Capitão João Floriano de Quadros. Rodrigo exerceu o cargo de Vereador pelo partido farroupilha, e foi designado Coletor de Impostos, no município de Cruz Alta.

O alferes faleceu no início de 1853. O seu inventário deu entrada no Cartório Civil e Crime de Cruz Alta em 16 de fevereiro, e foi concluído no dia 06 de agosto de 1853. Os herdeiros habilitados no inventário do Alferes Rodrigo foram: Joaquim Roberto Martins, 50 anos, casado com Anna Emilia de Quadros; José Fidélis Martins, 46 anos, casado com Hermenegilda

Correa de Quadros; Anna Claudina Martins, 44 anos, casada com Bernardo Pereira de Quadros; Francisco Leandro Martins, 42 anos, casado com Maria Benedita do Amaral; Francisco Xavier Martins, 40 anos, casado com Anna Antonia Martins; Maria Leduína do Nascimento, 32 anos, casada com Antonio Pereira de Quadros; Viúva Reginalda Bueno de Quadros, a rogo assinou Joaquim Fagundes dos Reis.

Na relação de seus bens aparecem animais, prataria, joias e trinta e dois escravos, a maioria de *Nacção, isto é, naturais da África* (os crioulos, como eram chamados eram nascidos aqui, porém, foram citados em menor número); As casas na Fazenda São Benedito, mangueiras, cercados, etc.; Campos: no Jacuyzinho; Invernada do Campo Bom; O campo denominado “da Glória” – (na região de Carazinho); Campo da Invernada conhecido como Não-Me-Toque; Campo da Invernada denominada “do Meio”; Campo da Invernada denominada “da Sepultura”; Campo da Invernada denominada “da Palma”;– Campo da Invernada da Glória; A casa, sita no quadro da Praça da Villa da Cruz Alta e O potreiro, casa e terreno a ela pertencente, sítos na Freguesia de Passo Fundo.

O patrimônio do Alferes Rodrigo Félix Martins, quando do seu inventário, foi avaliado em 41.835\$104. Foi o maior empreendedor existente na região até o início do ano de 1853, quando faleceu. Na relação de dívidas do Alferes Rodrigo presente no Inventário, aparecem, entre outros, os nomes de credores conhecidos, tais como:

Alexandre da Motta.....	89\$580
Antônio Novaes Coutinho.....	18\$400
Antônio Vicente da Fontoura..... (dívidas com a Revolução Farroupilha*).....	67\$300
Coronel João Antônio da Silveira. (dívidas com a Revolução Farroupilha*).....	7\$120

O Alferes Rodrigo Félix Martins é considerado o *patriarca de Passo Fundo e de Carazinho*. É citado por historiadores renomados como Solon Macedônia Soares, que atuou como juiz de Direito em Carazinho e depois foi Desembargador do Estado do Rio Grande do Sul.

Francisco de Paula Pinto

Irmão de Atanagildo, proprietário de parte da Fazenda Santa Cruz, sendo a outra parte do seu irmão Álvaro. Era localizada no Distrito da Freguesia de Ponta Grossa, comprada do Alferes José Manuel Ferreira e da sua mulher Iria Balbina da Piedade, sua irmã. Francisco casou em 1817, com Maria Eulália do Amaral, enteada do seu irmão Atanagildo e passou a morar no

*Planalto Médio do Rio Grande do Sul, acompanhando seus irmãos Atanagildo e Rodrigo.*⁵² A Fazenda Santa Cruz foi vendida em 1829, para Francisco Ricardo. Na lista de Ordenanças de 1829, Francisco de Paula Pinto tinha 42 anos, branco, vivia de negócios, morava com a mulher Maria Eulália (enteada de Atanagildo) e com os filhos Manoel, Antônio, Maria, Bárbara, Francisca, Ana e Leopoldina, tinha dois escravos. Marcou animais, colheu milho, feijão e algodão.⁵³

Francisco de Paula Pinto é o pai do Brigadeiro Atanagildo Pinto Martins, que juntamente com seu sogro Antônio Novaes Coutinho (Major Novaes) fundaram Palmeira das Missões.

Mobilidade das famílias pioneiras

Os portugueses se adaptaram perfeitamente à terra, aos povos que a habitavam, bem como, aos que vieram da África. Daí, a miscibilidade por eles herdada. Do caldeamento dos povos da Península Ibérica, resultou a ausência de preconceitos e a perfeita integração no Brasil. O homem de posição social naqueles tempos, só aparecia em público bem vestido. A família apresentava um nítido sentido patriarcal, possuindo o pai de família, o chefe da casa, elevada soma de poderes sobre todos os seus dependentes.

A classe dominante no Brasil colonial era constituída pelos proprietários de terras, senhores de engenhos, proprietários de fazendas e de concessões auríferas. Nos centros urbanos, predominavam os altos funcionários administrativos das Câmaras e seus subalternos, os clérigos e os comerciantes.

Para provar a mobilidade das famílias pioneiras, exemplifico o caso do *Major Novaes – Antônio Novaes Coutinho*. Foi Vereador em Castro antes de vir para Cruz Alta, estabeleceu-se com a Fazenda Santo Antônio, no 5º Distrito do Herval da Palmeira, aproximadamente 18 quilômetros antes de Palmeira das Missões, estrada no sentido Panambi a Palmeira, comunidade que ajudou a fundar. Em 1834, participou da instalação da Vila de Cruz Alta e foi eleito Vereador. Em 1841, retorna a Castro, onde tem negócios e é eleito Vereador, passando a atuar nas sessões da Câmara de Castro. Isso demonstra, de forma incontestável, a mobilidade dos homens de antanho. Era prática realizada pela maioria daqueles homens de posses, que negociavam tropas, bem como, pelos militares, que tinham suas atividades facilitadas pelos seus

⁵² RODERJAN. Roselys Velloso. *Os Curitibanos e a formação de comunidades campeiras no Brasil Meridional*. Curitiba: Estante Paranista: IHGEP, 1992, p. 285-286.

⁵³ VEIGA LOPES. José Carlos. *Fazendas e Sítios de Castro e Carambeí*. Curitiba: Torre de Papel, 2004, p. 480.

oficiais superiores. Eles tinham uma visão abrangente nos seus negócios e, se observa que atuavam em vários pontos do cone sul, na época. Igualmente, mesmo atuando nas Vereanças e nas atividades militares, se observa que ficavam ausentes meses, tropeando ou cumprindo determinadas tarefas com objetivos de reconhecimento e de expansão do território.

O tropeirismo no território espanhol e no Brasil

Existem dois tipos de tropas. No primeiro tipo, um grupo de tropeiros conduz, regularmente, manadas de gado vacum, cavalar ou muar, do lugar de criação ou produção para os locais de utilização ou consumo. No segundo, a condução é de tropas arreadas ou de cargueiros compostos de grupos de sete a dez animais com canastras ou bruacas, (cestas ou malas de couro cru) utilizadas para o transporte de objetos sobre o lombo das mulas. Esta última tem sua origem na época dos jesuítas. No século XVII, com a chegada dos espanhóis a cordilheira dos Andes e a identificação de grande quantidade de minerais preciosos, se dá início ao fenômeno sócio-econômico do tropeirismo.⁵⁴ Os tropeiros percorriam distâncias de seis a sete léguas por dia, ou seja, *a distância da maioria das nossas cidades aqui na região do Planalto Médio*, que é de quarenta a quarenta e cinco quilômetros uma da outra. Os animais eram levados em grandes comitivas e vendidos em São Paulo, nas feiras de Itapetininga e Sorocaba. Algumas tropas foram levadas até Minas Gerais e outras chegaram até o Maranhão ou Piauí. Trabalho de trecho longo e penoso. O tropeirismo tornou-se uma prática corrente depois da destruição dos Sete Povos. Os animais ficaram soltos nos campos e voltaram ao estágio selvagem. Era uma fonte potencial de riqueza, pronta para ser transformada em dinheiro. Cientes disso, autoridades e empreendedores privados, principalmente de São Paulo, criaram as condições para buscar estas riquezas. Os tropeiros viviam longe de suas famílias, sem conforto, percorrendo caminhos difíceis e atravessando rios caudalosos. Por onde passavam, foram fundando núcleos habitacionais que, mais tarde se transformaram em cidades. Em algumas delas, como em Lages, na Lapa e em Curitiba, podemos constatar que existem grandes monumentos homenageando os tropeiros. Nestes lugares, a população, as autoridades e os historiadores valorizaram as atividades dos pioneiros que transportaram o nosso progresso. Aqui no sul, onde se produziam os animais e iniciavam as tropeadas, praticamente

⁵⁴ FERRAZ, Otacílio José Azevedo. *Caminhos da colonização: viagens de tropeiros Entre Serra. Antônio Bellini*. São Paulo: Cultura, 2002, p. 7.

não existem marcas daquela atividade. O tropeiro merece um estudo aprofundado. Ele desbravou os sertões, cortou campos, vadeou rios, enfim, foi uma peça chave no desenvolvimento do Rio Grande do Sul, incrementando a economia nos séculos XVIII e XIX e XX. Consta que os campos gerais do Paraná, os campos da bacia do Prata, compreendendo estes, o território das Missões, o Continente de São Pedro, a Província Cisplatina e os pampas argentinos, foram desde a descoberta, povoados por animais vindos do Velho Continente. [...] Tornaram-se desde logo mercadorias vendáveis para outras regiões não propícias à criação. Os mercadores de então - os tropeiros - iam adquirir o gado e formavam tropas [...] para serem conduzidas às feiras. [...] A mais importante [...] a de Sorocaba.⁵⁵

Em 1717, Brito Peixoto inaugura o tropeirismo, conduzindo gado em pé desde a campanha uruguaia até Laguna⁵⁶, onde, depois, em sociedade com Cristóvão Pereira de Abreu, instalou uma charqueada. A descoberta de ouro e depois de diamantes nas Minas Gerais atraiu grande fluxo populacional para aquela região. Isso acarretou a falta de alimentos, e conseqüentemente, elevado número de mortes. Essa crise atingiu a região mineradora por muito tempo. As autoridades, para contornar a situação, fizeram florescer um novo tipo de comércio, o de tropas. Havia enormes manadas de gado e de muares na região sul do continente. Era necessário produzir o charque para alimentar os mineradores e os escravos e, eram necessárias as mulas para fazer o transporte do charque, ouro e diamantes lá encontrados. Daí, a importância das tropas na movimentação da economia da época. Havia uma dinâmica solidificada do lado espanhol, em relação à criação do gado e de muares, com vistas a abastecer as minas de prata no interior do Peru (Potosi⁵⁷) e de lá, fazer o transporte da prata até os rios da Bacia do Prata e porto de Buenos Aires. Essa dinâmica foi copiada pelos portugueses e implantada com sucesso no Brasil. De 1600 a 1900, as mulas e os burros dominaram a cena da economia e do transporte em nosso território. Em 1870, em Cruz Alta, o comércio de tropas de mulas superou o valor arrecadado em impostos em relação à erva-mate, segundo Prudêncio Rocha.⁵⁸ Nas pesquisas que efetuei para realizar esse trabalho, pude constatar que os Pinto Martins, tanto Atanagildo quanto Francisco e Rodrigo, que vieram povoar o Planalto Médio do Rio Grande do Sul, assim como Lúcio e Álvaro que ficaram em Castro, todos desenvolveram intensas atividades tropeiras. O primeiro registro encontra-

⁵⁵ BORBA, Oney. B. *Os Iapoenses*. 2 ed.. Curitiba: Lítero-Técnica, 1986, p. 53.

⁵⁶ DOMINGUES, Moacyr. O tropeiro Cristóvão Pereira. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi et al. *Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional*. Porto Alegre: EST, 1995.

⁵⁷ Grande tesouro, riqueza, assim os espanhóis se referiam às minas de prata.

⁵⁸ ROCHA, Prudêncio. *A História de Cruz Alta*. Cruz Alta: Tipografia Liderança, 1964.

do foi nos relatos de Roselys Velloso Roderjan citando que Rodrigo estava a negócios no sul em 1814. Os negócios na época eram as tropas ou, quem sabe, já estava vistoriando os campos que depois viria a assumir. Atanagildo afastava-se seguidamente da Fazenda Pitangui, da qual era administrador, para buscar animais no sul e levá-los a São Paulo.

Conclusão

O objetivo deste trabalho é dar uma pálida ideia da importância de Atanagildo na descoberta da Vereda das Missões e de quem realmente fez a primeira fase do povoamento do território Jacuzyzinho e do Herval da Palmeira. E, isso, acredito que fica claro. Esta grande família, “Amaral, Pinto Martins, Quadros, Novaes Coutinho e Silva Machado, entrelaçadas por parentesco e mais as famílias Encarnação e Silva Prado”, em aproximadamente vinte anos, cobriram de Fazendas praticamente todos os recantos dos campos dos territórios dos então 4º e 5º Distritos de Cruz Alta. É fato relevante, pois esses pioneiros passaram a observar e controlar todas as estradas e, principalmente, “os Passos de Vaus dos Rios: Passo Fundo, Jacuí Mirim e Lagoão, por onde se estabeleceram, na margem da antiga Estrada Real, que demandava de Vacaria a Cruz Alta e de lá para Rio Pardo e Missões.” Toda esta região povoada pelo elemento luso-brasileiro. Observada e controlada no trânsito de tropas, de carretas, cavaleiros transeuntes, aventureiros e até de possíveis sortidas correntinas (castelhanas). O receio de invasões castelhanas era fato concreto e motivo de grande preocupação entre as famílias pioneiras. Acabou se confirmando com a invasão paraguaia, que culminou com a Guerra do Paraguai. Esta observação me foi feita pelo Sr. Antônio Nunes Rocha, morador de Curitiba, bisneto de Alexandre Luiz da Silva, irmão do Barão de Antonina. Disse-me ele, que sua bisavó Luzia de Quadros vivia aos sobressaltos em relação a esta questão. Com o povoamento, toda esta grande região do Planalto Médio estava guardada e assegurada para a coroa do Império Português. É de se destacar as atitudes desses pioneiros, desde as Guerras Cisplatinas, quando chamados a defender a Pátria, sempre deram suas participações. Estiveram presentes em todos os acontecimentos políticos e sociais daqueles tempos. Como nas criações dos municípios e nas instalações das Câmaras, nas Vereanças, nos eventos políticos e até revolucionários, como a Revolução Republicana de 1835-1845 (Farroupilha) e na Guerra do Paraguai. Eles reuniam seus homens, uniformizavam-nos e armavam-nos e, seguiam para o campo de batalha. Como citei, sobre a influência e liderança do Alferes Rodrigo, e dos seus Capitães José Antônio e João Floriano. Ou então, na Guerra do Paraguai, em que a maioria

dos homens da região, agora já a segunda geração de pioneiros, que em condições de lutar foram ao Paraguai para defender o Império do Brasil. Homens do quilate do Capitão João Vergueiro, do Coronel Chicuta, do Alferes Pedro Bueno de Quadros, do Capitão Bernardo Antônio de Quadros, do Alferes Ismael Pedro de Quadros, do Alferes Elesbão Félix Martins, do Capitão Vicente Braz Ferreira Martins, e de tantos outros. Eram todos casados, com famílias para criar, fazendeiros estabelecidos e bem sucedidos, mas não titubearam. Eles tinham assumido a obrigação moral de defender a Pátria e foram para o campo de luta. Isso demonstra o caráter daqueles pioneiros que receberam as terras da Coroa portuguesa para produzir e assegurá-la. Eles não tomaram posse das terras de graça, nem as invadiram e se apossaram como alguns querem fazer entender. Eles assumiram um compromisso patriótico e cumpriram com suas obrigações. Isto sempre deve ser lembrado por nós. Pessoalmente, acredito que ainda não erguemos os monumentos necessários a esses heróis pioneiros. Quem sabe, um dia, vamos reconhecê-los adequadamente, nunca esquecendo que o Patriarca de Carazinho e de Passo Fundo é o Alferes Rodrigo Félix Martins. O Patriarca de Santa Bárbara do Sul, Palmeira das Missões e, um dos Patriarcas de Cruz Alta é o Sargento-Mor Atanagildo Pinto Martins. O patriarca de Chapada é Alexandre Luiz da Silva e o Patriarca de Sarandi é o Barão de Antonina.

Referências

- ACCIOLI, Roberto B. e TAUNAY, Alfredo D´E. *História Geral da Civilização Brasileira. Das origens à atualidade*. Rio de Janeiro: Bloch, 1973.
- BORBA, Oney. B. *Os Iapoenses*. 2 ed. Curitiba: Lítero-Técnica, 1986.
- BORBA, Oney. B. *Casos e causos paranaenses*. Castro: Kugler Artes Gráficas, 1997, v. 2.
- CARVALHO, José Luiz de. *Entre pinheirais, novelas e aquarelas: o viajante John Henry Elliott e a Vila de Curitiba no século XIX*. Curso de Pós-Graduação em História do Brasil, Faculdades Integradas “Espírita”, Centro de Pós-Graduação e Extensão. Curitiba, 2010.
- CHRISTILLINO, Cristiano Luis. *Litígios ao Sul do Império*. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2010
- DINIZ, João Maria Ferraz; VILELLA. Lea Cardoso. MELLO, Judith Carneiro de; EHALT, Emerenciana. *Castro antiga: cronologia*. Curitiba: Imprensa Oficial, 2003.
- DOMINGUES, Moacyr. *O tropeiro Cristóvão Pereira*. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi et al. (Org.). *Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional*. Porto Alegre: EST, 1995.
- ECKER, Adari Francisco. *A trilha dos pioneiros*. Passo Fundo: Berthier, 2007.
- ECKER, Adari Francisco; FONSECA, Pedro Ari Veríssimo da; VELOSO, Lourinaldo.

- Gente da terra: conquistas, caminhos e povoadores*. Passo Fundo: Berthier, 2011.
- FERREIRA, João Carlos Vicente. *Referência aos municípios paranaenses*. Curitiba: Governo do Estado do Paraná, 2006.
- FILIPACK, Francisco. *Curitiba e suas variantes toponímicas: ensaio Histórico Linguístico*. Curitiba, 1999.
- GUZZELLI, César Augusto. *O Rio Grande de São Pedro na primeira metade do século XIX*. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2004.
- PORTELA, Bruna Marina. *Em caminhos do cativeiro: a configuração de uma comunidade escrava (Castro/PR 1800-1830)*. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História, Curitiba, 2007.
- RITTER, Marina Lourdes. *As sesmarias do Paraná no século XVIII*. Curitiba: Litero-Técnica; IHGEP, 1980.
- ROCHA, Prudêncio. *A História de Cruz Alta*. Cruz Alta: Liderança, 1964.
- RODERJAN, Roselys Vellozo. *Raízes de pioneiros do Planalto Médio*. Passo Fundo: Prefeitura Municipal de Carazinho; Ed. UPF; Empresa Jornalística Diário da Manhã, 1991.
- RODERJAN, Roselys Velloso. *Os curitibanos e a formação de comunidades campeiras no Brasil Meridional. (Séculos XVI e XIX)*. Curitiba: Estante Paranista; IHGEP, 1992.
- ROSAS, José Pedro Novaes. *A fundação da cidade de Castro*. 2 ed. Castro: Prefeitura Municipal, 1993.
- SILVEIRA, Hemetério José Velloso da. *As Missões Orientais e seus antigos domínios*. Porto Alegre: Erus, 1979.
- SOARES, Mozart Pereira. *Santo Antônio da Palmeira*. Porto Alegre: Bels, 1974.
- VEIGA LOPES, José Carlos. *Fazendas e Sítios de Castro e Carambeí*. Curitiba: Torre de Papel, 2004.

Fontes documentais

- Anais do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Secretaria de Estado da Cultura, 1998, v.12.
- Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul. Inventários de Atanagildo Pinto Martins e de Rodrigo Félix Martins.
- Atas Antigas da Câmara Municipal de Castro/PR.
- Atas Antigas da Câmara Municipal de Cruz Alta/RS.
- MARTINS, Jonas. Historiador e Radialista em Palmeira das Missões. Material sobre Palmeira das Missões e a Família Martins publicado na imprensa local acessível ao autor.
- OLIVEIRA, Henrique Batista da Silva. *Augusto Comte e os Regimes Políticos*. Artigo publicado nos Anais da VI Reunião de Positivistas – Florianópolis/SC. 1983.

Fontes orais

- MARTINS, Atanagildo Pinto. Descendente na quinta geração do Brigadeiro Atanagildo Pinto Martins. Morador em Chapada/RS. Informações sobre a família Pinto Martins em entrevista ao autor. É o guardião de documentos e material

histórico da família de Atanagildo Pinto Martins e Antônio Novaes Coutinho.

MARTINS, José Henrique. Bisneto de Álvaro Gonçalves Martins. Entrevista ao autor sobre a família Pinto Martins. Possui documentos e material histórico da família.

QUADROS, Osvaldo Ribeiro de. In *Memorian*. Várias entrevistas concedidas ao autor por ocasião da elaboração do livro “A Trilha dos Pioneiros”, lançado em 2007. Possuía grande acervo histórico da família Pinto Martins e Quadros.

ZATTI, Carlos. Historiador de Curitiba. Entrevista sobre os Guartelanos, repassadas ao autor. E-mail: carlos.zatti@live.com. Curitiba/PR.



Atanagildo Pinto Martins e a Fazenda Santa Bárbara

Linara Cristina dos Santos

Graduada em História/UNIJUÍ, Professora de História da Rede Municipal de Ensino e Pesquisadora do Museu e Arquivo Histórico de Santa Bárbara do Sul/MAHSBS. Santa Bárbara/RS

Este trabalho investigou a fase da vida do Major Atanagildo Pinto Martins depois que fixou residência na região do Planalto Médio do Rio Grande do Sul. Enfatiza sua atuação política no antigo município de Cruz Alta, bem como sua participação na Revolução Farroupilha ao lado dos legalistas. Por fim, foi realizada uma análise da unidade produtiva “Fazenda Santa Bárbara” no que se refere à criação de muares, utilizando os dados de seu inventário post-mortem autuado em 1851.

Atanagildo Pinto Martins

Nasceu em 1772, na Vila de Castro nos Campos Gerais de Curitiba, atual estado do Paraná. Era filho do Capitão-Mor Rodrigo Félix Martins, natural de Portugal e Anna Maria de Jesus, nascida na Freguesia de São José dos Pinhais. Casou-se com *Anna Joaquina do Amaral*, filha de Antônio Ribeiro de Oliveira Neves, natural de Minas Gerais e de Ana Maria do Amaral, natural de São Paulo. Deste matrimônio tiveram os seguintes filhos: *Marinha Esbela do Amaral*, *Ana Maria do Amaral*, *Felicidade Maria do Amaral* e *Carlota Joaquina do Amaral*. Consta, ainda, nos testamentos tanto de Atanagildo como de Anna Joaquina a menção aos “filhos já falecidos” *Emígdio* com três meses e *Antônio* com vinte anos. Antes de casar com Atanagildo, Anna Joaquina do Amaral

fora casada com João Bonifácio Antunes, natural de Taubaté, com quem teve os seguintes filhos: *Maria Eulália do Amaral*, *Joaquim Fortunato do Amaral* e *José Egípto do Amaral*. A enteada de Atanagildo, Maria Eulália do Amaral casou-se com seu irmão Francisco de Paula Pinto e tiveram um filho ao qual deram o nome de *Atanagildo Pinto Martins* que foi *Brigadeiro em Palmeira das Missões*.

Oficialização da Estrada das Missões

Após a Conquista das Missões e a ocupação do território o objetivo do governo português passa a ser a integração desta região à economia do Brasil, através da abertura de novas rotas que ligassem a região missioneira aos centros consumidores.

A antiga trilha das Missões, entre Cruz Alta e Vacaria, usada pelos índios guaranis para abastecer as Missões, através de tropeadas às Vacaria dos Pinhais, torna-se um intenso corredor de tropas rumo a São Paulo.

A oficialização da Estrada das Missões e abertura de novas rotas no atual estado de Santa Catarina, integrando essa região à economia brasileira tem como marco inicial a Expedição de 1816 comandada pelo Alferes Atanagildo Pinto Martins que ficou conhecida como a *Vereda das Missões*.

A referida Expedição gerou muitas polêmicas e por causa disso o Alferes Atanagildo Pinto Martins não recebeu os méritos que lhe são devidos. O desvio da Expedição a leste atrasou em quarenta anos a estrada pretendida pelo governo brasileiro. O fato de parte da escolta de Atanagildo não mais voltar a Atalaia desagradou sobremaneira a *Junta* em São Paulo responsável pela Real Expedição, ocasionando o afastamento do Alferes do Regimento de Milícias de Curitiba.

O novo caminho descoberto por Atanagildo que passava pelos Campos Novos (atual estado de Santa Catarina) e no Passo do Pontão (atual Barração - RS) originou uma estrada que encurtava o caminho das tropas em 60 ou 70 léguas se comparado com o antigo percurso. Este caminho de tão transitado pelos tropeiros vindos de São Paulo gerou a necessidade da criação de uma nova coletoria no Passo do Pontão, como sugere a “Informação” de Atanagildo dirigida à Câmara de Cruz Alta sobre a estrada para a Província de São Paulo pelos Campos Novos em 21 de setembro de 1847:

[...] tem além de tudo isto a grande vantagem de encurtar pelo menos seis dias de viagem, já está transitável a maior parte das comitivas que vem da Província de São Paulo, seguem por ella mesmo, já algumas tropas tem por ella saído com a permissão do Administrador do Registro de Santa Vi-tória. [...] o que torna visível as vantagens desta estrada, sobre a antiga é o fato de ser ella tão transitada apesar de nenhum beneficio ter recebido da

industria humana e sendo ella aberta convenientemente, todo o commercio desta província para a de São Paulo se fará por ella com grande vantagem não só na diminuição de despesas nos dias de viagem que encurta, como em perda de animais que sempre ocorre na estrada actual. Creio, portanto, que mais facilitará esse comércio, a mudança do Registro de Santa Vitória para o Passo do Pontão.

Entretanto, o caminho pretendido era a oeste, uma estrada que ligasse os Campos de Guarapuava diretamente com as Missões, que só foi descoberto em 1845 pelo Alferes Francisco da Rocha Loures, que partindo de Guarapuava consegue chegar aos Campos de Nonoáí no Rio Grande do Sul, atravessando o Passo do Goio-Em no Rio Uruguai. Em 1857, Francisco Rocha Loures já nomeado “Diretor Geral dos Índios do Paraná” ainda dirige os trabalhos da estrada de Guarapuava às Missões, à qual ainda não estava totalmente aberta e transitável.

Por mais de quarenta anos, os tropeiros fizeram uso da estrada descoberta pelo Alferes Atanagildo Pinto Martins, que de tão transitada que se encontrava, foi necessário a remoção do Registro de Santa Vitória para o Passo do Pontão em 1848.

Roderjan (1991, p. 103) destaca quais foram os principais resultados da *Vereda das Missões*:

Seus principais resultados foram a descoberta da região de Campos Novos em Santa Catarina e o reconhecimento oficial da antiga estrada das Missões, que dos Campos da Vacaria, no Rio Grande do Sul, dirigia-se para o Oeste, atingindo as Missões. Ficara, porém, sem solução, uma das principais finalidades da Real Expedição: a abertura de um novo caminho para as Missões, principal objetivo da ocupação daqueles campos. Aos interesses estratégicos pela posse da fronteira oeste somam-se os econômicos, representados pelo comércio do tropeirismo.

A *Vereda das Missões* propiciou a integração da Província do Rio Grande do Sul à economia do Brasil. A região missioneira tornou-se o centro abastecedor de muares para os mercados consumidores (Sorocaba-SP).

Após a Expedição de 1816, pode-se verificar o aumento do fluxo migratório para o Planalto Médio, especialmente de militares e tropeiros procedentes dos Campos Gerais do Paraná. Fundaram-se nesta região estâncias pastoris destinadas à criação de muares e internada das tropas que seguiam rumo a São Paulo. Com o aumento da circulação das tropas pela Estrada das Missões surgem os primeiros núcleos urbanos, originários de pontos de infraestrutura destinada aos tropeiros.

A Fazenda Santa Bárbara

Após a conquista das Missões em 1801 por milicianos luso-brasileiros e a oficialização do Caminho das Missões, ligando o território missioneiro à Província de São Paulo, inicia-se o povoamento efetivo da região do atual Planalto Médio.

Desde o período colonial, o expediente utilizado pela Coroa Portuguesa para expandir seus domínios rumo a oeste do estado foram as “concessões de sesmarias”, onde se formou uma classe de estancieiros-soldados, que ao resguardar seus bens, estava automaticamente garantido o controle do domínio lusitano na região. Neste sentido, a historiadora Véra Lucia Maciel Barroso (2006, p. 183) enfatiza a importância da concessão da sesmaria ao longo do caminho das tropas: [...] “Coroa, ao legalizar a posse das terras ao longo do caminho das tropas e em suas imediações, transferia o ônus da manutenção da terra a particulares, garantindo e resguardando indiretamente os seus domínios no extremo-sul brasileiro.”

Paulo Zarth (1997, 48), em seu estudo sobre a região do Planalto Médio argumenta que “são poucas as sesmarias distribuídas na região serrana, pois o povoamento efetivo se inicia na década de 1820, quando a *Lei de Sesmarias* foi abolida do Império do Brasil.” Da Independência até a promulgação da Lei de Terras de 1850 ocorreu “a vacância do sistema colonial das sesmarias, relativo à doação de terras, ocupação de posses e legitimação da propriedade fundiária.” Do ponto de vista legal, o beneficiado recebia a *concessão de posse*, que até 1850 estivera a cargo das comandas militares. Em um ofício enviado pela Câmara Municipal de Cruz Alta ao Presidente da Província em 1850 acerca dos campos devolutos, nos dá uma idéia do processo de ocupação dos campos nativos na região para a formação de estâncias pastoris:

[...] Tendo os antigos padres da Companhia de Jesus fundado as reduções nestes lugares então só habitadas pelos Índios e fundado os Sete Povos das Missões Oriental do Uruguay fiserão estabelecimentos de agricultura e criação em diversos lugares e abandonarão estes estabelecimentos quando não erão de vantagem para colocar em outro lugar, visto que só elles habitarão as ditas Missões. Depois de sua extinção os administradores Hispanhões conservaram o mesmo regimem e depois da Conquista começou a ser habitada estas Missões pelos portugueses, e julgando-se os Administradores e os Cabildos dos Povos com direito de venderem os terrenos de Missões fiserão venda não só de alguns estabelecimentos que ocuparão como de alguns terrenos devolutos sobre os quais nenhum direito podia ter, era de considerar-se como pertencendo as comunidades

dos Índios todo o terreno que formavam a antiga Província das Missões. Como era fácil pessoas que vinham se estabelecer n'estes lugares comprar a um Cabildo o campo que precisarão por baixo preço, que obter sesmarias, preferiam a este expediente até que sendo o Comandante Geral das Missões autorizado a conceder terrenos devolutos a quem os queria cultivar e sendo este ainda mais fácil de obter terrenos a elles se recorriam os que queriam obter terrenos. Estes concediam a quem pedia desde que pela informação do Comandante do Distrito e respostas das hareas confinantes lhe constava estar o terreno desocupado, sem distinguir se pertencerão ou não a comunidade dos Índios. Por esta razão são muito raros os terrenos obtidos por Sesmarias neste Município; e os únicos títulos que há de propriedade dos terrenos é além da posse venda feita pelos Cabildos dos Povos e Concessões dos Comandantes Gerais.

O Major Atanagildo Pinto Martins utilizou o mesmo expediente para adquirir áreas de terras no Planalto Médio como comprovam os registros paroquiais de terras de Cruz Alta realizados por sua filha Marinha Esbela do Amaral no ano de 1856:

Huma parte de campo sita no distrito da Vila de Cruz Alta. Divide-se por uma banda por uma vertente que desagua no lageado grande com Manoel Joaquim da Silva até desaguar no Jacuhy e por este até fazer barra com outro arroio denominado Lagoão. [...] Este campo foi parte da Fazenda Santa Bárbara que pertenceo ao finado Major Athanagildo Pinto Martins por compra que fez ao Alferes Antonio Pereira Borges em vinte oito de novembro de mil oitocentos trinta e tres o qual coube herança a possuidora abaixo assignada filha do dicto Major. Santa Bárbara vinte oito de Fevereiro de mil oitocentos e cincoenta e seis. Marinha Esbela do Amaral.

A filha do Major Atanagildo Pinto Martins registrou outra área no distrito de Palmeira:

[...] Invernada grande sita no Districto de Palmeira, deste município -divide-se por um boqueirão pela Estrada Geral com Victor Antonio Moreira de outra banda por uma vertente e restinga de Mattos com Benjamim Constante do Amaral e Alberto José Corça até o Rio Guarita [...] Este campo foi parte da Fazenda de São Jerônimo que pertenceo ao finado Major Athanagildo Pinto Martins, por concessão do Comandante Geral Silva, e posse no anno de mil oitocentos e vinte oito, a qual coube em legitima a possuidora abaixo assignada filha do dito Major. Santa Barbara, vinte oito de Fevereiro de mil oitocentos cincoenta e seis. - Marinha Esbela do Amaral.

Roderjan afirma que Atanagildo Pinto Martins fixou residência no atual município de Santa Bárbara do Sul, por volta de 1826, já que “em 1826 os camaristas da vila de Castro atestam que Atanagildo está estabelecido nas *Missoins, como sargento-mor reformado*.”

De acordo com os registros paroquiais de terras acima citados vimos que Atanagildo Pinto Martins se instalou, primeiramente, em Palmeira das Missões, onde teria recebido “concessão do Comandante Geral Silva em 1828” e somente em 1833 *compra* do Alferes Antônio Pereira Borges os campos que compunham a Fazenda Santa Bárbara, visto que a área que Marinha Esbela do Amaral registrou situada “no distrito da Vila de Cruz Alta”, eram os campos que recebeu de herança da mãe.

A Revolução Farroupilha

O Major Atanagildo Pinto Martins e sua enorme parentela teriam fixado residência no Planalto Médio no final da década de 1820. Em 1834, com instalação da Câmara de Vereadores do município de Cruz Alta, Atanagildo foi eleito vereador com 123 votos, sendo o 3º mais votado, atrás apenas do Ten. Cel. Vidal José Pilar e do Capitão Joaquim Thomaz da Silva Prado. Fez parte do primeiro Corpo de Jurados de Cruz Alta constituído no mesmo ano. Atanagildo serviu a Câmara de Vereadores de Cruz Alta desde a sua fundação. Suas assinaturas Míz: iniciam-se em 1834 e terminam em 1844, em períodos alternados. O longo período de legislatura dos vereadores da Câmara de Cruz Alta pode ser comprovado através de um ofício enviado ao Presidente da Província em 18 de junho de 1844, cujo Presidente da Câmara de Vereadores era Atanagildo Pinto Martins:

Senhor Presidente da Província Barão de Caxias

[...] A Câmara Municipal, tomando na maior consideração a falta de empregados no município, já tem oficiado a Vossa Excellencia para bem mandar proceder elleições, quer para vereador, quer para juizes de pás, pois que hum e outros já servem com effectividade a perto de nove annos. [...] Villa do Espírito Santo da Cruz Alta em seção ordinária de dezoito de junho de mil oitocentos e quarenta e quatro. [...] O vereador Presidente Atanagildo Pinto Martins.

O Major Atanagildo Pinto Martins foi figura importante na política do antigo município de Cruz Alta, que na época compreendia todo o Planalto Médio. Segundo o autor Prudêncio Rocha na obra *A História de Cruz Alta* (1980), houve um combate que teria acontecido próximo a sede da Fazen-

da Santa Bárbara de propriedade de Atanagildo Pinto Martins em julho de 1837, quando Bento Manoel Ribeiro, que retornava ao lado Farrapo, tenta conquistar, apoio do, então, Presidente da Câmara de Vereadores de Cruz Alta, Atanagildo Pinto Martins. Os Farrapos saem vitoriosos desse combate. Atanagildo dirige-se a sede do município e preside a histórica reunião que iria vincular Cruz Alta ao regime republicano:

Ata da sessão de 1º de agosto de 1837

[...] Ao primeiro dia do mês de agosto de 1837, nesta vila de Cruz Alta, às 10 horas da manhã, reunidos os senhores vereadores Atanagildo Pinto Martins, Francisco das Chagas do Amaral Fontoura, Fidelis Militão de Moura, Francisco Rodrigues Sanxes, Miguel Rodrigues de Carvalho, presidindo o senhor Atanagildo Pinto Martins. [...] o que assim se praticou prestando o referido juramento, o Sr. Presidente da Câmara em um livro dos Santos Evangelhos, sobre a mão do vereador Fidelis Militão de Moura, que é imediato em votos. Em seguida, sobre a mão do mesmo senhor presidente, todos os demais senhores vereadores, oficiais e cidadãos que se acham presentes, cujos juramentos constam do livro competente. Concluído este ato, o Sr. Presidente deu os seguintes vivas: Viva a Independência do Estado Riograndense! Viva a República Constitucional! Viva a Constituição que fizer a Assembléia Constituinte da Nação Riograndense! Vivam os defensores da nova república! [...]

Livre o município das tropas farroupilhas, na sessão de 06 de outubro de 1837, a Câmara opera uma reviravolta, voltando ao antigo regime imperial, desaprovando o ato da proclamação do regime republicano e anulando o juramento prestado anteriormente sobre a alegação de que a Câmara fora obrigada pelas forças anarquistas existentes nas imediações da Vila:

Ata da sessão de 06 de outubro de 1837

Aos seis dias do mês de outubro, do ano de N. S. Jesus Cristo, de 1837, nesta Vila do Espírito Santo da Cruz Alta, na sala da Câmara, aí se reuniram às 8 horas os senhores vereadores, Atanagildo Pinto Martins, José Thomás da Silva, Francisco Rodrigues Sanxes, Silvestre José de Pontes, Miguel Rodrigues de Carvalho, presidindo o Sr. Atanagildo Pinto Martins. [...] a Câmara fora obrigada pela força anarquista existente, então nas imediações da Vila, comandada por João Antonio da Silva, pelas terminantes ordens que este dirigiu ao Juiz de Paz, do distrito desta Vila, Manoel Joaquim dos Santos, em 18 de julho e que lhe foram transmitidas pelo mesmo Juiz de Paz, com ofício datado de 19 do mês de julho, para, como o vereador mais votado e que se achava dentro do município, con-

vocasse aos demais senhores vereadores a fim de se proclamar nesta Vila a Independência da Província e o sistema republicano, documentos estes que se acham arquivados. E, tomando a Câmara, na devida consideração, a proposta do senhor presidente, deliberou unanimemente, desaprovar, como, com efeito, por esta desaprova, não só o ato da proclamação da Independência da Província e sistema republicano, como todos os demais que se seguiram, praticados por coação, continuando a dar-se obediência ao governo do Brasil, [...] Depois do que, o senhor Presidente deu os vivas seguintes: _Viva a Nação brasileira! Viva a Constituição Reformada! Viva o jovem Monarca brasileiro! Viva a integridade do Império! Vivam os legalistas da Província! [...]

Na sessão da Câmara de 06 de outubro de 1837, Atanagildo Pinto Martins também presidiu a sessão e deu vivas ao Império. Atanagildo presidiu as duas sessões mudando de opinião, por ter sido coagido pelas forças revolucionárias na sua fazenda, se dirigiu a sede da Vila para presidir a sessão que faria com que Cruz Alta aderisse ao sistema republicano e depois na sessão seguinte desaprova o ato e dá vivas ao Império.

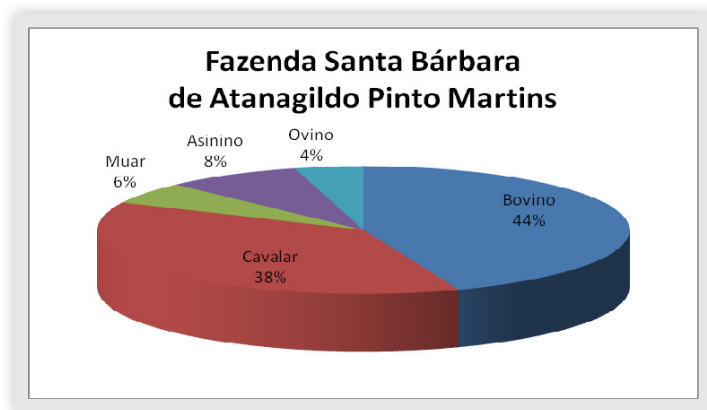
Em 1840, o *Sargento-Mor Atanagildo Pinto Martins*, aos 67 anos, guiando a força Legal Cruz - Altense passando Campos Novos, seguiram até os campos dos Curitibanos, onde lutando ao lado dos legalistas, derrotam as forças farroupilhas, como relata na Informação de 1847, que presta a Câmara de Vereadores de Cruz Alta a pedido do Presidente da Província sobre a Estrada para a Província de São Paulo pelos Campos Novos: “[...] no Princípio do anno de 1840 segui desta com a força Legal Crus - Altense por ella fomos derrotar as forças rebeldes nos Curitibanos [...]”. (Informação de Atanagildo, 1847).

Atanagildo sempre foi fiel ao Império Brasileiro, ainda quando estava residindo em Castro, aparece seu no nome na Sessão de Primeiro de Novembro de 1825 fazendo uma doação voluntária para “a construção de um monumento público a sua Majestade Imperial”.

A criação de animais

O Major Atanagildo Pinto Martins dedicou-se também à criação de animais. Consta em seu inventário um grande percentual de animais cavaleares, chegando a 38% de todo o rebanho contra 44% de gado bovino. O gráfico abaixo apresenta o perfil do plantel de animais do fazendeiro em 1851:

Figura 1 – Perfil do plantel de animais da Fazenda Santa Bárbara de Atanagildo Pinto Martins (1851)



Fonte: elaboração da autora.

Identifica-se um possível criatório de muares, porque há um número considerável de éguas, cerca de 238 e dois burros exor. O cruzamento da égua com o burro exor produz a mula, “esta de extrema importância para o mercado da época”.

De acordo com Aristides de Moraes Gomes “os estancieiros serranos adquiriam grande quantidade de éguas para organizarem suas criações de mulas.”

Outro indício de criatório, seria o bom número de burras que o fazendeiro possuía, em torno de 57, estas serviriam para produzir os burros.

As bestas aparecem pouco no inventário, pois eram vendidas com um ou dois anos a tropeiros que as comercializavam na Feira de Sorocaba. Neste inventário aparecem 25 bestas de um ou dois anos, as quais foram avaliadas em 4\$000 reis cada uma. Já as mulas mansas de carga foram avaliadas em 12\$000 e as de *sela* usada para montaria foram avaliadas em 14\$000.

As ovelhas aparecem em pequeno número, porque, provavelmente, era uma criação doméstica. A lã produzida pelas ovelhas era usada para confeccionar cobertores, bicharas, ponchos, baixeiros e roupas grosseiras para os escravos.

Sobre a criação de muares estar no mesmo patamar do gado bovino nas estâncias do Planalto Médio, Paulo Afonso Zarth sentencia “o gado vacum e o gado muar eram os mais importantes animais comercializados pelas estâncias até o final do século XIX.”

Referências

- AVILA, Ney Eduardo Possappd'. *Passo Fundo: terra de passagem*. Passo Fundo: Aldeia Sul, 1996.
- BARROSO, Véra Lucia Maciel. O tropeirismo na formação do Sul. In: BOEIRA, Nelson et al. (Org.) *História Geral do Rio Grande do Sul*: Colônia. Passo Fundo: Méritos, 2006.
- GOMES, Aristides de Moraes. *Fundação e evolução das estâncias serranas*. Cruz Alta: Dal Forno Editor, 1966.
- NASCIMENTO, José Antônio Moraes. *Derrubando florestas, plantando povoados: a intervenção do poder público no processo de apropriação da terra no norte do Rio Grande do Sul*. Tese (Doutorado) – PUCRS, Porto Alegre, 2007.
- ROCHA, Prudêncio. *História de Cruz Alta*. 2 ed. Cruz Alta: Gráfica Mercúrio, 1980.
- RODERJAN, Roselys Vellozo. *Raízes e Pioneiros do Planalto Médio*. Passo Fundo: Ed. Universidade de Passo Fundo, 1991.
- RODERJAN, Roselys Vellozo. *O Alferes Atanagildo e o Passo do Pontão*. In: SANTOS, Lucila S. et al (Org.). *Bom Jesus e o tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2000.
- ZARTH, Paulo Afonso. *História Agrária do Planalto Gaúcho. (1850-1920)*. Ijuí: Ed. UNIJUÍ, 1997.
- ZARTH, Paulo Afonso. *Do arcaico ao moderno: o Rio Grande do Sul agrário do século XIX*. Ijuí: Ed. UNIJUI, 2002.

Fontes documentais

- Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul
- Inventário de Atanagildo Pinto Martins. Cartório Cível e Crime. Cruz Alta. Número 9 Maço1 Estante 10.1851.
- Inventário de Anna Joaquina do Amaral. Cartório Órfãos e Ausentes. Cruz Alta. A60 M3 E10. 1855.
- Registro Paroquial de Terras. Cruz Alta. Livro I. nº 48. APERS.
- Registro Paroquial de Terras. Cruz Alta. Livro I. nº 49. APERS.
- Arquivo Histórico Municipal de Cruz Alta/RS
- Barão de Caxias em 18 de junho de 1844. Livro de Registros da Câmara de Cruz Alta. Livro 274 folha 18.
- Informação de Atanagildo Pinto Martins. 21 de setembro de 1847. Livro de Registros da Câmara de Cruz Alta. nº 274 folha 48.
- Registro de um Ofício sobre os Campos Devolutos. Nº 55. Câmara Municipal da Vila de Cruz Alta - 17 de janeiro de 1850. Livro 274 folha 113-116.
- Registro de um Ofício remetido pela Câmara de Cruz Alta ao Presidente da Província.
- Arquivo da Câmara de Castro/PR
- Atas da Câmara de Castro/PR. Sessão de 01 de novembro de 1825. Disponível em: www.camaracastro.pr.gov.br/atas acesso em 15/04/2012.

Rodrigo Felix Martins: a família de Atanagildo

Lea Maria Cardoso Vilella

Advogada, Professora, Escritora e Pesquisadora da História Regional. Castro/PR

Nasceu em Portugal, em São Miguel de Cabreiros, termo de Barcelos e por volta de 1750 atua em Paranaguá como escrivão da Câmara de Órfãos, casado com Maria de Lemos, viúva de Manoel de Lemos Conde, também chamado Manoel Matoso do Canto.

Foi provido no posto de capitão-mor da vila de Curitiba, a 10 de setembro de 1750, em substituição a Leão de Vasconcelos. A 20 de julho de 1758 foi nomeado para esse cargo pelo governador da Capitania de São Paulo, dom Luis de Mascarenhas. Em 1766 ele foi arrolado na *Lista da Ordenança da Vila de Coretiba e seus destritos* como capitão-mor: 1- 40 anos Rodrigo Felles Miz, casado com Maria de Lemos, tem um enteado. 2- 28 anos Geremias Lemos Conde. O capitão-mor possui 4 armas e 6 escravos.

Casou em segundas núpcias com Ana Maria de Jesus, provavelmente no ano de 1771. Ela era natural da freguesia de São José, da vila de Curitiba, onde residiam seus pais Sebastião Fernandes Pinto, natural de Taubaté e Juliana Pinto Ribeiro, da mesma freguesia.

Na relação de Fazendas e Sítios de Curitiba, de 1772, Rodrigo consta como morador em sua fazenda, nos Campos Gerais, a qual dista do pouso do Iapó dez léguas e da *estrada* seis léguas. Nessa fazenda mantém 6 escravos. (Este é o ano de nascimento de Atanagildo)

A lista de ordenanças de 1777 da vila de Curitiba registra a presença do capitão mor “Rodrigo Felles Miz”, de 54 anos, casado com “dona Anna Maria de Jesus”, de 28 anos. O casal tem os filhos: Atanagildo, de 4 anos, Lucio de 1 ano e Gabriela, de 2 anos. Foram arrolados como “incógnitos” Rafael (6 anos), Daniel (3 anos) e Luisa (9 anos). Possuem 24 escravos.

Em 1780 o capitão-mor reside na freguesia do Iapó, no *bairro* de Ponta Grossa. Tem 59 anos e sua mulher Ana, 31 anos. São seus filhos: Rafael (9 anos), Daniel (8 anos) Atanagildo (6 anos), Gabriela (5 anos), Lucio (3 anos), e Iria (2 anos). Possui 8 escravos e 8 escravas. Em 1789, quando a freguesia do Iapó é elevada a vila, o capitão-mor Rodrigo está com 69 anos e possui 19 escravos, sendo um dos maiores proprietário de escravos da região.

Seu inventário de 1799 apresenta a seguinte relação de filhos: 1) Atanagildo Pinto, casado, com 27 anos, ausente; 2) Lucio Alvares Martins Galvão, casado, com 21 anos; 3) Alvaro Gonçalves, casado, com 19 anos; 4) Rodrigo,

com 16 anos, solteiro; 5) Francisco de Paula Pinto, com 12 anos; 6) Bento, com 8 anos; 7) Gabriela Maria da Trindade, casada com Bento Ribeiro, com 23 anos; 8) Iria Balbina da Piedade, casada com José Manoel Ferreira, com 20 anos; 9) Ana Antonia, com 17 anos, solteira.

Ana Maria de Jesus viveu muitos anos e vem registrada em 1820, com 73 anos, com 7 escravos e 4 agregados, vivendo de sua lavoura.

Atanagildo Pinto Martins

Nasceu em Castro, a 7 de setembro de 1772 (declaração em seu testamento), e foi batizado em 25 de dezembro de 1772, na Freguesia de Santana do Iapó.

Casou, provavelmente, entre os anos de 1795 a 1797, com a idade de 23 ou 24 anos, com Ana Joaquina do Amaral, filha de Antonio Ribeiro de Oliveira e Ana Maria do Amaral, natural de Minas Gerais, e tiveram os seguintes filhos: Joaquim (nascido em Lages), José (Lages, 4 anos), Antonio (Castro, 3 anos) Emídio (5 meses), Maria (Lages, 11 anos) e Felicidade (Castro, com 1 anos de idade). Ana Joaquina era viúva de João Bonifácio Antunes, com quem teve os filhos Joaquim, José e Maria.

Nas listas de Ordenanças de 1790, Atanagildo aparece como solteiro, com 18 anos, morando com seu pai, o Capitão-mor Rodrigo Felix, no Bairro de Ponta Grossa. Em 1795, continua morando com seu pai, no Bairro de Ponta Grossa, e está solteiro. Por ocasião da morte de seu pai, em 1799, Atanagildo consta de seu inventário como casado, com 27 anos e ausente da Vila de Castro.

Em 1801, nas listas de Ordenanças da Vila de Castro, consta como “soldado nobre do Regimento de Reais Curitibanos”, natural dessa Vila, com 29 anos e vive de criar animais. Na lista de 1803, Atanagildo faz parte da 3ª companhia, é casado com Ana Joaquina e tem os filhos: Joaquim (8), Jozé (6), Antonio (5), Maria (13) e Felicidade (3), e vive de seu negócio de comprar e vender animais. Nas listas de Ordenanças, de 1811 e 1812 Atanagildo Pinto Martins é administrador da Fazenda Pitangui, de S.A.R (Sua Alteza Real).

Nesse período de 1813, Atanagildo Pinto Martins, morador na Vila de Castro, recebe através de carta de Sesmaria, os campos denominados de Santa Barbara no Termo da mesma Vila. No livro *Repertório das Sesmarias* - Secretaria de Estado de Cultura, Departamento de Museus e Arquivos da Divisão de Arquivos do Estado de São Paulo, às páginas 87, consta: “Athana-gildo Pinto Martins, morador na Villa de Castro. Uns campos denominados

Santa Barbara no termo da mesma Villa com legua e meia de testada e outra igual distancia de fundo, sendo a testada de Norte a Sul e o fundo de Leste a Oeste”. (L. 35 Fls. 118).

Nas listas de 1814, aparece no bairro de Ponta Grossa, com 41 anos e sua mulher Ana Joaquina com 38 anos, e tem mais os filhos: Marinha (11), Carlota (9) e Anna (3), vive de criar. Aparece nas listas de 1815 e 1816. Em 1824 aparece na lista de produções que houvera na 3ª Companhia.

Num documento original, que se encontra no Museu do Tropeiro, o livro de lançamento dos dízimos dos anos de 1819, 1820 e 1821, aparece Ana Joaquina do Amaral, morando no Bairro de Ponta Grossa, e em sua casa tem 10 bocas, isto é, 10 pessoas.

Na Câmara Municipal, Atanagildo atua a partir da data de 26 de abril de 1791, e segue nos anos 1794, 1795, em 1796 encontramos um Termo de Posse, 1799, 1802 (é vereador, mas “auzente para os passos do sul”), 1810, 1812, 1813, 1815, 1823, 1825, 1826.

Um fato interessante é quando a história de Ponta Grossa começa a ser contada. Para tentar identificar onde era a *Casa de Telha*, temos que ver o que está dito na escritura em que Atanagildo Pinto Martins vendeu para Antônio José Teixeira, parte da Fazenda Santa Barbara, no dia 31 de outubro de 1825. (Origens do povoamento de Ponta Grossa, José Carlos Veiga Lopes, 1999, p. 90-91).

Referências

LOPES, José Carlos Veiga. *Introdução à História de Tibagi*. Curitiba: Ed. autor, 2002.

LOPES, José Carlos Veiga. *Origens do povoamento de Ponta Grossa*. Curitiba: Ed. autor, 1999.

LOPES, José Carlos Veiga. *Fazendas e sítios de Castro e Carambeí*. Curitiba: Torre de Papel, 2004.

RODERJAN, Roselys Vellozo. *Os Curitibanos e a formação de comunidades campeiras no Brasil Meridional (séculos XVI a XIX)*. Curitiba: Works Informática. Editoração Eletrônica, 1992.

RODERJAN, Roselys Vellozo. *Raízes e pioneiros do Planalto Médio*. Passo Fundo: Gráfica e Ed. Universidade de Passo Fundo, 1991.

Fontes documentais

Atas da Câmara Municipal de Castro/PR.

Documentos do acervo de José Carlos Veiga Lopes.

Listas de Ordenanças de Castro. Museu do Tropeiro. Castro/PR.

Livro de Avenças – 1818 a 1821. Museu do Tropeiro. Castro/PR.

Livro de Registros de Batismo – Paróquia Santana. Castro/PR.

Tropeirismo nos séculos XVIII e XIX: a ocidentalização dos caminhos, registros e passos no Rio Grande do Sul

Véra Lucia Maciel Barroso

Historiadora e Socióloga. Porto Alegre/RS

O tropeirismo é um fenômeno histórico que atravessa os tempos e os espaços mundiais. É definidor da ocupação povoadora, da formação social e da economia delineada por relações de comércio e trocas.

O tropeirismo animou o movimento de populações que assentaram as bases de comunidades através do trânsito de tropas. Alterou paisagens e processos sociais foram desencadeados. Portanto, a fixação humana no trilho das tropas determinou o nascimento de nucleações, fundadas pela necessidade de garantir a sua passagem ou estabelecer o fisco e/ou a cobrança das mercadorias em trânsito. Nas imediações de pousos e invernadas, dos passos dos rios e dos registros, não poucas povoações foram plantadas.

Mas, o que era um registro? Era o local onde se contavam os animais muares, bovinos e cavalares, para a cobrança dos impostos: quintos da Coroa, mais tarde do Estado brasileiro.

Estabelecidos os caminhos, criaram-se em determinados pontos estratégicos e de passagem obrigatória, os *registros* para o controle das tropas que seguiam para o centro do Brasil.

Na atualidade, a função do posto de controle de mercadorias ou postos fiscais para cobrança do ICMS, corresponderia à função dos registros, depois coletorias, durante os séculos XVIII e XIX.

O Mons. Ruben Neis (O registro da serra. *Correio do Povo*, 24.08.1975, p. 81), a respeito diz:

[...] eram cobrados os impostos, registrava-se tudo, e o tropeiro recebia um comprovante com a indicação dos animais que tinham passado pelo registro. Para facilitar esse trabalho, havia currais para os cavalos pertencentes à guarda, havia outros para descanso dos animais em trânsito, e os havia para apreensão de animais conduzidos indevidamente. Como atualmente se colocam barreiras em certas estradas, deixando passar apenas os que pagam pedágio, assim havia nos registros uma cerca atravessando a estrada – e, no meio desta, uma porteira fechada à chave. Em cada posto, os tropeiros recebiam uma guia que os acompanhava até São Paulo, constituindo uma espécie de passaporte. E para o exercício das funções dos registros, existiam diversos oficiais: os arrematantes, os provedores e

os guardas. O que interessava à Coroa era o crescimento dos seus direitos. Para tanto recomendava vigilância constante nos registros, passagens nos rios e nas picadas, para que não houvesse extravios.

Os registros faziam parte do sistema de arrecadação e de cobrança de impostos, estabelecendo ligações das capitanias de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, com as do sul, através de arrematantes e procuradores. E também, serviam de controle para a criação e venda de animais muars, cavalares e vacuns. Portanto, se de um lado os registros animavam o povoamento do seu entorno, de outro, eram núcleos arrecadadores de rendas e fomentadores de relações sociais. Destaque-se, mais, que os currais de contagem ou as guardas ou os registros foram vectores de relações sociais, econômicas e financeiras.

A política econômica portuguesa aplicada à colônia foi criativa e estratégica na implantação de alternativas de arrecadação aos cofres reais. A movimentação econômica gerada pelo tropeirismo não ficou despercebida aos olhos da metrópole.

Assim, uma de suas eficazes estratégias de arrecadação foi a implantação de “pedágios” nos caminhos tropeiros; eram os registros ou as guardas fiscais arrecadadoras.

Para implantar um registro era necessária uma infraestrutura, para a expedição das guias de pagamento. Enquanto aguardavam as demoradas guias, após contagem das tropas, os tropeiros precisavam atender suas tropas e realizar reparos nos seus equipamentos para seguir viagem.

É importante destacar que a economia mineira animou um ciclo econômico, que o subsidiava – “o ciclo do luar” –, na medida em que o tráfego de animais, sobretudo de mulas, se intensificou, por ser o meio de transporte mais eficiente diante dos desafios da topografia dos percursos que tropeiros tinham que vencer. E na lógica metropolitana era preciso ganhar com essa movimentação! Ou seja, é preciso relacionar a criação/multiplicação de registros e a cobrança de passagem de animais com a conjuntura que se vivia, especialmente na segunda metade do século XVIII no Brasil. Com a crise do ouro, e consequente queda da arrecadação mineira, impunha-se buscar formas compensatórias de impostos. A criatividade da política econômico-financeira do governo português para equilíbrio de sua receita impôs uma conduta impositiva de criação de mais registros e, sobretudo da política de arrematação de passos, cuja renda viria proporcionar mais receita, diante da paralisação dos cofres do Estado. Importa, também, fazer uma análise desta conjuntura para compreender porque se multiplicou o número de passos nos rios, na virada para o século XIX. A documentação a respeito é rica e

densa. Reafirmando – é visível a relação entre o avanço da crise aurífera e a implantação de novos registros e o estabelecimento de passos arrematados nos caminhos tropeiros. Portanto, a função destes mecanismos de cobrança era a de aumentar/compensar a arrecadação aos cofres reais em tempo de crescente crise. A taxa sobre animais passou a ser um grande negócio público. E impunha-se controlar/fiscalizar, para evitar o contrabando e arrecadar mais.

Para ilustrar, em 1788, considerando que as mulas pagavam impostos nos registros e que as mulas de Minas Gerais, por serem usadas no local da criação, não rendiam impostos, o Visconde de Barbacena recebeu instruções de terminar com a criação de mulas na capitania mineira. Antes do Registro de Sorocaba, os tropeiros vindos da Colônia do Sacramento pagavam imposto por animal em Curitiba. Depois foram sendo criados os outros registros.

Os passos de rios e os registros eram arrematados, por um período conforme contrato, geralmente por três anos (quando por 1 ano, era chamado de ano solto ou solteiro).

As taxas cobradas não eram iguais entre os registros, como se constata nos contratos. Exemplo para 1756: em Viamão (mil réis para cada besta ou cavalar); em Curitiba (dois mil e quinhentos por cada besta, dois mil réis para cada cavalo, 960 por cada égua, e cada cabeça de gado vacum, 480 réis). (AHRS, F 1242, 91).

O muar valia mais de cinco vezes do que um vacum. Era a mais rentável atividade econômica da capitania do Rio Grande de São Pedro.

O arrematante (rematante ou lançador) poderia ter sócios e arrematar mais de uma vez, um ou mais de um registro ao mesmo tempo. Ele indicava um procurador (cessionário ou caixa) e um administrador de contrato.

Pelo interesse em arrematar, era visível o bom lucro que os registros proporcionavam. Mesmo pagando alta quantia à Fazenda Real, ainda concorriam em leilão para conseguir a arrematação. Quando o registro não era arrematado, muitas vezes ele era administrado pela Fazenda Real.

A arrematação do contrato, inicialmente era feita em Lisboa, depois no Rio de Janeiro ou São Paulo, e no século XIX, já em Porto Alegre, por exemplo.

O Provedor e administrador do Registro (pessoa instruída) era um funcionário público, nomeado pelo Provedor da Fazenda Real. A Fazenda Real nomeava o Provedor do Registro, mas as despesas com ele corriam por conta do arrematador do contrato. Já na virada para o século XIX, surgiu a figura do Administrador do Registro. Ele era subordinado ao Provedor do Registro.

O Provedor devia ter cuidado para que não passassem os animais sem

as guias da Provedoria da Real Fazenda. E também para que não passassem fora do Registro, por picadas ou descaminhos. Caso tentassem desvios, mandava soldados localizarem os contrabandistas, prendendo os animais. No caso de rescisão do contrato, o governo nomeava um novo arrematante, até completar o ano fiscal, a fim de que a cobrança não sofresse solução de continuidade. As cláusulas dos arremates e as instruções dadas aos Provedores foram ficando complexas, para evitar os desvios/contrabando de mulas, e enfrentar os desertores, exigindo um maior controle. Ex. Registro da Patrulha da Guarda Velha de Viamão.

A historiografia destaca que nas capitanias do sul, a mais antiga referência a um registro é o da vila de Parati – regimento de 09/11/1726 (AHRS, 1985, 300-301).

Para o sul, estes seriam os primeiros:

- Caminho do Litoral: Registro de Tramandaí

- Caminho do Sertão (Cristóvão Pereira): Registro de Viamão, Registro de Santa Vitória, Registro São Jorge das Lajes e Registro de Curitiba

O Registro de Curitiba arrecadou em:

1749 – 4:641\$980 réis; 1750 – 5:781\$880 réis; 1751 – mais de 9:000\$000 réis, totalizando – 19:358\$880 réis para o número de 9.502 animais, sendo 69% de cavalos; 25% de mulas; 5% de vacas e menos de 1% de éguas. (AN, 1928, v. 2, p. 137-140).

Quanto às passagens dos rios – que recebiam os nomes de passos, normalmente relacionados com a denominação do respectivo rio ou acidente geográfico da redondeza –, eles eram arrematados trienalmente por uma quantia X e o que excedia era lucro do arrematante, cuja cobrança era regulada por tabelas, com as respectivas taxas para os passageiros e para as cargas.

Na Capitania do Rio Grande de São Pedro, durante a primeira meta-

Figura 1 – Registro da Patrulha, onde se acha o curral da contagem (1745)

*Poteiro que se fez
do Caminho do Sertão, que prin-
cipia na Parulha, donde se
acha o Curral da Contagem,
pegado ao Rio de São, p^a entrar a sobir
a Serra, e seguir p^a Curitiba, e
São Paulo, anno de 1745.*

Travessia de 28.

*28. Primeira das deviações, contada a Trapa, seguimos
o caminho pela banda do Rio de São, até o passo que dita
humia Legua, todo sertão, e tucuzal, tem dois arroios
pequenos, que desaguam para o mesmo Rio, e da parte da
Terra de São, o arroio maior: corre o mesmo São, e corre
da para os sertões, em 15 passos, q^{de} barragem, chaga lá,
pergosa passar, quando há de São, Logo da parte de
lá vai a estrada que alto para o Norte, e q^{de} se chama de São.*

Fonte: acervo da Biblioteca Mário de Andrade,
São Paulo/SP.

de do século XIX, os 25 passos existentes ficaram a cargo de um arrematante, que por sua vez subarrematava para a mais lucrativa e cômoda cobrança. E, 1808, José Carlos da Silva requeria que novamente desejava arrematar os ditos passos estabelecimentos, apesar de ter despendido muito e não ter lucrado nada. Alcançara 628 mil réis e pedia para três anos futuros o pagamento de 209:333\$000rs, cada ano. (Requerimento de 16.07.1808. *Requerimentos*, grupo Fazenda, 1808, AHRs).

Comprovando a citada arrematação, diz o arrematante do passo do Rio do Sino da Guarda Velha, passagem obrigatória situada logo depois da Guarda, que:

Devo ao contratador das passagens dos rios do Continente José Carlos da Silva a quantia de sete doblas que são rs. 89\$600, cuja quantia procede do arrendamento de três anos do passo do Rio do Sino na paragem chamada de Santo Antônio da Guarda Velha, e tem princípio os três anos em primeiro de janeiro de 1803, e findam no ano de 1806. (Junta da Real Fazenda. *Requerimentos diversos*, 1803. Documento 340. AHRs).

O crescimento da cobrança dos pedágios foi relativamente grande, comparado ao do triênio de 1809-1812, arrematado por 20\$400. Porém, de 1806 a 1808, verifica-se um fraco movimento, denunciando o abandono por que vinha passando a freguesia de Santo Antônio. Foi arrematado novamente por 89\$600 e como o mesmo arrematante requereu a ser pago em três vezes. (Anexo do Documento 340 citado. AHRs).

Avançando no tempo, ao longo do século XIX, a arrecadação sobre a arrematação de passos dos rios passou a ser receita dos municípios, mostrando-se extremamente vantajoso a existência de rios em seu território, para ganho da receita municipal.

A partir de 7 de outubro de 1809, quando foram criados os quatro primeiros municípios no Rio Grande do Sul, depois de suas câmaras instaladas, nas rubricas dos balancetes, começam a aparecer as arrematações de passos e seus valores, até bem substantivos, dependendo de sua localização.

O que se percebe, quanto aos passos, que não só passavam animais, como outras mercadorias em trânsito na movimentação comercial estabelecida no eixo geográfico dos consumidores.

Para exemplificar é interessante verificar os números dos passos arrematados no município de Santo Antônio da Patrulha, no fim da primeira metade do século XIX.

Tabela 1 – Passos arrematados em Santo Antônio da Patrulha no ano de 1849

Nome	Tempo (ano)	Preço
Passo do Capivari	3	36\$000
Passo do Tramandaí	3	36\$000
Passo do Rio Verde	1	10\$000
Passo do Rio do Sino	3	24\$000

Fonte: Ofícios ao Presidente da Província em 29.06.1849 e 18.12.1849. AHRs.

Três observações se impõem:

a) dos quatro passos, três ficavam no distrito de Conceição do Arroio (Osório);

b) o valor anual de cada passo litorâneo era superior ao do da sede municipal;

c) no distrito da sede, apenas o do Rio do Sinos foi arrematado.

Se estes eram os passos arrematados na área norte-litorânea, nesta altura, para ganho dos cofres da Câmara patrulhense, é interessante verificar a situação na área serrana, também território de Santo Antônio da Patrulha.

O Passo de Santa Vitória no Rio Pelotas, divisa entre o Rio Grande do Sul e Santa Catarina foi palco de grande movimentação de tropeiros no século XVIII e primeiros anos do século XIX. Na Assembleia Provincial, em 1848, o deputado Fidencio Prates afirmou que seguramente, cerca de 30 mil animais anualmente passavam para o norte, motivo para que a estrada tão rendosa fosse melhorada. (Debates da Assembleia, sessão ordinária de 05.07.1848. O *Commercio*, Porto Alegre, 01.08.1848, p. 1).

Entretanto, sem demora o Passo de Santa Vitória perdeu a preferência com o deslocamento dos caminhos em virtude de novas bases pastoris da Província. Outros passos clandestinos foram sendo abertos, e, gradativamente, efetivados pelo governo provincial, como é o caso de Pontão, nas imediações da então povoação de Lagoa Vermelha, que por Lei Provincial de 1848, foi melhorado. A partir de 1850, ali passou a funcionar uma coletoria, aliás a responsável por grandes índices de arrecadação da Província no meio do século, deixando o de Santa Vitória deserto.

Havia uma diferença de competência de cobrança no tocante aos passos. Quando eles se encontravam no interior de um município, a arrecadação era da câmara local. Mas, quando o passo estava situado na divisa entre províncias, a arrecadação era para os cofres da Província.

Bem, em 1849, começaram a aparecer propostas ao governo provincial para abertura de um novo passo 10 léguas acima do Pontão e 18 léguas

abaixo do de Santa Vitória, com maior vantagem para transpor a vau o rio e penetrar em Santa Catarina, isto é:

[...] além de dar vau todo o verão exceto havendo repiquete de águas tem um apraiado em ambas as margens do rio de duas quadras de distância, encurta muito o caminho e se livram os tropeiros passar o caudaloso rio Marombas no distrito de Lages, onde tem eles sofrido muitos prejuízos, e o mesmo tem acontecido no Passo do Pontão, e aberta que seja essa nova estrada fica extinta, tanto o trânsito desta coletoria como agência do Pontão. [...] (Ofício do Presidente da Província em 01.05.1849. Coletoria de Santa Vitória – Vacaria, 1949, AHRS).

Em 1850, o próprio coletor do Passo do Pontão dirigiu-se ao Presidente da Província, reclamando contra o mau estado de trânsito e alegando que o único e melhor passo

[...] por donde transita o comércio, desta para as províncias de Santa Catarina e São Paulo, se acha bastante arruinada, precisando muito de se compor, pois estando próximo o mês de setembro em que principia a passar o comércio, tendo infalível de pagar nesta coletoria os direitos, não deixa de fazer bastante desarranjo aos que transitam. [...] (Ofício ao Presidente da Província em 24.07.1850. Coletoria do Pontão - Vacaria, 1850, AHRS).

Nesse sentido, propôs a abertura de um novo caminho como primeira necessidade.

Com maior empenho manifestou-se a Câmara de Lages pela abertura da estrada e, conseqüentemente, de um passo mais vadeável. Constituída a comissão, seus membros apuraram o local descoberto e denominado de Lageanos pelo Alferes Antônio Pereira Borges e o Capitão José Marcelino Alves de Sá, que chegaram a conclusões vantajosas, dadas as riquezas da região que requeriam aproveitamento.

E, no mesmo ano de 1850, segundo levantamento apresentado pelo administrador Joaquim Antônio de Moraes Dutra, da Coletoria de Pontão, ao Presidente da Província Pimenta Bueno, seis passos estavam abertos com a fronteira de Santa Catarina, principalmente na Serra Geral, a leste, na direção do Rio Pelotas, respectivamente: Passo do Inferno, Passo de Santa Vitória, Passo do Bagoais ou do Borges, Passo do Lageanos, Passo do Pontão e Passo de Nonohay, todos em território do primitivo município de Santo Antônio da Patrulha, o que demonstra as grandes relações da região com os outros pontos, mais do que propriamente com a sede municipal. (BARROSO, 1979, p. 140).

Por esses anos, mais a oeste, na desembocadura do Rio Passo Fundo, no Uruguai, outro passo ganhava preferência por ser mais curto o trânsito entre Missões e o lado paulista, favorecendo muito os tropeiros que se deslocavam cada vez mais na linha leste-oeste.

A política econômica de expansão para o lado ocidental favorecia esta penetração, confirmada pela exploração do Alto Uruguai, preocupação esta revelada pelo Presidente da Província Andréa em 1848. Ele incentivava a abertura de estradas na margem esquerda do Jacuí, entrando na Estrada Geral de Vacaria, Cruz Alta e Missões. Propôs outra pela margem esquerda do Uruguai, que ia terminar na de Lages, afirmando que:

As vantagens da estrada, que proponho, são descobrir todos os sertões da margem do Uruguai, que estão incultos, dar comunicações mais prontas do município de Missões com a província de São Paulo; e costeando a nossa fronteira até encontrar o Paraná, e do mesmo modo as suas margens [...]. (Aditamento ao Relatório do Presidente da Província Francisco Soares de Andréa em 04.03.1848, p. 16).

Por outro lado, o governo imperial objetivava comunicar São Paulo a Mato Grosso pelo oeste, e o Rio Grande, com este projeto, ficaria atado nesta corrente expansionista.

Se a ocidentalização dos caminhos, passos e coletorias se impunha na segunda metade do século XIX, a antiga Estrada Velha não era mais a rota tropeira para o centro brasileiro; há muito abandonado pelos tropeiros, fazendo desativar o Registro da Guarda Velha em 1808. A documentação a respeito diz:

Tendo por ofício de 18 de abril de 1811, a Câmara desta vila de Santo Antônio da Patrulha, posto na respeitosa presença de V. Excia. os motivos que a impeliram requerer a V. Excia, *a concessão dos campos realengos compreendidos entre o Registro, que foi da Guarda [...]* (Ofício do Governador da Capitania e, 27.01.1813. Correspondência da Câmara Municipal de Santo Antônio da Patrulha, 1813. AHRs, grifo meu).

O Comandante do Registro de Santa Vitória, em ofício de 12 e agosto de 1810, dirigindo-se à comissão de terrenos auríferos, assim refere:

O terreno que o suplicante requer a V. A. R. sempre foi reservado por ordem dos exmos. governadores desta capitania, não só para contagem dos animais que se transportavam para a de São Paulo, como a conservação dos cavalos de V. A. R que faziam o serviço na extinta guarda de Santo Antônio da Patrulha. *Pelo mesmo motivo de se extinguir a mencionada guarda se*

foram apossando alguns moradores dos ranchos em que assistiam as famílias dos soldados da referida guarda. [...] (Junta da Real Fazenda. Ofícios da Comissão Exploradora de Terrenos Auríferos, 1810. Documento n. 434. AHRS, grifo meu).

Os terrenos da antiga Guarda foram causa de desentendimentos constantes entre os moradores do Campestre, onde ela estava situada, os quais tentavam legalizar a posse. E esta situação perdurou por anos, como se observa em documento de 1822, que expressa claramente o rumo que os caminhos, passos, guardas e coletorias tomaram no século XIX: o rumo do noroeste do Rio Grande do Sul.

Somos a responder respeito requerimento dos proprietários do subúrbio dos campestres em conformidade do despacho da exma. Junta Governativa desta Província.

Que se não segue utilidade alguma ao bem público na conservação do Campestre [...] pois que ele só servia de utilidade aos tropeiros, que por ali passavam com sua tropas, no tempo em que persistia no lugar chamado da guarda, o registro que se mudou para Santa Vitória, cujo Campestre se conservou reservado para dito fim muitos anos; é que os tropeiros por melhor comodidade entravam a seguir pelo distrito de Missões. [...] (Cópia de Ofício enviado ao Governo Representativo em 08.06.1822. Correspondência da Câmara Municipal de Santo Antônio da Patrulha, 1822. AHRS, grifo meu).

O mapa, a seguir, demonstra o processo de ocidentalização do tropeirismo no sul do Brasil, iniciado no século XVIII, e acentuado no XIX, deixando o leste – o eixo pioneiro das rotas tropeiras à margem –, cabendo-lhe outros papéis e desafios.

Referências

BARROSO, Véra Lucia Maciel. *Santo Antônio da Patrulha: vínculo, expansão, isolamento*. 1979. Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

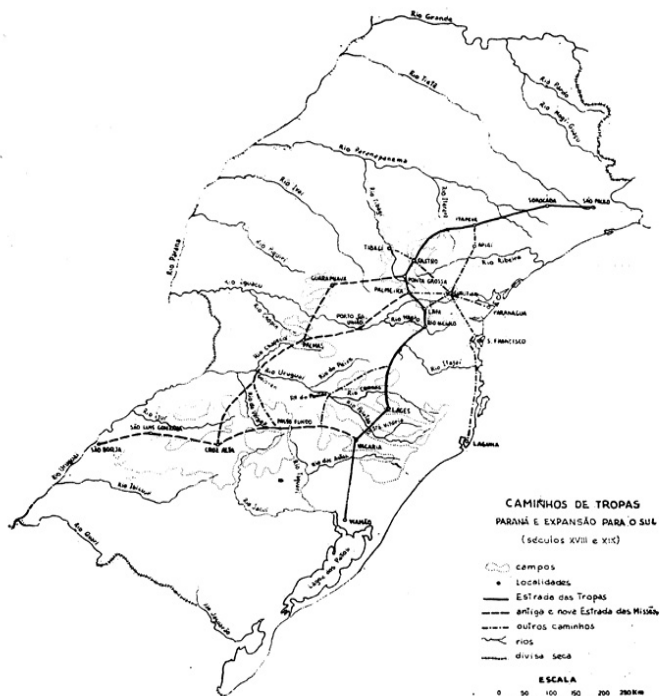
Fontes documentais

Correspondência Ativa da Câmara Municipal de Santo Antônio da Patrulha, 1811-1889. AHRS (Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul)

Provedoria da Real Fazenda e Junta da Real Fazenda. Requerimentos, 1756-1859. AHRS. Coletorias de Vacaria, vários anos. AHRS.

Figura 2 – Caminhos de tropas entre Rio Grande do Sul,

Santa Catarina e Paraná (séculos XVIII e XIX)



No rastro das tropas: roteiro de Itararé a Sorocaba

Sérgio Coelho de Oliveira

*Historiador, Jornalista, Escritor, Membro do IHGG de Sorocaba
e da Academia Sorocabana de Letras. Sorocaba/SP*

No meu cálculo, são passados 200 anos, desde que as últimas tropas de burros selvagens, cumpriram a rota conhecida como Viamão-Sorocaba. Nesse vai e vem, esses heróicos tropeiros construíram um novo Brasil, e deixaram gravadas nas estradas poeirentas heróicas histórias, cultura e saudade. Muito se perdeu ou se desgastou, mas ainda existem marcas, cujo registro e preservação desafiam as atuais gerações.

Posso garantir, sem medo de ser contestado, que conheço longos tre-

chos da estrada geral das tropas, conheço trechos importantes do Paraná, de Santa Catarina, do Rio Grande do Sul e, com bastante frequência percorro o trecho paulista. No silêncio dessas andanças, vou me deliciando com as paisagens, com os acidentes geográficos: rios, montanhas e matas, os mesmos que serviram de referência aos tropeiros. Vou ouvindo histórias, lendas e causos, vou descobrindo os apelidos dos pousos, que se repetem na jornada. Faxina, faxinal, campo largo, cercado, cercadinho, campo do meio, ronda etc. Em duas oportunidades, uma no bairro do Jundiáquara, entre Araçoiaba da Serra e Sorocaba; e outra no bairro do Mato Dentro, entre Sorocaba e Itu, me surpreendi diante da palavra querência. Não é uma palavra usual nos falares dos paulistas, enquanto no Rio Grande do Sul, faz parte do dia-a-dia, em prosa e verso. Essa é uma marca clássica da barganha da cultura entre paulistas e gaúchos, no vai-e-vem das tropas xucas. É Uma marca cultural, tem outras geográficas, como o rio Pelotas, o Apiaí, o Iguaçu e o Sorocaba; tem marcas físicas, como as fazendas, as pontes, os pousos e os registros.

A história dos tropeiros não é uma história de gaúchos e de paulistas e muito menos a história da estrada Viamão-Sorocaba. É a história do Brasil, é a história da integração deste país continente, amarrado e escorchado por tentos inquebráveis, formando uma pátria una. É um cordão de cidades, que foi se formando ao longo dos 1.800 km de caminhada. É a história do algodão, do café, do açúcar, do milho, do sal, transportados em balaies e bruaças, por ínvios atalhos, servindo o campo e a cidade, o litoral e o interior. É a história da América do Sul, do corredor de Córdoba, Salta, Rosário, Viamão, Curitiba e Sorocaba, por onde circulou durante 300 anos, a economia das tropas soltas e carregadas. E por ser história do Brasil e da América do Sul merece mais respeito, mais consideração. E não será agora, que o homem anda de avião, de trem bala e de metrô requintados, que vamos esquecer as trilhas dos banhados e das montanhas, galgados pelos valentes e incansáveis muare; que vamos esquecer dos pousos, dos ranchos e dos povoados, que balizavam a marcha diária das tropas. Mas, na verdade e infelizmente, estamos esquecendo dos casarões, das pontes, dos pousos e das paisagens, enfim, que compunham o cenário da saga tropeira.

Recentemente, teimei em rever o trecho paulista do caminho das tropas, mais precisamente de Itararé a Sorocaba. Aproveitei para dar uma espiada nos campos gerais, entre Castro e Piraí do Sul e que arrancaram do exigente cientista francês, Auguste de Saint Hilaire, uma declaração de amor: “[...] é uma das mais belas regiões que percorri na América. [...] é o paraíso terrestre do Brasil”.

Pouco mais adiante, a paisagem é cortada pelo misterioso rio Itararé,

marca da divisa de São Paulo com o Paraná, na geografia moderna. Antigamente, era a divisa de Sorocaba com Curitiba. O rio é o mesmo, de águas velozes e violentas, rompendo as rochas, abrindo cavernas e grutas, fazendo jus ao significado do seu nome, *rio que cava as rochas*. As lendas de sua ferocidade também são as mesmas, lendas que vêm dos tempos em que a região era habitada pelos indígenas. O caipira de hoje, assombrado diante de suas águas, repete a crença do tropeiro: um burro que caísse no rio era triturado pela violência das águas. Esse turbilhão, que passa, fura as pedras e se mete na terra também assustou o engenheiro inglês, Thomas Big-Wither (1874), que presenciou e registrou na ponta do lápis, a tragédia das mulas, que se precipitaram nas águas, ao atravessarem a pequena ponte estendida sobre o rio. Jean Baptiste Debret (1827) fez o mesmo caminho e parou para ver e pintar a incrível perícia das mulas, equilibrando-se nas passagens de pedra, no interior da gruta.

O rio Itararé continua lá e também a gruta de pedra, hoje oratório de Nossa Senhora de Lourdes, alvo da devoção dos romeiros da região. Ao lado, a caverna das lendas e as águas velozes sumindo no seio da terra, tudo faz parte do parque turístico mais badalado de Itararé. Só a ponte é outra, maior, mais larga, de cimento. Mula? Só de vez em quando, uma e outra.

A tropa segue viagem e vai fazer pouso na Fazenda São Pedro, cujas terras vão formar mais tarde o município de Itararé. O cientista francês Auguste de Saint-Hilaire Saint-Hilaire (1945), em visita à região, também descansou nessas terras, que identificou como “[...] Fazendas Pirituba, Rio Verde e São Pedro, que reunidas formavam um território mais extenso do que muitos principados (europeus)”. Daí até o centro da Itararé de hoje, os tropeiros traçaram um caminho de 3 quilômetros, que pode ser identificado com a rua São Pedro, antiga rua das Tropas. Aliás São Pedro vai ser a marca histórica da cidade: o seu primeiro nome, São Pedro de Itararé é a sua praça central também; e São Pedro e antiga fazenda, hoje a cidade.

Em 1725 era uma sesmária, que foi concedida a Luiz Pedroso de Barros, que transferiu, em 1841, para o sorocabano Brigadeiro Rafael Tobias de Aguiar, ilustre político paulista, fazendeiro e negociante de tropas, que aí instalou as suas fazendas (São Pedro, Pirituba e Rio Verde) para a criação de bovinos, equinos e muares. Eram essas propriedades chamadas de fazendas/invernadas, porque ali os tropeiros faziam pouso mais demorado para descansar e recuperar o peso dos animais, antes de chegar a Sorocaba. Vale recordar ainda que não eram só os muares vindos do Rio Grande do Sul que se escoavam pela estrada geral, mas também boiadas e tropas de cavalo, procedentes dos campos gerais de Curitiba. Esta informação está documentada

pelo Mons. Paulo Florêncio da Silveira Camargo, no livro *História de Santana do Parnaíba* (1971), ao tratar dos negócios do padre Guilherme Pompeu, o homem mais rico do sertão, no período colonial. As boiadas vendidas nas Minas Gerais, anota o autor, “vinham dos campos de Curitiba, onde iam procurá-las outros associados do padre, parentes ou amigos”. Estes fatos explicam a existência de propriedades do Padre Pompeu, em Sorocaba, onde era internado o gado vindo do sul, conforme consta do seu testamento (1710): “Declaro que possuo [...] 216 cabeças de gado nos currais de Itu e 56 nos de Sorocaba [...] Possuo em Parnaíba a casa em que moro, mais três, a Fazenda de Araçariguama, mais na Vila de Itu, as terras em que estão os meus currais de gado [...] mais na Vila de Sorocaba, defronte os meus currais, um sítio da outra banda do rio, que comprei de Braz Leme”. O testamento é de 30 de janeiro de 1710, antes, portanto, do início do ciclo tropeiro.

Conhecida dos boiadeiros e cavaleiros desde 1693, a fazenda São Pedro será sempre ponto de referência para os viajantes, cientistas e militares, na direção do sul do país. Aparece em documentos: 1745 “roteiro que se fez do caminho do sertão [...] o Curral da Contagem a Curitiba e São Paulo”; em 1776 aparece no roteiro de uma Companhia de Cavalaria de Voluntários Reais, que se desloca de São Paulo para Lages. A referência mais detalhada está no inventário do Brigadeiro de Tobias, aberto em 1857: Fazenda São Pedro, localizada em Itapeva (Faxina), com campos de criar, matas de cultura, casa de morada, senzalas, engenho e mais benfeitorias. Animais existentes na propriedade: 1.335 vacas de ventre, 403 bois, 546 bois/terneiros, 24 bois carreiros, 53 cavalos de custeio, 20 potros, 4 cavalos pampas, 6 éguas pampas, 68 éguas, 8 bestas de custeio, 3 cavalos pastores e 8 carneiros. População de escravos: 36.

Nessa época, Itararé ainda pertencia a Itapeva (Faxina). A emancipação ocorreria somente em agosto de 1893.

Estrada geral das tropas

Vamos aqui fazer um pouso também para definir o que era a estrada geral das tropas, que muitos chamam também de caminho das tropas ou estrada real. No caso específico do trecho paulista ela tem um denominador comum muito interessante: todas as cidades que formavam o corredor das tropas - Itararé, Itapeva, Buri, Itapetininga, Alambari, Araçoiaba da Serra e Sorocaba, todas têm, em sua história urbana, a *Rua das Tropas*. Pena que essa nomenclatura não foi preservada.

É importante também observar que a estrada das tropas, embora genera-

lizada como Viamão-Sorocaba, ela é dividida em dois períodos. O primeiro, é o trecho aberto pelos mineradores e boiadeiros, no século XVII, entre Curitiba e Sorocaba. O segundo trecho, é o de Viamão a Curitiba, concluído por Crisóstomo Pereira de Abreu, em 1732, e que irá permitir a passagem das mulas e burros, procedentes do Rio Grande do Sul e da Argentina, ao Brasil central.

Outro aspecto interessante e que merece ser observado, neste momento em que estamos passando a limpo o caminho paulista das tropas, é o conceito de caminho ou de estrada das tropas. No entendimento das gerações atuais, o caminho ou a trilha é uma passagem estreita, definida pelo uso ou mesmo aberta pelo homem, atendendo interesses domésticos e quanto muito regionais. Não dá para aplicar esse conceito no estudo do caminho das tropas, como se fosse uma estrada ou rua dos tempos atuais.

Entendemos o caminho das tropas como um corredor de 15 a 20 quilômetros de largura, que seria utilizado pelos tropeiros. Eram mais estreitos nas travessias das matas e das montanhas, mais amplos nos campos; ora mais à esquerda e ora mais à direita, ao sabor de diversos fatores, como a condição das pastagens, nível dos rios e a posição dos pousos. Lembre-se que o único alimento para as tropas, formadas em geral de 600 a 800 ou 1.000 animais, era o sal. E o resto? A água e a pastagem são fatores importantes na determinação do rumo. Como também é importante a geografia do lugar, um morro, um rio ou mata, para dar segurança ao pouso, facilitar o trabalho da ronda. Alertamos para este detalhe como resultado de uma viagem que realizamos, recentemente, entre Itapetininga e Buri, e observamos, que os marcos históricos indicativos da passagem das tropas, como os pousos, não estão alinhados, mas distribuídos numa região ampla. Lembre-se também que essa liberdade de ir e vir só era possível antigamente nos séculos XVIII e XIX, em que os campos ainda não eram cercados.

Finalmente, uma terceira questão, que precisa ser exposta, para esclarecer alguns pontos da nossa estrada tropeira. E neste caso existem três versões a serem consideradas. Primeiramente, o caso das cidades, que não existiam no tempo das tropas e hoje defendem o direito de serem incluídas. Alguns exemplos: Taquarivaí, Campina do Monte Alegre e Capela do Alto. Julgamos, é opinião pessoal, seria interessante que essas cidades se apresentassem com comprovação histórica de sua participação na saga tropeira. Capela do Alto, por exemplo, tem o Bairro do Porto que, segunda a tradição oral, era um pouso de tropas, à margem do rio Sarapuí.

Temos ainda a considerar os caminhos alternativos, que colocam muitas outras cidades no caminho das tropas. Eu selecionaria três tipos de caminhos alternativos: os abertos para contrabando, ou seja, para fugir do pagamento

do imposto no Registro de Sorocaba; as rotas dos picadores de tropas, que saíam a vender pequenos lotes de mulas, de 50 a 80, para as regiões fora da área de influência da estrada das tropas. Meu avô Quinzinho de Moraes, por exemplo, era um picador de tropa. Comprava os animais quando os tropeiros chegavam em Itararé e saía a vendê-los para as fazendas de café, na região de Botucatu. Outras saídas deste gênero são encontradas em Itapetininga para Tatuí ou para Sarapuí, seguindo depois para a região de Piedade e daí para São Paulo, driblando o Registro de Sorocaba. Em Sorocaba mesmo tinha a saída para Porto Feliz, Tatuí, sem passar pelo Registro. Com o tempo muitos desses lugares passaram a ter Registro ou simples guardas para conter o contrabando. Em Sorocaba existem informações de guardas no bairro de Indaiatuba (caminho para Porto Feliz) e Serra de São Francisco, em Votorantim.

Outra situação, que gerava caminhos alternativos, era a localização de fazendas de criação e internadas. Sarapuí é um exemplo típico. Como cidade-berço de muitos tropeiros, sede de fazendas e internadas, ela usufruía de um movimento de tropas bastante intenso, nos primeiros meses do ano. A mesma situação ocorria com Capão Bonito e Tatuí. Por essa participação, esses municípios pleiteiam o direito de serem incluídas no caminho das tropas.

E, finalmente, deve-se ainda considerar que o contrabando era uma prática dos pequenos tropeiros e das pequenas tropas. As grandes tropas, de 600 a 1.000 animais, não se sentiam seguras, trocando os itinerários conhecidos e bem frequentados, por caminhos alternativos. Afinal, os bandidos, os ladrões e os assaltantes são mais antigos que as tropas e os tropeiros.

Como fechamento deste parêntesis, é importante lembrar que todas estas considerações valem apenas para o caminho das tropas xucas, que passou para a história como Viamão-Sorocaba. Não valem para as tropas cargueiras, que, levando e trazendo a produção nacional, transformaram o território brasileiro numa verdadeira teia de aranha. Onde tivesse alguém que necessitasse do transporte de uma carga, do interior para o litoral, do campo para a cidade ou nos grandes centros urbanos, lá estavam as mulas cargueiras, balançando os seus cincerros. Sob este ângulo, o Brasil todo é tropeiro!

As tropas seguem para Itapeva

De Itararé a Itapeva, as tropas vão levar dois dias de viagem, atravessando extensos campos, irrigados por rios e ribeirões, exibindo vales cobertos de matas, onde ainda se destacam as araucárias, tão presentes nos Campos Gerais. Os tropeiros ainda farão mais um pouso na fazenda Pirituba, à margem do rio do mesmo nome. A seguinte parada já é nas terras, hoje ocupadas pela

vila Itapeva da Faxina, precisamente no bairro Mata-Fome, que dispensa qualquer explicação. Relata a história oficial da cidade, que “tanto o lugar, onde se situa, atualmente, a cidade de Itapeva, como a paragem chamada Faxina (hoje Vila Velha) eram conhecidos como pouso das tropas. Por volta de 1735 já residia nas proximidades do córrego Itapeva Tomé de Almeida Paes, estabelecido com sal, aguardente e outros produtos para abastecimento dos tropeiros”.

Do bairro Mata-Fome, onde o município instalou o Memorial do Tropeiro, as tropas seguiam pela Avenida Coronel Acácio Piedade, (antiga rua das Tropas) até deixar a cidade, de volta à estrada geral. A parada seguinte é Taquarivaí, à margem do rio Apiaí-Guaçu, município desmembrado de Itapeva, em 1991. No tempo das tropas não passava de um aglomerado de ranchos, que servia de descanso para os tropeiros. Avançando na direção de Sorocaba, a burrama entram no território do município de Buri, uma região de campos extensos, atualmente ocupados por atividades agrícolas, principalmente o reflorestamento. Destaca-se, historicamente, o pouso do porto do rio Apiaí, berço de Buri. Um dos pontos marcantes dessa região é a sequência de grandes fazendas/invernadas, criatórios de bovinos, equinos e muares, preferidas para pouso de toda sorte de viajantes, especialmente os tropeiros. Os diários de viagem desde o século XVIII registram a presença das fazendas Escaramuça (atual Fazenda São Paulo), São Rafael, Paranapitanga e Fazenda de Baixo, sendo as últimas três pertencentes ao Brigadeiro Tobias, conforme registros no Cartório de Itapeva e no testamento do ilustre tropeiro.

Fazenda São Rafael, nome que se manteve até hoje, localiza-se a poucos quilômetros de Buri, conforme nos mostrou o engenheiro florestal José Carlos Pezzoni Filho, que vem dedicando parte do seu tempo à pesquisa da história do tropeirismo, em Buri. Foi com ele que conhecemos a antiga casa sede da fazenda, atualmente em ruínas. Localizada ao lado de uma paineira de mais de 200 anos, segundo cálculo dos moradores da região, é um precioso remanescente do tempo das tropas. Aí o Brigadeiro Tobias criava os famosos burros pampas, que passaram para a história como tobianos. Eram animais cuja pelagem apresentava manchas brancas, em fundo escuro ou vermelho. Prova dessa preferência pode ser constatada na relação de animais que eram criados na Fazenda São Rafael, constante do testamento de Brigadeiro Tobias. Vejam só: 3 cavalos brancos de melhor andar, 53 éguas pampas e 2 pastores pampas. O plantel da propriedade acusava ainda existência de 1.899 bois e vacas e 547 bezerros. Voltando aos muares é curioso anotar que a fazenda mantinha ainda 14 bestas velhas e aleijadas, 2 jumentos e 6

burricos velhos, o que demonstra o apreço que o brigadeiro tinha por esses animais.

A Fazenda Paranapitanga vai aparecer mais uma vez na história ao ser escolhida para pouso e refúgio de Brigadeiro Tobias, quando ele fugia para o Rio Grande do Sul, perseguido pelos soldados de Caxias, na Revolução Liberal de 1842.

Para Pezzoni, Buri é uma cidade que não tendo preservado o patrimônio material dos tempos das tropas, conserva a tradição da cidade tropeira em muitos hábitos e costumes. Mas é no campo, segundo ele, que você mais sente a presença tropeira. Nas andanças que fizemos na zona rural do município, ele foi identificando nas paisagens as marcas da passagem das tropas. Uma delas, por exemplo, é o Capão do Inferno, um vale coberto de matas e de difícil passagem das tropas e que ainda pode ser reconhecido. O local é descrito no diário de viagem do cientista francês Saint Hilaire, que informou encontrar na região “seguidamente, enormes tropas de burros bravos”. E acrescenta logo após: “Fiz alto numa cabana, fui acolhido por um bom velho, com uma polidez e demonstrações de satisfação às quais eu já estava desacostumado. A residência do meu hospedeiro, Sítio Capão do Inferno, adotou o mesmo nome da mata acima referida”. Outras fazendas, outras estradas, com placas significativas do passado histórico da região: Cercado Grande, Curral Velho, Rondinha, Poço Grande. No final dessa pequena estrada de terra, hoje utilizada por dezenas de caminhões carregados de toras, surge o rio Paranapanema. É a divisa de Buri com Itapetininga.

Caminhos ruins e bandidos

Ao atingir o caminho entre os rios Paranapanema e Capivari, Saint-Hilaire (1945, p. 288-289) admitiu estar “numa estrada verdadeiramente horrível, era cheia de obstáculos constituídos de galhadas e raízes das árvores; os animais, com dificuldades para caminhar, serpenteavam entre as árvores, enterrando as patas numa lama pegajosa”. Essa região às margens do rio Capivari, além dos caminhos impraticáveis, era perigosa, diante da frequência de assaltos a tropeiros e boiadeiros. A razão é simples, ali perto estavam o chamado Registro Velho e a ponte do rio Itapetininga, gerando sempre um aglomerado de tropeiros, boiadeiros e viajantes.

Os bairros do Registro Velho e Capivari continuam até hoje dedicados a atividades rurais, mas as estradas estão melhores, de terra ainda, mas transitáveis. A ponte de madeira sobre o rio Itapetininga está destrocada, com seus troncos inclinados sobre as águas do rio, como se fossem fantasmas. O

casarão do Registro resiste ao tempo às duras penas, ameaçando ruir a cada chuva, a cada vendaval. Juntamente com a casa-sede da fazenda São Rafael, o Registro Velho faz parte do patrimônio histórico mais precioso para a história do tropeirismo de São Paulo.

A história do bairro do Porto, onde se localiza o Registro Velho, perde-se no tempo entre lendas, boatos e documentos. Contam os moradores da região, alguns descendentes de tropeiros, como o Jacozinho, que os povoados de Capivari, Porto Velho e Antas, onde estão a barreira para a cobrança dos impostos sobre trânsito de animais e a ponte, cujo proprietário cobrava para a passagem dos animais são do tempo dos bandeirantes, passando depois a dar apoio às tropas, que vinham do sul.

Consultando os livros de história de Itapetininga e Sorocaba é possível garimpar algumas informações que podem ajudar a esclarecer a história do Registro Velho. O historiador Aluisio de Almeida (1981), autor do livro “Vida e Morte dos Tropeiros”, assegura que “o primeiro livro para lançamento de animais, que passaram na barreira de Itapetininga começa em 19 de abril de 1854 e está no arquivo público do Estado de São Paulo”. Essa informação nos permite deduzir que o local já era passagem das tropas de mulas antes dessa data, portanto há mais de 160 anos. Continua o autor sorocabano informando que a 4 de agosto de 1854 passou a primeira tropa, conduzida por Manoel Joaquim de Andrade, formada por 73 bestas e 1 cavalo. O mesmo documento revela que o Registro do Rio Itapetininga foi criado na mesma época da emancipação da Província do Paraná (1854) para substituir o registro do Rio Negro.

O historiador Rodolfo Ernesto da Silva Diniz, que se dedicou ao estudo de “A evolução territorial do município de Sorocaba”, ao relacionar as sesmarias doadas na primeira metade do século XVIII, no termo de Sorocaba, cita uma que nos interessa: “Sesmeiro, Ângelo Cardoso de Campos, local, começando no porto de Itapetininga até o rio Capivari. Data, 12/03/1726”.

Vale a pena citar também o livro *Itapetininga, ontem e hoje*, onde o historiador Carlos Fidêncio escreve o seguinte: “de Sorocaba para o sul os tropeiros iam criando ao longo do caminho locais de pouso, eram os ranchos e arraiais. Num deles, à margem do rio Itapetininga, num ponto de vau e, portanto, conveniente para o estabelecimento de um registro para a passagem de animais, nasceu, por volta de 1724 o primeiro núcleo da história de Itapetininga”.

Ao deixar o bairro do Porto, os tropeiros vão caminhar mais 6 quilômetros para chegar ao sítio, onde está a atual Itapetininga, passando antes pelos bairros Capivari, Varginha, Areal e Ribeirão do Taboão. Aqui, à beira do córrego, faziam um pouso, antes de ingressarem na área central pela rua

das Tropas, hoje, Quintino Bocaiúva. Daí seguiam para Alambary, já com destino a Campo Largo e Sorocaba.

De simples pouso e passagem dos tropeiros, Itapetininga viria a sediar as atividades do comércio das tropas, a partir de 1899, quando uma epidemia de febre amarela vitimou Sorocaba.

Nos campos das pedras de fogo

Uma estrada de quase 20 quilômetros e os tropeiros já se preparavam para um nova parada à beira do rio Alambary. Ali se desenhava um pequeno povoado de algumas casas e uma capela em construção, em 1830. Mas a grande atração do lugar era a abundância de pederneiras, as chamadas pedras de fogo, peça principal do isqueiro (binga) daqueles tempos. “Estas pedras, deixou escrito Varnhagen, são excelentes e de cor mais escura do que as que nos vem da França e da Suíça”.

Alambary era distrito de Itapetininga, tornando-se município somente em 1991. Conta a história da cidade que lá pelos anos de 1820 o major Domingos Afonso, residente em Itapetininga, em viagem para Guaratinguetá, juntamente com a sua família, sofreu um acidente. Seu filho, ainda pequeno, ao atravessar um lajeado, sofreu uma queda, fraturando o crânio. O menino desacordado, o lugar ermo e sem recursos, restou ao casal desesperado invocar a ajuda de Deus. E prometeu que seu filho se salvasse ele ergueria no local uma igreja dedicada ao Bom Jesus. O menino recobrou os sentidos e anos depois o seu pai iniciou a construção da capela, conforme o prometido. Afonso já maior, ingressou no seminário, ordenou-se padre, em 1836, e só não celebrou missa na capela do Bom Jesus de Alambary, por falecer precocemente, quando ainda era vigário de Itapetininga.

Os campos de Alambary marcam o início das invernadas de repouso, engorda e preparação das tropas para a Feira de Muares de Sorocaba. É o que me explicou certa vez um morador da região, o Sr. Eleutério Rodrigues dos Santos (95 anos), quando me deu uma entrevista em 1982, “[...] antes de atingirem Sorocaba os tropeiros faziam pouso de um a dois dias em torno da cidade, onde existiam boas águas e pastagens”. Em seguida, ele dá os nomes dos que ele considera mais escolhidos: “o bairro da Ronda, o Areião do Tucunduva e a Lagoa da Estiva... o bairro da Ronda era o preferido por ser o mais seguro. Era um campo fechado, de um lado a mata e do outro o rio Alambary, deixando apenas uma saída para a tropa. Aí ficavam dois homens armados, rondando a noite toda”.

Filho do Eleutério, Benedito Cleto, antes de ser professor de português e

advogado, era roceiro e analfabeto, e assistiu os últimos capítulos da história das tropas. Ele confirma e completa as informações do pai. “Eram cerca de 200 alqueires de campo, fechados ao poente pela Lagoa da Estiva, ao norte pelo rio Alambary e ao sul pelas matas dos Garcia, que era impenetrável, e pela Água do Ataio, como era chamada” (1999, p. 62). Benedito Cleto lembra ainda que perto da vila de Alambary tinha a Rondinha, também bastante frequentada. Essa região, explicam ainda os nossos entrevistados, tinha como vantagem a proximidade de bons armazéns para abastecimento, como do Nhô Juca Nogueira e do Marquinho Alemão.

À medida que a tropa avança vai aumentando a frequência dos pontos de parada, especialmente, em Campo Largo de Sorocaba, atual Araçoiaba Serra. O pouso do bairro do Porto, à margem do rio Sarapuí, e a parada da Capela do Alto, vila que se desmembraria em 1964. Pela antiga rua das Tropas, hoje 21 de abril, os tropeiros atravessam o então vilarejo de Araçoiaba da Serra e vão se acomodando nos pousos e invernadas da região: Cercado, Cercadinho, Jundiacanga, Jundiaquara, Entrada, Tinga, Araçoiabinha, Ipaneminha e Ipatinga, que já é a entrada de Sorocaba, pela Estrada Velha do Campo Largo.

Marcas históricas

No Campo Largo de Sorocaba, vila que se emancipou como Araçoiaba da Serra em 1936, as tropas atingem o sítio histórico mais importante do interior de São Paulo. Em Jundiaquara, funcionou o Colégio do Professor do Toledo (1859-1866), onde estudaram importantes figuras da elite tropeira do sul do Brasil. Um destaque especial para Rubino de Oliveira, negro, filho de um modesto seleiro e que se tornou mais tarde aluno e professor catedrático da Faculdade de Direito de São Francisco. Ao lado deles estavam Fernando Prestes de Albuquerque, Pinheiro Machado e os filhos dos barões dos Campos Gerais.

Do colégio só restou a história, mas nas suas proximidades perdura até os dias de hoje a Lagoa do Jundiaquara, não tão grande como antigamente, mas que funciona quase como uma praça, no centro do pequeno povoado. Aqui era um pouso que abrigava os tropeiros, que chegavam cansados do sul. A lagoa cobria toda a baixada, sempre cheia a ponto de despejar água. Os campos não tinham fim de todos os lados, não existia cerca. As tropas que chegavam era de 300 a 400 burros, que permaneciam durante 2 ou 3 dias ou mais invernados, até serem vendidas.

Pouco mais à frente do Jundiaquara, nas proximidades do atual campus

da UFSCAR de Sorocaba, é o bairro do Tinga ou Itinga. Aqui nasceu Bento Manuel Ribeiro, marechal do Exército brasileiro e personagem marcante da Guerra da Farroupilha. Seu pai, Manuel Ribeiro de Almeida, era tropeiro no caminho do sul e invernavas as suas tropas ali no bairro do Tinga, onde nasceu o marechal. Conta o historiador gaúcho, Aurélio Porto, em seu livro *História das Missões Orientais do Uruguai* que

Bento Manuel, com 5 anos, e seu irmão Maximiliano foram trazidos pelos pais em umas bruacas, pendentes de cangalhas em muar, que era conduzido por seu irmão Gabriel Ribeiro. Daí decorre o apelido com que os farroupilhas brindaram, no período revolucionário, a Bento Manuel, de Cangalheiro.

O historiador gaúcho refere-se à mudança da família Ribeiro, de Sorocaba para o Rio Grande do Sul. Gabriel, o menino que puxava o burro, era irmão de Bento, por parte de pai, e foi o grande herói da conquista dos Sete Povos das Missões.

As tropas não param. Chegam dezenas delas, milhares de burros e mulas, que vão estacionando nos campos, junto às aguadas, enquanto aguardam as negociações na Feira de Muares.

No cenário de campos e cerrados, desponta um gigante recoberto de matas. É o morro do Araçoiaba, que significa, com propriedade, esconderijo do sol. Marco geográfico, marco histórico. Aí chegou, em 1589 o primeiro branco, o bandeirante minerador Afonso Sardinha e seu filho, atrás de ouro e pedras preciosas. Mas encontraram, num sítio chamado Vale das Furnas, apenas, minério de ferro magnético. Foi o suficiente para Afonso Sardinha instalar no local dois fornos rústicos e uma forja para produção de ferro. É assim que começa a história da siderurgia brasileira.

D. Francisco de Souza, então governador geral do Brasil, desloca-se da Bahia a Sorocaba e instala no local da Vila de Nossa Senhora de Monte Serrat, que vem a ser a pré-história de Sorocaba, o embrião de todo o sudoeste paulista, do mais importante corredor das tropas, no Estado de São Paulo.

Mais tarde, com a chegada de D. João VI ao Brasil, novos investimentos são feitos no Morro Araçoiaba, nascendo a Real Fábrica de São João de Ipanema, que embora não tenha sido bem sucedida como empreendimento industrial, teve importante papel no desenvolvimento do Brasil, como centro produtor de equipamentos agrícolas, a partir do ferro aí fundido, com a qualidade transmitida pelos técnicos trazidos da Suécia e da Alemanha. Foi aí que nasceram os famosos facões sorocabanos, disputados no Brasil inteiro.

O sítio histórico da Fazenda Ipanema, hoje pertencente ao município de

Iperó, ainda está em pé e merece ser visitado. Está sob a proteção do Ministério do Meio Ambiente.

De Ipanema, nome do riacho que se immortalizou na história, ao pouso da Lagoa do Ipatinga, é menos de 10 quilômetros. Uma lagoa, um pouso e uma lenda marcam a chegada em Sorocaba. A lagoa ainda existe, enfeitando um condomínio de alto padrão; o pouso ficou na história e a lenda faz parte da tradição da Sorocaba tropeira.

Contavam os meus avós - é história passada de geração para geração - que um tropeiro que frequentava o pouso da Lagoa do Ipatinga, certo dia ao passar por ali, viu uma menina perdida, sentada à margem da lagoa. Era bonita, cabelos longos de ouro e da sua face escorriam lágrimas de tristeza. Condoído com a situação da menina, que se dizia perdida, o tropeiro quis ajudá-la, instalando-a na garupa do seu cavalo, para levá-la até os pais. Mal havia iniciada a cavalgada, sentiu o cavaleiro que um ruído ensurdecedor o acompanhava de perto e, olhando para trás, notou que as ondas da lagoa o perseguiam. Desesperado, jogou a menina fora da sela e assim as águas retornaram ao seu leito. Dizem que até hoje a menina continua aparecendo, na esperança de encontrar o seu pai, que seguiu numa tropa e nunca mais voltou...

As tropas avançam Sorocaba a dentro, passam pela capela do Divino e chegam ao bairro do Cerrado, onde se abrem outros largos e pousos para tropas xucras e cargueiras. Um deles era no sítio Moinho Velho e o outro já próxima à avenida General Carneiro, no bairro do Cerrado. É por esse corredor que as tropas, já negociadas, vão atravessando a cidade, com paradas em outros pousos e largos, atual Praça Nove de Julho, Largo do Mercado, rua da Ponte e Largo das Tropas, Praça (Arthur Fajardo), última parada, antes da ponte e do Registro dos Animais, onde eram pagos os impostos de: passagem das tropas, o imposto novo para a reconstrução de Lisboa e o Imposto de Guarapuava, para custear a expedição para colonização dessa região, que os espanhóis ameaçavam invadir.

Passada a ponte, vem a rua da Contagem (hoje avenida São Paulo), onde os tropeiros passavam em revista a tropa, recontavam os animais, antes de seguirem o seu destino, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Mato Grosso, Goiás etc.

O que restou em Sorocaba da passagem das tropas? Quase nada.

A ponte existe, no mesmo lugar, mas é a terceira edição, desde o tempo das tropas. Pouco acima da ponte, no rio Sorocaba, tem o Porto dos Cavalos, por onde circulavam os animais da cidade, sem pagar imposto. Já quase esquecido das atuais geração.

A marca mais forte está no traçado urbano. Cidade velha, de mais de

360 anos, de ruas estreitas e mal traçadas, apresenta, de repente, vias públicas e largos bem amplos. É herança do tropeirismo, que abriu alas para as tropas passarem.

O antigo Largo das Tropas, formado por duas praças atuais, a Artur Fajardo, popular Jardim do Canhão, e a Praça Ferreira Braga, tem a largueza de uma cidade moderna.

E, na saída da cidade, antes do adeus, Sorocaba festeja o mais importante personagem da sua história, com uma praça e um majestoso monumento ao tropeiro, construído em 1954. Mais adiante, depois da rua Padre Madureira e da Avenida São Paulo, está o Palácio do Tropeiro, sede do governo municipal.

Referências

- ALEIXO, Irmão José. *Brigadeiro Tobias de Aguiar: o homem e o político*. Sorocaba: Fundação Ubaldino do Amaral, 1992.
- ALMEIDA, Aluisio. *Vida e morte do Tropeiro*. São Paulo: Martins Editora; USP, 1981.
- BONADIO, Geraldo et al.. *O tropeiro e a integração geográfica e cultural do Brasil*. 2 ed. Sorocaba: Prefeitura Municipal de Sorocaba, 1999.
- CALDEIRA, Jorge. *Banqueiro do Sertão*. São Paulo: Mameluco, 2006, v. II.
- CAMARGO, Mons. Paulo Florêncio da Silveira. *História de Santana de Parnaíba*. São Paulo: Conselho Estadual de Cultura; Tipografia Fonseca, 1971.
- DEVIDÊ, Davi José. História do Tropeirismo. *Revista Botucatu*, [s/d], 2008.
- DINIZ, Rodolfo Ernesto da Silva. *A evolução territorial do município de Sorocaba*. Sorocaba: Para todos, 2002.
- GALVÃO JR, Antônio. *Itapetinga e sua história*. [s/d].
- HILAIRE, Auguste de Saint. *Viagem à Província de São Paulo*. São Paulo: Martins, 1945.
- PIMENTEL, Adriano Queiroz. *Apontamentos históricos de Itararé*. Itararé: Tipografia Itararé, 1982.
- TRINDADE, Jaelson Bitran. *Tropeiros*. São Paulo: Publicações e Comunicações, 1992.
- WITHER, Thomaz S. Bigg. *Novo caminho do Brasil Meridional: Província do Paraná*. Curitiba: Imprensa Oficial do Estado do Paraná, 2001.

Fontes documentais

Inventário do Padre Guilherme Pompeu de Almeida. Cartório de Araçariguama/SP. Prefeitura de Itapeva, publicação oficial, *Itapeva, passagem das tropas*. Folder.

Século XIX: a construção e manutenção de estradas para a circulação de tropas de muares em Minas Gerais

Lidiany Silva Barbosa

Doutora em História Social, Pesquisadora e Escritora. Belo Horizonte/MG

Neste escrito são apresentados e analisados dois extensos e complexos conjuntos documentais – os Processos de construção de estradas e os Processos de construção de pontes – que estão inseridos em pesquisa mais ampla desenvolvida no doutorado do Programa de Pós-Graduação em História Social da UFRJ. Pesquisa que, em linhas gerais, propõe reunir contribuições para o conhecimento de etapa importante do processo de formação do sistema de transporte moderno de Minas Gerais, entre 1835 e 1889. Trata-se de documentação que está sob a guarda do Arquivo Público Mineiro, no fundo Secretaria de Obras Públicas e refere-se aos anos de 1840 a 1880. Em cada um dos conjuntos, tanto de pontes, quanto de estradas, foram reunidos documentos gerados no transcurso das obras. Guardam documentos manuscritos que trazem informações administrativas, financeiras, aspectos relativos à mão-de-obra, detalhes sobre a construção das obras, avaliações técnicas da situação pré e pós-obra, as justificativas para a sua realização, etc. Deste modo, quando de sua elaboração, essa documentação cumpriu função mais estrita de prestar contas do andamento dessas obras a órgão do Governo Provincial que respondia pela edificação e manutenção da rede viária mineira, ou seja, o de Obras Públicas.

Este trabalho compõe pesquisa mais ampla desenvolvida no doutorado do Programa de Pós-graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro. A pesquisa, em linhas gerais, propõe reunir subsídios para o conhecimento de etapa importante do processo de formação do sistema de transporte moderno de Minas Gerais, entre os anos de 1835 a 1889.¹ Neste escrito são apresentados e analisados dois extensos e complexos conjuntos documentais integrados a pesquisa mencionada: os Processos de construção de estradas (PCE) e os Processos de construção de pontes (PCP). São 53

¹ Um sistema de transportes moderno em Minas Gerais que implica na existência de uma infra-estrutura de vias de comunicação (rodoviárias e ferroviárias) orgânica e coerentemente interligadas e que, por sua vez, possibilite o transporte rápido e seguro do maior número de pessoas e mercadorias, foi alcançado somente na década de 1950. Mais especificamente, durante o governo Juscelino Kubitschek, que identificou a precariedade das rodovias mineiras, juntamente com a baixa oferta de energia elétrica, como ponto marcante de estrangulamento da economia, fato que impedia a definitiva industrialização do estado (DINIZ, 1988: capítulo III).

caixas que estão sob a guarda do Arquivo Público Mineiro, das quais 27 são referentes a estradas e 26 a pontes. Os Processos são relativos aos anos de 1840 a 1880 e, em cada um deles, estão reunidos documentos gerados no transcurso das obras. Ambos os conjuntos guardam documentos manuscritos que trazem informações administrativas, financeiras, aspectos relativos à mão de obra, detalhes técnicos da construção das obras, avaliações técnicas da situação pré e pós-obra, as justificativas para a sua realização, dentre outros. Quando de sua elaboração, a documentação cumpriu função mais estrita de prestar contas do andamento dessas obras ao órgão do Governo Provincial que respondia pela edificação e manutenção da rede viária mineira – o de Obras Públicas. Hoje, entretanto, é manancial privilegiado para o conhecimento dos transportes da província mineira.

A riqueza de informações, o volume e a cobertura temporal do acervo encontram sua razão de ser na imprescindibilidade das estradas e pontes para Minas Gerais. A importância dos transportes terrestres era sobrelevada nessa província em virtude de aspectos geográficos, sociais e econômicos como: a condição interior, os grandes impedimentos à navegação fluvial,² o dinamismo econômico, a presença da maior concentração populacional do Império (PAIVA, 1996), o processo de ocupação territorial praticamente consolidado, a extensa rede urbana (RODARTE, 1999) e a diversidade regional interna expressa em fortes contrastes sociais, econômicos e geográficos (GODOY, 1996). Minas Gerais era, portanto, província exigente de infraestrutura de transportes terrestres minimamente eficientes (BARBOSA, 2007).

Em outros termos, acredita-se que a compreensão dessa documentação não deve partir exclusivamente dos elementos que ela fornece, numa perspectiva *internalista*, e sim, levando-se em consideração aspectos relativos ao contexto em que foram gerados. Por esse motivo é imprescindível detalhar os condicionantes históricos que explicam o considerável esforço administrativo desempenhado pelo Governo Provincial, ao longo de cinco décadas, com intuito de edificar e manter a rede viária mineira.

Os transportes em Minas Gerais

Na história de Minas Gerais são encontrados os elementos que permitem dimensionar a importância econômica e social da infraestrutura de

² A bacia do São Francisco projeta-se para o interior do Nordeste; em sentido inverso, a bacia do Paraná direciona-se para o sul e integra-se ao Prata; as bacias do Jequitinhonha, Mucuri e Doce convergem para o litoral e conformam caminhos fluviais a possibilitar ligação com o exterior; a bacia do Paraíba do Sul serpenteia através de vales que medeiam as serras do Mar e da Mantiqueira, além de definir a maior parte da fronteira com o Rio de Janeiro.

transportes. Inclusive o ônus que implicou ao Governo Provincial edificar e conservar a capilarizada malha viária da província, que era predominantemente terrestre – estradas, caminhos e picadas,³ a partir da qual se estruturaram os meios e instrumentos de transportes.⁴ Dentre os quais havia largo predomínio dos muares e das tropas como meios e formas responsáveis pelo deslocamento de pessoas e bens.

Os transportes acompanharam o evoluir histórico de Minas e, como um espelho refletiram a configuração econômica e social desse espaço regional. A crença na existência de riquezas em três locais fabulosos: *Valpabaçu* do ouro, *Sabarabuçu* da prata e a Serra das Esmeraldas foi a grande motivação para a expansão das possessões portuguesas para o interior do Brasil (ESPÍNDOLA, 2005, p. 33). Passada as duas primeiras fases, do bandeirantismo defensivo e do apresamento de índios, a terceira fase, a partir da segunda metade do século XVII, caracterizou-se pela busca de *metais e pedras preciosas ocultas no sertão* (HOLANDA, 2001, p. 279). Sem desconsiderar as incursões na região hoje conhecida como Minas Gerais desde o início do século XVI, originárias de São Paulo, do Espírito Santo e da Bahia, as bandeiras paulistas do final do século XVII foram decisivas para o estabelecimento de caminhos para a região, bem como de seu povoamento. No caso dos transportes, as duas primeiras fases possibilitaram reconhecimento geográfico e preparação da ocupação, enquanto a terceira, a que efetivou os descobrimentos minerais, foi a de consolidação das rotas⁵ (COSTA, 2005). Dentre as várias expedições, é decantada a importância da realizada por Fernão Dias Pais. Bandeirante chefe da viagem que partiu de São Paulo à procura de lendárias riquezas e que, por sete anos, andou por grande área na região centro-sul do Brasil – das cabeceiras do Rio das Velhas, rumo ao norte, até a zona do Serro Frio (HOLANDA, 2001, p. 294). Apesar de a expedição ter fracassado na descoberta das riquezas de *Sabarabuçu*, ela proporcionou a abertura e consolidação de caminho geral das minas.⁶

A descoberta de imenso e acessível manancial de riquezas colocou em movimento processo que provocou profundas mudanças na economia e socieda-

³ A diversidade sugerida pelos vocábulos certamente diz respeito a diferenças qualitativas entre cada um desses tipos de vias de comunicação. Entretanto, para os objetivos desse texto são secundárias as distinções entre estas modalidades de vias de comunicação, que serão consideradas indistintamente como estradas.

⁴ Parte-se da mesma diferenciação apresentada por Alípio Goulart (1959), em longo e detalhado estudo sobre os meios e instrumentos de transportes tradicionais do Brasil.

⁵ Em “*Cultura e Opulência do Brasil por suas drogas, e minas*”, Antonil descreve, detalhadamente, os roteiros utilizados para se chegar às minas no início do século XVIII.

⁶ Graças aos descobrimentos minerais posteriores, a importância da viagem transcende aos seus sete anos de viagem. Além disso, as trajetórias de vários companheiros de Fernão Dias estão ligadas ao início do povoamento de Minas Gerais. (TÓRRES, 1980, p. 119-131).

de colonial e gestou espaço com aspectos distintos dos até então existentes na Colônia. O primeiro diz respeito à vertiginosa explosão demográfica causada pela corrida do ouro. A descoberta de riquezas sem precedentes colocou em movimento grande número de pessoas que *em* “Ouro Preto, principalmente, mas também, em outras partes, entraram a catar e mandar catar ouro dos ribeiros ou a negociar, vendendo e comprando o que havia de mister para sustento e regalos dos moradores” (HOLANDA, 2001, p. 266). Consequentemente, com o afluxo de pessoas para o interior, fomentou-se povoamento rápido e a criação de inúmeros adensamentos urbanos. A novidade, no entanto, não se limitou à rapidez do povoamento, mas também na forma como se realizou, nas feições que adquiriu e no tipo de sociabilidade que proporcionou (HOLANDA, 2001, p. 283). A forte urbanização mineira, traço distintivo da região, não deve ser compreendida como fruto *direto e linear* das riquezas da mineração, mas da maneira como esta riqueza foi produzida e distribuída (PAULA, 2000, p. 43).

Dentre as medidas iniciais efetivadas pelo primeiro governador da capitania de São Paulo e Minas de Ouro, está à criação de tantas vilas quantas sejam permitidas pelas condições do povoamento. A fundação de vilas pode ser vista, portanto, como instrumento administrativo da Coroa, com objetivo de facilitar a aplicação da lei e instauração da ordem. Não só a Coroa e autoridades civis desempenharam papel importante na consolidação dos núcleos urbanos coloniais, como também o poder religioso cumpriu função marcante “na constituição dos espaços urbanos e na sua regulamentação” (FONSECA, 1997, p. 68). Desde as primeiras implantações dos núcleos de povoamento, “a igreja era foco e elemento polarizador dos agrupamentos mineiros, em termos não somente sociais, mas também espaciais” (FONSECA, 1997, p. 69).

Nas seis primeiras décadas do século XVIII, em torno das minas, estabeleceu-se sociedade com fortes traços urbanos, com cidades ligadas por rede de relações mercantis e sociais, com atividades complementares e subsidiárias à extração aurífera e diamantífera e com o predomínio do trabalho escravo. Estruturam-se, dessa forma, as trocas internas e ao menos inicialmente, fortes dependência do exterior. Começam a se esboçar diferenciação regional e “duas categorias de percepção geográfica já são identificadas: as minas e os sertões.” A região das minas correspondia aos núcleos originais de ocupação e a dos sertões a zona curraleira. Havia, no entanto, outros sertões cuja característica predominante até o início do século XIX era a de ser habitada por gentios. De um modo geral, entre as várias características que identificaram o sertão, a mais marcante era a fraca densidade demográfica (CARRARA, 1997, p. 49).⁷

⁷ Renato Venâncio também propõe segmentação do espaço da capitania de Minas Gerais e reflete sobre a importância da fronteira (2001).

Em Minas Gerais do século XVIII constitui-se sociedade em torno da mineração e com base no trabalho escravo. Centralidade que não implicou em exclusividade. Pois, mesmo que a atividade mineradora tenha definido o desenho do povoamento e colonização, foi através da atividade agrícola e comercial que a sociedade mineira dos Setecentos se consolidou (CHAVES, 1999, p. 64). Desde modo, mesmo durante o período em que a mineração estava na sua fase de máxima expansão, voltando para si os principais fatores de produção da região, outras atividades, sobretudo agro-pastoris, ocupavam papel de relevo na economia. As principais unidades responsáveis pela produção na capitania, as fazendas, normalmente não se dedicavam a uma única atividade. Miguel Costa Filho (1963) cunhou para esta realidade econômica o conceito de *fazenda mista*, pertinente às unidades produtivas em que conviviam a mineração, agricultura, pecuária e atividades de transformação.⁸ As fazendas possuíam produção diversificada que no início era direcionada quase totalmente para o autoconsumo e para mercados locais, mas que, progressivamente, destinaram-se também para mercados mais afastados. Mercados locais que, é necessário ressaltar, eram expressivos, se considerado o grau de especialização produtiva, o tamanho da população e o desenvolvimento urbano da capitania.

Com o declínio da atividade mineradora, na terceira quadra do século XVIII, o papel que Minas Gerais desempenhava na economia da Colônia será redefinido. Inicia-se processo de “acomodação evolutiva” (LIBBY, 1988) e consolidam-se tanto tendência à diversificação, quanto à propensão ao abastecimento do mercado interno de Minas e de outras capitanias. Sendo ambas definitivamente impulsionadas pela chegada da Corte no Rio de Janeiro, quando a cidade passou a ser definitivamente o principal mercado para os produtos mineiros (ALMEIDA, 1996, p. 106).

Desde o início da ocupação, o abastecimento das áreas mineradoras era, naturalmente, realidade incontornável. A economia do ouro gerou duas formas de abastecimento: provimento externo e interno. Embora essas duas maneiras de aprovisionar a população tenham coexistido, é possível demarcar quando uma ou outra prevaleceu. Do final do XVII até a primeira quadra do século XVIII dominou o abastecimento a partir do exterior; durante as duas quadras intermediárias desse século vigorou abastecimento externo e interno; na última quadra o abastecimento interno (ZEMELLA, 1990, p. 230-234). Alterações em estruturas internas da capitania, como o forte crescimento demográfico (CARRARA, 1997, p. 57-58), considerável processo de urbanização (PAULA, 2000, p. 63-65) e reestruturação produtiva (LIBBY,

⁸ Carlos Magno e Liana Reis (1986) também apresentam evidências de que a agricultura do século XVIII era atividade que tinha dinamismo e complexidade.

1988), são responsáveis por essa mudança. Esta tendência é visível, inclusive, no padrão de crescimento demográfico do século XVIII. A avaliação de dados desagregados referentes ao crescimento demográfico permite perceber como os municípios mineradores deixaram de ser os responsáveis pelas maiores taxas de crescimento populacional, que passam a estar associadas à expansão da fronteira agrícola (CARRARA, 1997, p. 57-67).

Em relação ao comércio, a distribuição da população e das atividades produtivas de Minas Gerais, no início do século XIX, revela atividade com alto grau de diferenciação. Desenvolveram-se mercados regionais com complexa rede mercantil interna, principalmente de rotas campo-cidade. Somada a reestruturação produtiva da economia, processou-se diversificação dos investimentos dos setores capitalizados. Parte do capital liberado pelo setor minerador e do agropecuário transformou-se em capital mercantil e muitos mineradores e fazendeiros desdobraram-se em tropeiros e negociantes (LENHARO, 1979, p. 75-76). Associadas ao desenvolvimento das atividades mercantis forjaram-se semi-especializações regionais, notadamente nos espaços meridionais da capitania que, desde a época do auge da mineração, direcionavam seus fluxos abastecedores para os núcleos mineradores e continuamente reforçavam suas ligações com o mercado do Rio de Janeiro. A acumulação de capital no setor mercantil de abastecimento, interno e externo, permitia constante diversificação de investimentos. Este movimento reforçou processo já existente de exploração econômica de novas áreas através de atividades agropecuárias (LENHARO, 1979, p. 29-32).

Baseando-se em documentação administrativa, como livros de registros e livros de postos fiscais da capitania, Cláudia Chaves (1999) definiu um conjunto de atributos do comércio interno de Minas Gerais, relativos à segunda metade do século XVIII. A circulação se realizava de forma desconcentrada, com a presença de grande número de comerciantes. Era relevante a participação de agentes que comercializavam a sua própria produção, como o fazendeiro, assim como aqueles que atuavam com fins especulativos. Excetuado os pecuaristas, o padrão era de não especialização mercantil (CHAVES, 1999, p. 161-162). Como os gêneros de subsistência eram produzidos por toda parte, no comércio de longa e média distância estavam ausentes produtos como milho, feijão, arroz, farinha de mandioca, fubá, hortaliças, ovos, aves, azeites de mamona, etc. Indicando que o abastecimento de alimentos se realizava localmente. Os próprios produtores ou atravessadores cuidavam desse comércio vicinal de víveres, principalmente nas principais vilas (CHAVES, 1999, p. 91-94). As atividades mercantis internas, de média e longa distância, baseavam-se em comércio de mercadorias importadas e,

principalmente, nas produzidas internamente. Em relação ao nível de circulação monetária, as formas creditícias e ao grau de endividamento, constata-se panorama marcado pela maior disponibilidade de meio circulante do que nos outros espaços regionais da Colônia e disseminadas práticas de concessão de crédito e endividamento estrutural da população.

Os resultados da desagregação da economia do ouro e a decorrente inversão dos fluxos do comércio já estavam completos na primeira quadra do século XIX. Permaneceu a forte dependência externa de itens não produzidos internamente, como escravos, sal e mercadorias européias. A *fazenda mista* torna-se fazenda diversificada. Alcançou-se a quase completa autonomia no abastecimento de gêneros essenciais de consumo básico, principalmente os agropecuários e da indústria rural. Consolidaram-se os fluxos de exportação, principalmente para o aprovisionamento do Rio de Janeiro (LENHARO, 1979). Minas Gerais continua no século dezenove a dentro, com o maior número de núcleos urbanos e população do Brasil (MARTINS, 1982; PAIVA, 1996). Aprofundou-se, também, o processo de diferenciação regional iniciado no século XVIII (GODOY, 1996).

O estudo de Clotilde Paiva (1996) é mais uma demonstração que os supracitados processos já estavam concluídos na terceira década do Dezenove. Revela como em Minas Gerais as características demográficas e econômicas eram, de fato, regionalmente diferenciadas. A autora agrupa as distintas regiões da província de acordo com seu nível de desenvolvimento econômico (alto, médio e baixo)⁹ e demonstra como cada um desses três grupos possuía “divisão do trabalho que se revelou mais intensa quando associada ou relacionada a alguma produção voltada para mercados externos, ou a núcleos urbanos de regiões tidas como desenvolvidas” (PAIVA, 1996, p. 159). Os grupos tinham atributos demográficos próprios, assim, as variáveis demográficas estudadas (sexo, idade, condição social, cor/origem, tamanho da população) apresentaram em seu conjunto ou de forma combinada, comportamentos distintos entre os níveis de desenvolvimento (PAIVA, 1996, p. 159). O comportamento econômico das regiões era, portanto, extremamente variável. Algumas regiões mantinham relações diretas com mercados externos, outras o faziam através de intermediários e um terceiro grupo subsidiava as regiões, direta ou indiretamente, ligadas ao exterior da província (PAIVA, 1996, p. 160). Através dos relatos de viagem, Paiva identificou e segmentou a diversificada base produtiva mineira. As atividades agropecuárias e os respectivos setores de beneficiamento e transformação

⁹ As regiões foram classificadas segundo indicadores de desenvolvimento criados a partir de relatos dos seguintes viajantes: Auguste de Saint-Hilaire, Johann Emanuel Pohl, Bunbury, Georg Gardner, John Luccock, D'Orbigny, John Mawe, Freireyss e Johan B. Von Spix e Karl F. P. Von Martius. Ao todo são nove viajantes e treze relatos, já que Saint-Hilaire deixou cinco obras que trazem informações sobre Minas.

orientados para o abastecimento interno estavam espalhados por quase todo o território, ainda que em algumas regiões eles fossem mais dinâmicos. Por outro lado, a produção agropecuária voltada para mercados externos era espacialmente restrita. A produção mineral concentrava-se em número reduzido de regiões. Os principais fluxos mercantis de exportação eram direcionados para o Rio de Janeiro e os principais gêneros exportados eram o fumo, algodão, tecidos, bovinos, couros, queijos, suínos, toucinho e cavalos. O estudo mostra ainda como as atividades comerciais eram *complexas e intensamente desenvolvidas*, coexistindo fluxos interprovinciais, inter-regionais e intrarregionais (PAIVA, 1996, p. 161). O quadro demográfico montado revela concentração populacional nas áreas de ocupação mais antiga e originalmente voltadas para a mineração. O perfil da composição por sexo e idade da população livre mostrou-se homogêneo para a província, com pequenos desequilíbrios, que indicam possíveis movimentos migratórios, principalmente do centro para periferia. A composição por cor/origem revelou grandes diferenças: forte agrupamento espacial de brancos no sul e centro-oeste e de mestiços, crioulos e africanos no norte e centro. A tendência à heterogeneidade mantém-se quando analisada a composição por sexo, idade e cor/origem dos cativos. Foram localizados maiores desequilíbrios de sexo no grupo de desenvolvimento mais alto e, o inverso, nas de desenvolvimento mais baixo. Já a proporção de cativos e a estrutura da posse de escravos eram regionalmente muito diferenciadas. Dito de outra forma, o nível de desenvolvimento é consonante com essa proporção. Os números de fogos com escravos obedecem à mesma lógica. O trabalho de Paiva é reafirmação das teses *da diversificação e do dinamismo da economia mineira* ao demonstrar sua dilatada base produtiva, a dinâmica do crescimento populacional, a forte presença de escravos, a densidade e complexidade das atividades mercantis e os significativos laços com mercados externos. Para o caso específico dos transportes, o trabalho de Paiva é importante por dois motivos. O primeiro, por demarcar e hierarquizar, de forma regionalizada, o espaço econômico provincial. O segundo, por dar uma dimensão mais exata da grandeza da população e da desconcentração e disseminação das atividades mercantis do Oitocentos mineiro.

Fontes para o estudo da história da edificação da infraestrutura viária mineira

Os Processos de Construção de Estradas e os Processos de Construção de Pontes são conjuntos documentais que possuem como atributos marcantes largo recorte temporal, volumosa massa documental e grande heterogeneidade temática. Fatores que, somados, fazem de ambas as fontes exigentes

tanto na coleta, quanto no tratamento e análise. Entretanto, se por um lado, a soma dessas características implica em dificuldades na sistematização e exame de suas informações, por outro, eles são meios privilegiados para o conhecimento da história dos transportes de Minas Gerais nas décadas de sua cobertura, ou seja, 1840 a 1880.

A função primordial dos Processos foi prestar contas ao Governo, através da repartição que administrou as obras públicas, do andamento das intervenções que receberam algum tipo de ingerência da província. São documentos coevos à construção ou manutenção das estradas e pontes e, dessa forma, registraram aspectos administrativos, financeiros, técnicos e sociais que lhes eram próprios. Conformam amplo conjunto de informações que, potencialmente, permite conhecer como, onde, por que e por quem essas obras foram propostas e/ou efetivadas. Revelam a distribuição das obras viárias pelas regiões mineiras, a dinâmica e a lógica que presidia a construção ou manutenção da extensa malha de estradas e elevado número de pontes de Minas Gerais. Por se tratar de documentação que nasceu imersa em rotina específica, torna-se necessário localizá-la, minimamente, dentro do quadro administrativo provincial e, assim, apontar qual a função que, primordialmente, cumpriu.

As várias modalidades de transportes foram preocupação constante do Governo Provincial mineiro e, em relação aos transportes terrestres, pode ser depreendida de várias ações estatais. Na presença recorrente do tema da manutenção e construção de estradas nos Relatórios de Presidentes de Província (IGLÉSIAS, 1958, p. 154). Na movimentação de recursos de planejamento para a intervenção no setor de transportes, o que se consubstanciou em três planos de viação, para os anos de 1835, 1864 e 1871 (GODOY; BARBOSA, 2006). No emprego anual de volumosas quantias do orçamento provincial para a construção e manutenção das estradas e pontes e de todo o aparato técnico e administrativo necessário (MENDES, 2007). No progressivo estabelecimento de estrutura administrativa que conduziu os assuntos referentes aos transportes públicos (MARTINS, 1992).

A história da repartição que, entre as décadas de 1840 e 1880, administrou em Minas Gerais as obras públicas é marcada por fluxos e refluxos e se insere em movimento mais amplo iniciado após a descentralização política-administrativa proporcionada pelo Ato Adicional de 1834.¹⁰ Após esta data, iniciou-se, na província mineira, nova etapa do estabelecimento da estru-

¹⁰ O Ato Adicional, de agosto de 1834, é resultado de importante reforma constitucional realizada no período regencial e teve grandes repercussões nas províncias. Ele transformou os Conselhos Provinciais em Assembléias Provinciais, instituiu a discriminação das rendas públicas nacionais e provinciais, a divisão dos poderes tributários, manteve o município subordinado à província e a nomeação do presidente de província pelo Governo Central (COSTA, 1999, p. 154).

tura destinada a gerir os assuntos públicos nos seus mais diferentes setores (MARTINS, 1992). A Secretaria de Obras Públicas fazia parte do Governo Provincial de Minas Gerais como repartição pertencente ao poder Executivo estando, hierarquicamente, subordinada ao presidente da província (TÔRRES, 1980, p. 377-378). Em 1835 principiou-se sua criação por meio da lei provincial n. 18. Trata-se de legislação de grande importância pela variada gama de assuntos para os quais definiu regras, ainda que de forma embrionária e, sobretudo, em virtude do arrojado plano viário que estabeleceu¹¹ (GODOY; BARBOSA, 2006). Especificamente à estrutura administrativa relativa aos transportes, a lei nº 18 é destacável por “instituir uma repartição capaz de administrar e fiscalizar com regularidade a construção e manutenção das estradas provinciais” (MARTINS, 1992, p. 21). Por fim, e não menos importante, ela estabeleceu que o quadro de funcionários da repartição deveria contar com três engenheiros que cuidariam da concepção, construção e fiscalização das obras viárias. A repartição não ocupou lugar constante no organograma administrativo provincial e passou por recorrentes supressões e recriações. Entretanto, quando dos períodos em que foi suprimida, suas atividades não cessaram e foram sempre realocadas para outras secretarias ou assumidas pelo presidente de província. Em relação aos engenheiros, a contratação desses profissionais não só concretizou-se como, com o passar dos anos, leis posteriores aumentaram o número previsto na legislação de 1835. Outro marco importante na institucionalização da repartição foi a lei que criou, em março de 1857, a Repartição Geral de Obras Públicas (LLM de 1857, Regulamento nº. 39) e determinou: as atribuições e objetivos da Repartição das Obras Públicas da Província, as atribuições e deveres dos empregados e inúmeras definições para as obras públicas e sua execução. A função que desempenharia a repartição foi assim definida no primeiro artigo da lei:

[...]a direção e inspeção de todas as obras públicas da província, quer sejam provinciais, quer sejam municipais, ficam a cargo de uma repartição especial, imediatamente subordinada ao presidente. Esta mesma repartição poderá ser incumbida de dirigir e inspecionar, segundo as ordens e instruções do Ministério competente, as obras gerais que tiverem que ser construídas na província (LLM de 1857, Regulamento n. 39, p. 1).

Após legislação de 1857 a repartição ainda passou por períodos de supressões e recriações, ainda que, mesmo com oscilações, a tendência foi a permanência de suas atribuições e a complexidade crescente de sua estru-

¹¹ Para maiores detalhes sobre este plano viário ver: Demerval José Pimenta. *Caminhos de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971.

ra organizacional e de atuação. O que pode ser prontamente visualizado no organograma administrativo da província (MARTINS, 1992). São fatos que ilustram essa tendência a divisão da província, em março de 1870, em distritos de obras públicas e a designação para cada um deles de um engenheiro que cuidaria de suas respectivas obras (LLM de 1870, Lei nº 1688). Outro exemplo é encontrado na legislação, também da década de 1870, que regulou a lei nº 1895 de 1872 (LLM de 1873, Regulamento nº 68) e que, novamente, reorganizou os serviços da repartição de obras públicas.¹² Por esse dispositivo legal a diretoria foi dividida em três seções: a técnica, a administrativa e a de arquivo. Permaneceram as suas atribuições originais e a composição de seu quadro de empregados, entretanto, nota-se progresso da estrutura administrativa da seção denominada *técnica*. Avanço notadamente tributário da reforma anterior, que dividiu a província em distritos de obras públicas. A leitura do artigo sétimo, que trata dos deveres e atribuições dos engenheiros, deixa claro como se sofisticaram as competências dos sete engenheiros distritais. Definiu-se que, a partir de então, eles passariam: a organizar plano e orçamentos das obras de seu distrito; dirigir as obras realizadas por administração; inspecionar as obras arrematadas ou contratadas; percorrer e avaliar as estradas de seu distrito; representar ao diretor, para que ele proponha a presidência, sobre a conveniência de qualquer obra no seu distrito, demonstrando sua utilidade; organizar carta itinerária do distrito e enviar ao diretor, periodicamente, relatórios circunstanciados dos trabalhos realizados no trimestre anterior. Inclusive, facultou-se aos engenheiros distritais pequena quantia para executar obras que avaliassem como urgentes, sem prévia liberação de seus superiores (LLM de 1873, Regulamento n. 68, p. 15).

Mais um ponto importante para compreensão dos processos é o fato de que a província, na grande maioria das vezes, não executou diretamente as obras públicas. De acordo com a legislação, as obras nas estradas e pontes poderiam ser realizadas pela província ou por particulares, como por exemplo, por meio de arrematação (LLM de 1873, Regulamento n. 68, p. 11). Portanto, era comum a província delegar a outrem a realização das obras. Contudo, se a província não possuía funcionários públicos que trabalhassem diretamente na construção e manutenção das estradas e pontes públicas, era dela que partiam os recursos financeiros que possibilitavam a efetivação das obras. Dessa forma, ela se reservava a prerrogativa de definir, com o corpo de funcionários da repartição de obras, pontos essenciais das obras como: localização, orçamento, planta das pontes, traçados das estradas, dentre outros.

¹² Com a lei nº 2026, de 1873, foi aprovado o Regulamento 68, de 31 de dezembro de 1872, com as modificações nele contidas.

Todavia, dizer que a província desejava decidir pontos fundamentais da construção das obras não é afirmar que suas intervenções eram realizadas de forma planejada e exclusivamente definidas pelo corpo de funcionários mantido pelo Governo. Os Processos testemunham, por meio da vasta correspondência que contém, a não exclusividade da Secretaria de Obras Públicas na definição das intervenções estatais e o não planejamento dos rumos e contornos das obras. As missivas reunidas nos Processos foram trocadas, em sua grande maioria, entre as autoridades e funcionários públicos provinciais – presidente de província, secretário de obras públicas, secretário das rendas provinciais, câmaras municipais e engenheiros provinciais. Embora predomine este perfil na autoria das correspondências, destaca-se nos Processos, a multiplicidade de vozes que demandam e negociam os rumos das obras. Como por exemplo, arrematantes, empreiteiros e moradores de localidades que, constantemente, compartilham opiniões, explicitam divergências e declaram as suas necessidades. Questionando, definindo e sugerindo traçados para as estradas. Todos contestam padrões construtivos e indicam melhores pontos para a construção das pontes. Muitas vezes são arregimentadas determinantes sociais e econômicas como justificativa para a definição dos rumos das obras viárias. Como registrado no parecer do engenheiro Albert, que inclusive refere-se a mobilização de moradores por meio de abaixo-assinado. A escolha do excerto abaixo não é fortuita, uma vez que, dentre os funcionários provinciais envolvidos nas obras viárias, os engenheiros estavam ostensivamente presentes, avaliando a necessidade de realização das obras e sugerindo, com a legitimidade própria ao conhecimento que detinham, os rumos das intervenções.

Dizem os abaixo assinados que tendo representado contra a picada, que se abriu desta Villa d'Ayuruoca para Bocaina, fazendo ver a nenhuma utilidade da mesma relativamente a existente, apesar da pequena diferença de distancia, que tem a favor, forão ambas, por ordem de V.Ex.^a; examinadas pelo engenheiro Julio; e constando aos suplicantes, que este em sua informação dissera, que se podia evictar o prejuizo dos proprietarios sem offença do bem publico, concertando-se a estrada velha, e atalhando-se algumas voltas da mesma, cujo terreno he preferencial em qualidade ao da nova, mas que achando-se esta já feita com 12 palmos de largura e as respectivas pontes, a custa do cofre publico, não poderia por isso ter mais lugar a mudança, não podem as mesmas com tudo deixar de levar ao conhecimento de V. Ex.^a, que em muito poucos lugares tem a estrada nova a largura dita de 12 palmos de terra firme, e as pontes são de madeira branca, e fraca que nenhuma duração offerecem, e nem para estas, e nem para aquelas podem transitar carros, não só pela pouca largura, como pe-

las voltas da estrada, provenientes do pessimo nivellamento d'esta. Tendo em visto tudo isso, pedem ao presidente que solucione a questão. (PCE. Estrada de Airuoca a Bocaiúva. SPOP. 6/3. Cx. 2, Doc. 5/4. S/d)

Nas prospecções realizadas no Arquivo Público Mineiro foi identificado total de 53 caixas com Processos de estradas e de pontes, dos quais 26 referem-se a estradas e 27 a pontes. É importante destacar que, quando se fala de documentos referentes aos Processos de estradas e de pontes, fala-se de conjunto remanescente sobre o qual é impossível determinar quanto do total gerado no decorrer da obra chegou aos dias atuais. Cada processo está guardado em uma pacotilha, sendo bastante variável a quantidade de documentos por processo e de pacotilhas por caixa. Como por exemplo, o relatório da estrada de Juiz Fora a Barbacena, referente a década de 1870, que possui 227 documentos (PCE. APM. SPOP. 6/3. Cx 4), e o da estrada de Cachoeira a Congonhas do Campo, para o período entre 1870 a 1876, que tem somente 55 documentos (PCE. APM. SPOP. 6/3. Cx 6). Em relação às pontes a assimetria permanece. O processo da ponte edificada sobre o Rio Carandaí, em São João Del Rei, entre os anos de 1857 a 1878, possui 70 documentos (PCP. APM. SPOP. 6/3. Cx 34), enquanto o processo referente a ponte sobre Rio Pagão, no Serro, não chega a uma dezena (PCP. APM. SPOP. 6/3. Cx 41. 1880).

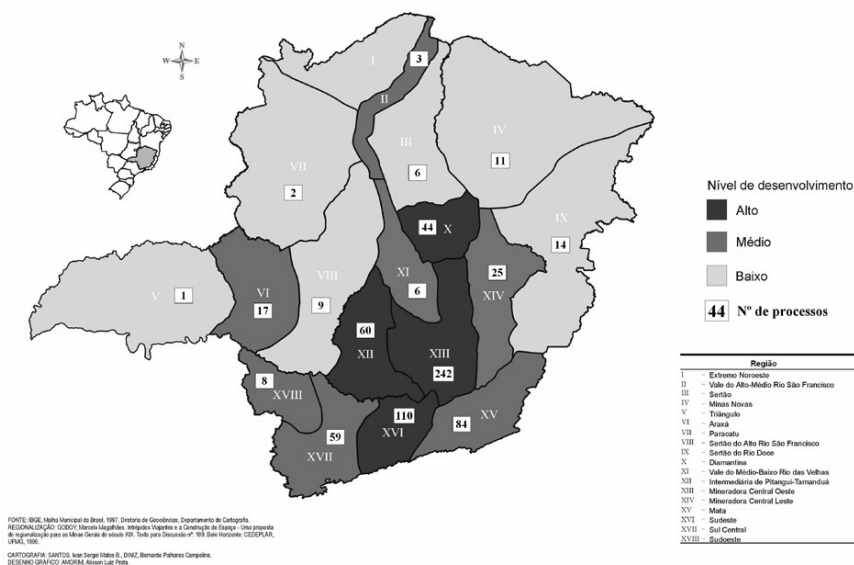
Após a localização e identificação da documentação foi realizado inventário a partir de planilha elaborada com os seguintes campos: número do documento do processo, identificação do processo da obra pública, número de páginas, nome da localidade e sua condição administrativa, data, nome e função pública do autor e do destinatário e sinopse do documento. Determinou-se, por fim, que quando explicitada as motivações sociais e econômicas a justificar a realização da obra elas seriam transcritas. Finalizado o inventário, os de estradas perfizeram conjunto de 301 processos, somando, por volta de 8.973 documentos referentes aos anos entre 1840 e 1889. O montante de documentos relativos às pontes é bastante superior ao das estradas. Das 26 caixas de pontes inventariadas, até o momento 11 caixas receberam tratamento e totalizaram 400 processos, somando montante de 7.700 documentos, também relativos as décadas de 1840 a 1880. A partir dessa primeira aproximação foi realizada estimativa do número total de processos e de documentos contidos nas caixas restantes. Avalia-se em aproximadamente 900 o número final de processos de pontes que se espera encontrar com respectivos 18.000 documentos. Resta mencionar ainda que, como previsto, durante a realização do inventário foram selecionados documentos que apresentam as justificativas econômicas e

sociais para a realização das obras públicas, o que resultou no montante de várias centenas de transcrições.

O número total de processos obtido com os inventários é o primeiro resultado e revela panorama¹³ da quantidade de obras viárias realizadas pelo Governo Provincial e da sua distribuição pelas regiões mineiras. Pelas razões assinaladas no primeiro tópico, a província mineira é analisada de forma regionalizada (GODOY, 1998), e são considerandos os índices de desenvolvimento econômicos propostos por Paiva (1996). Segue representação cartográfica com a proposta de regionalização, classificada segundo níveis de desenvolvimento assinalados nos seguintes tons de cinza: nível alto de desenvolvimento no tom mais escuro, nível médio de cinza intermediário e nível baixo de desenvolvimento com a tonalidade cinza mais clara:

Figura 1

Regionalização da Província de Minas Gerais



Na tabela, a seguir, foram distribuídos os processos pelas dezoito regiões, juntamente com estimativas populacionais para as décadas de 1830 e 1870.

¹³ É necessário ressaltar que o panorama das obras provinciais que pode ser elaborado a partir dos processos é parcial e diz somente das obras que tiveram algum tipo de ingerência por parte da administração provincial. Em Minas Gerais, no período analisado, o Governo não era o único a construir e conservar as estradas e pontes, as câmaras e os particulares, concomitantemente à administração provincial, se ocupavam dessa tarefa.

Tabela 1 – Distribuição regional dos Processos de Construção de Estradas e Pontes e da população de Minas Gerais em 1830 e 1870

	População em 1830		Processos de Estradas e Pontes		População em 1870	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Araxá	22.006	3,0	17	2,4	109.895	5,3
Diamantina	29.949	4,1	44	6,3	46.604	2,2
Extremo Noroeste	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Intermediária de Pitangui-Tamanduá	83.949	11,5	60	8,6	160.680	7,7
Mata	43.897	6,0	84	12,0	282.452	13,6
Minas Novas	60.800	8,3	11	1,6	212.147	10,2
Mineradora Central Leste	33.619	4,6	25	3,6	149.158	7,2
Mineradora Central Oeste	170.218	23,3	242	34,5	372.928	17,9
Paracatu	10.152	1,4	2	0,3	34.398	1,7
Sertão	8.726	1,2	6	0,9	36.886	1,8
Sertão do Alto Rio São Francisco	18.306	2,5	9	1,3	74.503	3,6
Sertão do Rio Doce	267	0,0	14	2,0	0	0,0
Sudeste	69.098	9,5	110	15,7	144.860	7,0
Sudoeste	27.716	3,8	8	1,1	80.858	3,9
Sul Central	90.588	12,4	59	8,4	236.314	11,3
Triângulo	10.287	1,4	1	0,1	42.069	2,0
Vale do Alto-Médio Rio São Francisco	14.160	1,9	3	0,4	30.843	1,5
Vale do Médio-Baixo Rio das Velhas	37.040	5,1	6	0,9	68.950	3,3
Minas Gerais	730.778	100,0	701	100,0	2.083.545	100,0

Fonte: Processos de Construção de Pontes e Estradas, estimativas populacionais para 1830 (GODOY, 2004) e 1870 (RODARTE, 2008). Nota: como na representação cartográfica, as regiões sombreadas com tonalidade mais escura apresentavam nível alto de desenvolvimento econômico, as sombreadas em tonalidade intermediária nível médio e as sombreadas em tonalidade mais clara nível baixo de desenvolvimento econômico.

A partir do exposto, é possível observar que os dados estão em nível de agregação alto e, por isso, convém demarcar objetivos e limites. O objetivo principal é traçar panorama da distribuição das obras pela província de Minas Gerais. Distribuição realizada de forma regionalizada e hierarquizada segundo níveis de desenvolvimento econômico. Soma-se a esta distribuição,

estimativas populacionais, também regionalizadas, para as décadas de 1830 (GODOY, 2004) e 1870 (RODARTE, 2008). A partir da montagem desse quadro, busca-se refletir sobre quais condicionantes podem ter interferido na distribuição dos processos pela província. Os limites decorrem da falta de certas informações que serão obtidas após maior desagregação dos dados. Entretanto, é necessário ressaltar que o refinamento dos dados não implicará em alteração substantiva dos resultados, já que quando se trabalha com níveis altos de agregação as prováveis distorções existentes ficam diluídas com as médias.

De maneira geral, nota-se que as regiões de maior nível de desenvolvimento, acumulam número absoluto de processos elevado e acima da respectiva participação relativa na população da província. Como na região de Diamantina, em que o percentual de processos mantém-se bem acima da proporção de população, sobretudo na década de 1870. Outro caso destacável é o da região Mineradora Central Oeste, núcleo original da ocupação da capitania e sede política-administrativa da província, com grande incidência de processos. As duas regiões apresentaram, no transcurso do século XIX, decréscimo relativo de população e perda de importância econômica. Ambas as regiões, principalmente na década de 1870, apresentaram grandes desníveis entre a proporção de obras e de população, forte evidência a sugerir a presença de determinação política na distribuição de recursos públicos e, por decorrência, na constituição de processos. É muito provável que os investimentos em infraestrutura estivessem abaixo da influência de interesses regionais, que se impunham por meio de mecanismos clientelísticos, mediação fundamental nas relações entre Estado e sociedade no século XIX brasileiro.

Em posição oposta estão as regiões com nível de desenvolvimento econômico baixo, que apresentavam número de processos inferior a respectiva participação na população provincial. Quanto as regiões de nível médio de desenvolvimento econômico, a tendência é que o número de processos fique abaixo de sua população relativa. Entretanto, é necessário atentar para algumas questões metodológicas e contextuais. Os índices de desenvolvimento foram propostos para a primeira metade do século XIX e, se fosse realizada nova classificação, para a segunda metade da centúria, algumas regiões mudariam de posição. Dois exemplos de regiões reclassificáveis pertencem ao conjunto das que possuem médio nível de desenvolvimento: a Mata e a Sul Central. Estas regiões, na segunda metade do XIX, certamente pertenceriam ao grupo com maior nível de desenvolvimento. Para o caso da Mata deve-se ainda atentar para questão contextual. Em relação a estimativa de 1830,

a Mata apresenta número de processos maior que sua população relativa, certamente trata-se de período em que a infraestrutura está sendo montada, para se efetivar a ocupação da região. Já na década de 1870, quando a região é a economicamente mais dinâmica da província, em função da expansão da cafeicultura para exportação, o número de processos é menor que sua população relativa. Neste caso, entra a variável expansão ferroviária e o ritmo acelerado de modernização dos transportes da região, em virtude da estreita relação entre essa modal de transporte e a agroexportação. Dessa forma, os Processos precisariam ser complementados com dados referentes à expansão ferroviária. Em relação ao Sul Central, no primeiro momento o comportamento da região é o esperado, enquanto que na segunda metade do século XIX, quando se apresenta como espaço regional dos mais dinâmicos da província, o número de processos continua menor que sua população relativa. Fato a sugerir que à sua posição econômica não correspondia força política suficiente para carrear investimentos proporcionais na infra-estrutura da região. Esta evidência se coaduna com tendência de distribuição regionalmente desigual de recursos arrecadados pelo Estado, salientado por estudo das finanças públicas da província de Minas Gerais (MENDES, 2007).

Em relação aos limites dos dados aqui apresentados, deve-se alertar para alguns fatores que só serão considerados quando da desagregação dos dados. O primeiro é determinar se o Processo diz respeito a obra executada ou não. Embora os Processos equivalham a algum tipo de “movimento administrativo” do Governo Provincial direcionado para realização de obra, em alguns casos elas não chegam às vias de fato, e, mesmo que a maioria deles sejam registros da execução da obra, a presença de documentos que tratam das fases pré e pós-obras é bastante incidente.¹⁴ Portanto, é necessário qualificar o tipo de intervenção realizada a que o Processo diz respeito em cada região – demanda, avaliação, construção ou manutenção.

Ponto importante e que sempre deve ser levado em conta é a formação geográfica de Minas Gerais, que condicionou o desenvolvimento dos transportes e que possui grande contrastes regionais. A geografia de Minas, em linhas gerais, é marcada pela diversidade das formas do relevo, do clima, da hidrografia e de seus ecossistemas. Na qual convivem a sinuosidade topográfica das regiões centrais e do sul e os planaltos amenos das regiões do oeste e norte; na coexistência de regime climático típico de zonas tropicais

¹⁴ O que equivale dizer que nem todos registram a fase de execução da obra como, por exemplo, o processo da estrada que segue de Engenho D'água a São Bartolomeu. Nele os documentos que remaneceram foram as avaliações dos engenheiros, direcionadas ao secretário de obras, que buscavam determinar a necessidade da realização da obra, bem como, se a responsabilidade de sua execução caberia à província ou a câmara (PCE. APM. SPOP. 6/3. Cx 8).

das regiões do leste com a agrestidade própria das zonas dos cerrados que se espraiam pelas regiões do norte e oeste; na presença de importantes bacias hidrográficas, que definem rede hídrica fortemente capilarizada e com vários sentidos. Existem também variados ecossistemas de matas, cerrados, campos, caatingas e carrascais, que se desdobram em inúmeros outros subecossistemas que conferem atributos originais a cada uma das regiões mineiras (GODOY, 1996). Todos esses atributos devem ser levados em conta, principalmente por que há enorme probabilidade que eles tenham interferido, de forma regionalmente diferenciada, na distribuição das obras. Por fim, duas outras formas de desagregação necessárias são a por ano ou década e também a direção das estradas.

Considerações finais

Os dois conjuntos documentais apresentados expõem a necessidade de se voltar os olhos para patrimônio arquitetônico aparentemente insuspeitado, ou as centenas de estradas e pontes que compuseram a provavelmente mais extensa e complexa malha viária do Brasil do século XIX. Edificações que, por não se localizarem em centros urbanos, como os templos religiosos, as casas de câmara e cadeias públicas, por exemplo, acabaram por atrair pouca atenção dos estudiosos.

Este texto também apresenta proposta de compreensão da documentação em tela a partir de abordagem mais ampla e não em perspectiva *internalista*, que privilegia somente elementos internos a documentação. Dessa forma, parte-se do entendimento de que as informações somente serão integralmente compreendidas se considerados aspectos históricos, ou características geográficas, demográficas, econômicas, sociais, político-administrativas de Minas Gerais. Abordagem que permite entender que a heterogeneidade temática e a riqueza das informações dos Processos são resultantes de rotina administrativa que, em grande parte, foi determinada pela dinâmica economia provincial. Entende-se que o conhecimento da formação histórica de Minas Gerais é indispensável para o entendimento do intenso processo de edificação e manutenção da rede viária da província.

Referências

ALMEIDA, Carla Maria C. Minas Gerais de 1750 a 1850: bases da economia e tentativa de periodização. In: *LPH - Revista de História*, n. 5. Mariana: ICHS/UFOP, 1995.

- ANTONIL, André João. *Cultura e Opulência do Brasil, por suas drogas, e minas*. Lisboa: Oficina Real Deslandesiana, 1711. Edição Fac-similar.
- BARBOSA, Lidiany S. Os inqueritos provinciais das décadas de 1850 e 1860 e a percepção e propostas de intervenção na infra-estrutura de transportes de Minas Gerais. *Primer Congreso Latinoamericano de Historia Económica y Cuartas Jornadas Uruguayas de Historia Económica*, 2007.
- CARRARA, Ângelo Alves. *Agricultura e pecuária na capitania de Minas Gerais (1674 - 1807)*. Tese (Doutorado) – IFCS/UFRJ, Rio de Janeiro, 1997.
- CHAVES, Cláudia Maria das Graças. *Perfeitos negociantes: mercadores das minas setecentistas*. São Paulo: Annablume, 1999.
- COSTA, Antônio Gilberto (Org.). *Os caminhos do ouro e a Estrada Real*. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2005
- COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo: Ed. da UNESP, 1999.
- COSTA Filho, Miguel. *A cana de açúcar em Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Instituto de Açúcar e do Alcool, 1963.
- DINIZ, Clélio Campolina. *Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira*. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1981.
- ESPÍNDOLA, Haruf Salmem. *Sertão do Rio Doce*. Bauru: EDUSC. 2005.
- FONSECA, Cláudia Damasceno. O espaço urbano de Mariana: sua formação e suas representações In: LPH - *Revista de História*, n. 7. Mariana: ICHS/UFOP, 1997.
- GODOY, Marcelo Magalhães. Intrépidos viajantes e a construção do espaço: uma proposta de regionalização para as Minas Gerais do século XIX. *Texto para discussão* n. 109. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 1996.
- GODOY, Marcelo Magalhães; Barbosa, Lidiany Silva. Uma outra modernização: transportes em uma província não-exportadora. *Textos para Discussão* n. 303. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 2007.
- GODOY, Marcelo Magalhães. *No país das minas de ouro a paisagem vertia engenhos de cana e casas de negócio: um estudo das atividades agroaçucazeiras tradicionais mineiras, entre o Setecentos e o Novecentos, e do complexo mercantil da província de Minas Gerais*. Tese (Doutorado) – FFLCH/USP, São Paulo, 2004.
- GOULART José Alípio. *Meios e instrumentos de transportes no interior do Brasil*. Rio de Janeiro: MEC - Serviço de Documentação e Departamento de Imprensa Oficial, 1959.
- GRAHAM, Richard. *Clientelismo e política no Brasil do século XIX*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1997.
- GUIMARÃES, Carlos Magno e Reis, Liana. Agricultura e caminhos de Minas (1700-1750). In: *Revista do Departamento de História*. Belo Horizonte: FAFICH/UFMG. n. 4, 1987.
- HOLANDA, Sérgio Buarque. Metais e pedras preciosas. In: Holanda, Sérgio Buarque (Org.). *História Geral da Civilização Brasileira*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. v. 2, 2001.

- 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. 2 ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1993.
- LIBBY, Douglas Cole. *Transformação e trabalho*. São Paulo: Brasiliense, 1988.
- MARTINS, Roberto Borges. A economia escravista de Minas Gerais no século XIX. *Texto para discussão nº.10*. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 1982.
- MENDES, Philipe Sherrer. *Finanças Públicas da Província de Minas Gerais*. Monografia (Bacharelado) – Face/UFMG, Belo Horizonte, 2007.
- PAIVA, Clotilde Andrade. *População e economia nas Minas Gerais do século XIX*. Tese (Doutorado – FFLCH-USP, São Paulo, 1996.
- PAULA, João Antônio de. *O Prometeu no sertão: economia e sociedade da capitania das Minas dos Matos Gerais*. Tese (Doutorado) – FFLCH-USP, São Paulo, 1988.
- PIMENTA, Demerval José. *Caminhos de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971.
- RODARTE, Mario Marcos Sampaio. *A pertinência das minas que não se esgotaram*. Dissertação (Mestrado) – Cedeplar/UFMG, Belo Horizonte, 1999.
- RODARTE, Mario Marcos Sampaio. *O trabalho do fogo: perfis de domicílios enquanto unidades de produção e reprodução na Minas Gerais Oitocentista*. Tese (Doutorado) – Cedeplar/UFMG, Belo Horizonte, 2008.
- SIMONSEM, Roberto. *História econômica do Brasil, 1500-1820*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969.
- 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.
- TÔRRES, João Camilo de. *História de Minas Gerais*, v. 1. 3. ed. Belo Horizonte: Lemi e INL, 1980.
- VENÂNCIO, Renato Pinto. Comércio e fronteira em Minas Gerais colonial. In: Furtado, Júnia Ferreira. (Org.). *Diálogos Oceânicos*. Belo Horizonte: EDUFMG, 2001, v. 1.
- ZEMELLA, Mafalda O *abastecimento da capitania de Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo: Hucitec, 1990.

Fontes documentais

Arquivo Público Mineiro (APM). Seção Provincial, Obras Públicas, 6/3. Diversas caixas. Processos de Construção de Estradas e Processos de Construção de Pontes. Livro da lei Mineira (LLM). Arquivo Público Mineiro. Livros referentes aos anos: 1835, 1857, 1870, 1873.



Desenvolvimento do Caparaó Capixaba: caminhos e tropeiros

Francimar Carlos Pinheiro (Cimar Pinheiro)

Graduado em História. Dores do Rio Preto/ES

Este artigo apresenta as consequências iniciais sofridas pelo território da Capitania do Espírito Santo com a descoberta das minas, o avanço da rede urbana sobre as áreas consideradas *proibidas* e as questões dos limites entre as duas províncias. Mostra também que a partir da abertura das duas importantes estradas ligando Minas Gerais ao litoral capixaba e o início do desenvolvimento da região do Caparaó é possível aliar ao discurso historiográfico, as fontes documentais e a história oral para entendermos a participação do tropeirismo no processo de ocupação e formação dos núcleos urbanos ao longo dos caminhos. Além de expor o Caparaó Capixaba neste núcleo de estudo sobre o tropeirismo, este trabalho é parte do projeto de pesquisa sobre a colonização e o desenvolvimento da região do Caparaó Capixaba, formado atualmente por onze municípios.

Descoberta do ouro nos sertões das Gerais

Em meados de 1692, o paulista Antonio Rodrigues Arzão, com cinquenta companheiros, marcha para o sertão de Itaverava e daí, em direção às montanhas de Arrepiados; em algum lugar da floresta encontra um grupo de índios Puri que os leva ao Rio Casca, em cujas areias Arzão recolhe algumas pintas de ouro. Entretanto, a febre e o cansaço destroem a sua comitiva, restando ao conquistador senão seguir os índios para o povoado do Espírito Santo, de acordo com Vasconcelos (1999, p. 125): “Era de lá que haviam subido para se esconderem da perseguição dos colonos. Mas o caminho, sendo livre de botocudos, levaria, sem maior pena, o hóspede até as imediações do litoral. Aceita esta proposta, Arzão foi ter à vila, onde se apresentou ao Capitão-mor, governador da capitania.”

Acolhido no povoado pelo Capitão-Mor João de Velasco e Molina e pela Câmara da vila, recebendo os benefícios dados aos descobridores por ordem Real; Arzão oferece a Molina as pepitas extraídas no Casca, este manda fazer duas memórias, dando uma ao paulista. O conquistador quer voltar aos sertões, mas é persuadido a viajar para São Paulo, por mar. Muito adoentado, Antonio Arzão falece em fins de 1693.

A notícia da descoberta de ouro logo se espalha pela colônia e muitos bandeirantes partem para os sertões das minas, Vasconcelos (1999, p. 141) explica que:

O descobrimento de Ouro Preto, vimos, foi o ponto culminante da história antiga. O Itacolomi representava o farol desejado e atraente dos bandeirantes. O Carmo descobriu-se por acaso, senão por engano de ser o Tripuí. O Sabará-buçú à sua parte já não era de todo ignoto, e Artur de Sá, avisado pelo Borba, tanta certeza tinha de lhe devassar os tesouros, que a sua comitiva aparatosa, mais significava a ocupação, que uma simples aventura. Com a serra de Ouro Preto porém, a época das aventuras e fábulas extinguiu-se. Os bandeirantes perderam a sua razão de ser: o sertão removeu-se, e a ordem civil parece que raiou para nunca mais se obumbrar na noite selvagem.

Para conter a invasão, o governador Artur de Sá recebe ordens do Rei de Portugal para não permitir a entrada de mais gente para as Minas. Além disso, todos os caminhos que levam à região das minas são fechados, pois já existem notícias do contrabando de ouro por aquelas áreas. Logo depois, toma-se conhecimento de uma picada que do litoral capixaba vai-se às minas, mas D. Álvaro de Silveira, sucessor de Artur de Sá ordena o seu fechamento. As ordens do Rei são severas para quem for encontrado em alguns dos caminhos para as minas: os livres serão presos, os escravos serão confiscados e os militares deportados para Angola.

Sem aprofundar nas causas da Guerra dos Emboabas, conflito armado entre paulistas e os demais forasteiros, entre 1707 e 1709, é importante considerar que a partir desse evento Portugal assume o controle administrativo da região, encerrando as hostilidades entre os dois grupos; em função dessa medida muitos paulistas retiram-se das minas, dirigindo-se para o centro da colônia. A Coroa regulamenta a cobrança do quinto e cria a Capitania de São Paulo e Minas de Ouro, relegando à Capitania do Espírito Santo uma estreita faixa litorânea.

Com essas medidas e o aumento do fluxo de pessoas, a produção de ouro cresce de volume transformando as minas na região mais rica do Reino, fato que obriga a Coroa, em dezembro de 1720, a criar a Capitania de Minas Gerais, desmembrando-a de São Paulo. Em 1733, o Governador proíbe a abertura de novas picadas em direção às minas e, em 1735, os sertões do leste são transformados em Área Proibida, uma barreira natural para evitar o contrabando de ouro pela Capitania do Espírito Santo.

O tempo passa e a partir da segunda metade do século XVIII, inicia-se a decadência das minas. Segundo Mathias (apud MERCADANTE, 1973, p. 23):

Vila Rica atravessava em 1804 uma fase de estagnação. As lavras esgotadas haviam reduzido grande parte da população a um estado muito próximo da miséria. Da famosa Idade do Ouro restavam, praticamente, os vestígios materiais nos morros esburacados e nos córregos sinuosos onde renitentes faiscadores teimavam em buscar recursos para a sobrevivência.

Chega ao final o delírio da exploração aurífera. Com isso, torna-se necessário abandonar as minas estéreis e entregar-se a outra atividade. Os mineiros deslocam-se para o leste em direção à Serra dos Arrepiados, para a província fluminense, estabelecendo-se às margens do rio Paraíba, ou rumo à província paulista.

Enquanto isso, a Capitania do Espírito Santo, subordinada ao governo da Bahia, continua seu desenvolvimento explorando a estreita faixa litorânea, as áreas cultivadas não excediam a três léguas do litoral no sentido do sertão. Oliveira (2008, p. 220) explica-nos que: “Vitória gabava-se de ser um centro industrial. Exportava, anualmente, 276.800 varas de pano de algodão; 202 arrôbas de fio de algodão; 5.100 arrôbas de algodão aberto; 4.877 arrôbas de açúcar. E mais arroz, milho e madeiras. Tudo no valor total de 45:648\$480. Seus habitantes livres somavam 2.327, e escravos, 4.898.”

Seu Governador e Capitão-mor Inácio João Monjardim escreve a D. Rodrigo José de Menezes e Castro, Governador e Capitão-general da Bahia, relatando que o gentio ainda continua sendo o elemento ameaçador que impede o avanço para o interior. Além da Vila de Vitória, descreve sobre as outras quatro povoações existentes: Vila Nova de Almeida, Vila do Espírito Santo, Vila de Guarapari e Vila Nova de Benevente (Anchieta), todas ao longo da costa.

Nomeado pelo Decreto Régio de 11 de novembro de 1897, Antonio Pires da Silva Pontes toma posse no governo da Capitania do Espírito Santo, em março de 1800; sua principal atribuição é a abertura e navegação do Rio Doce. Considerando que desde 1725, Portugal proíbe a abertura de caminhos para Minas Gerais, principalmente oriundos da capitania capixaba, pode-se entender que esta é uma atitude progressista.

Sete meses após tomar posse do governo capixaba, Silva Pontes e o capitão general Bernardo José de Lorena, Governador da Capitania de Minas Gerais, celebram um acordo demarcando os limites entre as Capitanias do Espírito Santo e de Minas Gerais para fins de cobrança de impostos, tratam também da abertura e navegação do Rio Doce, instalação de quartéis às margens do rio para proteger os novos habitantes dos constantes ataques

dos índios e meios de controlar melhor o extravio de ouro. Vasconcellos reproduz em seu livro o texto do acordo (1858, p. 30-32):

No dia oito de outubro de 1800, no quartel do Porto de Souza, por baixo da foz do rio Guandú, que entra no Rio Doce, também por baixo do ultimo degráo da cachoeira das Escadinhas; sendo presentes, por parte do Illm. e Exm. governador e capitão general da capitania de Minas Geraes Bernardo José de Lorena, o tenente coronel do terceiro regimento de cavallaria de milicias da comarca de Villa Rica João Baptista dos Santos Araujo, e pela parte da capitania nova do Espirito Santo o governador della Antonio Pires da Silva Pontes, que veio dar execução á real abertura da navegação do Rio Doce, sendo igualmente presentes os officiaes, e pessoas abaixo assignadas, foi assentado por todos que á bem do real serviço do Principe Regente Nosso Senhor, e cumprimento de suas augustas ordens, e arrecadação dos direitos reaes, havendo-se de demarcar os limites das duas capitanias confinantes, fossem estes pelo espigão que corre do norte ao sul entre os rios Guandú, e Main-assú, e não pela corrente do rio, por ser esta de sua natureza tortuosa, e incommoda para a boa guarda, e que do dito espigão, aguas vertentes para o Guandú, seja districto da capitania, ou nova provincia do Espirito Santo, e que pela parte do norte do Rio Doce servisse de demarcação a serra de Souza, que tem a sua testa elevada defronte deste quartel, e Porto de Souza, e della vae acompanhando o Rio Doce até confrontar com o espigão acima referido, ou serrote, que separava as vertentes dos dous rios Main-assú, e Guandú, e que assim ficava já estabelecido neste Porto de Souza, em que se termina a navegação fácil do oceano, o destacamento e registo da nova provincia, commandado por um alferes de linha, um cadete, um cabo, e dez soldados de linha; um cabo de pedestres, e vinte soldados; uma peça de artilharia de trez, montada em carreta de ferro, municiada de polvora, bala, e metralha; o quartel defensado com estacada para proteger, de mão commum com o destacamento do porto da Regencia da barra do Rio Doce, a comunicação das Minas Geraes com o oceano, em que pela felicidade e benção do céu que acompanha a Regência Augusta do Principe Nosso Senhor, se rompeu a difficuldade que se disia invencivel, entrando e sahindo as lanchas do alto pela dita barra, e por tanto podendo julgar-se este Porto de Souza, como porto creado pela Providencia para capitania de Minas Geraes, achando-se de distancia das terras da capitania de Minas este porto pacífico, e d'onde até o Reino se podem conduzir as mercadorias territoriaes, ficando também muito commoda a foz do rio Main-assú para o Exm. general das Minas estabelecer os registos para as arrecadações, e forças contra o gentio botocudo, por onde se estabeleça a segurança dos carregadores das duas colonias. – E por assim se ter assentado ser do bom serviço de Sua Alteza o Principe Regente Nosso Senhor, se fez este auto, que assignamos. – Antonio Pires da Silva Pontes, governador da provincia. – João Baptista dos Santos Araujo, tenente coronel miliciano. – Feliciano Henrique Franco,

capitão miliciano. – Francisco Ribeiro Pinto, capellão graduado em capitão. – Manoel José Pires da Silva Pontes, capitão do districto de Santa Barbara de Minas Geraes. – Francisco Luiz de Carvalho, alferes commandante do destacamento de Porto de Souza. – João Ignacio da Silva Pontes de Araujo, ás ordens do tenente coronel meu pai. – Antonio Rodrigues Pereira Taborda, furriel de cavallaria registrar do regimento de Minas Geraes, e commandante da guarda que a acompanha. – Desiderio Antonio da Silveira Maya Pesanha, alferes de milicias do Espirito Santo. – João Nunes da Cunha Velho, cadete destacado deste porto. – Ignacio de Souza Victoria, cabo de esquadra. – Antonio Pires da Silva Pontes o rubriquei com segunda assinatura. – Está conforme com o original esta copia. – 6 de novembro de 1800. – Com a rubrica do governador. – Antonio Pires da Silva Pontes.

Assim, o porto do Sousa é criado para servir de entreposto do comércio de exportação e importação para a Capitania de Minas Gerais, o próximo passo é povoar as margens do Rio Doce, mas como é de costume os condenados pela justiça, os desertores e outros criminosos são os primeiros moradores. Contudo, os comerciantes não aparecem e os planos de povoamento da região não vingam. Além do mais, existe o inimigo oculto pela floresta: os índios Botocudo.

Silva Pontes entrega o governo a Manuel Vieira d’Albuquerque Tovar, em 1804, que continua a árdua luta para promover o desenvolvimento do Rio Doce, a pedido da Coroa Portuguesa.

Pouco tempo mais tarde, em março de 1808, a Família Real desembarca no Rio de Janeiro, iniciando a nova fase da Colônia. Assim que a Corte instala-se na cidade, o Príncipe Regente decreta uma série de medidas para o desenvolvimento do novo reino. Em 3 de setembro de 1810, o Dom João assina um Decreto Régio com o seguinte teor:

Considerando quanto convem á melhor e mais prompta execução no cumprimento das minha reaes ordens, e ao bem do meu real serviço, que o Governo da Capitania do Espirito Santo, pelo que toca ao militar não seja dependente e sujeito ao Governo da Capitania da Bahia, como o era até o presente: sou servido ordenar que o referido Governo da Capitania do Espirito Santo pelo que pertence á parte Militar fique de ora em diante inteiramente independente do Governo da Capitania da Bahia. O Conselho Supremo Militar o tenha assim entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 3 de Setembro de 1810.

Assim, encerra-se o período de controle da capitania capixaba pela Capitania da Bahia, exercido desde 1721. Afirma Oliveira (2008, p. 260) que: “Emancipada que fora a Capitania daquela espécie de tutela que, durante

séculos, a subordinara ao governo da Bahia, podia agora o Espírito Santo pleitear diretamente junto ao trono as providências reclamadas pelo bem-estar do povo e progresso da terra.”

Em 1812, Francisco Rubim assume a Capitania com uma produção agrícola e industrial insignificante, comercializada e transportada pelos pequenos empresários locais para a Bahia e o Rio de Janeiro. A ligação comercial com Minas Gerais ainda é um sonho.

As estradas do sertão ao litoral

Se os capixabas não se arriscam a investir na conquista dos sertões, os mineiros não deixam por menos, organizados os espaços no entorno da região da mineração, em meados do século XVIII avançam em direção aos sertões do Leste: as Áreas Proibidas, em busca do precioso metal. Primeiro, nos lugares em que descobrem ouro constroem os presídios e depois os aldeamentos para os índios Puri; assim, defendem-se dos ataques dos índios Botocudo. Segundo Espíndola (2005, p. 52): “[...] Para fortalecer os presídios e estimular a descoberta de veios auríferos, recrutou os vadios e criminosos das vilas e povoados, na maioria mulatos, pretos e caboclos, e os enviou para povoar Cuieté, Abre Campo, Arrepiados e Peçanha.”

Entretanto, a mineração nos ribeirões do leste não se mostra muito promissora; além do que, a vida incipiente na floresta, as enfermidades e a fome matam mais que os índios. Conforme a produção aurífera decresce, a atividade agrícola ganha força e avança para o interior, apoiando-se nas pequenas povoações formada em torno dos presídios e dos núcleos para a catequização dos indígenas. Soares (2009) explica que:

Ao final dos setecentos, a expansão da atividade agropastoril sobre o território que hoje compreende a Zona da Mata se intensificou. [...] mediante a implantação de uma série de capelas. A disseminação desses rústicos templos religiosos foi, na realidade, um processo difuso de fixação de pequenas centralidades que, pelo próprio modo como se constituíam, possibilitou a formação de inúmeros núcleos urbanos nas áreas de expansão rural.

A expansão do povoamento rural traz no bojo a preocupação com os anseios dos cristãos espalhados em vários pontos do sertão e da própria legislação eclesiástica que impede a implantação de capelas em locais ermos. Desse modo, os povoados formam-se em tornos dessas capelas, construídas em terras doadas pelos grandes proprietários em favor de um santo de devoção.

A chegada da Família Real causa um rebuliço na colônia, o Príncipe Regente preocupado com os prejuízos sofridos pelos colonos com os constantes ataques dos silvícolas, declara guerra aos índios Botocudo, em Carta Régia de 13 de maio de 1808. Aproveita o mesmo documento para criar um corpo militar que controle as ações dos índios nos sertões do leste, afastando-os das proximidades do Rio Doce e possibilitar a navegação em seu leito: a Junta de Civilização e Conquista dos Índios e Navegação do Rio Doce. A princípio são criadas as primeiras seis Divisões Militares e, em 1811, a sétima região.

Mesmo com a proibição de abertura de novos caminhos e as questões sobre os limites entre as duas Capitanias, o governo mineiro continua investindo sobre as áreas proibidas. Em 1810, João do Monte Fonseca, Comandante da Segunda Divisão Militar, recebe ordens do governo mineiro conforme a correspondência a seguir:

Havendo o Governo desta Capitania conferido com o Governador da Capitania do Espírito Santo em observação das Ordens Regias sobre os objectos detriminados, e sendo por elle declarado que seria de sumo interesse para huma, e Outra Capitania, principalmente para total extinção dos Botecudos, abrir da Serra dos Arrepiados athe o Rio de Santa Maria, que vai desaguar ao Mar na Villa da Victoria, huma estrada seguindo o rumo do Leste athe encontrar as Cabeceiras do dito Rio. Ordena-se a Vossa Mercê, que no dia 15 de Julho de principio a hua picada larga demandando sobre o dito rumo, e principiando donde lhe parecer mais conveniente, com vinte homens escolhidos da sua Divizão, devendo Vossa Mercê ficar na inteligência, de que pelo dito Governador da Capitania do Espírito Santo, se deo Ordem para que nas Cabeceiras do sobredito Rio de Santa Maria desde o sobredito dia quinze se darão trez tiros de [pessa] de manhaã e trez de tarde athe o fim deste corrente mez, para se assignalar a Vossa Mercê o ponto de direção, que deve seguir, e quando se não consiga apezar de tudo se hir com a dita Picada nas Cabeceiras do Rio Santa Maria, he de conjecturar, e mesmo será infalível que va sahir ao Mar, ou mais ao Norte, ou Villa da Victoria desmarcando circunstanciadamente, o numero das Leguas da distancia, e tudo quanto achar demais notável. E para que se não experimente faltar de mantimentos entre os empregados na dita picada, Vossa Mercê dará providencias necessárias a fim de que nos tempos competentes sejam soccorridos pelos outros soldados da sua divizão. Ordena-se a Vossa Mercê, que de fiel exxeccusão a esta Ordem, sem embargo de quaesquer embaraços ou obstáculos, para se não ademitir excuza de qualidade alguá, por assim interessar ao Real Serviço. Deos Guarde a Vossa Mercê. Villa Rica 2 de Julho de 1810. Pedro Afonso Galvão de San Martinho. Lucas Antonio Monteiro de Barros. Joze de Souza Lobo. Matheus Herculano Monteiro de Barros. Senhor Alferes Commandante da 2ª Divizão João do Monte da Fonseca.

João do Monte cumpre as ordens recebidas, mas não se tem certeza de qual roteiro segue em direção às cabeceiras do Rio Santa Maria. Em seu diário de 1815, ele afirma que chegou com a picada até as Minas de Castelo, mas não esclarece o caminho percorrido.

Em janeiro de 1814, o Príncipe Regente autoriza o Governador Francisco Rubin a conceder sesmarias e isentar de pagamento dos dízimos a quem se estabelecer na Capitania do Espírito Santo, em função da decadência que se encontra a agricultura e o comércio da mesma, além de permitir a distribuição de sesmarias ao longo do Rio Doce e do Rio Santa Maria. A partir dessas concessões o governador capixaba inicia a abertura da estrada a Vila Rica (atual Ouro Preto), de acordo com Novaes (s/d, p. 118-119):

[...] deliberou, mediante ordem passada, a 14 de setembro de 1814, encarregar o Capitão do Corpo de Pedestres, Inácio Pereira Duarte Carneiro, de procurar um ponto mais indicado para o início de uma estrada para a Capitania de Minas Gerais, certo de que esse ponto deveria ser a primeira cachoeira do Rio Santa Maria da Vitória. A 10 de abril de 1815, após os devidos estudos, e acompanhado de operários e cinquenta pedestres, Inácio Carneiro embrenhou-se pelas adjacências da Serra Geral, rumo-sul, e abriu uma picada. No mesmo ano, a Fazenda de José Cláudio de Sousa servia já de pouso a essa expedição.

O governo mineiro também envia um grupo de soldados da sua Divisão Militar para abrir a estrada em sentido ao litoral. Porém, o governador Rubim notabiliza-se pelo esforço empreendido no povoamento do sertão da capitania capixaba, principalmente nas áreas consideradas proibidas por muitos anos, manda construir quartéis distantes cerca de três léguas entre si para a segurança dos viajantes e das tropas, imaginando que a partir destes, vários núcleos urbanos serão formados. Em dezembro de 1816, recebe carta de D. João VI felicitando-o pelos resultados obtidos visto que se encontra,

[...] já aberta uma estrada com mais de vinte e duas leguas de distancia, desde o ultimo morador do Rio Santa Maria, até perto da margem do Rio Pardo, e nella estabelecidos com as competentes guarnições os Quartéis de Bragança. Pinhel, Serpa, Ourem, Barcellos, Villa Viçosa, Monforte e Souzel, em distancia de tres em tres leguas, para guarda, segurança e commodidade dos viajantes, e para facilidade das reciprocas communicações commerciaes que tanto desejo promover e auxiliar; convido muito a conclusão desta estrada até se encontrar alguma já aberta e transitavel em a Capitania de Minas Geraes, e bem assim que se haja deprehender a abertura de muitas outras differentes estradas por todo a vasto sertão, que

separa as duas Capitanias, afim de que possa ser reduzido a cultura; aproveitando-se ao mesmo tempo as riquezas que nelle consta haverem [...].

A abertura de estradas pelos sertões entre as duas capitanias torna-se prioridade para a Coroa, na mesma carta o Rei ordena que:

[...] se promova com a maior actividade a communicação dessa Capitania com a de Minas Geraes por muitas, e differentes estradas, tantas quantas se julgarem convenientes, sendo feita a despeza da sua construcção pela Junta da minha Real Fazenda de cada uma das Capitanias, na parte que ficar dentro dos seus limites, regulados pelo auto de demarcação celebrado aos 8 de Outubro de 1800 [...].

A ideia da Coroa é conceder sesmarias e datas minerais com a isenção de impostos e taxas para todos os produtos cultivados na região; tornar o sertão transitável, pois o aumento do trânsito de pessoas e tropas pelas estradas pode contribuir para povoar, desenvolver e pacificar os índios.

Em meados de 1815, o Alferes João do Monte Fonseca parte de Arrepia-dos com ordens de abrir uma picada até a última cachoeira do Rio Itapemirim, construir quartéis, roças e preparar o caminho para se chegar ao litoral passando ao sul da Serra do Caparaó.

Em início de 1816, Manoel José Esteves de Lima solicita ao Rei autorização para melhorar e conservar a estrada aberta por Monte Fonseca. Porém, só em 1818 consegue finalmente autorização para explorar a estrada, segundo o historiador Carlos Magno, em sua Resenha Histórica de Dores do Rio Preto.

Em outubro de 1825, Esteves de Lima envia um documento ao Ouvidor José Libânio de Souza, relatando sobre a estrada entre as Capitanias de Minas Gerais e Espírito Santo, ligando Mariana à vila de Itapemirim, no litoral capixaba. Neste documento, o Sargento-mor quando descreve o incidente com os Botocudo, deixa claro que os índios Puri, do Aldeamento de São Matheus, trabalham na conservação da Estrada de Itapemirim.

Este aldeamento é construído em maio de 1824, às margens do Rib. São Matheus, no final de fevereiro de 1826, é transferido para a margem esquerda do rio Preto, cerca de 4 léguas (26 km) à leste do local de origem, a pedido de seu diretor Antonio Joaquim Coelho.

Anos mais tarde, em 1855, o Presidente da Província do Espírito Santo, Dr. Sebastião Machado Nunes, relata que:

Os cidadãos Bernardino Ferreira Rios, Mizaél Ferreira de Paiva, auxiliados por Manoel Pereira de Faria e Francisco de Paula Cunha, morador este na

provincia de Minas, realizarão a abertura de uma picada na extensão de 9 legoas desde a povoação do Alegre no município de Itapemirim até sahir a estrada de S. Pedro no lugar denominado, Santa Cruz, procurando deste modo pôr em communicação directa a referida povoação do Alegre com a de Abre Campo, B – em Minas.

Esta ligação entre o sul e o norte do Caparaó Capixaba abre espaço maior para o seu desenvolvimento e a abertura de novos caminhos para a passagem de tropas e tropeiros.

A região do Caparaó Capixaba

O Caparaó Capixaba está encravado em uma cadeia de montanhas com vários picos rochosos, cujas elevações chegam perto dos 3000 metros de altitude. Na Serra do Caparaó, do lado capixaba, nascem os principais rios que formam as bacias do Itabapoana e do Itapemirim. A formação dos municípios que hoje formam a região remonta a 1815, com a criação da vila de Itapemirim, pelo Alvará Régio de 27 de junho.

Em 23 de novembro de 1864, o distrito de São Pedro do Cachoeiro de Itapemirim é elevado à categoria de vila, sendo desmembrada da vila de Itapemirim. A vila torna-se município pelo Decreto Estadual nº 4, de 26 de dezembro de 1889, com o nome de Cachoeiro de Itapemirim. A partir daí nascem os municípios existentes, desmembrando-os de Cachoeiro:

Alegre – a freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Alegre foi elevada à categoria de vila, em 3 de abril de 1884, com o nome de Alegre.

Iúna – a vila do Rio Pardo é criada por Decreto Estadual em 24 de outubro de 1890. Passa-se a se chamar Iúna em 31 de dezembro de 1943, por meio da Lei Estadual nº 15177.

Muniz Freire – a vila do Espírito Santo do Rio Pardo é criada em 30 de novembro de 1890, pela Lei 53. Passa-se a chamar Muniz Freire, em 30 de novembro de 1896.

De Alegre criam-se os seguintes:

Guaçuí – o distrito de São Miguel do Veado passa a pertencer ao município de Alegre, em 11 de novembro de 1890. A Lei Estadual nº 1688, de 25 de dezembro de 1928, eleva-o à categoria de município com o nome Veado, mais tarde chama-se Siqueira Campos e finalmente Guaçuí.

Jerônimo Monteiro – em 11 de janeiro de 1895, é criado o distrito de Vala do Souza. Transformado em município com o nome de Jerônimo Monteiro, em 28 de novembro de 1958.

Ibitirama – criado o distrito de Caparaó, em 5 de novembro de 1917, tendo seu nome alterado para Ibitirama em 31 de dezembro de 1943. Elevado a município em 15 de setembro de 1988.

De Iúna criam-se os seguintes:

Ibatiba – em 1918 foi criado o distrito de Rosário do Rio Pardo do Norte, passando a se chamar Ibatiba, em 31 de dezembro de 1943. Em 7 de novembro de 1981 é criado o município de Ibatiba.

Irupi – distrito criado em 28 de dezembro de 1903, com o nome de Cachoeira, mudando o nome para Irupi no final de 1943. Em 16 de janeiro de 1991 é elevado à categoria de município com o mesmo nome.

Por uma decisão governamental em 1914, a vila de Rio Pardo (Iúna) perde parte de seu território para ser criado o município de São Manoel do Mutum (atualmente Mutum), no Estado de Minas Gerais. É interessante observar que não apenas o município perdeu terras, mas o estado capixaba também.

De Guaçuí criam-se o seguinte:

Dores do Rio Preto – criado o distrito de Rio Preto, em 17 de junho de 1896, pertencente ao município de Alegre. Em 1928 é transferido para o município de Siqueira Campos (Guaçuí). Em 1943 passa a denominar-se distrito de Divisa. Em 30 de dezembro de 1963, é criado o município de Dores do Rio Preto.

Divino de São Lourenço – criado o distrito de São Tiago, em 5 de janeiro de 1817, pertencente ao município de Alegre. Em 1928 é transferido para o município de Siqueira Campos (Guaçuí). Em 1931 passa a denominar-se distrito de São Lourenço. Em 30 de dezembro de 1963, é criado o município de Divino de São Lourenço.

Para completar a genealogia dos municípios do Caparaó Capixaba falta apenas *São José do Calçado* que foi elevada à categoria de vila, em 11 de novembro de 1890, sendo desmembrado de São Pedro de Itabapoana. Em 5 de julho de 1923 passa à condição de município com o mesmo nome. É importante considerar que São Pedro do Itabapoana não faz parte da região do Caparaó Capixaba.

Tropas e tropeiros no Caparaó Capixaba

O estado capixaba desenvolve seu sistema de transporte lentamente até meados do século XIX, Saint-Hilaire observou que em toda a província não se conhece outro veículo além das barcas e das pirogas, afirma também que é (1974, p. 57): [...] surpreendente que não se vejam em nenhuma parte

burros, e os meus foram, por vezes, objeto de curiosidade das crianças. Só se usam cavalos e, como não é costume carregar esses animais e as albardas são muito mal feitas, o cavalo que, extraordinariamente, carrega uma carga até um pouco longe, chega quase sempre ferido.”

A partir da abertura das estradas ligando Minas ao litoral, começa um fluxo maior de tropas de muares pelos sertões capixabas. Vasconcellos (1858, p. 115), ao descrever a Estrada São Pedro de Alcântara registra que: “Em 22 de junho de 1820 participou ao rei o governador Balthasar de Souza Botelho e Vasconcellos, que havia descido a primeira boiada por esta estrada, e que o proprietário fizera bom mercado, apesar de perder algumas cabeças na jornada.”

O caminho das tropas é áspero, atravessam vales, rios e montanhas, enfrentam picadas mal abertas, pedras, atoleiros e precipícios. As viagens duram vários dias, dependendo das condições do tempo e dos caminhos. Moraes (1989, p. 27) cita que: “Não havia outra alternativa senão o uso de burros e bestas, agora de forma organizada e metódica, com características de empresa e fazendo surgir no interior do Espírito Santo uma atividade e uma nova profissão de relevante importância para a economia estadual: as tropas e os tropeiros.”

Assim, no interior do Espírito Santo o transporte de cargas em lombo de muares prospera, levando e trazendo todos os tipos de produtos, encomendas, cartas e até dinheiro. Outras atividades também nasceram e cresceram em função das tropas, como os seleiros, funileiros e ferreiros, entre outros. Além, é claro, do comércio de muares que é intensificado na região, com os vendedores vindos de Minas Gerais. Mais tarde, esse comércio de animais passa a ser feito pelos próprios capixabas.

Cachoeiro de Itapemirim torna-se o centro comercial mais importante do sul capixaba e irradia esse comércio para toda a região, inclusive o Caparaó Capixaba. Alegre, Muniz Freire e Iúna destacam-se como centros de convergências das tropas. Cachoeiro e Alegre estão na estrada para Itapemirim, já Iúna e Muniz Freire na estrada São Pedro de Alcântara. A ligação capixaba entre as duas estradas faz-se entre Alegre e Santa Cruz (hoje distrito de Irupi).

Atualmente, o tropeirismo capixaba vive da saudade e da tradição de seu povo. Em 21 de Setembro de 2009, é sancionada a Lei Estadual nº 9.299, instituindo o Dia do Tropeiro, no primeiro domingo do mês de setembro. Em 15 de Setembro de 2011, é sancionada a Lei Estadual nº 9.702, conferindo ao município de Ibatiba o título de “Capital Estadual do Tropeirismo”. Estes atos de governo apenas reforçam a história de homens e seus animais que

cruzam as picadas cortadas nas florestas, com todas as dificuldades possíveis para desbravarem nosso sertão e como conta-nos dona Sattuth, filha de tropeiro de Ibatiba: “Assim se faz a história. Pessoas que se encontram, formam família, povoam vilas que se tornam cidades. Dores e alegrias, lutas, esforços e vitórias, fatos que tecem o fio de nossa história”.

Referências

- BRAVO, Carlos Magno Rodrigues. *Resenha Histórica de Dores do Rio Preto*. Alegre: IHGA, [200-].
- DAEMON, Bazilio Carvalho. *Província do Espírito-Santo: sua descoberta, historia chronologica, synopsis e estatistica*. Victoria: Typographia do Espírito-Santense, 1879.
- ESPÍNDOLA, Haruf Salmen. *Sertão do Rio Doce*. Bauru: EDUSC, 2005.
- LIMA JUNIOR, Augusto de. *A Capitania das Minas Gerais*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1978.
- MARINS, Antonio. *Minha terra e meu municipio (Cachoeiro do Itapemirim)*. Rio de Janeiro: Jacintho Ribeiro dos Santos, 1920.
- MORAES, Ormando. *Por serras e vales do Espírito Santo: a epopeia das tropas e tropeiros*. 2. ed. Vitória: IHGES, 1989.
- NOVAES, Maria Stella de. *História do Espírito Santo*. Vitória: Fundo Editorial do Espírito Santo, (s. d.).
- OLIVEIRA, José Teixeira. *História do Estado do Espírito Santo*. 3. ed. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo; Secretaria de Estado da Cultura, 2008. (Coleção Canaã. v. 8).
- QUARTO, Sattuth Alcure; MARCONDI, Roberto Carlos Scardino Justo. *Do Rosário a Ibatiba*. Belo Horizonte: O Lutador, 2015.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1974.
- VASCONCELOS, Diogo de. *História Antiga das Minas Gerais*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999.
- VASCONCELLOS, José Marcellino Pereira de. *Ensaio sobre a História e Estatística da Província do Espírito Santo*. Victoria: Typographia de P. A. d'Azeredo, 1858.

Site

SOARES, Josarlete Magalhães. Cartografia e ocupação do território: a Zona da Mata mineira no século XVIII e primeira metade do XIX. In: Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, 3., 2009, Ouro Preto. *Anais eletrônicos...* Belo Horizonte: UFMG, 2009. Disponível em <<https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/resumos-trabalhos.htm>>. Acesso em: 06 dez. 2010.



Caminhos de tropas e as variáveis ambientais do Planalto de Santa Catarina nas mensagens do governo provincial no século XIX

Marlon Brandt

Doutor em História/UFFS e Professor do Curso de Geografia. Chapecó/SC

O texto tem por objetivo analisar as relações do governo do Estado de Santa Catarina com os caminhos de tropas e as variáveis ambientais do planalto ao longo do século XIX, através das mensagens governamentais. Esses documentos constituem importantes fontes de pesquisa, pois contemplam, como aponta Gilmar Arruda, uma variada possibilidade de estudos, incluindo o campo da história ambiental.¹ Sua leitura possibilita não apenas observar dados referentes às finanças ou outros assuntos de caráter administrativo, mas também projetos e descrições sobre a situação de diversas áreas como a saúde, educação, política colonizatória, relação com indígenas e algumas das principais características das políticas referentes a abertura e manutenção de estradas. Verifica-se nessas mensagens que as variáveis ambientais regionais, expressas, por exemplo, nos fenômenos de ordem climática, como a pluviosidade, ocasionando atoleiros e cheias de rios, ou a transposição de serras e vales mais dissecados eram apontados como fatores que explicavam a precariedade dos caminhos que cruzavam Santa Catarina, muitos deles pelo planalto.

Estudar a relação do homem com a natureza nos espaços por ele habitados e modificados compõe um dos vários campos de estudos compreendidos pela história, denominado história ambiental. Esse ramo, relativamente recente, procura lidar com o papel e o lugar da natureza na vida humana. São assim estudadas 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, dispostos em diferentes combinações de objetos naturais e artificiais, em espaços e tempos distintos. Este, contudo, é visto no sentido mais específico, onde as técnicas são um produto da cultura humana, condicionadas, elas também, pelo ambiente não humano.² Ao incorporar a natureza em seus estudos, buscando aprofundar o entendimento

¹ ARRUDA, Gilmar. Rios e governos no Estado do Paraná: pontes, “força hidráulica” e a era das barragens (1853-1940). *Varia História*. [online], v.24, n.39, p. 153-175, 2008, p. 154.

² WORSTER, Donald. Transformações da terra: para uma perspectiva agroecológica na História. *Ambiente & Sociedade*. Campinas, v. V, n. 2, ago-dez. 2002. v. VI, n. 1, jan-jul. 2003, p. 25.

de como os homens foram afetados pelo ambiente e como eles afetaram e de que modo o ambiente, o historiador ambiental, nas palavras de Donald Worster, “rejeita a premissa convencional de que a experiência humana se desenvolveu sem restrições naturais, de que os humanos são uma espécie distinta e supernatural [e] de que as consequências ecológicas dos seus feitos passados podem ser ignoradas”.³

Um caminho, uma vez posto em funcionamento, além de conectar dois pontos, proporciona a esses espaços novas trajetórias históricas, possibilitando deslocamentos humanos, fluxos de animais, plantas ou mercadorias, e uma maior ocupação das terras às suas margens. Ele transforma não apenas as relações sociais e econômicas entre o ponto de partida e o destino, mas também a própria paisagem por onde é percorrido.⁴ Sua contribuição pode também ser percebida na integração, conquista e domínio territorial. Essa conjunção de diversos elementos, 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”.⁵

No Brasil, sobretudo nas regiões interioranas, predominou, por quase quatro séculos, um sistema de circulação que 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”. Conforme Marcos Lobato Martins, um exame desse sistema de circulação possibilita constatar que este

Possuía diversos elementos interconectados, que davam concretude histórica a práticas culturais solidamente enraizadas na sociedade brasileira. Um primeiro elemento é a rede intrincada 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.⁶

³ WORSTER, Donald. Para fazer história ambiental. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, v. 4. n. 8, 1991, p. 199.

⁴ 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 UFSC, 2008, p. 83.

⁵ 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 UFSC, 2008, p. 13.

⁶ 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.

Nesse sistema de circulação, além do trânsito de pessoas e animais, deve-se levar em consideração a influência das variáveis ambientais, cuja influência do clima, da vegetação e do relevo evidencia-se também na decisão do trajeto e na possível melhoria ou abandono.

No caso do planalto catarinense, suas bordas formam, em regiões próximas à planície litorânea, um paredão que pode ultrapassar os mil metros de altitude em algumas áreas. Enquanto segue seu rumo ao oeste, formam-se extensos vales, com relevo dissecado, 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, são formados por Campos naturais ou por um mosaico com a floresta. Esse relevo explica de certa forma tanto a dificuldade de abertura das primeiras ligações do Sudeste com o Sul, a partir do século XVIII, quanto a longa permanência do sistema de transporte por tropas de animais, que, no caso da ligação entre o planalto e o litoral, durou em algumas regiões até a construção das primeiras estradas de rodagem na metade do século XX.

Esses 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. No trajeto, além dos trechos com rios caudalosos ou com muita correnteza, evitavam também florestas fechadas e outros obstáculos proporcionados pelo relevo, além do contato com os indígenas. Nos caminhos que cruzavam o planalto por cima da serra, existia a vantagem da existência dos Campos, imprescindíveis para o descanso e apascentamento das tropas.⁷

Essas feições de relevo tornavam difícil o emprego de carros de boi e carroças no transporte, fazendo com que os muares, que se adaptavam melhor, embora não sem percalços, às condições locais, fossem o principal meio de transporte empregado. De acordo com Paul Claval, tanto os homens quanto os animais de sela “acomodam-se em quase todas as superfícies e mesmo nas inclinações muito pronunciadas”.⁸ Para sua locomoção era necessário abrir picadas entre a vegetação, talhar degraus em vertentes muito íngremes, construir balsas ou pontes para atravessar rios, que geralmente são vencidos nos locais mais rasos ou com menos corredeiras. A roda, por outro lado, só era utilizável em vias cuja superfície se apresentava relativamente dura e plana, o que exigia, por sua vez, maiores gastos e o emprego de técnicas mais

⁷ MACHADO, Paulo Pinheiro. *Lideranças do Contestado: a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916)*. Campinas: Unicamp, 2004, p. 63.

⁸ CLAVAL, Paul. *Geografia Cultural*. 3. ed. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2007, p. 249-250.

complexas de construção e conservação que as vias por onde percorriam apenas homens, sejam a pé ou com o uso de animais.⁹

Para tornar as estradas, se não carroçáveis, ao menos mais transitáveis, eram construídas pontes e estivas, cuja construção empregava material extraído do próprio local ou áreas próximas. Raízes e pedras eram removidas e o caminho era alargado para facilitar a entrada do sol, tornando a secagem da via mais rápida após as chuvas, além de calçar caminhos nos locais com maior dificuldade no trânsito. Na *Falla* do Presidente da Província de Santa Catarina no ano de 1857 é possível observar a manutenção e melhoria das estradas que cruzavam a então Província, como no caso da que ligava Lages a Curitiba, que era a tradicional via de ligação do planalto com o Sudeste do país:

Estrada de Lages ao Paraná. – Compôz-se o restante da serra do Espigão, fez-se um novo aterrado na restinga da Ilha, outro no passo do campo da sepultura; compôz-se o passo do Correntes e a restinga que lhe fica à margem e a do Corisco, e uma estiva de 200 palmos; abriu-se um novo passo no Marombas, e uma pequena restinga no Campo Alto; roçarão-se as restingas do Campo Alto, do Chiqueira e Ponte Alta; compôz-se esta ponte, e a do rio Cachorros [...] Precisa-se roçar algumas restingas e concertar as estivas antigas e as pontes.¹⁰

Ao longo desses caminhos existiam diversos Registros, órgãos ligados às tesourarias provinciais, responsáveis pela contagem e a cobrança de impostos sobre os animais que ali passavam. Em muitos casos esses Registros localizavam-se em locais onde não era possível encontrar outro ponto de travessia, para evitar que o gado fosse transportando de forma ilegal, ou que ao menos fosse mais difícil o transporte por vias alternativas. Luiz Antônio Blasi menciona a transposição do Registro de Curitiba para o Rio Negro em 1829 pela província de São Paulo. O caminho, existente desde o século XVIII, apresentava diversas vias clandestinas, o que obrigava a guarda do Registro a efetuar diversos patrulhamentos, aumentando as despesas do mesmo. Como alternativa, as autoridades paulistas resolveram transferir o Registro para Rio Negro, mais ao Sul, dificultando um possível desvio. Isso não impedia, contudo, que continuassem a ocorrer eventuais travessias ilegais.¹¹

⁹ *Ibidem*, p. 249-250.

¹⁰ SANTA CATARINA. *Falla que o Presidente da Provincia de Santa Catharina Dr. João José Coutinho dirigio à Assembléa Legislativa Provincial, em 1º de março de 1857*. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e C., 1857, p. 21-22.

¹¹ BLASI, Luiz Antônio. *Tropeirismo, registro e poder*, 2004, 45 fl. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2004, p. 20-31.

Além da transferência de registros, novos caminhos eram abertos em meio aos Campos e florestas, substituindo traçados antigos cujo trajeto era mais difícil ou com maiores distâncias a serem percorridas. Era o caso do caminho que, do Rio Grande do Sul ligava Santa Catarina pelo rio Pelotas, onde se encontrava o Passo Santa Vitória. Lá foi instalado um Registro pela Província do Rio Grande do Sul, que foi transferido, em 1848, para o Passo do Pontão.¹² Esse caminho, antes de sua transferência, já era utilizado, sendo também um dos locais que tropeiros utilizavam tanto para burlar a fiscalização do Passo Santa Vitória, quanto para encurtar o trajeto. Na nova rota, transposto o rio Uruguai, passava-se por Campos Novos, seguindo ao norte pela margem direita do rio Canoas, atravessando o rio Marombas até alcançar o antigo caminho Viamão-Sorocaba.¹³

Não apenas a fiscalização dos passos, mas também a conservação e melhoria das estradas eram fundamentais para a arrecadação estadual. Em uma época em que as divisas entre Santa Catarina e o Paraná não estavam definidas, fazer com que os tropeiros vindos do Rio Grande do Sul percorressem as estradas sob a jurisdição catarinense era uma importante fonte de arrecadação do Estado. A esse respeito comenta, por exemplo, a mensagem do Vice-Presidente da Província de Santa Catarina em 1863, a respeito da estrada geral do Rio Grande do Sul ao Paraná. A precariedade do caminho e a dificuldade da travessia de rios como o Marombas, Inferno e Inferninho, “tem difundido no espirito de grande número de negociantes um verdadeiro desanimo, e feito mesmo com que prefiram a sua passagem das tropas pelos Campos de Palmas, perdendo a Província o vantajoso imposto que cobra com o transito d’ellas”.¹⁴

A preocupação com pontos de travessia dos rios não se resumia, contudo, a questões econômicas, arrecadando impostos, mas também para a facilitação do fluxo de pessoas, animais e mercadorias. A elaboração de pontos de travessia, como ressalta Gilmar Arruda, são objetos técnicos que possibilitam “aos homens superarem ou transformarem os limites impos-

¹² RIO GRANDE DO SUL *Relatorio do Vice-Presidente da Provincia de São Pedro do Rio Grande do Sul, João Capistrano de Miranda Castro, na abertura da Assembléa Legislativa Provincial, em 4 de março de 1848, acompanhado do orçamento para o anno financeiro de 1848-1849*. Porto Alegre: Typ. do Porto Alegre, 1848, p. 22.

¹³ PERIN, Susana da Silva. *Tropeirismo e o surgimento de Barracão*. 2001, 59 f. Trabalho de Conclusão de Curso (especialização em História e Geografia do Cone Sul). Centro de Educação, Humanas e Letras, Universidade do Oeste de Santa Catarina, 2001, p. 45.

¹⁴ SANTA CATARINA. *Relatorio apresentado á o exm. 1º Vice-Presidente da Provincia de Santa Catharina, o commendador Francisco José d’ Oliveira pelo exm. presidente, Pedro Leitão da Cunha por ocasião de passar-lhe a administração da mesma provincia em 19 de dezembro de 1863*. Desterro: Typ. Commercial de J.A. do Livramento, 1863, p. 14-15.

tos pelo meio natural”, sendo “tecnologias criadas para a apropriação do natural [...] É nesse sentido que se deve entender a preocupação constante das autoridades com as pontes e estradas”.¹⁵ Essa atenção estava também relacionada a questões políticas, colaborando dessa maneira para o povoamento, a comunicação com outras regiões e o melhor controle territorial pelo Estado. Nesses caminhos, segundo o mesmo autor, as “estradas significavam a presença do poder, a transformação da natureza em território administrado”.¹⁶

Em relação aos caminhos existentes, não eram raras as expedições empreendidas por ordem do governo para que se encontrassem veredas para encurtar ou evitar maiores dificuldades no percurso. As travessias de rios, quando não era possível encontrar um ponto que pudesse se atravessar a vau, eram realizadas por balsas. Rios e mesmo pequenos arroios, após tempestades ou longos períodos de chuva traziam riscos à travessia de tropas, enquanto outros eram perigosos devido às suas corredeiras ou pela profundidade em declives mais suaves. Nesse caso, era fundamental encontrar um ponto mais seguro para a travessia. Isso ocorreu, por exemplo, no caminho que ligava Curitiba a Campos Novos, onde “abriu-se uma picada [...] dando-se melhor direção ao antigo caminho e procurando-se melhor passo no rio Marombas”, conforme a *Falla* do Presidente da Província de Santa Catarina no ano de 1856.¹⁷

O clima da região Sul em geral, com chuvas bem distribuídas ao longo do ano, *conspirava* constantemente também contra a qualidade das estradas, sendo apontado, no discurso oficial, como um fator para explicar a constante precariedade das vias de comunicação do Estado. O clima e o relevo, associados aos poucos recursos empreendidos na melhoria das estradas, resultavam na existência de rios sem balsa e locais com atoleiros, enquanto a declividade do terreno impedia o trânsito, sobretudo nos meses mais chuvosos.¹⁸ A esse respeito consta, por exemplo, em um ofício da “Collectoria das Rendas Estaduaes de Passa Dous”, localizada em Curitiba, a seguinte mensagem dirigida ao Presidente do Estado de Santa Catarina: “Tenho por diversas veses pedido por officio ao Cidadão Inspector para levar ao contentamento de V. Ex^a o máo estado em que se acha o referido Espigão, com grandes saltos, caldeiros, atoleiros e toda estrada

¹⁵ ARRUDA, Gilmar. *Op. Cit.*, p. 159.

¹⁶ *Ibidem*, p. 161.

¹⁷ SANTA CATARINA (1857). *Op. Cit.*, p. 21.

¹⁸ SANTA CATARINA. *Relatorio com que ao exm. sr. coronel Manoel Pinto de Lemos, 1º Vice-Presidente, passou a administração da Provincia de Santa Catharina, o dr. José Lustosa da Cunha Paranaguá, em 22 de junho de 1885*. Desterro: Typ. do Jornal do Commercio, 1885, p. 44.

coberta de matagal, tanto assim que, com grande dificuldade os tropeiros transitão nella”.¹⁹

Chuvas torrenciais tornavam extremamente arriscadas a travessia, tanto de grandes rios como de pequenos córregos. Sua ocorrência ameaçava constantemente a qualidade dos caminhos, destruindo pontes e passagens. Diversos relatórios da Presidência da Província de Santa Catarina apontam as dificuldades na manutenção dessas vias. Em 1869, por exemplo, as “chuvas torrencias e continuas durante os ultimos mezes” atrapalharam e mesmo destruíram algumas obras de melhorias que eram feitas na estrada que ligava Lages a capital Desterro.²⁰ Essa estrada, iniciada em 1787 visava melhorar a comunicação e o fornecimento de itens indispensáveis aos moradores locais e as lides pastoris, como o sal, que até então seguia do porto de Laguna, cuja trilha, aberta vinte anos antes, encontrava-se intransitável. Por se encontrar mais próxima de outras fontes de suprimento, essa ligação aparecia como uma boa saída para solucionar alguns dos problemas enfrentados pelos moradores de Lages.²¹

Desde sua construção a via apresentava diversos problemas em seus percursos. Por encontrar-se “lançada em terrenos montanhosos, que offerecem a cada passo dificuldades extremas”, era considerado, pelo Presidente da Província em sua mensagem de 1837, quase intransitável.²² Esse caminho, de acordo com o Presidente da Província em 1844,

Reunia contra si tudo quanto o pode constituir um pessimo caminho, que é, em toda a extensão da palavra, sobre tudo nas nove legoas em que se comprehendem os matos chamados – do Trombudo –: é atravessado por muitos Rios d’impestuosa corrente; extensos pantanos o obstruem, empinadas montanhas ali se encontram a miudo, por onde se tem aberto em terreno pedregosos, ásperas veredas de difficilimo e até perigoso acesso.²³

¹⁹ 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.

²⁰ SANTA CATARINA. *Relatorio apresentado pelo Presidente da Provincia de Santa Catharina, o Exm. Sr. Doutor Carlos Augusto Ferras D’Abreu ao 3º Vice Presidente o Exm. Sr. Coronel Joaquim Xavier Neves por ocasião de passar-lhe a administração da mesma*, em 11 de agosto de 1869. Desterro: Typ. De J. J. Lopes, 1869, p. 7.

²¹ REITZ, Raulino. *Santa Bárbara: primeiro núcleo de colonização alemã em Santa Catarina*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1992, p. 35.

²² SANTA CATARINA. *Falla do illustrissimo e excellentissimo senhor José Joaquim Machado de Oliveira, presidente da provincia de Santa Catharina*, na abertura da terceira sessão da primeira legislatura provincial em 1º de março de 1837. Desterro: Typ. Provincial, 1837, p. 11.

²³ SANTA CATARINA. *Falla, que o Presidente da Província de Santa Catharina, O Marechal de Campo Antero José Ferreira de Brito, dirige à Assembléia Legislativa*, em 1º de março de 1844. Desterro: Typ. Provincial, 1844, p. 23.

Em sua viagem por Santa Catarina o médico alemão Robert Ave-Lallemant comentou o estado das estradas que percorreu de Lages a Desterro, sobretudo pela ausência de pontes e balsas para a travessia dos rios, pois,

quando o céu abre as comportas, os pequenos arroios se tornam caudalosas torrentes [...] Essas desgraças, nessa chamada estrada geral, que conduz à Capital da Província, não são evitadas por pontes, balsas ou barcos com barqueiros habilitados e de nada servem as queixas e reclamações diariamente apresentadas. [...] Deve-se realmente admirar a paciência da gente que se conforma com esse completo abandono e, além dos perigos dos selvagens, onças e cobras, ainda suporta tranquilamente o perigo de afogar-se no caminho.²⁴

Melhorar ou abrir uma nova estrada ligando Lages a capital, possibilitando assim o trânsito de carroças, era considerado de suma importância, pois passava, conforme o Relatório apresentado pelo Presidente da Província em 1888, “por terrenos fertilíssimos, muito apropriados para a formação de novas Colonias, de xarqueadas, de campos de criação, serrarias para a exploração dos imensos pinheirais, engenhos, fábricas de toda espécie, etc.”. A melhoria das vias de comunicação, conforme o pensamento da época, era o principal meio de se levar ao planalto a “prosperidade para o commercio, a lavoura, a indústria, as artes, as luzes da civilização”.²⁵ As condições dessa e de outras estradas que cruzavam o planalto, no entanto, ao menos até o final do século XIX, continuavam possibilitando apenas o trânsito de tropas.²⁶

Os caminhos de tropas constituíram, ao longo do século XIX, o principal meio de comunicação e fluxo de mercadorias, animais e pessoas, interligando o planalto catarinense ao litoral e as principais cidades do Sul do Brasil. A abertura desses caminhos cruzando o planalto, desde 1727, com Francisco Souza e Faria, foi também um dos elementos fixadores do homem na região. A partir de então multiplicaram-se fazendas e invernadas repletas de gado, marcando a natureza da região. Acompanhando esse processo surgiam pequenas casas de comércio e serviços, muitas relacionadas às lides tropeiras e pastoris, como ferreiros e seleiros, por exemplo, nos pontos de

²⁴ AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Viagens pelas províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo* (1858). Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980, p. 89.

²⁵ SANTA CATARINA. *Relatório com que o exm. sr. coronel dr. Augusto Fausto de Souza abriu a 1ª sessão da 27ª legislatura da Assembléa Provincial em 1.º de setembro de 1888*. Desterro: Typ. do Conservador [188-], p. 26.

²⁶ SANTA CATARINA. *Mensagem apresentada ao Congresso Representativo em 11 de agosto de 1900 pelo Dr. Felipe Schmidt, Governador do Estado*. Rio de Janeiro: Typ Aldina, 1900.

parada e pouso, dando origem ou participando do crescimento de diversos povoados e vilas, muitas delas hoje cidades.

A se analisar esses caminhos de tropas e a questão das variáveis ambientais, o exame das mensagens dos Presidentes da Província/Governadores do Estado ao longo do século XIX, demonstra a riqueza dessas fontes para o estudo da história ambiental da região, tanto por sua periodicidade, o que possibilita acompanhar o desdobramento de algumas ações estatais, bem como registra a existência de fenômenos climáticos que “conspiravam” contra a conservação das estradas, prejudicadas também pelo parco orçamento empreendido na sua manutenção. Levar em consideração as variáveis ambientais e sua importância na construção, manutenção ou abandono dos caminhos ajuda também a entender como em algumas regiões do planalto o tropeirismo persistiu como a principal forma de transporte de mercadorias até a primeira metade do século XX.



As estradas das carretas na Região Missioneira de Cruz Alta: rotas precursoras para o tropeirismo

Rossano Viero Cavallari

Escritor, Pesquisador, Compositor e Diretor da Fundação Erico Verissimo. Cruz Alta/RS

*Havia uma cruz na estrada
Pelos caminhos cruzados;
Prefácio do nosso destino,
Um corredor... dois costados
E o instinto peregrino,
Na trilha dos mal-domados
Que na vereda do tino,
Fizeram pouso... e povoado! ¹*

Há na identidade histórica de Cruz Alta, uma filiação indissolúvel: as Missões e o Tropeirismo. São vertentes que se entrecruzaram ao longo do tempo, na mesma intensidade que os antigos caminhos formataram através de um velho símbolo cristão, o próprio nome da cidade.

Naquele distante período do século XVII, quando da primeira experiência jesuítica em território que hoje conhecemos por Rio Grande do Sul,

¹ Fronteiras da Alma. Composição musical vencedora do troféu de Melhor Pesquisa da 24ª Coxilha Nativista de Cruz Alta. Letra de autoria de Rossano Viero Cavallari e música de Arthur Bonilla.

o tropeirismo já dava seus primeiros sinais, desde a penetração de 3 mil cabeças de gado, trazidos da região de Corrientes na Argentina, pelo padre Cristóvão de Mendoza. Distribuído pelas frágeis aldeias, que caracterizavam as primeiras reduções, aqueles animais serviram ao propósito de alimentar a população indígena local.

Com o trabalho de distribuição desses animais e o constante movimento entre aquelas aldeias, torna-se muito provável, que as primitivas trilhas abertas por esses indígenas tenham, por conseguinte, originado caminhos seguros, que mais tarde serviriam para consolidar as ligações regionais com maior facilidade.

Os desdobramentos daquele histórico cotidiano mudaram radicalmente com a presença dos bandeirantes paulistas, que depois de trilharem por imensidões do território brasileiro, embrenharam-se por esses cafundós a fim de saciar sua incontável ânsia em prear índios, como se não bastasse a esses, a notória insistência dos padres em *salvar* suas almas.

Desconfigura-se, portanto, o processo missionário de então, obrigando padres e índios a emigrarem para a outra margem do Rio Uruguai. O rebanho, à solta, peregrinou em busca de outras paragens buscando pastos em condições de satisfazer seu ímpeto. Passado o período mais ameaçador, lentamente os nativos trataram de reconduzir os animais por longas tropeadas de volta às suas comunidades primevas.

Por volta da segunda metade do século XVII, descortina-se novamente a estratégia dos padres da Companhia de Jesus em fixar pontos mais estáveis, a fim de alicerçar a sua inefável teia religiosa e paramilitar em território de domínio espanhol. O notável planejamento e estratégia de gestão desses religiosos resultaram na povoação de 80 mil cabeças de gado na região nordeste do Rio Grande, com vistas ao aumento populacional futuro desses animais em menos de uma década, o que de fato se confirmou, com o incremento de um número cinco vezes maior do rebanho. Formava-se a Vacaria dos Pinhais e com ela, a formação de caminhos abertos pelos índios tropeiros, que conduziram aos já erguidos Sete Povos, um acentuado contingente de animais.

Abriram-se picadas, ligaram-se novas trilhas, consolidaram-se *estradas*. Nos povos missionários, incessante também, era o ir e vir de carretas transportando um valioso produto para a economia local e principalmente, para alimentar o vício do índio: a erva-mate. O padre Nulsdorffer, naquele século XVII já advertia, que “sem essa erva, o índio não podia viver”. Cientes disso, os jesuítas passaram a explorar os ervais, cujas concentrações maiores encontravam-se às margens dos rios Ijuhy e Nhu-cora, no Alto Uruguai e em Botucarahy (atual região de Soledade). A ameaça de outras tribos indíge-

nas mais agressivas, como os Coroados, tornava muito difícil a operação de extração da erva-mate naqueles locais. Mas havia ervais também na região do Campo do Meio (proximidades de Lagoa Vermelha), onde passaram a beneficiar-se daquele produto “transportando para os povos em carretas, de sorte que, com o tempo o terreno guardaria seus sulcos.”²

Estas viagens, porém, que roubavam muito tempo dos trabalhos aos Povos, foram escasseando gradativamente na medida em que os padres iniciaram as plantações de erva-mate nas redondezas. Os sulcos na terra provocados pelas carretas, permaneceram, no entanto, por longo período.

Aqueles rastros cruzaram incólumes pela aurora do século XIX, quando então o território foi incorporado aos portugueses (brasileiros), na falada conquista de 1801. Sobre essas trilhas, infere GOLIN (2002):³ “Enquanto o rival Maneco Pedroso se dedicava à rapinagem, no dia 3 de agosto, Borges do Canto tomou caminho geral das Missões, usado há décadas pelos Guarani nas viagens entre os Povos e Santa Tecla, para, em apenas nove dias, conquistar São Miguel.”

Neste mesmo ano, uma força miliciana comandada pelo Capitão João da Costa Varela, atravessou o Planalto Médio, da Vacaria para São Nicolau, passando pelas futuras povoações de Passo Fundo e Cruz Alta. Utilizaram na ocasião, esses antigos caminhos e picadas, que certamente já existiam, pois as ordens do Tenente-Coronel Patrício José Correia da Câmara deixa claro que essa passagem já existia, ou sabia ele ser bem possível tal empreitada.

O acesso à incipiente Cruz Alta, fazia-se por dois caminhos conhecidos: a) pela fronteira, por uma grande volta alcançando Jaguari e São Pedro do Sul, num tortuoso caminho que subia pela Guarda de São Martinho, seguindo pelas cabeceiras do arroio Guassupi; b) de Vacaria através do Campo do Meio e Passo Fundo.

Havia também outro importante e necessário caminho que conduzia até a velha cruz alta erguida pelo padre Antônio Sepp⁴ por volta de 1698: “uma estrada de carretas desde Santo Ângelo para São João Batista, São Miguel até Tupanciretã, contornando as nascentes do rio Ijuizinho e na direção norte, por Bathu, Espinilho e a Encruzilhada da Cruz Alta, onde se encontrava com o outro caminho já descrito anteriormente.”

Pouco depois da chegada de Dom João VI ao Brasil, em 1808, o problema da comunicação das Missões com o Capitania de São Paulo, passou a

² DOMINGUES, Moacyr. Ligações Missões-Vacaria. *Diário Serrano*, Cruz Alta, 08/1972.

³ GOLIN, Tau. *A Fronteira*. Porto Alegre: L&PM. 2002, p. 214.

⁴ Anton Sepp Von Rechegg, nascido em 22/11/1655 em Kaltern no Tirol austríaco. Fundou a redução de São João Batista em 14/09/1697 e atribui-se a ele o erguimento desta grande cruz (futura Cruz Alta), à “guisa de marco” como limite territorial de sua redução. Faleceu em 13/01/1733 em San Jose, Misiones na Argentina.

constituir preocupação da Corte. Os tropeiros por essa época, já utilizavam estes caminhos para o escoamento das tropas de muares trazidas da fronteira, conforme podemos ver neste documento:⁵

Depois de convocar e ouvir as pessoas inteligentes de forma que V. Exa. me ordenava no seu officio de 23 de junho passado, preferiu-se decisivamente para o trânsito das tropas de gado vacum e cavalari a Estrada de Missoens para a Capitania de São Paulo *da qual se ficam servindo os tropeiros* e de cuja comodidade e vantagem jamais eu duvidei; coibindo que só a incerteza em que até certo tempo vacilei sobre o destino que sua Alteza Real seria servido dar àquela Província de Missoens à vista das fortíssimas reclamações aos Espanhoes, e ainda para maior facilidade da dita passagem dos animais mandei abrir *uma picada em três legoas de matto* que unicamente medeia no referido excelente caminho, havendo competente fiscalização dos Reais Direitos.

A ligação pela fronteira (São Borja), através das Missões (e Cruz Alta), com a Vacaria pela estrada que destacamos é uma façanha que se atribui ao homem tido como o fundador de Cruz Alta, o tropeiro João José de Barros.⁶ Em tempo que não se pode precisar com exatidão, foi aquele que protagonizou essa ligação ao cortar os campos desde São Borja até Cruz Alta, segundo relato do Cônego Leme:⁷

[...] in illo tempore, muito antes de 1824 João José de Barros, um rico negociante de mulas, em uma de suas viagens de regresso para São Paulo com uma tropa de bestas vindas da fronteira [...] *pelo seu tino ou instinto, cortou os campos desertos da Cruz Alta* passando pelo Passo Fundo, hoje vila, até chegar no Mato Castelhana, onde tratou de abrir, como abriu, caminho a varar o mesmo mato na extensão de três léguas, que saindo no Campo do Meio e atravessando a distância de 6 ou 7 léguas chegou ao Mato Português, que também passou por outro caminho que abriu e foi-se unir à antiga estrada que segue do Viamão para Santo Antônio da Patrulha em direitura à Vila de Lajes, que segue para São Paulo até a Corte.

⁵ Offício do Governador Paulo José da Silva Gama para Dom Fernando José de Portugal, datado de 24/10/1808

⁶ João José de Barros nasceu em Curitiba em 1756, filho do português Henrique Ferreira de Barros e Francisca de Jesus Albuquerque. Foi o responsável por organizar a petição para fundar Cruz Alta, enviada ao Comandante da Fronteira de Missões Antônio José da Silva Paulet em 10/06/1821. Faleceu em Cruz Alta a 15/03/1845.

⁷ Padre Francisco Theodosio de Almeida Leme era Cônego Honorário da Capela Imperial, Fidalgo Cavalheiro da Ordem de Cristo. Natural de Sorocaba (SP), foi pároco em Palmeira das Missões, onde deixou relato no Livro Tombo da Igreja, sobre as origens do local e de Cruz Alta, além de versar sobre o tropeiro João José de Barros. Foi vereador em Cruz Alta, cidade onde faleceu em 1876.

O relato do Cônego Leme, escrito em 1872, nos diz que João José de Barros *bem antes de 1824* percorria seguidamente este percurso, quando a criação de muares constituía-se atividade econômica primordial naqueles tempos. Acreditamos que a abertura daquele caminho ao tráfego das tropas que por ele afluíam com o passar dos anos, foi a mola propulsora para o deslocamento dos moradores que, oriundos de outras paragens, povoaram a região do Planalto Médio e mais especificamente Cruz Alta. Paranaenses, paulistas, lajeanos, vacarianos e portugueses, foram se aquerenciando pelas redondezas e, em meio ao ermo dos campos da região, ainda inexplorados, consolidaram junto aos demais que foram se agregando no entorno, a configuração de um futuro povoado.

Em 1810, o governo estava preocupado com a situação política da região do Rio da Prata, já que se sentia latente conflito pela intervenção armada planejada pelos portugueses com o fim de ocupar a estratégica Banda Oriental. O Governador Dom Diogo de Souza organiza-se para a abertura de um caminho ligando Rio Pardo com as Missões, através da Serra de Botucarahy, próximo das atuais Soledade e Sobradinho. Para a abertura da Picada de Botucarahy, como foi denominada. Dom Diogo confiou a tarefa ao Capitão João Machado da Silveira, que iniciou a empreitada em fins de 1810. Os terríveis obstáculos para vencer essa lida, foram superados depois de um esforço muito grande e da resistência aos ataques dos bugres que habitavam a região. Em determinados momentos dessa missão, João Machado da Silveira descreve momentos importantes para essa nossa análise, já que sua narrativa infere sobre o encontro de suas tropas com o antigo caminho jesuítico da Estrada das Carretas, como segue:⁸ “[...] no dia seguinte, deram por *uma estrada tão seguida, que tem palmo de fundo* e que pelo seu caminho por onde foram, encontraram 37 fogões em distância de oito ou dez quadras, e ouviram tocar trombetas, latidos de cães e choro de muitas crianças [...]” (grifo meu).

Mais adiante, relata ainda detalhes do percurso da Estrada de Carretas, onde permaneceu acampado vários dias, até achar condições para o retorno. Sobre esse caminho, que proporcionou mais adiante um fluxo maior de pessoas provenientes do Baixo Jacuí, escreveu:⁹

[...] *adiante pela referida estrada que vai para as Missões, no lugar onde lhe chamam a CRUZ (Cruz Alta), se acham coisa de 40 éguas que dizem ser do Alferes de Milícias André Ferreira de Andrade, as quais estão todas gordas e cento e tantos animais cavaleares que levei magros e*

⁸ DOMINGUES, Moacyr. A Picada de Botucarahy. *Diário Serrano*, Cruz Alta, 09/1972.

⁹ Ibidem.

engordaram no pequeno espaço de um mês, apesar de serem montados todos os dias [...]

Por outro lado, a Expedição de Atanagildo Pinto Martins¹⁰ que partiu do Paraná em fins de 1815, alcançando São Borja no dia 17 de abril de 1816, representou significativo aumento do fluxo migratório para a região do Planalto Médio, dos inúmeros pioneiros vindos daquelas bandas de Guarapuaça, Castro e outras tantas cidades paulistas.

Desviando de Lages e Curitiba, Atanagildo descobriu de fato um novo caminho ao atravessar os chamados Campos Novos em Santa Catarina e dali, após cruzar o rio Uruguai por um novo passo chamado Pontão, chegou então aos campos da Vacaria, atingindo a velha Estrada de Missões, por onde percorreu a região do Planalto Médio até chegar ao destacamento de São Borja, conforme fragmento do relatório:¹¹

[...] chegou ao Uruguai, onde fez canoa em que passou este rio e prosseguindo no rumo de Sul por mato limpo duas léguas, encontrou um Arroio grande, que passou em jangada e corre para o Uruguai, continuando na mesma direção de Sul, por mato, no espaço de ½ légua, saiu no Campo do Meio, pelo qual, depois de andar 1 légua ao mesmo rumo, *chegou à Estrada Geral*, entre esta Capitania e a de São Paulo, por cuja estrada tendo andado para Oeste 4 léguas, ou pouco mais, saiu nos Campos mais Setentrionais e Orientais desta Província de Missões. Se todo o terreno, assim de Campos como nos Bosques por onde transitou nesta viagem o referido Alferes, é plano e enxuto como ele diz, segue-se, *que podemos ter uma boa estrada, e de muita utilidade entre esta Capitania e a de São Paulo*, não só porque admite o transporte de Carretas, visto que não tem Serro, nem pântanos, como por ter menos 60 ou 70 léguas que o antigo ou atual caminho.

Boas eram as notícias para os tropeiros, depois dessa expedição protagonizada por Atanagildo, com o novo roteiro que abria novas perspectivas e demandava outras paragens. Notem também, que as condições em que encontrou a dita estrada missioneira, favorecia substancialmente

¹⁰ Atanagildo Pinto Martins nasceu em Castro, Paraná, onde foi batizado a 05/12/1772. Filho do português Rodrigo Félix Martins e Ana Maria de Jesus, passou a residir em Cruz Alta por volta de 1824, elegendo-se vereador na primeira composição da Câmara de Vereadores, com 123 votos (3º mais votado). Participou da Guerra dos Farrapos comandando um destacamento da temida “Leal Divisão Cruz-Altense”, que notabilizou-se no combate em Curitiba em 1840. Os organizadores desta divisão militar foram o Coronel Vidal José do Pilar e seu genro Coronel Antônio de Mello e Albuquerque, o “Mello Manso”.

¹¹ Documento escrito pelo Comandante da Fronteira Francisco das Chagas Santos, datado de 30 de maio de 1816 e endereçada ao Marquês de Alegrete. In CAVALARI, Rossano Viero. *A Gênese da Cruz Alta*. Cruz Alta: UNICRUZ, 2004, p. 65.

ao trânsito dos tropeiros, que evidentemente já se beneficiavam deste caminho.

Assim como os exemplos inseridos anteriormente, nossa intenção através desta sucinta abordagem, é demonstrar a importância daqueles primitivos caminhos abertos pelos indígenas, usados para o transporte da erva-mate e condução das primeiras tropeadas através da adversa geografia do território rio-grandense. Com o desenvolvimento da ação do tropeirismo por essas trilhas, surgiram novas necessidades do seu processo de logística, resultando na abertura de novas vias, que, ao longo dos anos consolidaram rotas utilizadas até nossos dias.

Ao longo destas antigas estradas, os pioneiros foram se fixando nos arredores, como verdadeiras sementes, que germinaram adiante grandes e importantes cidades do nosso Estado, como por exemplo Cruz Alta. Nascida pelas mãos jesuíticas, Cruz Alta teve, por muito tempo, sua economia alicerçada no fenômeno do tropeirismo. Foi indiscutivelmente um dos maiores centros tropeiros do Sul do Brasil e roteiro tradicional ligando à Feira de Sorocaba em São Paulo.

Mais ainda, teve inserida em seu meio, um forte e indevassável processo cultural que se reflete imensuravelmente até os dias de hoje, em cada um dos habitantes do velho *Pouso da Cruz Alta*. Foram portanto, os caminhos missioneiros, as Estradas das Carretas, o principal polo de sustentação econômica e social de uma nova ordem que surgia. Através da extensão dos eixos destes caminhos, foram por conseguinte, espargindo em seus domínios, pequenos povoados e o povoamento dos campos regionais.

Referências

CAVALARI, Rossano Viero. *A Gênese da Cruz Alta*. Cruz Alta: EDUNICRUZ, 2004.

GOLIN, Tau. *A Fronteira*. Porto Alegre: L&PM. 2002.

PORTO, Aurélio. *História das Missões Orientais do Uruguai*. Porto Alegre: Livraria Selbach. 1954.

RODERJAN, Roselys Vellozo. *Raízes e Pioneiros do Planalto Médio*. Passo Fundo: EDUPE, 1991.

SILVEIRA, Hemetério José Velloso da. *As Missões Orientais e seus antigos domínios*. Porto Alegre: ERUS, 1979.

Fontes documentais

ARQUIVO HISTÓRICO DE CRUZ ALTA. Atas das sessões da Câmara de Vereadores de Cruz Alta no período de 1839 a 1880. Vários livros.

DOMINGUES, Moacyr. *Jornal Diário Serrano*, edições de junho, julho, agosto e setembro de 1972.

“Estrada da Serra dos Capados”: entre colonizadores, tropeiros e imigrantes¹

Almir Pontes Filho

Geógrafo e Bacharel em Direito. Curitiba/PR

Cristina Carla Kluppel

Historiadora e Educadora Ambiental. Curitiba/PR

Tatiane Bissoli

Acadêmica do Curso de História, Memória e Imagem/UFPR. Curitiba/PR

A presente pesquisa teve como objeto de estudo a Estrada da Serra dos Capados, localizada no distrito municipal do Bugre, município de Balsa Nova, Paraná. Os resultados obtidos subsidiaram demanda judicial junto ao Ministério Público do Estado do Paraná, caracterizada por denúncia da Câmara Municipal de Balsa Nova pelo fechamento arbitrário desta estrada em uma das propriedades por onde atravessa, inutilizando o seu uso tradicional pela população local ou mesmo pelo seu uso turístico enquanto um patrimônio cultural da região. Neste sentido, as pesquisas revelaram que a Estrada da Serra dos Capados se constituiu em um fragmento de uma rede de vias que interligavam, desde o início do século XVIII, o planalto de Curitiba à região dos Campos Gerais, bem como na conexão Curitiba-São Paulo, tornando-se posteriormente um dos ramais do Caminho das Tropas. Ainda hoje, permanece na memória dos mais antigos moradores como um roteiro de passagem na travessia da serra. Seu uso, documentado desde 1728, possibilitou a consolidação das primeiras estruturas de produção e de conexão para atender o desenvolvimento de uma economia voltada à pecuária, como fazendas, paragens e capelas. Tendo como base o advento do tropeirismo, representa um dos elementos formadores do mosaico histórico, compreendido pela região delimitada por localidades como o Bugre e São Luís do Purunã, pela Fazenda dos Carlos – hoje remanescente arqueológico e pela Capela Nossa Senhora da Conceição do Tamanduá, tombada desde 1970 pelo Estado do Paraná. Assim, a pesquisa, além de fornecer novos dados à história da região e ao contexto tropeiro, vem elencar elementos e diretrizes para a preservação do patrimônio histórico e cultural

¹ Pesquisa elaborada no ano de 2011, pela equipe técnica da Coordenadoria do Patrimônio Cultural da Secretaria de Estado da Cultura do Paraná (CPC/SEEC).

do Caminho das Tropas e seus ramais, considerando-os como verdadeiras paisagens culturais onde o histórico e o ambiental tornam-se o arcabouço de políticas de proteção.

Introdução

Atualmente, tem se evidenciado uma nova realidade em áreas rurais consideradas de uso secular, principalmente quando seus antigos proprietários vendem suas áreas para pessoas sem nenhuma vinculação com a história local e às formas tradicionais presentes na região. Como resultado imediato observa-se que os usos tradicionais do solo são substituídos por técnicas modernas, muitas vezes com um grande potencial de degradação ambiental e da paisagem. Da mesma maneira, o patrimônio cultural aí presente passa a ser desconsiderado, registrando-se desde a destruição de bens históricos e arqueológicos, até o desrespeito aos moradores que ainda permanecem no local com seus usos, costumes e saberes.

A presente pesquisa vem demonstrar tal situação, tendo como objeto um antigo caminho conhecido como Estrada da Serra dos Capados, localizada no município de Balsa Nova (PR). Trecho da referida estrada foi fechada pelo atual proprietário tornando-se, em 2011, alvo de demanda judicial junto ao Ministério Público Estadual, caracterizada por denúncia da Câmara Municipal de Balsa Nova à 1ª Promotoria de Justiça do Foro Regional de Campo Largo (PR). Desta forma, na petição pela reabertura da estrada, qualificou de arbitrário o seu fechamento e forneceu como justificativa o caráter histórico deste caminho e a tradicionalidade do seu uso pela população local ou mesmo pelo seu uso turístico enquanto um patrimônio cultural da região – como roteiro de cavalgadas interligando duas vilas de origem tropeira.

Neste sentido, para subsidiar tal demanda judicial a Coordenadoria do Patrimônio Cultural da Secretaria de Estado da Cultura do Paraná (CPC/SEEC), realizou uma série de levantamentos objetivando comprovar o caráter histórico inerente à Estrada da Serra dos Capados, bem como, sua importância cultural.

Inicialmente, efetivaram-se visitas técnicas na estrada, a fim de realizar o seu reconhecimento geográfico e de verificar *in loco* a complexidade do referido requerimento. Uma das atividades de campo contou com a participação de representantes da Câmara Municipal de Balsa Nova e do Sr. Carlos Roberto Solera, presidente da NATA - Núcleo de Amigos da Terra e Água, que vem trabalhando com questões preservacionistas nos Campos Gerais do Paraná.

Consequentemente, também foi necessária a realização de um levantamento histórico para o entendimento sobre o processo de formação de núcleos populacionais das regiões conhecidas como Campos de Curitiba e Campos Gerais, assim como, dos caminhos que os interligavam, corroborando para uma análise da própria estruturação de suas vias de comunicação. Para tanto, foram imprescindíveis o estudo em fontes documentais, como as Atas de Vereança da Câmara da vila de Curitiba, listas de propriedades do século XVIII, relatos de viagens, além de relatórios de engenheiros do século XIX e início do XX. Parte desta documentação já foi objeto de estudo pelos pesquisadores e integrantes do Instituto Histórico e Geográfico Paranaense, Júlio Estrela Moreira, que elaborou uma publicação de três volumes sobre os caminhos que percorriam a região do Paraná Tradicional desde o período colonial e José Carlos da Veiga Lopes, que pesquisou sobre a formação de algumas cidades do Paraná, entre as quais, Campo Largo e Balsa Nova, que incidem na área em estudo.

Concomitantemente, se constituíram de suma importância, os relatos de antigos moradores da região para contextualizar a história recente desta estrada. Contudo é necessário ressaltar que pelo curto prazo estabelecido, somente foi possível proceder ao levantamento preliminar de informações com alguns moradores das vilas do Bugre e de São Luís do Purunã (Balsa Nova-PR), na sua maioria descendente de imigrantes italianos, estabelecidos nesta região desde o século XIX. Suas memórias puderam corroborar para a percepção sobre a dinâmica do desenvolvimento socioeconômico destas vilas na respectiva interação com a Estrada da Serra dos Capados.

Os dados obtidos foram confrontados com a cartografia histórica existente, como mapas do século XIX e início do XX, assim como cartas atuais a fim de confrontar elementos geográficos e feições geomorfológicas relevantes ao leito da estrada. Da mesma forma, e a fim de confirmação documental e cartográfico utilizou-se fotografias aéreas do ano de 1952, confrontando-as com imagens recentes de satélite do local objeto da pesquisa.

Assim, tendo como embasamento as visitas técnicas, os levantamentos de campo, as pesquisas documentais, cartográficas e os depoimentos, a Coordenadoria do Patrimônio Cultural vem, no presente estudo, prestar informações sobre a Estrada da Serra dos Capados. Neste estudo, apresenta-se a relação espaço-temporal desta antiga rota com a região onde está inserida, passando de uma via principal a um dos ramais do Caminho das Tropas, momento este marcante da história meridional brasileira, onde o território paranaense representa um importante elo. Neste sentido, ao evidenciar a

sua importância como Patrimônio Histórico e Arqueológico, oportuniza-se, além do retorno da sua função como caminho público, o seu aproveitamento para o turismo cultural e, conseqüentemente, para a educação patrimonial, enaltecendo assim a identidade da população local.

Contextualização geográfica e histórica

A então denominada Estrada da Serra dos Capados, originalmente iniciava no Bugre, atravessava a Escarpa Devoniana e, chegando à região dos Campos Gerais, tomava direções variadas, dependendo do momento histórico pelo qual se encontrava. Parte desta antiga estrada transformou-se na atual Estrada Municipal BNV 231, denominada de Dr. Celso Charuri, reconhecida por intermédio de Lei Municipal nº 472/2009, de 14 de junho de 2007. O trecho aqui analisado inicia no entroncamento das Ruas João Poletto e Pedro Legroski, extremidade oriental da estrada, na localidade denominada Bugre, cujas Coordenadas Geográficas são 25° 29' 57.64" S e 49° 37' 58.10" O e, seguindo 4.630 metros a oeste, no ponto onde encontra-se com a Estrada Municipal BNV 161, Estrada da Thalia, cujas Coordenadas Geográficas são 25° 29' 52.01" S e 49° 40' 09.49" O².

Na sua extremidade a leste, na localidade do Bugre (Ponto 0), a estrada está a uma altitude de 907 metros s.n.m.; a 2.390 metros de distância deste ponto inicial (Ponto 1), termina a porção trafegável da estrada e, neste segundo ponto, está a uma altitude de 974 metros s.n.m.; deste ponto inicia-se a subida da serra e, percorrendo mais 800 metros, atingindo a porção mais alta da encosta, onde a estrada encontra os campos (Ponto 2), numa altitude de 1.080 metros s.n.m.; a 150 metros deste ponto encontra-se o local onde a estrada foi interrompida pelo proprietário da Fazenda Bassani (Ponto 3) e, aí tem-se uma altitude de 1089 metros s.n.m.; com mais 610 metros percorridos atinge-se o ponto culminante da estrada, próximo a sede da referida fazenda (Ponto 4), com uma altitude de 1.109 metros s.n.m.; e, finalmente, percorrendo os últimos 680 metros chega-se à extremidade oeste da estrada (Ponto 5), numa altitude de 1.099 metros s.n.m. e totalizando os 4.630 metros; calcula-se um desnível de 192 metros de gradiente entre o ponto inicial e o ponto culminante.

² As Coordenadas Geográficas citadas no presente estudo foram obtidas no Google Earth – Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO – 2011 Cnes – Spot Image – Image IBCAO – 07 de setembro de 2011.

Área de estudo



Localidades históricas:

- A. São Luís do Purunã
- B. Itaqui
- C. Bugre
- D. Capela do Tamanduá
- E. Fazenda Os Carlos
- F. Registro de Curitiba

De acordo com a subdivisão dos grandes compartimentos geomorfológicos do Estado do Paraná, a estrada está em uma transição entre o primeiro planalto e o segundo planalto paranaense. Neste sentido, inferiu-se que os pontos 0 e 1 localizam-se no primeiro planalto e os outros três pontos no segundo planalto; assim, como limite entre estes compartimentos geomorfológicos encontra-se a Escarpa Devoniana, conhecida localmente e, neste ponto, de Serra dos Capados; no mapa tal linha divisória encontra-se entre os pontos 1 e 2.

O primeiro planalto paranaense apresenta-se como um platô regular tendo como limite a leste a Serra do Mar e a oeste a Escarpa Devoniana. Na sua porção sul, onde se localiza o objeto do presente estudo, encontram-se uma grande extensão dos campos de Curitiba, com um relevo plano, com suaves ondulações.³ Segundo Reinhard Maack esta região teve grande influência da agricultura que substituiu os primitivos limites da mata de araucária por áreas de cultura. O segundo planalto paranaense apresenta uma grande extensão de campos limpos, “[...] caracterizando-se por extensas áreas de gramíneas baixas desprovidas de arbustos, ocorrendo apenas matas ou capões limitados nas depressões em torno das nascentes”.⁴ Abrange um território de 19.060 Km² no Paraná, estendendo-se desde a fronteira com o Estado de Santa Catarina até o limite, ao norte, com o Estado de São Paulo. Tal característica proporcionou, ao longo de séculos, a criação intensiva de gado e proporcionando no século XVIII e XIX a abertura e manutenção do Caminho das Tropas, interligando as regiões de Viamão no Rio Grande do Sul com as de Sorocaba em São Paulo.⁵

Assim como o Caminho das Tropas, a consolidação de muitas estradas teve como base traçados anteriormente estabelecidos por caminhos antigos,

³ MAACK, Reinhard. *Geografia física do Estado do Paraná*. 2. ed. Rio de Janeiro: LOJE, 1981. p. 82-83.

⁴ Ibidem, p. 255.

⁵ Ibidem, p. 256.

que secularmente foram delineados pela dinâmica humana, em sua expansão, conquista e colonização, aproveitando para tanto as facilidades que o ambiente lhes proporcionava.

Diante deste contexto, as primeiras referências da ocupação luso brasileira em direção aos campos do segundo planalto paranaense remetem-se ao final do século XVII, quando emergia uma economia voltada à pecuária, como uma extensão dos campos de Curitiba a qual, já naquele momento, vinha desenvolvendo a criação de gado.⁶ O sistema de propriedade instituído neste período foi pela concessão de sesmarias onde as mais antigas datam de 1704. No caso da área em estudo, que abrange o município de Balsa Nova, as primeiras sesmarias remetem-se ao ano de 1706, vinculadas ao tenente general Manoel Gonçalves de Aguiar, e ao capitão Antonio Luis Tigre.⁷

Cabe salientar que a ocupação desta região antecede as datas de concessão de sesmarias, já que a posse da terra ocorria como primeiro momento, pois os requerentes atestavam o uso anterior da terra para o estabelecimento de lavouras e currais.⁸ Sobre este modelo inicial de ocupação, o historiador Brasil Pinheiro Machado esclarece que:

As posses iniciais, nessa área, são feitas pelos ricos e poderosos habitantes de São Paulo, Santos e Paranaguá, não como um meio para transladar-se uma sociedade inteira, mas simplesmente como um negócio a ser explorado comercialmente, tendo em vista o abastecimento de São Paulo e, principalmente, das regiões mineradoras do século XVIII. Esses proprietários sempre foram absenteístas, e as primeiras fazendas são fundadas à margem do caminho que de Curitiba ia para Sorocaba e São Paulo. O abastecimento de Curitiba vinha de seus próprios arredores. Pela estrada de São Paulo, os fazendeiros mandavam conduzir suas boiadas para São Paulo, Minas e Rio.⁹

Portanto antes do advento das sesmarias havia um tráfego entre Curitiba e São Paulo, por caminhos que saiam dos campos de Curitiba, atravessava os Campos Gerais e finalizava na região de Sorocaba. Segundo Moreira a primeira notícia sobre um caminho interligando estas regiões vem de 1703,

⁶ MACHADO, Brasil Pinheiro. Contribuição ao estudo da história agrária do Paraná: formação da estrutura agrária dos Campos Gerais. In: *Anais do II Simpósio dos professores de História*. Faculdade de Filosofia da Universidade do Paraná. Curitiba: Imprensa da Universidade do Paraná, 1962, p. 134.

⁷ LOPES, José Carlos Veiga. *Raízes da Palmeira*. 2. ed. Curitiba: [s.n.], 2000, p. 5.

⁸ LOPES, José Carlos Veiga. *Aconteceu nos Pinhais*: subsídios para as histórias dos municípios do Paraná Tradicional do Planalto. Curitiba: Editora Progressiva, 2007, p. 69-70.

⁹ MACHADO, Brasil Pinheiro. *Campos Gerais*: Estruturas Agrárias. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 1968, p. 30.

quando o sesmeiro “[...] Antonio Luiz Tigre pagou ao procurador da Câmara da vila de Curitiba [...] imposto de exportação de gado que mandara para São Paulo”, pois tal importância, segundo o autor, representava uma significativa tropa de animais para aquele momento.¹⁰ Da mesma forma, no ano de 1721, o ouvidor Rafael Pires Pardinho em seus Provimientos, referencia tal estrada ligando Curitiba e São Paulo, quando estabelece o limite de jurisdição entre estas vilas, como sendo o rio Itararé.”¹¹ Ao longo desta estrada, na medida em que aumentava a demanda de gado para suprir outros mercados da Colônia, foram se efetivando currais, paragens e fazendas. Tanto que o Ouvidor Pardinho atenta para este fato ao citar que “[...] do ano de 1704 a esta parte se tem fabricado alguns curraes, que tem multiplicado muito, e se vão fazendo outros, que há por este caminho”.¹²

A primeira referência cartográfica destes caminhos que destaca a ligação dos campos de Curitiba aos Campos Gerais é o mapa elaborado em 1728 por Antonio dos Santos Soares, denominado de “Verdadeira descrição dos Campos Gerais da Curitiba desde o Campo Largo até Cambiju, com os currais que há neles”. Este documento se constitui de fundamental importância, pois além de registrar os caminhos, pontua as localidades ora existentes, fornecendo assim elementos preciosos para uma comparação atual com tais locais que permanecem até os dias de hoje.¹³

Para uma melhor compreensão, fez-se um recorte no referido mapa, a fim de destacar a área em questão, concentrando-se no trecho entre Campo Largo, São Luis do Purunã e a região do Tamanduá. Assim, da localidade do Bugre, existente até hoje, o caminho bifurca-se: um ramal segue a esquerda, acompanhando a Escarpa Devoniana e sobe a serra até atingir “Os Carlos” - posteriormente conhecido como fazenda dos Carlos, alcançando em seguida a Capela, conhecida como Capela de Nossa Senhora da Conceição do Tamanduá; este primeiro trajeto está descrito no mapa como Estrada Velha; o outro segue na direção do Curral de Nossa Senhora, que segundo o que infere Veiga Lopes, trata-se do local onde está situado São Luis do Purunã.¹⁴

¹⁰ MOREIRA, Júlio. *Caminhos das Comarcas de Curitiba e Paranaguá*. Curitiba: Imprensa Oficial, 1975. p. 866.

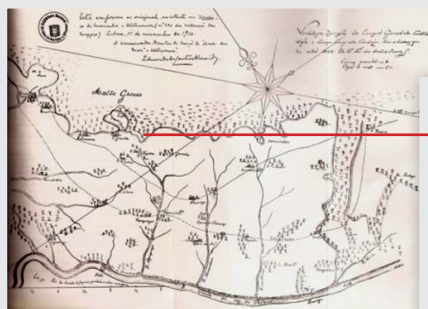
¹¹ NEGRÃO, Francisco. *Boletim do Archivo Municipal de Curityba: documentos para a história do Paraná*. v. XXX. Curityba: Imprensa Paranaense, 1927. p. 13.

¹² LOPES, José Carlos Veiga. Esboço histórico da fazenda Santa Rita. In: *Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense*, 1974, v. XX, p. 63.

¹³ MARCONDES, Moysés. *Pae e Patrono*: Jesuíno Marcondes de Oliveira e Sá. Rio de Janeiro: Anuário do Brasil, 1926. passim.

¹⁴ LOPES, José Carlos Veiga. *Raízes...*, p. 6.

Figuras 3 e 4 – Mapa parcial dos Campos Gerais até o Cambiju (1728), elaborado pelo Dr. Antonio Santos Soares



Fonte: Caminhos da Comarca de Curitiba e Paranaguá, de Julio Estrela Moreira, IHGPR, 1975.

Ressalta-se que no citado o mapa de Antonio Santos Soares, evidencia-se a existência secular das localidades aqui analisadas que, de currais, paragens ou sítios, deram origem a futuros povoados. Assim, tanto o Bugre, como o Curral de Nossa Senhora e o caminho que os ligava, representam um verdadeiro comparativo com o que se apresenta hoje, isto é, com a localidade do Bugre, com o distrito de São Luis do Purunã e com a estrada, objeto do presente estudo.

Referências documentais que fazem menção a esta estrada que ligava o Bugre aos Campos Gerais, ou como consta no mapa de 1728, ao Curral de Nossa Senhora, estão na Ata de Vereança da Câmara da vila de Curitiba de 1774 onde se encontra o termo “caminho da picada do Bugre”, assim descrito: “[...] determinando e acordado em mandarem fazer o caminho da picada do Bugre por requerimento que se lhes tinham feito, e porque nesta Câmara não há dinheiro para fazer essas despesas e os passageiros têm o caminho velho por donde andam a muitos anos e está nos termos de por ele se andar e por essa razão de não haver dinheiro para isso se não mandou fazer”.¹⁵ Outro documento da câmara que cita o Bugre e seus caminhos é o de 1758 quando a Câmara promulga para “[...] botar uma picada e fazer vistoria ao Mato chamado Bugre na saída dos Campos Gerais”; e o de 1774

¹⁵ NEGRÃO, Francisco. *Boletim...*, p. 44.

que se ordena *fazer os caminhos* entre eles do *Atalho do Bugre*.¹⁶

Tal acesso para os Campos Gerais faz parte de uma rede de caminhos que auxiliou na consolidação de estruturas de produção e de conexão para atender o desenvolvimento de uma economia voltada à pecuária, como as fazendas dos Carlos, dos Capados, de São Luís e da Capela de Nossa Senhora da Conceição do Tamanduá.

No caso de São Luís do Purunã, como mencionado anteriormente, relaciona-se, segundo o mapa de Soares, com o Curral de Nossa Senhora, que posteriormente passa a ser a antiga fazenda São Luís – de propriedade de Nossa Senhora das Neves. Esta propriedade rural aparece nos levantamentos de fazendas e sítios elaborados pelo tenente coronel Afonso Botelho nos anos de 1772 e no levantamento realizado por determinação do governo colonial de 1818.¹⁷ Em relação à localidade do Bugre, verifica-se que, documentalmente, em 1786 era uma paragem localizada à *banda dos Capados*, em 1793 se constitui como um bairro, juntamente com Campo Largo¹⁸ e, em 1818 aparece como referencial de propriedades rurais ali existentes.¹⁹

Na evolução deste espaço percebe-se a importância das vias de acesso, não apenas entre as unidades produtoras, como os sítios e fazendas, mas também entre estas com os centros consumidores. Dentro deste contexto tem-se a ligação entre Bugre e São Luís, que neste primeiro momento, constitui uma pequena parcela em uma das principais rotas, ligando Curitiba, Campos Gerais e São Paulo.

Entretanto, com a estruturação de um dos caminhos mais importantes do Brasil Meridional, conhecido como Caminho do Viamão ou das Tropas, efetiva-se o comércio de gado muar advindo do Rio Grande do Sul para os mercados de São Paulo. Esta grande rota aproveitou os caminhos dos Campos Gerais já existentes em seu percurso, principalmente aquele que já fazia a ligação com São Paulo. Pinheiro Machado, em seu artigo sobre a formação da estrutura agrária tradicional nos Campos Gerais, descreve o início do Caminho das Tropas: A primeira tropa que entrou nos Campos de Curitiba, inaugurando a era do tropeirismo em 1731, compunha-se de “duas mil e tantas cabeças entre cavalos, mulas e éguas. [...] depois de atravessar as matas ao sul do Rio Negro, as tropas desembocavam nos Campos Gerais, onde deveriam invernar algum tempo, para depois seguir para a Feira (Sorocaba)”.²⁰

¹⁶ Ibidem, p. 34.

¹⁷ MOREIRA, Júlio. Op. cit., p. 907.

¹⁸ LOPES, José Carlos Veiga. *Aconteceu...*, p. 82.

¹⁹ ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Tombamentos de bens rurais*. Documentos manuscritos: maço 20. Curitiba, 1818. *passim*.

²⁰ MACHADO, Brasil Pinheiro. *Contribuição...*, p. 143.

A partir do momento que a região dos Campos Gerais se torna estratégica para a economia colonial com a efetivação do Caminho das Tropas, novas áreas de campos voltadas à produção de gado e, posteriormente, como invernadas são consolidadas. Consequentemente novos traçados vão se delineando, surgindo uma complexa rede de caminhos voltados a condução de tropas atingindo todo o segundo planalto e, posteriormente, os campos de Guarapuava e Palmas no terceiro planalto paranaense.

Na dinâmica de expansão para os campos do terceiro planalto, estas antigas estradas também foram utilizadas por expedições militares de reconhecimento e exploração de novos territórios, como a do tenente coronel Diogo Pinto de Azevedo Portugal que, para atingir os Campos Gerais, utilizou a Estrada da Serra dos Capados. A descrição desta viagem, denominada de Expedição Real, que atravessou essa região em direção a Guarapuava é feita por um de seus descendentes, Francisco Ribeiro de Azevedo Macedo. Seu início se deu em Curitiba no ano de 1809 e após passar “[...] no planalto curitibano, Ferraria, Campo Largo, Itaqui, Bugre [...]” atinge o alto da Escarpa Devoniana. Macedo relata que: “naturalmente, os 100 homens, ao atravessar o planalto dos Campos Gerais, viajaram pela estrada nova, melhor, mais enxuta e mais curta”.²¹ Salienta-se que nesta descrição o autor vem confirmar o roteiro de 1728 esboçado por Antonio Soares, onde, a partir do Bugre, a estrada se divide em duas: a estrada velha, que segue para a Fazenda dos Carlos e, em seguida, para a Capela do Tamanduá; e a estrada nova, que galga e transpõe imediatamente a serra. Afonso Botelho, nas expedições militares de 1771, percorreu a estrada velha, passando pela Fazenda dos Carlos e Capela de Tamanduá, não obstante existir já então a estrada nova.²²

Com a emancipação política do Paraná em 1853 a preocupação com vias de comunicação carroçáveis se torna uma das necessidades mais prementes da nova província. Neste período, além da pecuária, os planaltos paranaenses ofereciam reservas naturais de erva mate. Segundo a historiadora Cecília Westphalen, no momento da emancipação da Província, a indústria do mate já estava implantada no Paraná,²³ assim como a exploração das reservas madeiras que somente vem se estruturar economicamente a partir de década de 1880, quando se efetivaram estradas viáveis ao seu transporte.²⁴

Nesta nova perspectiva surge uma série de estudos voltados a avaliação das estradas existentes, assim como da transposição dos difíceis obstáculos

²¹ MACEDO, Azevedo. *Conquista pacífica de Guarapuava*. Curitiba: Fundação Cultural, 1995, p. 122.

²² Idem.

²³ WESTPHALEN, Cecília Maria. *Porto de Paranaguá: um sedutor*. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 1998, p. 183.

²⁴ Ibidem, p. 247.

que o relevo paranaense apresentava, como a Serra do Mar ou a Escarpa Devoniana. Entre estes, têm-se os levantamentos do engenheiro militar Epiphânio Cândido de Souza Pitanga, de 1858, onde analisa as estradas desde a planície litorânea até o baixo rio Tibagi, cujo relatório denominou de “Itinerário do reconhecimento do estado da estrada da cidade de Antonina à Colônia Militar do Jatahy, na Província do Paraná”. Para tanto, o engenheiro Pitanga verificou as melhores alternativas para a adequação em via de rodagem e quais os recursos necessários para tal empreitada. Nesta análise incluiu os acessos aos Campos Gerais, inclusive o caminho do Bugre, que denominou no seu relatório, de estrada dos Capados. Pitanga assim se expressa:

Também ha no principio do campo do Itakí setenta e oito braças de suave descida [...]. No principio do mesmo campo se divide a estrada em dois ramaes, um chamado da Serrinha, menos procurado hoje, e por onde segui, por haver quasi uma légua de menos que o outro, conhecido com o nome de Capados – mais transitado; e que também foi estudado na minha viagem. Nenhum d’elles é de rodagem; porém o dos Capados tendo declives menos bruscos, permite, ainda que difficilmente, a passagem de carros, tendo-se o cuidado de alliviar parte das cargas; ao passo que pela Serrinha de nenhum modo póde passar carros.²⁵

Desta forma, Pitanga apresenta, em seu relatório, dois ramais que se dividem na localidade do Itaqui, sendo um que segue pela Serrinha e, considerando a sua minuciosa descrição, trata-se da futura estrada do Mato Grosso, pela primeira vez descrita em um documento de época, e o outro segue em direção a serra dos Capados, justamente a estrada objeto do presente estudo, que vai desembocar em São Luis do Purunã. Assim o engenheiro a descreve:

Quem segue a direção dos Capados também passa por uma ponte de madeira, sobre o rio Itaki de trinta palmos de comprimento sobre dezeseis de largo, em máo estado. Atravessa depois um arroio chamado Passo da Campina – outro denominado Passo do Pecegueiro – e um rio com pequena ponte, em máo estado, chamado – Taboão, até chegar ao arraial de S. Luiz. Na estrada ha duas casas de morada habitual. Depois de subir-se a serra dos Capados chega-se a uma vasta planície conhecida pelo nome de Campos Geraes.²⁶

²⁵ PITANGA, Epiphanio Candido de Souza. Itinerário do reconhecimento do estado da estrada da cidade de Antonina á colonia militar do Jatahy, na Província do Paraná. In: *Revista do Instituto Histórico, Geographico e Ethnographico do Brasil*. Tomo XXVI. Rio de Janeiro: Typ. de D. Luiz dos Santos, 1863, p. 548.

²⁶ Idem.

Da mesma forma, vários outros estudos e projetos foram desenvolvidos na década de 1860, entre eles do Engenheiro Antônio Rebouças, dos irmãos Kellers, e de Monteiro Tourinho,²⁷ que são realizados para efetivar vias de comunicação para o Mato Grosso proporcionando o trânsito entre o litoral e o interior da província. O objetivo desses estudos estava em viabilizar acessos, não somente à regiões com novas frentes de produção, mas também à regiões de fronteiras, até porque naquele momento deflagrava-se guerra contra o Paraguai. Tais levantamentos buscavam, além da integração regional, uma adequação aos meios de transportes, mais rápidos e mais eficientes quanto à quantidade de carga transportada, passando assim das tropas de animais para carroças e carroções.

Uma rota com tais características exigia um trabalho técnico e especializado, cujas obras ficaram sob a responsabilidade do engenheiro Francisco Antonio Monteiro Tourinho, que assim se refere: “[...] depois da exploração do engenheiro Antonio Rebouças até as margens do Ivaí, ordenou o governo imperial, em 1871, o prolongamento da Graciosa sobre a denominação da estrada de Mato Grosso”.²⁸ Esta estrada atravessava a Serrinha, porção da Escarpa Devoniana imediatamente ao norte da Serra dos Capados, localizada nas imediações de São Luis do Purunã. Até o ano de 1882, esta estrada, no alto da Serrinha, já estava macadamizada e, além de outras melhorias construídas ao longo do seu trajeto, como a ponte sobre o rio dos Papagaios, em Palmeira, se encontrava pronta para o uso.²⁹ Deve-se salientar a importância dos imigrantes neste contexto, pois para tal construção, foi empregado como mão de obra o colono russo-alemão que, segundo o governo, seria uma forma de “auxiliá-los em seu definitivo estabelecimento”.³⁰ Foram estes colonos que introduziram o uso da “[...] carroça de modelo eslavo [...] de 4 rodas, conduzido por 4, 6, 8 ou 10 cavalos, coberto por tolda de lona impermeável, cuja capacidade chegava a 1.500 quilos”.³¹

Neste sentido, o transporte de mercadorias pelos *lentos carros de boi* e pelas *tropas de muares* vai perdendo espaço para os chamados carroções.³² A his-

²⁷ O DEZENOVE DE DEZEMBRO. *Vias de Comunicação para o Matto Grosso*, a. XV, n. 946, 953-958, Curitiba: Typographia de C. M. Lopes, 1868-1869. passim.

²⁸ TOURINHO, Francisco Antonio Monteiro. Bosquejo histórico da estrada da Graciosa. In: *Boletim Especial do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense*, comemorativo ao 1º centenário da estrada da Graciosa. 1973, v. XIX. p. 104-107.

²⁹ Idem.

³⁰ PARANÁ. *Relatório do Presidente da Província*, Manoel Pinto de Souza Dantas Filho apresentado à Assembléia Legislativa do Paraná, em 16 de fevereiro de 1880. Curitiba: Typographia Perseverança, 1880. p. 27.

³¹ WESTPHALEN, Cecília Maria. Op.cit., p.164.

³² WACHOWICZ, Ruy. *História do Paraná*. 9 ed. Curitiba: Imprensa Oficial do Paraná, 2001. p.159.

toriadora Altiva Pilatti Balhana, em seu estudo sobre a mudança da estrutura agrária nos Campos Gerais, destaca que, da estrutura pastoril, latifundiária e escravocrata, estagnada nas últimas décadas do século XIX, surge nos Campos Gerais a figura do colono imigrante como fator de mudança e progresso.³³

Diante deste contexto ressalta-se que os antigos acessos aos Campos Gerais, vindo do primeiro planalto, vão tomando novos rumos e, conseqüentemente, a Estrada da Serra dos Capados, cuja conexão era pela localidade do Bugre, desaparece das referências cartográficas a partir do final do século XIX (Mapa 03).

Neste momento, o principal acesso para as frentes agrícolas do norte e oeste, volta-se à estrada do Mato Grosso que, de Campo Largo, dirigia-se ao Itaqui (portanto desviando o ramal que ia ao Bugre e Serra dos Capados) e, após subir a Serrinha, passava por São Luis do Purunã. Esta localidade assume como um dos principais pontos de apoio para o trânsito da estrada do Mato Grosso, atingindo desta forma o status de freguesia já no ano de 1885.³⁴

Figura 5 – Mapa do Estado do Paraná



Elaborado por: Engenheiro Militar Alberto Ferreira de Abreu, Engenheiro Civil Candido Ferreira de Abreu e Engenheiro Geógrafo Manuel Francisco Ferreira Correia. Data: 1896. Arquivos do ITCG-PR.

Em alguns catálogos anuais como o Almanaque Administrativo, Mercantil e Industrial da Província do Paraná, São Luís do Purunã é citada como

³³ BALHANA, Altiva Pilatti. In: WESTPHALEN, Cecília Maria. (Org.). *Um Mazzolino de Fiori*. Curitiba: Imprensa Oficial do Paraná; Secretaria de Estado da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior, 2002, p.151-152, v. 1.

³⁴ LOPES, José Carlos Veiga. *Aconteceu...*, p. 97.

uma localidade que detinha estabelecimentos comerciais como casas de “líquidos e comestíveis, lojas de fazendas, ferrarias, açougue”.³⁵ O fato é que São Luís do Purunã aos poucos se estrutura como paragem aos viajantes da Estrada do Mato Grosso como descrito no relato do Visconde de Taunay de 1886, em um momento onde ainda interagiam tropeiros e carroceiros:

S. Luiz do Porunan, já o dissemos, é um povoado que está nascendo. Ponto de parada obrigado, às tropas e mais communmente, às carroças que vêm dos Campos Geraes, carregadas de matte, quasi todo cancheado ou bruto que buscam Curityba, já tem umas quinze ou vinte casas mais ou menos alinhadas ao longo de uma rua de boa largura e mantem uma escolinha de frequência um tanto regular. O edificio, por enquanto mais importante de todo o local, é a casa de negocio, aliás bem sortida, annexa ao decente hotelzinho do Sr. Boutin e pertencente ao mesmo senhor.³⁶

Portanto, se por um lado se evidencia a localidade de São Luís do Purunã no percurso da estrada do Mato Grosso, o mesmo não acontece com o Bugre que se restringiu à estradas que perderam sua importância ao longo do tempo, isto é, aquelas que davam acessos a antiga Fazenda dos Carlos e a da Serra dos Capados. Mesmo assim, a Estrada da Serra dos Capados continuará servindo como acesso local, já que no povoado do Bugre eram oferecidos produtos oriundos de algumas estruturas comerciais e industriais, como atentam alguns documentos do século XIX, que referenciam a existência de “engenhos de serrar madeiras”³⁷ e lojas de “líquidos e outros artigos”.³⁸

Tal contexto de

Figura 6 – Tráfego na Estrada do Mato Grosso no alto da Serrinha



Fonte: Arquivo da CPC-SEEC.

³⁵ ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial da Província do Paraná para o anno de 1888, por José Ferreira de Barros. Curitiba: Typographia Luiz Coelho, 1887. p. 200.

³⁶ LEÃO, Ermelino Agostinho de. *Contribuições históricas e geográficas para o Dicionário do Paraná*. v. 5. Curityba: Empresa Graphica Paranaense Plácido e Silva, 1929, p. 1817.

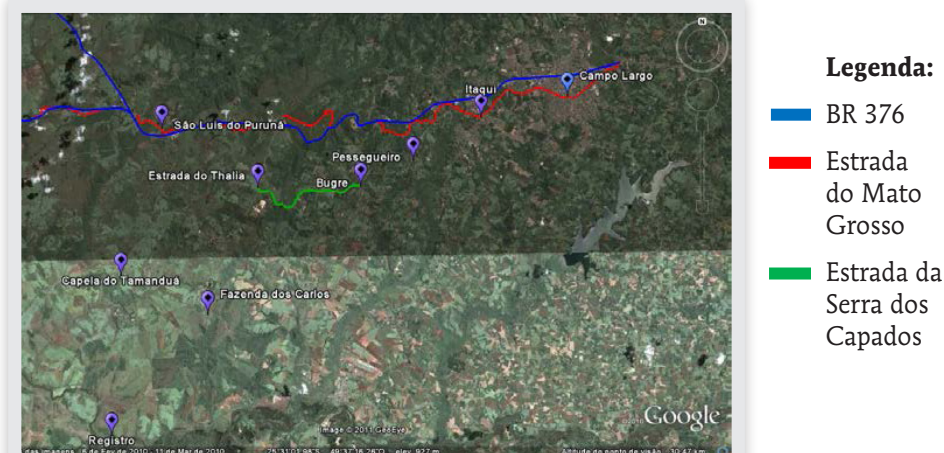
³⁷ ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial da Província do Paraná para o anno de 1877, por José Ferreira de Barros. Rio de Janeiro: Typographia e Lithographia Carioca, 1876. p. 249.

³⁸ ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial da Província do Paraná para o anno de 1888...., p. 200.

que a Estrada da Serra dos Capados, tendo como referencial a localidade do Bugre, continua como uma via de comunicação entre pequenas comunidades, entre as quais a do Tamanduá, ou mesmo sítios e fazendas locais, vem se confirmar com as informações obtidas por alguns dos moradores mais antigos da região. Em suas memórias afirmam a dinâmica da estrada como um acesso interno na condução de pequenas tropas de gado bovino, onde propriedades locais trocavam os pastos conforme a estação do ano, ou seja, no verão passava para as terras “serra acima” e no inverno “traziam o gado pela serra dos Capados, para o Bugre” ou mesmo a condução de animais que se direcionavam para os abatedouros de Campo Largo.

Da mesma forma a estrada pode servir para o transporte de mercadorias produzidas e cultivadas na região como milho, cebola, batata, feijão, erva mate, ou mesmo utilizar os serviços oferecidos na localidade do Bugre como os próprios armazéns, ferraria e escola. Neste sentido conforme a descrição de um dos entrevistados: “[...] essa estrada era uma estrada de comércio do povo de cima da serra que vinham fazer compra aqui no Bugre. Não o pessoal de São Luís, em São Luís tinha estabelecimento. Era o pessoal da Ilha do Meio, Tamanduá. Todos vinham aqui fazer compras nos armazéns, nos moinhos”.³⁹ A existência dos moinhos, além de engenhos, é referenciada por todos os entrevistados, inclusive a fabricação de fubá, produção que movimentava os moradores do Bugre e região, no cultivo, venda ou troca do milho pela farinha.

Figura 7 – Mapa de estradas conforme legenda



Fonte: Google.

³⁹ Marcelino Castagnoli. Entrevista realizada pela CPC-SEEC em 27/jul/2011. Bugre-Balsa Nova.

Sobre a condução de tropas verificou-se pelas informações levantadas que as duas estradas eram utilizadas, a da Serra dos Capados e a do Mato Grosso. A denominação estrada do Mato Grosso perdeu-se na memória dos moradores com a construção da rodovia BR 376 na década de 1960, passando a ser conhecida de “estrada velha”. Um dos moradores expressou em seu relato que, quando se tratava de tropas menores, provenientes da própria região, ou na condução do que se considerava “gado manso”, a preferência se dava pela Estrada da Serra dos Capados, pois o transporte com este tipo de animal era mais tranquilo e seguro, até porque, passando pelo Bugre que já “era uma vilinha” não daria “para assustar o povo”. Ao contrário, na condução de tropas maiores, geralmente com “gado xucro, ligeiro”, utilizava-se a “estrada velha” ou “do macadame”, porque “parecia um corredor” e, assim, facilitava a manobra segurando “o boi mais bravo”, que se “enfia em tudo”.⁴⁰

Todavia se todas as referências atuais se direcionam para condução de tropas de boi pela Estrada da Serra dos Capados, houve um tempo em que outro tipo de tropa passava por esta Estrada, a “tropa de porco tocadinho”. Tal fato se evidencia pelo testemunho deixado pelo pai, já falecido, de um dos entrevistados, residente na própria estrada,⁴¹ como também por outro antigo morador da localidade do Boqueirão (próximo a São Luis do Purunã), que acompanhava seu pai durante a infância na condução de gado suíno para comercializar no Bugre.⁴² Pinheiro Machado, em sua análise sobre a produção dos alimentos para o consumo próprio das fazendas dos Campos Gerais, no período do tropeirismo, coloca a “criação de suínos, que existiam nas fazendas apenas com capados, para o fornecimento do toucinho e de carne”.⁴³

Os moradores também relacionam o termo capados com a criação de suínos. Na região em estudo, a denominação Capados, além de referir-se àquela porção da Escarpa Devoniana, é o nome de uma das antigas fazendas dos Campos Gerais. Conforme documentos do século XVIII e XIX, como o levantamento dos bens rurais de 1818, a Fazenda dos Capados, aparece como pertencente a Nossa Senhora das Neves e fazia divisa com a Fazenda dos Carlos.⁴⁴

⁴⁰ Claudio Camilo. Morador entrevistado pela CPC-SEEC em 27/jul/2011. Boqueirão-Balsa Nova.

⁴¹ Antônio Carlos Poletto. Morador entrevistado pela CPC-SEEC em 12/jun/2011. Bugre-Balsa Nova.

⁴² Marcílio Taborda. Morador entrevistado pela CPC-SEEC em 27/jul/2011. Boqueirão-Balsa Nova.

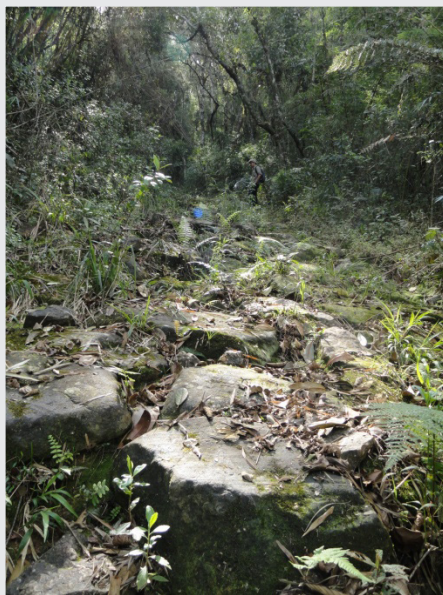
⁴³ MACHADO, Brasil Pinheiro. *Contribuição...*, p. 138.

⁴⁴ LOPES, José Carlos Veiga. *Aconteceu...*, p. 82-91.

Assim, possíveis evidências materiais desta fazenda ainda não foram localizadas e informações sobre sua existência se perderam da memória popular. Contudo deve-se salientar que a tradição oral vem registrar dados sobre a Estrada da Serra dos Capados, revelando a sua ligação com a presença de religiosos na região, pois todos os cinco entrevistados se remeteram ao calçamento de pedras existente nesta antiga estrada como sendo uma “estrada histórica”, “do tempo dos escravos” ou foi construída pelos “jesuítas”. A documentação pesquisada nada consta sobre tal calçamento e, para uma compreensão mais acurada somente um diagnóstico arqueológico poderia avaliar o período em que tal construção foi efetivada, além de buscar os diversos traçados da estrada em momentos diversos e os elementos a ela inerentes, como locais de pousos, de antigas construções, entre outros indícios materiais ao longo do seu trajeto.

Ressalta-se finalmente que, por mais que alguns destes moradores sejam diretamente descendentes de imigrantes italianos do século XIX, todos, em algum momento de suas vidas, lidaram com atividades agropastoris. A tradição na lida com tais atividades marca toda esta região, abrangendo o Bugre, o Tamanduá, o Boqueirão, a Ilha do Meio e São Luis do Purunã, onde características de uma vida campeira, rememora os antigos tropeiros, que ainda hoje se fazem presentes. De forma saudosa, os entrevistados se remetem a liberdade de transitar em suas cavalgaduras pelos campos sem nenhum impedimento, sendo que, a nova geração de proprietários, na grande maioria vinda de fora, vem impondo novas formas de comportamento, entre eles a interrupção de acessos de uso secular, como é o caso da Estrada da Serra dos Capados.

Figura 8 – Calçamento em pedra na Estrada da Serra dos Capados, situado na meia encosta da Escarpa Devoniana



Fonte: acervo de A. Pontes. CPC-SEEC. Set. 2011.

Importância da estrada da Serra dos Capados como patrimônio cultural

A Estrada da Serra dos Capados, na qual se insere a instituída Estrada Municipal Dr. Celso Charuri - BNV 231 deve ser caracterizada enquanto patrimônio cultural, pois como um fragmento de uma rede de vias que interligavam, desde o século XVIII, o primeiro planalto paranaense à região dos Campos Gerais, evidencia-se sua importância em estabelecer uma verdadeira conectividade entre fazendas, paragens e vilas, contribuindo assim, não somente para o desenvolvimento social econômico regional, mas também à própria construção da história paranaense.

Tal concepção, que visa valorizar os caminhos antigos como sendo parte do patrimônio histórico e cultural das regiões onde se inserem, faz parte da metodologia aplicada em projetos desenvolvidos pela Coordenadoria do Patrimônio Cultural da Secretaria de Estado da Cultura.⁴⁵ Considera-se, desta forma, a Estrada da Serra dos Capados e seus antigos elementos (pontos de pousos, fazendas, vilas, vaus, entre outros), existentes ao longo do seu trajeto, como um único artefato, isto é, a valorização de todo o conjunto histórico e arqueológico interconectado ao traçado do caminho. Esta perspectiva advém da arqueologia da paisagem que visa considerar as relações entre o homem e o meio onde se insere e, como consequência, representa “[...] como um dos fatores que propiciam e caracterizam seu comportamento”. Para analisá-la deve-se situá-la no tempo e no espaço, considerando o caminho e seus elementos como modeladores da geografia da região onde atuam e, neste sentido, como propiciadores de relações sociais e econômicas.⁴⁶

Com este enfoque, a região dos Campos Gerais do Paraná, tem sido objeto de pesquisa da Coordenadoria do Patrimônio Cultural desde 1985, onde proporcionou até o momento um rol de medidas protecionistas em relação aos seus aspectos históricos e culturais. O resultado de tais estudos tem sido utilizado também para embasar a instituição de unidades de conservação, a fim de proporcionar uma parcela de integridade de um ecossistema único, não somente do ponto de vista ambiental, como cultural.

Contudo, a aplicação da Lei Estadual nº 1211 de 1953, que trata da figura jurídica do tombamento, veio ampliar a ação preservacionista do Es-

⁴⁵ PONTES FILHO, Almir; KLUPPEL, Cristina Carla; THOMAZ, Julio Cezar Telles. Caminho do Itupava: Patrimônio Histórico-Arqueológico da Serra do Mar, Estado do Paraná, Brasil. *Revista do Centro de Estudos e Pesquisas Arqueológicas*. Curitiba, v. 10, p. 23-42, 2006. passim.

⁴⁶ JACOBUS, André Luiz. A Estrada das Tropas e seus três registros: vectores de relações sociais e econômicas no Brasil colonial. In: RODRIGUES, Elusa Maria Silveira; et al. (Org.). *Bom Jesus e o tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2000, p. 59-76.

tado tendo como uma das linhas mestras o Projeto Caminho das Tropas que vem concretizando seus objetivos de identificar, preservar e revitalizar o patrimônio cultural do caminho que interligava o Rio Grande do Sul à São Paulo, passando pelos Campos Gerais. Dos 39 bens tombados pelo Estado do Paraná no segundo planalto, 19 estão relacionados ao contexto do antigo Caminho das Tropas e, destes, dois estão localizados na região objeto do presente estudo: a Capela Nossa Senhora da Conceição do Tamanduá e a Capela Nossa Senhora das Pedras. Ambas estão interligadas pelo próprio Caminho das Tropas assim como por seus vários ramais que fazem conexão com localidades tão antigas quanto elas próprias como o povoado de São Luis do Purunã e do Bugre.

Tais sítios históricos passam a assumir um valor além daquele considerado para o seu tombamento se as conexões que outrora os uniam passarem a fazer parte do rol de proteção. Com este propósito, no final da década de 1990, realizou-se mais uma fase do Projeto Caminho das Tropas, onde foram efetivados levantamentos do traçado físico dos caminhos antigos que cruzavam os Campos Gerais, sendo um dos trechos entre a localidade de Passo dos Pupos e a Capela Nossa Senhora das Pedras, e outro entre o Rio Iguaçu, onde situava-se o antigo Registro de Curitiba e a localidade de São Luis do Purunã.⁴⁷

Portanto, a Estrada da Serra dos Capados representa, diante deste contexto, mais um elemento formador do mosaico histórico que compreende a região delimitada pelas localidades de São Luis do Purunã, Tamanduá e Bugre, fornecendo elementos fundamentais ao entendimento da dinâmica econômica, social e cultural ali desenvolvida ao longo de 300 anos de histórica paranaense. Desta forma, a sua proteção e valorização como patrimônio histórico e cultural é de fundamental importância, devendo o seu uso ser destinado para fins educativos e turísticos. Para isto considera-se que tais finalidades devem ser destinadas, não somente para o município de Balsa Nova e região, visto que permanece na memória dos mais antigos moradores daquelas localidades como um roteiro de passagem, mas também para toda a sociedade brasileira quando se insere tal estrada como partícipe da formação histórica do Brasil, representando um fragmento da conexão Curitiba-São Paulo no século XVIII e como um dos ramais do Caminho das Tropas no período compreendido entre os séculos XVIII e XIX.

⁴⁷ ARANTES, Aimoré Índio do Brasil. et al. Projeto Caminho das Tropas: Importância dos caminhos primevos do Paraná na integração do Brasil meridional. In: RODRIGUES, Elusa Maria Silveira; et al. (Org.). *Bom Jesus e o tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2000, p. 387-406.

Recomendações de proteção e uso da estrada da Serra dos Capados

Diante do exposto e, considerando que a Estrada da Serra dos Capados, representa um patrimônio cultural, um fragmento dos caminhos que interligaram regiões, cidades, vilas e, conseqüentemente, vidas, faz-se necessário tratá-la de forma diferenciada, procurando a proteção de suas características históricas e sua amplitude quanto conhecimento e oportunidade de fortalecimento da identidade sociocultural da região onde está inserida. Portanto, apresentam-se abaixo recomendações que envolvem desde a preocupação com a proteção física da estrada, como também com a divulgação e valorização de todo seu potencial histórico, ambiental e antropológico, contribuindo para a formação educacional e turística. Assim recomenda-se:

Abertura da estrada – servidão de passagem

Tendo como base a preservação da Estrada da Serra dos Capados enquanto patrimônio histórico e cultural faz-se necessário recuperar o seu uso tradicional, como via de passagem e, conseqüentemente, de conexão entre ambientes distintos, porém de raízes similares. Como proposta de salvar tal testemunho centenário e combater a recente despreocupação com a terra, com a história e com a cultura local, por proprietários vindos de regiões outras, há necessidade de se respeitar o livre trânsito de pessoas em locais com tais características. Assim propõe-se a criação, no âmbito legislativo, da figura da Servidão de Passagem Histórica e ou Turística e cuja aplicação deve estar subordinada à decisão dos órgãos públicos envolvidos com a questão do patrimônio cultural.⁴⁸

Proteção da estrada e seu entorno

Deve se estabelecer a conservação da originalidade do seu traçado, considerando para tanto, os níveis geomorfológicos onde está inserida: os terrenos que percorre pelo primeiro planalto paranaense desde o povoado do Bugre; o piemonte e a subida da Escarpa Devoniana; e, a região de campos, no segundo planalto. Os fragmentos vegetacionais, lindeiros à estrada, deverão ser preservados, tanto as matas de Araucária, como os campos nativos, procurando manter o mosaico paisagístico que compõe o seu entorno.

⁴⁸ Idem.

Pesquisa

Há necessidade de realizar de aprofundar os levantamentos documentais, a fim de buscar novos dados que possibilitem entender as várias conexões que a Estrada da Serra dos Capados possuía com outras vias em momentos diversos. Ao mesmo tempo devem-se efetivar pesquisas arqueológicas possibilitando a compreensão dos significados dessa estrada de uso secular, perante as sociedades que dela utilizaram, além de complementar e confirmar informações advindas das pesquisas documentais. Da mesma forma, entender a interação entre as localidades como do Bugre, de São Luis do Purunã, ou mesmo de Campo Largo e Palmeira, tendo estas vias antigas como mantenedoras de aspectos sociais, econômicos e culturais, vem dar para a sociedade contemporânea a base para uma real identidade.

Restauração e adequação ao uso

A Estrada da Serra dos Capados deve ser olhada de forma especial, considerando suas características históricas e arqueológicas. Deve, portanto, ser mantido o seu uso atual, isto é, com a dupla forma de utilização: a primeira trafegável, iniciando na localidade do Bugre, perfazendo 2.390 metros até o piemonte da Escarpa Devoniana; e a segunda não trafegável, com 2.240 metros de distância, iniciando no piemonte até atingir a Estrada do Thalia. Esta segunda porção da estrada deverá ter um tratamento diferenciado, adaptando-a a um roteiro de caminhada e à visitação educacional e turística. Há necessidade de recuperação, proteção e estabilização de encosta, de soluções para a drenagem de águas pluviais, além de controle de erosões. Desta forma, devido a necessidade desses reparos e, considerando a originalidade do seu traçado, tais intervenções deverão ser cuidadosamente planejadas e efetivadas, respeitando assim técnicas de elaboração e manutenção de trilhas e, em se tratando do antigo calçamento, de técnicas de restauração, assim como todo o trabalho deverá ter acompanhamento arqueológico.

Educação Patrimonial

Estabelecido a importância da Estrada da Serra dos Capados perante a história do Paraná, e considerando que um dos princípios para a preservação de um bem cultural é o envolvimento da comunidade, salienta-se que há necessidade do desenvolvimento de ações educativas, que visem o reconhecimento e a valorização desse patrimônio histórico e cultural, principalmente, pelas populações da região onde está localizada. Assim, recomenda-se que a estrada

deve ser utilizada como fonte primária de conhecimento histórico, fortalecendo a construção de um passado vivo e, desta forma, a sua apropriação contribua na formação de cidadãos críticos e participativos para com sua história. Neste sentido deve-se estabelecer o desenvolvimento de diferentes estratégias que proporcionem a aquisição de valores, atitudes e conceitos voltados na identificação e preservação deste patrimônio cultural. Desta forma, levando em consideração de suas características únicas, e sua função educativa, a estrada deverá servir de roteiro para excursões de escolas, para aulas de campo ou como estrada parque, para caminhadas de pequeno porte.

Turismo histórico, cultural e ambiental

A utilização da Estrada da Serra dos Capados para fins educativos se faz premente, incorporando esta estrutura remanescente como um espaço da memória da região onde se insere. Deve, portanto, ser aberta não somente a própria comunidade local, como também a diferenciados públicos, entre estudantes, pesquisadores e visitantes originários de outras regiões do Brasil. O turismo aventura tem aí uma grande oportunidade onde a estrada pode vir a ser uma parcela de roteiros de caminhada, passando por pontos históricos como a Capela do Tamanduá, ou a Fazenda dos Carlos, entre outros locais de beleza cênica com características ambientais e paisagísticas próprias dos Campos Gerais e Matas de Araucárias.

Referências

- ALMANAK administrativo, mercantil e industrial da Província do Paraná para o anno de 1877, por José Ferreira de Barros. Rio de Janeiro: Typographia e Lithographia Carioca, 1876.
- ALMANAK administrativo, mercantil e industrial da Província do Paraná para o anno de 1888, por José Ferreira de Barros. Curitiba: Typographia Luiz Coelho, 1887.
- ARANTES, Aimoré Índio do Brasil. et al. Projeto Caminho das Tropas: Importância dos caminhos primevos do Paraná na integração do Brasil meridional. In: RODRIGUES, Elusa Maria Silveira; et al. (Org.). *Bom Jesus e o tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2000.
- BALHANA, Altiva Pilatti. In: WESTPHALEN, Cecília Maria. (Org.). *Um Mazzolino de Fiori*. Curitiba: Imprensa Oficial do Paraná; Secretaria de Estado da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior, 2002, v. 1.
- JACOBUS, André Luiz. A Estrada das Tropas e seus três registros: vectores de relações sociais e econômicas no Brasil colonial. In: RODRIGUES, Elusa Maria Silveira; et al. (Org.). *Bom Jesus e o tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2000.

- LEÃO, Ermelino Agostinho de. *Contribuições históricas e geográficas para o Dicionário do Paraná*. v. 5. Curitiba: Empresa Graphica Paranaense Placido e Silva, 1929.
- LOPES, José Carlos Veiga. Esboço histórico da fazenda Santa Rita. In: *Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense*, 1974, v. XX.
- LOPES, José Carlos Veiga. *Raízes da Palmeira*. 2. ed. Curitiba: [s.n.], 2000.
- LOPES, José Carlos Veiga. *Aconteceu nos Pinhais*: subsídios para as histórias dos municípios do Paraná Tradicional do Planalto. Curitiba: Progressiva, 2007.
- MAACK, Reinhard. *Geografia física do Estado do Paraná*. 2. ed. Rio de Janeiro: LOJE, 1981.
- MACEDO, Azevedo. *Conquista pacífica de Guarapuava*. Curitiba: Fundação Cultural, 1995.
- MACHADO, Brasil Pinheiro. Contribuição ao estudo da história agrária do Paraná: formação da estrutura agrária dos Campos Gerais. In: *Anais do II Simpósio dos Professores de História*. Faculdade de Filosofia da Universidade do Paraná. Curitiba: Imprensa da Universidade do Paraná, 1962.
- MACHADO, Brasil Pinheiro. *Campos Gerais: Estruturas Agrárias*. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 1968.
- MARCONDES, Moysés. *Pae e Patrono*: Jesuíno Marcondes de Oliveira e Sá. Rio de Janeiro: Anuário do Brasil, 1926.
- MOREIRA, Júlio. *Caminhos das Comarcas de Curitiba e Paranaguá*. Curitiba: Imprensa Oficial, 1975.
- NEGRÃO, Francisco. *Boletim do Archivo Municipal de Curitiba*: documentos para a história do Paraná, v. XXX. Curitiba: Imprensa Paranaense, 1927.
- O DEZENOVE DE DEZEMBRO. *Vias de Comunicação para o Matto Grosso*, anno XV, n. 946, 953, 958, Curitiba: Typographia de C. M. Lopes, 1868-1869.
- PARANÁ. *Relatório do Presidente da Província*, Manoel Pinto de Souza Dantas Filho apresentado à Assembléia Legislativa do Paraná, em 16 de fevereiro de 1880. Curitiba: Typographia Perseverança, 1880.
- PITANGA, Epiphany Candido de Souza. Itinerário do reconhecimento do estado da estrada da cidade de Antonina á colonia militar do Jatahy, na Provincia do Paraná. In: *Revista do Instituto Histórico, Geographico e Ethnographico do Brasil*. Tomo XXVI. Rio de Janeiro: Typ. de D. Luiz dos Santos, 1863.
- PONTES FILHO, Almir; KLUPPEL, Cristina Carla; THOMAZ, Julio Cezar Telles. *Caminho do Itupava*: Patrimônio Histórico-Arqueológico da Serra do Mar, Estado do Paraná, Brasil. *Revista do Centro de Estudos e Pesquisas Arqueológicas*. Curitiba, v. 10, p. 23-42, 2006.
- TOURINHO, Francisco Antonio Monteiro. Bosquejo histórico da estrada da Graciosa. *Boletim Especial do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense*, comemorativo ao 1º centenário da estrada da Graciosa. 1973, v. XIX.
- WACHOWICZ, Ruy. *História do Paraná*. 9 ed. Curitiba: Imprensa Oficial do Paraná, 2001.

WESTPHALEN, Cecília Maria. *Porto de Paranaguá: um sedutor*. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 1998.

Fontes documentais

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Tombamentos de bens rurais*. Documentos manuscritos, maço 20, Curitiba, 1818.



O caminho de São Manoel: relatos de tropeiros e moradores

Edgar Bueno Silveira

Tradicionalista, Coordenador do Departamento Cultural do CTG Rancho da Integração, Pesquisador, Professor, Pedagogo, Especialista em Educação das Relações Étnico-Raciais e Multiculturalismo e Tecnologias em Educação. Vacaria/RS

Pedro Henrique Tavares da Fonseca

Estudante de Ensino Médio, Tradicionalista, Guri Farroupilha do CTG Rancho da Integração. Vacaria/RS

O presente trabalho visa apresentar relatos de pessoas que foram tropeiros e utilizam o caminho de São Manoel, distrito de Campestre da Serra, bem como de moradores da região que vivenciaram as tropeadas e conheceram de perto essa realidade, tendo vivenciado situações relacionadas às tropas ou que ouviram relatos de amigos e familiares. O texto traz depoimentos de um tropeiro já falecido e de outros que eram conhecidos dos pesquisadores, assim como de pessoas entrevistadas sobre a temática nos últimos dois anos. É muito marcante a presença da chamada Ponte do Korff, ponte esta que permitiu a travessia do Rio das Antas com maior facilidade e segurança a partir de 1900, sendo que a mesma foi citada em todos os depoimentos.

Introdução

Dentre as tantas rotas de tropeiros que se estabeleceram no Rio Grande do Sul e marcaram sua História, está a São Manoel. Parte do trajeto das rodovias BR 116 e RS 122 seguiram o mesmo caminho que as tropas utilizavam. Contudo, parte da rota que os tropeiros utilizavam hoje se encontra sem pavimentação e corta o interior de municípios dos Campos de Cima da

Serra ou da própria serra gaúcha, a saber: Vacaria, São Marcos, Campestre da Serra, Caxias do Sul, Ipê, Antônio Prado e Flores da Cunha.

Já em outros trabalhos do gênero, foram relatados os depoimentos de Pedro Pereira Bueno e Eliziário Vieira de Jesus, dois tropeiros hoje falecidos. Além desses trabalhos foram ainda colhidas narrativas de Fernando Verdi Guazzelli e Alcides Cechinato, pessoas que viveram sua infância na região de Campestre da Serra ou que ouviram dos pais e familiares, histórias sobre as tropas.

Em todos os depoimentos, são muito marcantes os relatos sobre a Ponte do Korff, a primeira ponte a ser construída sobre o Rio das Antas, e inaugurada em 1907, que liga Campestre da Serra ao distrito de Criúva, Caxias do Sul. Sua importância foi destacada por todos os entrevistados, sendo que seus familiares e outros moradores antigos da região lhes contaram fatos a respeito da mesma, sendo alguns destes fatos nos relatados por eles.

Com o objetivo de tornar um pouco mais conhecido o Caminho de São Manoel, este trabalho foi elaborado com base em pesquisas bibliográficas, na internet e nos relatos das pessoas supracitadas.

O caminho de São Manoel

São Manoel, que em 2013 completou um século de história, é um próspero distrito de Campestre da Serra. Juntamente com a Capela São Prudente, conhecida como Capela do Tronco, foram caminhos de tropa, que rumavam de Vacaria para a Região de Caxias do Sul.

De acordo com outras entrevistas, realizadas no ano de 2009 com o senhor Osvaldir Faoro, visando o SENATRO, de 2010, foi apurado que pela região passavam tanto tropas de mula quanto tropas de gado. Naquela ocasião, Faoro, contou que no tempo em que seu pai era “gurizão”, ele presenciou as tropas que levavam couro, charque e queijo para

Figura 1 – Ponte do Korff sobre o Rio das Antas, próxima de São Manoel



Fonte: acervo do autor.

a praia. De lá, eles traziam melado, açúcar amarelo e farinha de mandioca. A localidade onde havia o pouso dos tropeiros, ainda hoje é propriedade da família, pertencente à mãe do senhor Faoro.

Faoro comentou sobre moradores da região que domavam mulas para vender a tropeiros ou para os próprios domadores tropearem. Das tropas de porcos, relembra de uma vez que o seu avô arrendou a Fazenda Paiquerê (próxima, segundo alguns relatos, da fronteira do Rio Grande do Sul com Santa Catarina). O avô chegou a ficar quase dois anos sem vir para casa, e quando retornaram trouxeram mais ou menos cinco mil porcos, “tudo por diante, em tropa de porco, o pai contava dessa”.

Segundo Faoro, na vila de São Manoel havia uma casa comercial muito grande, que vendia de tudo, como pólvora, roupa e comida. Era uma casa de três andares, tinha moinho e um galpão grande. O comércio pertencia ao senhor José Zago e abastecia os tropeiros e os moradores da vila, que era bastante grande na época. Havia inclusive uma espécie de escambo, pois muitas vezes não se usava dinheiro, trocava-se até mesmo mercadoria por mercadoria. São Manoel tinha até cartório de registro.

O já falecido Eliziário Vieira de Jesus, no ano de 2009, quando entrevistado, narrou uma passagem envolvendo a Ponte do Korff. Ele contou a respeito de uma “tropa estourada” nas cercanias da ponte:

Uma vez, de madrugada, nós durmimo pro lado de lá da “Zanta”. De madrugada nós passei-mo a ponte e os cachorro acuaro, fizeram uns barulho

numas lata lá, porque do lado de cá tinha uns barrancão assim, tinha umas serraria im cima do morro, nossa! Aquele gado estoro, até quase im cima do morro eu vim co arriadô, gritando “êra, pára, êra, pára”, depois eu só tirei o pala e arrodia assim pra vê se eu assustava aquele gado. A sorte que istoro pra cima, se não tinha murrido muito gado. E morreu muito mesmo, eles batem as guampa, fica um fedô de guampa queimada que não há quem aguento.⁴⁹

Figura 2 – Eliziário Viera de Jesus, entrevistado em 2009



Fonte: acervo do autor.

⁴⁹ Relato de Eliziário Vieira de Jesus, ex-tropeiro.

Com a abertura da Rodovia BR 116, o caminho de São Manoel acabou sendo subutilizado, pois com a estrada asfaltada e o advento dos caminhões boiadeiros, a rota ficou sendo utilizada apenas por moradores da região. Segundo relatos, nem a RS 122 era a mesma, sendo que não passava pela rota atual, com uma encruzilhada na BR 116. A rota saía de Vacaria pela atual Rua Júlio de Castilhos, em direção à Fazenda Clarice, e passava próxima da cidade de Antônio Prado, mas ao chegar no “Guacho”, distrito de Campestre da Serra chamado, seguia pelo caminho de São Manoel.

Na opinião do nosso entrevistado Faoro, a rota dos tropeiros por São Manoel era melhor do que o traçado das atuais rodovias BR 116 e RS 122. Ao seu juízo, as serras de São Manoel e de Antônio Prado são “muito mais leves” do que a de São Marcos e Caxias do Sul, que é cheia de curvas, com muitas subidas e descidas.

Botas artesanais calçavam os tropeiros em São Manoel

O senhor Alcides Cechinato, 72 anos, nasceu e viveu em São Manoel por muito tempo. Em 1960, foi morar em Vacaria. O mesmo nos contou que aprendeu a fabricar botas com um sapateiro chamado Fidelcino Rizzon, que vinha de São Marcos para São Manoel, que na época era distrito de Vacaria.

O senhor Fidelcino ensinou o senhor Cechinato a fabricar botas ao estilo serrano, as conhecidas *fole de gaita*, com o cano moldado em madeira. Muitas dessas botas *sanfonadas* acabavam calçando tropeiros que cruzavam a região.

Atualmente, morando em Vacaria, o senhor Cechinato tem sua sapataria onde fabrica botas artesanais no “Corredor Grande da Moreira Paz”, como é conhecida a Avenida Moreira Paz, por onde, no passado, cruzavam tropas por dentro de Vacaria.

Figura 3 – Alcides Cechinato: Relatos sobre a Ponte do Korff



Fonte: acervo do autor.

Ponte do Korff: *cruzo* das tropas de São Manoel para Criúva

Conforme citado anteriormente, todos os entrevistados relataram a importância que a ponte do Korff teve para os tropeiros da região. A mesma permitiu a ligação entre São Manoel e a Criúva. Segundo o senhor Cechinato, antes dela ser construída, o gado “cruzava a nado, por dentro d’água”.

Cechinato relatou que a ponte tem aproximadamente 110 metros de comprimento, com mais de 19 metros de altura, com parapeito com pouco mais de 2 metros de altura, para evitar que o gado caísse de cima da mesma. É a única ponte da região construída dessa maneira, com pilares de pedra e feita toda em ferro, e ao invés de parafusos, a mesma foi montada com rebites, “que até hoje não enferrujaram”. A base dos pilares de pedra medem cerca de 12 metros.

O assoalho é de madeira, e a estrutura da ponte é feita sobre roletes, sem ter soldas, pois com o fenômeno da dilatação, a ponte poderia se romper e cair. Segundo Cechinato, o assoalho da ponte teve que ser trocado várias vezes, pois, por causa da umidade, apodrecia muito rápido.

A ponte foi trazida da Alemanha pelos fazendeiros mais fortes da região, a fim de atravessar o gado com maior facilidade para a Criúva, e de lá para Caxias do Sul e Porto Alegre.

As entradas da ponte são afuniladas por taipas de pedra para *embocar o gado*.

A partir de 1960, o gado passou a ser transportado por caminhões boia-deiros e a ponte “caiu no esquecimento, ficando sem condições de ser atravessada até mesmo a pé”.

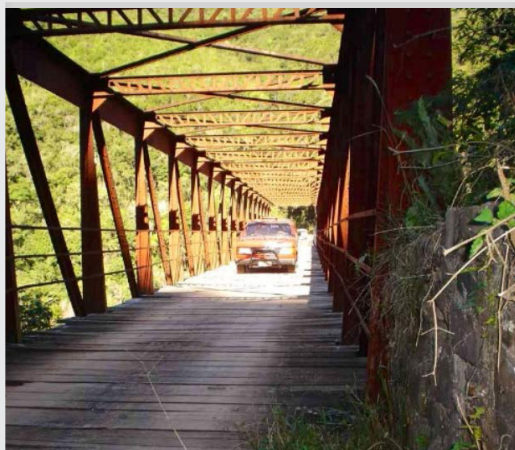
Segundo o relato do senhor Cechinato, os tropeiros saíam de São Manoel ao final da madrugada, pois a temperatura era mais amena, o gado cansava menos e perdia menos peso.

Além das tropas de gado, as tropas de mula passavam pelo caminho de São Manoel transportando principalmente açúcar mascavo, sal e queijo.

O senhor Cechinato manifestou preocupação com o fato de existirem projetos para a construção de uma barragem na região, “marcada pela junção de dois rios, o Refugiado e o Quebra Dente, que formam o Rio das Antas”. A barragem seria construída “uns quatro quilômetros para cima da ponte”, e não se sabe o tamanho exato do lago que se formaria, e se este não iria comprometer esse ponto turístico.

Ao fim da entrevista, o senhor Cechinato citou que “o dever de manter a história da ponte viva é de todos nós, pois a mesma é rica em histórias grandiosas que marcaram e continuam marcando a vida de muitas famílias. Então, não podemos deixar morrer tudo isso por esquecimento, e devemos divulgar mais coisas dessa forma que se encontram em nossa região”.

Figura 4 – Parapeitos altos e taipas afunilam a entrada da ponte para a segurança das tropas



Fonte: acervo do autor.

Conclusão

Todos os entrevistados contaram histórias sobre o caminho de tropas de São Manoel, além de citarem a ponte do Korff.

As histórias giraram em torno de tropas de gado e de mula, que “cruzavam” de São Manoel para a Criúva, e de lá partiam para Caxias do Sul e Porto Alegre.

Notamos também o carinho que todos os entrevistados têm pela ponte, pois, apesar de o foco serem os tropeiros, todos acabavam mencionando a mesma, marca da região.

Para concluir, também se verificou a preocupação de todos com a preservação da história das tropas e da ponte do Korff.

Fontes documentais

Imagens

Acervo de fotos de Alcides Cechinato.

Acervo de fotos de Edgar Bueno Silveira.

Fontes orais

Entrevistas com moradores da região.

Sites

<http://www.lattualita.com.br/noticia.php?Id=1119>, capturada em Março de 2014.

Google Earth da região da Ponte do Korff, captura em Abril de 2014.

Caminho das tropas: do poente ao litoral, um caminho alemão

Luiz Cláudio Stähelin

Escritor, Poeta e Pesquisador. São Pedro de Alcântara/SC

*[...] E havia os tropeiros lageanos descendo com suas tropas para o litoral
[...] onde sesteavam na ida e na volta, entrando desde logo em transações
comerciais com nossos colonos, e a quem, de noite,
ao fogo do rancho, contavam histórias. [...].
Elzeário Schmitt, 1975*

A expressão “Caminho das Tropas” para muitas pessoas remete à imagem do traçado ligando *Rio Grande/RS – Lages/SC – Sorocaba/SP*, pelos mais nobres motivos já referendados em livros ou contados nas rodas de chimarrão ao pé de um bom braseiro do fogo de chão. Daí vem a pergunta: qual caminho é esse que liga o planalto ao litoral?

Como se sabe, os primeiros bandeirantes a lançarem-se por terras sulinas vieram pelo planalto, inclusive, ampliando as divisas da capitania de São Paulo mais ao sul e insurgindo em grandes embates com índios guaranis dos Santos Povos das Missões. Ademais, no mesmo período, a costa meridional brasileira começava a chamar a atenção como base de apoio para as conquistas dos mares do sul.

A vila de Desterro era parada estratégica devido à sua localização praticamente na metade da viagem marítima da sede do governo imperial, então no Rio de Janeiro, aos anseios das conquistas e ocupações na Colônia do Sacramento.

Muitos dos pioneiros conquistadores dos mares do sul já tinham se deleitado das águas mansas e tranquilas das baías formadas pelo Meimbipe¹ junto ao Y-jurerê-mirim,² ou seja, entre a Ilha de Santa Catarina e o vasto continente desconhecido e habitado pelos índios Carijós.

Aquele paraíso de águas remansas e belas praias era parada obrigatória para o descanso da tripulação, o conserto da embarcação, a reposição de víveres e dos alimentos; mas, principalmente, pela abundância de água potável – uma localização geográfica privilegiada para reiniciar a aventura novamente rumo às águas revoltas do hemisfério sul.

¹ Na linguagem tupi-guarani dos índios Carijós que habitavam a região, significa “elevação do monte ao longo do rio”.

² Na linguagem tupi-guarani dos índios Carijós que habitavam a região, significa “pequena boca d’água”, ou seja, o canal estreito entre as elevações.

A Coroa Portuguesa já esboçava preocupações quanto às investidas dos Espanhóis sobre suas novas possessões no Atlântico Sul e as suas incursões pela região da Bacia do Rio da Prata. Por isso, diante da situação do risco de suposta invasão pelo inimigo, elevou à condição de vilas as pequenas freguesias localizadas à beira mar, dentre elas Desterro. Delegou, a estas, mais autonomia política e proteção militar. Mesmo assim, as vilas, com seus interventores nomeados pela corte, dependiam das decisões referendadas pelo governo paulista, até passarem a fazer parte da capitania de Santa Catarina no ano de 1738.

Brasil meridional, mares do sul
Costa marítima, riqueza, nobreza
Enseadas, encostas, águas mansas
Reparos da tropa, descanso da realeza.
(STÄHELIN, 2017, p. 17).

Com o princípio da *uti possidessis*,³ referendado no tratado de Madri, a Coroa Portuguesa promoveu a ocupação da costa litorânea com imigrantes das ilhas dos Açores e da Madeira, objetivando tomar definitivamente este território e proteger com soldados suas vilas através das fortificações estrategicamente construídas pela orla marítima, em uma maior concentração na Ilha de Santa Catarina. E já era visível a intenção de a Coroa Portuguesa fortalecer e manter protegido de invasões o povoamento litorâneo.

Acentuam os interesses da capitania de São Paulo em garantir o abastecimento do gado para a cidade de São Paulo vindo do Rio Grande do Sul, como também dos muares para o carregamento dos minérios das Minas Gerais, promovendo e incentivando o povoamento de uma das paragens pelo extenso caminho do planalto serrano, com a fundação da vila de Nossa Senhora dos Prazeres das Lages.

Fundada em 1775, Lages veio a ser incorporada ao estado de Santa Catarina apenas em 1820, sendo até então vinculada à capitania de São Paulo. Em contrapartida, o governo da província de São Paulo não mostrava muita preocupação com as posses litorâneas; afinal, a segurança militar feita pelas fortificações não atendia aos anseios desejados pela Coroa Portuguesa.

A vila de Desterro e toda a ilha estavam desguarnecidas de contingente militar, desprovidas de material bélico e com logística de abastecimento da tropa insuficiente para responder uma suposta invasão.

³ Foi um tratado entre os países europeus, que dava direito à posse da terra ocupada ao estado. Princípio segundo o qual os que *de fato* ocupam um território possuem direito sobre este.

Talvez de posse de todas essas informações, com a guerra entre Portugal e Espanha, a Ilha de Santa Catarina foi invadida e tomada pelos espanhóis no ano de 1777, sem estes dispararem um tiro ou perderem um único soldado. Ficou pelo menos um ano sob o domínio dos Espanhóis, voltando às mãos portuguesas somente após o tratado de Santo Ildefonso.⁴

Diante da maior armada naval da América com fins militares
Os soldados lusitanos bateram em retirada para o continente
Ou se esconderam no interior da ilha com seus familiares
Até que o tratado de Santo Ildefonso trouxe a paz novamente.
(STÄHELIN, 2017, p. 18).

Já era mais que visível, a Coroa Portuguesa precisava intensificar a segurança com ações mais práticas para consolidar a conquista e domínio do litoral sul até o rio da prata. Para garantir rotas marítimas seguras para o seu comércio que começava a expandir, precisava melhorar suas defesas e garantir também segurança para as suas vilas litorâneas. Um segundo passo seria a abertura de rotas terrestres a partir do litoral, pois o sertão era desconhecido e não existia a ligação com o planalto. Por último, para consolidar esta estratégia, a Coroa precisava intensificar os núcleos de povoamento no interior, a oeste do litoral, para dar conhecimento da sua existência e extensão territorial com a demarcação e o povoamento de suas vilas.

Portanto, ao mesmo tempo em que se buscava demarcar e povoar o território do Brasil Meridional, também era necessário o fomento do comércio e as suas defesas. Além disso, temendo novas invasões e por haver a necessidade de rotas de fuga da ilha para o continente, as autoridades decidiram abrir um caminho no sertão.

Todavia, a abertura desse caminho e a definição de um suposto traçado demoraram dez anos para ser feitas, devido a inúmeras discussões e a embates entre as capitanias de Santa Catarina e São Paulo. Ocorreram algumas iniciativas isoladas de moradores do litoral da Terra Firme, que seguiram em direção ao sertão para estabelecerem sua morada, com o intuito de beneficiarem-se com o possível movimento do futuro caminho. Esse foi o caso de Silvestre José dos Passos, que se estabeleceu com sua família nas margens do rio Maruí.

Os negócios na vila das Lages estavam chamando a atenção da Coroa Portuguesa, por ali ser um ponto de abastecimento na rota dos tropeiros

⁴ Tratado de Santo Ildefonso foi o acordo assinado em 01 de outubro de 1777 na cidade espanhola de San Ildefonso, na província espanhola de Segóvia, com o objetivo de encerrar a disputa entre Portugal e Espanha pela posse da Colônia do Sacramento.

que seguiam do Rio Grande do Sul para São Paulo e haver o crescimento da atividade econômica através da criação de cavalos, de muares e do gado. Estas atividades ainda não eram conhecidas e desenvolvidas na capitania de Santa Catarina e, também, seus produtos muito pouco comercializados por falta de alternativas de rotas ou pela precariedade das estradas existentes na região litorânea via Laguna e região de Araranguá.

Assim, a necessidade de rotas alternativas de comunicação do mar até as vilas era cada vez mais evidente para a manutenção e para a subsistência de seus povoamentos.

Esses fatores influenciaram na intenção da abertura de um caminho ligando as vilas de Nossa Senhora do Desterro e Lages, com vantagens para a vila do sertão pela proximidade com o litoral e pela distância excessiva para comercializar os produtos pelo planalto.

A expansão do seu território e a possibilidade de exploração do terreno apropriado para a agricultura nos arredores desse caminho também interessavam as autoridades litorâneas e já eram vistas com bons olhos aos domínios portugueses, já que estes seriam fortalecidos com a suposta prosperidade.

Dentre esses fatores, podemos afirmar que a invasão espanhola e sua consequente humilhação serviram de alerta para definitivamente estabelecer a comunicação do mar com o planalto.

Então, por ordem do vice-rei Luiz de Vasconcelos e Souza, a tarefa de abrir uma trilha foi delegada ao Alferes Antônio José da Costa e ao Capitão Antônio Marques d'Arzão Veloso. No dia 11 de janeiro de 1787, embrenharam pelo sertão adentro com 12 homens armados, 12 escravos e sete bestas cargueiras seguindo uma picada rumo ao oeste desconhecido, tomando como base a margem norte do rio Maruim (WERNER, 2004). Esta exploração foi concluída com a chegada da caravana na vila de Lages em 08 de agosto de 1787 (WERNER, 2004).

Conforme expedição realizada pelo autor no *morro da pedra escrita*,⁵ no dia 14 de abril de 2017, ainda é possível reconhecer, por meio de um monumento histórico, os resquícios que comprovam todo o trabalho empreendido na abertura do caminho. Localizado na comunidade de vila Hoffmann, distante 5 km da praça central do município de São Pedro de Alcântara/SC, encontra-se um petróglifo, "*Pedra das Letras*", contendo gravuras rupestres" com a seguinte inscrição: "V.R.D.P.", ou seja, "Viva o Rei de Portugal". Abaixo dessas letras, está desenhada a Cruz de Malta "símbolo da Coroa Portu-

⁵ Expressão usada pelo guia da trilha, Sr. José Paulo Hoffmann, que nos conduziu até o petróglifo.

guesa) com a data de 12 de maio de 1789 e o nome Arzão Velozo, como se fora a sua assinatura.

De Desterro a Lages era tão grande e inóspito o sertão
Mas pequeno para o alferes Antônio e o capitão Arzão
Quando lapidou na pedra marcando o domínio da trilha
Abrindo os caminhos nas várzeas de uma nova nação.
(STÄHELIN, 2017, p. 23).

Vale destacar que o alferes deixou de lado os terrenos ribeirinhos próximos ao local denominado Boa Parada, onde o rio Maruim denota uma grande curva rumo ao sul, e subiu até o alto do morro do Cunha.⁶ Ele continuou sua trajetória rumo ao oeste, alcançando o morro da pedra escrita (416m) (REITZ, 1992).

Seguindo pelo divisor de águas da bacia do rio Maruim com a bacia do rio Biguaçu, o alferes prosseguiu pela serra de Santa Filomena até a vargem dos pinheiros e as nascentes do rio Tijucas, nos Mundéus; então, subiu novamente até Taquaras, transpassando a pior parte do traçado pelos profundos brejões e pelas íngremes encostas da serra geral até o alto da Boa Vista, descendo pelo vale até avistar as nascentes do rio Itajaí-Mirim.

Lembramos que estamos falando de uma época em que não existiam equipamentos para observação aérea e os detalhes dos mapas dependiam do alcance da visão humana, guiados por uma suposta bússola. Por isso, no local onde o rio Maruim toma direção sul, nossos exploradores subiram as montanhas e passaram a se guiar pelos cumes dos morros até chegarem ao planalto a oeste, com uma visão mais ampliada do horizonte. E, para abrirem o caminho definitivo da freguesia de São José da Terra Firme pelos sertões adentro até a vila das Lages, receberam a quantia de 9:600\$000 (nove contos e seiscentos mil réis) (BRÜGGEMANN, 2008).

Os serviços iniciaram-se em 14 de outubro de 1788 e foram concluídos em 06 de dezembro de 1790. Na verdade, o caminho aberto ia até a Serra do Trombudo, em uma extensão de 16 léguas (105 km), onde a Capitania de Santa Catarina limitava-se com a de São Paulo. Com 15 palmos de largura (3 m) nas vargens e 10 palmos (2 m) na subida. Para chegar até a vila de Lages, faltavam mais 16 léguas, cuja responsabilidade de abertura deveria ficar a cargo do Governador de São Paulo (WERNER, 2004).

Para dar como concluída a tarefa de ligar as vilas, chegaram até Lages para orientar a execução dos serviços que ainda estavam por fazer. E, com o

⁶ Ainda hoje no Morro do Cunha se avista a oeste a imponente igreja matriz na sede do núcleo colonial e a leste a baía norte da Ilha de Santa Catarina.

objetivo de mostrar que aquela primeira picada estava agora aberta e transitável, Antônio José da Costa voltou para a Ilha de Desterro com uma tropa de 100 cabeças de gado, acompanhados de cargueiros, presumindo, assim, que inaugurou a própria estrada que construiu.

Contudo, esta picada aberta em 1787 funcionou precariamente até os anos de 1800. Nos anos que se sucederam a capitania de Santa Catarina, a estrada sofreu muito com o pouco comércio e o baixo investimento na sua manutenção. A trilha passou muitos anos por completo abandono; dos vestígios do seu traçado, pouco restou até os anos de 1820.

Com a transferência de Lages da capitania de São Paulo para a de Santa Catarina, os objetivos da abertura da trilha foram retomados. Apesar de ela estar em desuso, apresentava vantagens para a comunicação com Desterro, inclusive pelo seu trajeto ser bem menor que o traçado percorrido até São Paulo.

Caminho das tropas...
 Dos carros de bois e carretões
 Da grande Lages a Desterro
 Entre lagoas, riachos e grotões
 O peão a serviço do patrão
 Cruzando léguas de distância
 Em São Pedro de Alcântara
 Para cultivar a tradição
 Aqui ergueu a sua estância.
 (STÄHELIN, 2015, p. 17).

Após a independência de Portugal, o governo imperial passou a incentivar a povoação das vilas por intermédio da imigração europeia. Com a vinda dos imigrantes alemães para Santa Catarina, a reabertura da antiga trilha foi providenciada para que permitisse os assentamentos conforme determinação do presidente da província, às margens do caminho entre a vila de Desterro e a vila de Lages.

Foi nomeado como responsável pelo assentamento dos colonos o último morador sertão adentro, situado próximo da antiga trilha, o Sr. Silvestre José dos Passos.

Com a abertura da colônia, a província precisou assumir as obrigações de manter as melhorias contínuas que a estrada exigia para o deslocamento da produção rumo ao litoral e para as trocas de mercadorias com o planalto.

Alimentados pelo amor do criador, sem temer o sofrimento
 Enfrentaram bugres, bravios, ariscos e ferrenhos de maldade
 Aprendendo com seus costumes isolados no esquecimento
 No amor pela santa família acendiam a chama da fé e caridade.
 (STÄHELIN, 2017, p. 30).

Para as autoridades do império, a estrada estava aberta conforme foi projetada; mas, na realidade, encontrava-se em desuso nos últimos anos. Caberia, portanto, aos administradores da província resgatar as condições mínimas do percurso a fim de incentivar o deslocamento das pessoas com suas mercadorias e reintroduzir os tropeiros naquele trajeto promissor.

A manutenção necessária de pontes, bueiros, valas e balsas para transportar os rios não acontecia. Entrava governo e saía governo; porém, continuavam somente com promessas de abrir a passagem por meio da qual as tropas de cargueiros pudessem transitar e ocorresse o transporte de mercadorias em carretões.⁷

Os incentivos dados para os imigrantes alemães eram: passagem gratuita para o Brasil, concessão de um lote de terra, além de bois, cavalos, vacas, ferramentas, sementes para plantar e um subsídio diário até que a sua terra passasse a produzir.

Logo à frente, desilusão
 Morros, montes, penhascos
 Imigrantes largados, sem proteção
 Abrir clareira na mata, opressão
 Omissão dos governantes, deserção
 Acampar em novo abrigo, descansar
 Paixão pela nova terra, nova missão
 Misérias, abandonos, promessas
 O tempo dorme na espera... Sem pressa...
 (STÄHELIN, 2017, p. 21).

Passaram anos e referida promessa não foi cumprida. Muitos colonos, diante das dificuldades, deslocaram-se em buscas de outras terras.

No ano de 1830, foram abolidas, em todas as Províncias do Império, as despesas com a colonização estrangeira, ou seja, o que foi prometido de ajudas e subvenções como incentivo para a ocupação das novas terras, os colonos

⁷ Até 1901 a estrada que partia da Ilha de Santa Catarina chegava apenas até Taquaras, atual município de Rancho Queimado/SC; daí para adiante, somente se podia viajar a cavalo, gastando mais quatro dias para chegar a Lages. A primeira estrada foi concluída apenas cinco anos depois, em 1906.

não mais receberiam. Os colonos foram entregues à sua própria sorte, em um terreno acidentado, montanhoso e sem condições ideais para a lavoura.

O seu fracasso como colônia de assentamento e ocupação do território não foi maior devido ao brio e à coragem daquela gente jogada e esquecida pelas autoridades responsáveis pela colonização.

Herança viva de um pai, o dom do artesão
Ofício passado adiante, produto feito a mão
Borrалhos que marcam nos pelos de potros e alazão
O seleiro criando a arte com amor, carinho e paixão.
(STÄHELIN, 2017, p. 31).

Os ofícios daquela gente laboriosa foram, com o tempo, aparecendo através do trabalho incessante dos sapateiros, dos seleiros, dos ferreiros, dos marceneiros e dos pedreiros construtores.

No tronco firme encravado no chão
Na sinfonia estridente da velha bigorna
Ainda ecoam pelas trilhas de nosso sertão
Batidas de um coração que deu vida a forma.
(STÄHELIN, 2017, p. 47).

Estimulados pela força empreendedora, começaram a aparecer os seus moinhos, engenhos e alambiques diante dos primeiros resultados de suas lavouras, e um número considerável de artífices e mão de obra para a agricultura em razão das famílias de numerosos filhos.⁸ E, com os anos, já era possível destacar no cotidiano da nova colônia os tropeiros lageanos que passavam descendo com suas tropas para o litoral.

⁸ O imigrante João Pedro Schmitt (1791-?) (ancestral materno do autor) casou-se na Alemanha com Maria Madalena Wirshem (1792-1858) em 1814; chegou em 15 de junho de 1829, em São Pedro de Alcântara, com seis filhos menores. Seu filho, João Adão Schmitt (1814-1885), casou-se em São Pedro de Alcântara com Ana Maria Bins (1817-1886) em 1837, e tiveram nove filhos. Seu filho, Nicolau Adão Schmitt (1838-1902), casou-se em São Pedro de Alcântara com Ana Catarina Reitz (1836-1922), e tiveram nove filhos. O bisavô materno do autor, Adão Nicolau Schmitt (1863-1956), casou-se em São Pedro de Alcântara com Maria Luiza Deschamps (1866-1961), e tiveram 14 filhos. O Avô materno, Clemente José Schmitt (1902-2006), casou-se com Adelina Schmitt (1900-1991) e tiveram oito filhos. Sua filha (minha mãe), Lucilla Schmitt Stähelin (1927), casou-se com Antônio Alfredo Stähelin (1923-1990) e tiveram 11 filhos. Descendente de Johann Heinrich Stähelin (1788-1824) e Sarah Heitz, o imigrante paterno Arnold Alfred Stähelin (1822-18920) casou-se, em 1849, com Maria Madalena Münnich (1830-1910). Meu bisavô, Alfredo Stähelin (1861-1942), casou-se, em 1885, com Maria Madalena Schmitt (1861-1922). Meu avô, João Stähelin (1887-1960), casou-se, em 1912, com Cecília Schappo Stähelin (1894-1978), e tiveram 16 filhos. Seu filho (meu pai), Antônio Alfredo Stähelin (1923-1990), casou-se, em 1948, com Lucilla Schmitt Stähelin (1927), e tiveram 11 filhos – todos ainda vivos.

Pelos caminhos e trilhas, as paradas
 Descanso da tropa, bem guardados
 Oradas, vilas que surgem, pousadas
 Olhares que se cruzam, apaixonados!
 (STÄHELIN, 2017, p. 49).

A troca de viveres e mercadorias, o pouso para o descanso, a sesteada na ida e na volta propiciavam momentos para as transações comerciais e o fomento dos negócios. Muitos ofícios e profissões desenvolvidos pelas famílias dos colonos assentados tiveram influência direta do tropeirismo exercido por essa antiga trilha.⁹

Os imigrantes com suas famílias, mesmo com todas as dificuldades, trouxeram uma base cultural que se espalhou por todo o sul do Brasil. Adentraram por entre as matas e abriram as primeiras clareiras para começarem as suas plantações. A garra e a fé dos nossos antepassados ainda refletem e batem em nossos corações.

E novas pastagens cresciam para o pouso e descanso da tropa de gado que descia a serra.

[...] Vovô Nicolau Adão Schmitt, nascido em 1838 em São Pedro de Alcântara, casou com Ana Catarina Reitz. [...] Com filhos residentes ao longo da estrada de São Pedro, Santa Filomena, Barro Branco, na seguinte ordem Maruim acima: Clemente, Nicolau, João, Jerônimo, Maria e pai Adão Nicolau Schmitt. [...] Adão Nicolau Schmitt casou com Maria Luiza Deschamps em São Pedro no dia 16 de abril de 1887. [...] neste mesmo ano, já havia construído seu ranchinho na localidade de Barro Branco. [...] distante duas horas a cavalo da freguesia de São Pedro e uma hora e meia da freguesia de Angelina. [...] construiu ali seu curtume [...] dos colonos e caboclos, comprava os couros para curti-los em sucos de cascas de árvore [...] solas e vaquetas¹⁰ começavam a ser comercializadas em São José pelas mulas conduzidas por “camaradas”, caboclos tropeiros contratados. Uma viagem de ida e volta em três dias. Geralmente, levava-se uma semana. [...]. (SCHMITT, 1975, p. 73).

⁹ Dos 14 filhos de Adão Nicolau Schmitt e Maria Luiza Deschamps (bisavós do autor), Benjamim montou seu curtume ao lado do caminho das tropas; Arnaldo foi o pioneiro industrial em Jaraguá do Sul/SC com seu curtume. Clemente (avô do autor) também montou seu curtume quando morou em Santo Amaro da Imperatriz/SC. Leonardo montou uma indústria de calçados e tamancos, exercendo a profissão de sapateiro; mais tarde, montou também um curtume em Braço do Norte/SC. Meu avô paterno, João Stähelin, tinha também um abatedouro de gado na Boa Parada, às margens do rio Maruim e do Caminho das tropas. Na Boa Parada, também é mantida pelos netos de João Stähelin e herdeiros de José Arlindo Trierweiler sua “velha ferraria” como museu (influência das lidas tropeiras junto da família do autor).

¹⁰ Couro bovino curtido, utilizado especialmente na fabricação de calçados.

Na serra de Santa Filomena, delimita a divisa norte do atual município de São Pedro de Alcântara/SC, é possível visitar a orada de Santa Bárbara, resquícios da capela erguida em 1838, pelas primeiras famílias dos colonos assentadas às margens da trilha. Por ter sido feita com material rústico e fraco, a capela ruiu; então, em 1915, foi colocada uma cruz de ferro em seu lugar. A seu pé foi fixada uma placa de bronze com os seguintes dizeres: “Peregrino, o chão onde pisas é chão sagrado. Aqui, de 1838 a 1915 erguia-se a Capela de Santa Bárbara, erguida pelos primeiros colonos do Estado de Santa Catarina. Reverencia os mortos que aqui jazem”.

Mata densa, selva escura, a reza é o que me escondia do inimigo
Chuvvas, intempéries, um clarão, lá vem mais uma trovoadas
Pelo reino da Coroa é abandonado o colono tão oprimido
Na esperança da fé, intercede por nós a Deus, oh, Santa Bárbara!
(STÄHELIN, 2017, p. 25).

O município de São Pedro de Alcântara/SC conserva dois monumentos de grande importância, não só para a história do município, mas também para a história do Estado de Santa Catarina, são: a “Pedra das Letras”, localizada na comunidade rural de Vila Hoffmann; e também um “percurso de aproximadamente 500 m” pavimentados com pedras brutas tipo *pé de moleque*, bem próximo da sede do município e supostamente construído por escravos. Este pequeno trecho do caminho foi tombado pela Lei Municipal nº 297/2004, de 15 de setembro de 2004, como patrimônio histórico e cultural do município de São Pedro de Alcântara/SC, também chamado de *caminho imperial* (*Kaiserlicherweg*) pelos descendentes alemães (SÃO PEDRO DE ALCÂNTARA, 2004).

O município de São Pedro de Alcântara/SC mantém preservada uma herança da arquitetura de época nas casas e principalmente na sua igreja matriz, a qual foi erguida para comemorar o centenário da imigração.¹¹

Não são poucos os obreiros das vinhas do senhor
Alimentados pela fé ergueram uma obra tão colossal
Nas longínquas messes e com a imensidão do amor
Seus filhos elevam as preces em gratidão celestial.
(STÄHELIN, 2017, p. 29).

¹¹ Ao longo do caminho das tropas, encontram-se preservados e restaurados os casarões centenários de Kiliano Kretzer; da família Deschamps; da família Schmitt; da família Stähelin e a imponente igreja matriz erguida em comemoração ao centenário da imigração alemã.

Também poderíamos destacar a aguardente de cana de excelente qualidade fabricada nos engenhos centenários construídos ainda pelos primeiros colonos, tais como: Vianeí Pitz, na vila Junckes; Don Blas, na vila Junckes; Pedro Koerich, na vila Hoffmann; José Eugênio Schmitt (Zé Folia) na vila de Santa Filomena e Vandair Junckes, na vila de Santa Filomena, engenho ainda movimentado por roda d'água.

Conforme relato de José Olegário Francener, em meados do século XX, existia na região de São José/SC o Sr. Eliseu Di Bernardi, um comprador de gado muito influente que negociava no planalto serrano e trazia a *tropa andando* pelo centenário caminho das tropas, com tropeiros contratados para o serviço. Eram comitivas de 100 a 120 cabeças de gado descendo a serra pela estrada tortuosa. O primeiro boi lageano que Seu Olegário comprou foi “fiad, negociado a fio de bigode” diante da seguinte resposta do Sr. Eliseu: “Prazo pra pagar, não tem!”.

No entanto, seu maior fornecedor de gado que passava *andando* na frente de sua charqueada¹² foi o Sr. José Bernardo, que também comprava gado no planalto serrano. Seus tropeiros tinham a ordem de que, quando passassem na frente do estabelecimento de Seu Olegário, este poderia “apartar o que quisesse”, mesmo sem conhecê-los. Indicado por seu amigo Pedro Kretzer que também tinha a sua charqueada na praça central de São Pedro de Alcântara, o sinaleiro ofereceu o gado ao Seu Olegário, pois a ordem era que o senhor poderia “apartar sem eu lhe conhecer”. Quando encontrou o Sr. José, e perguntado o quanto lhe devia, diante da surpresa da resposta, Seu Olegário disse: “Nunca tinha comprado um boi tão bem!”. E, na volta de São José para sua casa em São Pedro, Seu Olegário trouxe mais quatro cabeças de gado andando o trajeto de 20 km de volta. Esta parceria foi duradoura e de muita amizade a ponto de Seu Olegário indagar o Sr. José que ele estaria com “pouco lucro na venda das cabeças de gado”. Foi quando o Sr. José lhe disse: “Sabes por que eu faço isso? É para ver você melhor que eu!”. Após essa conversa de mútua confiança e respeito um pelo outro, a cada nova passagem do gado pela porta de sua charqueada, Seu Olegário tinha ordem de *apartar* 20 a 30 bois da tropa de 100 a 120 bois de Sr. José Bernardo. Certa vez, por ocasião de não estar em casa, Seu Olegário teve de trazer de volta, andando para São Pedro, 21

¹² Em um percurso de aproximadamente 20 km dentro do atual município de São Pedro de Alcântara/SC, até os anos de 1970, às margens do rio Maruim e do caminho das tropas, poderíamos citar as charqueadas de Kiliano Kretzer; Pedro Kretzer; José Olegário Francener; Antônio Camilo dos Passos; José Madalena Freiburger e Celso Stähelin, estes últimos, quatro proprietários situados em um raio de 2 km na comunidade de Boa Parada.

bois comprados nas instalações de Sr. José Bernardo nas imediações de São José/SC, pois a boiada havia passado direto.

Nos tempos de *piá*, recordo dos bois brasinos,¹³ assim apelidados também por serem ariscos. Quando algum deles fugia para o mato, tinham de chamar o Seu Olegário para ajudar a recuperar o animal desgarrado, por suas habilidades na lida campeira no lombo de seu cavalo negro.

O Seu Olegário charqueava a boiada em São Pedro de Alcântara; e, com sua Kombi, levava a carne para vender em seu estabelecimento situado na Rua Santos Saraiva, no bairro Estreito, em Florianópolis/SC. Em 1965, adquiriu um caminhão cargueiro, e seu condutor era o Sr. Emílio Schutz, da cidade de Alfredo Wagner/SC. Passou, então, a negociar diretamente com as fazendas de gado na Vacaria/RS, na Lagoa Vermelha/RS e região, e como ele diz: “nunca deixei de pagar uma cabeça de gado sequer, para ninguém!”¹⁴ O gado para as competições de *Tiro de laço* dos Centros de Tradição Gaúcha (CTGs) da região por muitos anos foi transportado por Seu Olegário no seu caminhão. Como exímio laçador, mantém no estande da sala de sua casa alguns troféus de campeão de tiro de laço.

Na localidade de Boa Parada, atual bairro de São Pedro de Alcântara/SC, onde reside este autor, ainda existe, na margem direita do rio, a antiga pastagem que servia de última parada do gado serrano antes de este chegar ao litoral para o abate; e, na margem oposta, ainda existem ruínas da charqueada do avô paterno, João Stähelin. Permanece uma abundante pastagem neste pequeno vale, onde o rio Maruim mantém o seu curso com suas águas mansas e próprias para o descanso do gado, como ocorria muitos anos atrás.

Referências

BRÜGGEMAM, Adelson André. *Ao poente da serra geral*: a abertura de um caminho entre as capitânicas de Santa Catarina e São Paulo no final do século XVIII.

Florianópolis: Ed. da UFSC, 2008.

CABRAL, Oswaldo R. *História de Santa Catarina*. Florianópolis: Lunardelli, 1994.

JOCHM, Toni Vidal; ALVES, Débora Bendocchi. *São Pedro de Alcântara*: 170 anos depois. 1829-1999. São Pedro de Alcântara: Coordenação dos Festejos, 1999.

MOSIMANN, João Carlos. *Porto dos Patos*: 1502-1582. A fantástica e verdadeira história da ilha de Santa Catarina na era dos descobrimentos. Florianópolis: Ed. do autor; Fundação Franklin Cascaes, 2002.

MOSIMANN, João Carlos. *Ilha de Santa Catarina, 1777-1778*: a invasão espanhola. Florianópolis: Ed. do autor, 2003.

¹³ Gado bovino cujo pelo é avermelhado e com listras escuras ou pretas.

¹⁴ Informação prestada por José Olegário Francener em junho de 2020.

- PIAZZA, Walter Fernando. *A colonização de Santa Catarina*. Florianópolis: Lunardelli, 1988.
- PHILIPPI, Aderbal João. *São Pedro de Alcântara: a primeira colônia alemã de Santa Catarina*. Florianópolis: Ed. do autor, 1995.
- REITZ, Raulino. *Alto Biguaçu*. Narrativa cultural tetrarracial. Florianópolis: Lunardelli; Ed. da UFSC, 1988.
- REITZ, Raulino; BESEN, José Artulino. *Santa Bárbara: primeiro núcleo de colonização de Santa Catarina*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1992.
- SCHMITT, Elzeário. *A casa dos jasmims: rônica de uma família Catarinense*. Brusque: Ed. do autor, 1975.
- SCHMITT, Elzeário. *A primeira comunidade alemã em Santa Catarina*. Florianópolis: OIESC, 1979.
- STÄHELIN, Luiz Cláudio. *Do poente ao litoral*. São Pedro de Alcântara: MALU, 2015.
- STÄHELIN, Luiz Cláudio. *Um caminho alemão*. São Pedro de Alcântara: CCL, 2017.
- WERNER, Antônio Carlos. *Caminhos da integração catarinense: do caminho das tropas à rodovia BR-282*. Florianópolis: Ed. do Autor, 2004.

Fontes documentais

SÃO PEDRO DE ALCÂNTARA. *Lei ordinária nº 297, de 15 de setembro de 2004*. “Tomba os Bens que Menciona e dá outras providências” (Cemitério Antigo, Caminho das Tropas, Figueira da Praça de SPA). Disponível em: <https://www.camaraspa.sc.gov.br/legislacao/index/detalhes/codMapaItem/5562/codNorma/3554>. Acesso em: 22 jun. 2020.



Serra do Pilão: o caminho dos tropeiros em Morro Grande/SC

Renata Carreira Corvino

Historiadora, Acadêmica de Direito/UNESC e Assessora de Cultura do município de Praia Grande. Praia Grande/SC

Após o entendimento do processo de estruturação interna do município de Morro Grande relacionado ao tropeirismo, juntamente com o mapeamento dos lugares de memória relacionados a essa atividade para um possível aproveitamento turístico e criação de um produto que possa ser explorado economicamente pela comunidade.

O nome de Morro Grande tem origem com a vinda dos imigrantes italianos à localidade, que ao chegarem avistavam uma grande floresta cercada

por um morro grande. O município está localizado no sul de Santa Catarina, e é um dos sete municípios que integram o Consórcio Geoparque Aspirante Cânions do Sul.

Morro Grande pertencia a Meleiro. Tornou-se distrito em 01/12/1961, pela lei Estadual nº 777 e elevou-se a categoria de município em 30/03/1992, pela lei estadual nº 8559.

De acordo com Mattos (1981), Olivo; De Lucca (2002) é possível que sua colonização tenha ocorrido aproximadamente por volta de 1912, 1918 com a vinda de imigrantes italianos “provenientes de Rancho dos Bugres/ Morro da Fumaça, Rio Galo/ Urussanga, Vila Nova/Içara e Morro Estevão/ Criciúma” (OLIVO; DE LUCCA, 2002, p. 24).

Um dos mais antigos moradores do município e fundador da localidade de Morro Grande. [...] imigrou para Meleiro em 1912, fixando residência na localidade de Morro Grande. [...]. Chegando em Morro Grande, tratou de construir sua própria moradia e dedicou-se à agricultura e pecuária que era a única, forma de sobrevivência. *Mattos refere-se a Pedro Dal Toé que na época da entrevista tinha 98 anos.* (MATTOS, 1981 p. 98, grifo meu).

Ao chegarem aqui, estes imigrantes italianos, dão início a derrubada da mata para iniciarem suas lavouras de milho, batata-doce, abóbora, feijão e arroz, cana de açúcar e a nas encostas criavam e engordavam porcos. [...] depois de mortos e limpos eram levados de carros-de-boi até a estrada de ferro em Maracajá com destino ao porto de Laguna (OLIVO; DE LUCCA, 2002, p. 24).

Depois passou a ser vendido para a fábrica de banha em Meleiro.

As primeiras famílias estabeleceram-se em Nova Roma, conhecida pelos moradores mais antigos pelo nome de Pilão. Esse nome foi dado devido a força das águas de uma cachoeira, que fazia um redemoinho no buraco de uma pedra, assemelhando-se a um pilão.

Após fixada a moradia, os moradores ergueram a igreja, dando início ao vilarejo. Localidade de Nova Roma.

No início do povoado, existiam mais de 10 engenhos de açúcar e a atividade econômica que se destacou foi a fabricação de açúcar amarelo e cachaça. Estas mercadorias eram vendidas para os moradores de cima da serra ou tropeiros que desciam a serra com seus cargueiros para trocá-las pelo charque e o queijo, tão apreciado pelos moradores de baixo da serra.

De acordo com as memórias de Maria Vanda Smânia, nos anos de 1924, foi inaugurada a primeira bodega de Nova Roma, que pertencia a Pietro

Smânia, que além de dono do comércio também era latoeiro, ou seja, fazia lata para a venda de banha.

Além das mercadorias, a casa oferecia pouso para os tropeiros que precisavam pernoitar por aqui antes de seguir viagem.

O local vendia comida, roupas, remédios, carnes, cachaça e pães. No mesmo porão, ele construiu tanques onde armazenavam cachaça. Na frente do balcão, no chão, tinha um furo onde cabia uma mangueira e abastecia os barris. Nos fundos da bodega, tinha quatro quartos para hospedar os tropeiros. As mulas ficavam amarradas. (OLIVO; DE LUCCA, 1996, p. 33).

Ao lado da casa de comércio do seu Pupá, como seu Pietro gostava de ser chamado, havia uma fábrica de banha, pois o mesmo carneava porcos comercializando essa carne em Araranguá. Atrás da fábrica de banha, estava localizada a padaria.

Depois seu genro, Miguel Sasso comprou o comércio.

Seu Pedro Evilásio de Oliveira, natural de Bom Jardim da Serra, nos conta que começou aos 15 anos de idade a conduzir a tropa. Seu pai Onildo Sena de Oliveira também era tropeiro, de acordo com suas memórias:

Me criei tropeando, descendo a serra do Pilão. A gente se criou assim, tropeando com cargueiro, com cavalo, com mula. Era da lida do campo. Assim na tropa eu levava mantimentos, isso era no tempo do armazém. Aquilo ali a gente tropeava trazendo queijo, charque. Levava as sacas de mantimento para serra. Nós vivíamos em Bom Jesus, mas fazíamos o *ranchinho (compra)*. tudo aqui em Santa Catarina. Era tudo tropeiro aquela vez (OLIVEIRA, 2020, grifo meu).

Com relação às casas de comércio ele ainda nos conta que “No antigo Pilão tinha o Miguel Sasso e o Otávio Mazzuco, que ficava no encruzo de quem vai em direção do cemitério. Eram os dois comerciantes que tinham no Pilão. Um comércio era de um lado e outro era do outro lado da rua.”

As mercadorias eram quase as mesmas. Naquele tempo, eram as sacas de açúcar e sacas de arroz. Os tropeiros desciam a serra, traziam queijo e charque e levavam mantimentos. Eram sacas de 60 kg.

Nessa mesma rua principal em Nova Roma, existia um curtume e uma sapataria, no local próximo à igreja.

De acordo com Maria Inês Casagrande, em entrevista concedida a Olívio; De Lucca (2002), seus avós vieram de Cocal do Sul e fixaram residência em Nova Roma. Seu avô David Peruch era proprietário de um curtume e

uma sapataria. “No galpão, o couro de boi ficava de molho na água e no sal. [...] o couro rústico era vendido para os Dal Bó de Criciúma” (2002, p. 35).

Atualmente onde se encontra a atual praça de Morro Grande, nos anos de 1940, foi instalada a Casa de Secos e Molhados do senhor Ubreu Dal-Toé. Depois surgiram outras casas de comércio de Afonso Brina, Pedro Dal-Toé (que pegou fogo em 1949); João Nunes; Ablick; Abele Olivio; açougue de Hilário Dal-Toé e Luis Dal-Toé.

Estes comércios foram instalados para atender a comunidade local que estava se estabelecendo ali e também as necessidades dos tropeiros.

A respeito da Serra do Pilão, a historiografia local e os tropeiros que circulavam por ali contam que “A serra era um carreiro, nos cansamos de subir de noite e descia depois com a tropa, por causa da fiscalização” (Dal-Toé, 2020).

Sobre uma das situações de driblar a fiscalização, o tropeiro Hilário Dal-Toé de 88 anos conta como funcionava essa fiscalização.

Tinha que ser muito escondida, nós se escondia lá em cima e vinha com a tropa até na boca da serra, ali perto do Realengo. Depois já subia uma para avisar.

Se não a gente tinha que ficar um dia, dois, três naqueles capão ali. Pertencia ao Rio Grande do Sul, mas tem um pedaço do perau do Realengo pra cá que pertence a Morro Grande. Os fiscais eram daqui, iam a cavalo. Ele cobrava multa. Tinha que pagar impostos. Cobraram oitocentos cruzeiro (800) de multa dos tropeiros (Dal-Toé, 2020).

Ao falar sobre o carreiro da serra, circulava um fluxo considerável de pessoas em Pilão, o senhor João Francisco que hoje se encontra com 78 anos, conta que vinha um senhor de Tubarão pagar o seu cunhado e mais um outro senhor pela manutenção do carreiro da serra. Era melhor do que era antes.

O tropeiro Pedro Evilásio de Oliveira, com 70 anos conta sobre quando descia pela Serra do Pilão, muita tropa de gado e porco.

Descia o Pilão, era base de 30, 40, 50 bois. Ah! Nos vendíamos no Rio Maina, lá em Criciúma. Vendia para Tubarão, Araranguá. Vendia o gado vivo. Aqui nós matava uma base de 2/3 por semana. Ali a gente entrosava. Eu trouxe muito porco. Tropa de porco, 173 porcos. Eu me lembro como se fosse hoje. Nós vendia mais para o Meleiro porque eles engordavam. Nós trazia o porco magro. Vendia para a família de Rocha. Aqueles Rocha ali do Cortado, lá de baixo. Limeira, Jacaré tem umas casas antigas. (OLIVEIRA, 2020).

Seu Hilário relata que, não vendia os porcos para os Pelegrini em Meleiro, pois, eles só matavam os porcos gordos. Eles traziam o porco magro e vendiam os porcos para eles engordarem. “Aquele vez eles faziam roça, cercavam e soltavam os porcos no milho. Então eles engordavam ali” (Dal-Toé, 2020)

Recorda ainda que tinha mulher que descia junto com eles, os tropeiros, lidando e ajudando a carregar o cargueiro.

Cargueiro de bruaca e cinerco. [...] eu levava gado para o litoral, lá para Tubarão. Uma vez nós e outros tropeiros descemos com 500 bois. Levamos para tubarão. Nessa foi 220 para o Rio Maina, boizinho de ano; mais duzentos (200) para Tubarão e cem (100), ficou por aqui. (Dal-Toé, 2020)

Considerações finais

Devido à pandemia do COVID-19, o trabalho não pode ser concluído. Faltam ouvir os relatos de alguns moradores da região que vivenciaram a atividade do tropeirismo, mapeando os lugares de memória e realização da descida da Serra do Pilão.

Referências

CASAGRANDE, Maria Inês. O Curtume. In: Olivo, Edneia Martins; De Lucca, Maria Lúcia. (Org.). *Causos e Casos: rememorando a história de Morro Grande*. Criciúma, SC: UNESC, 2016.

MATTOS, Eder. *Meleiro um fértil chão*. Meleiro: Prefeitura Municipal de Meleiro, 1981.

OLIVO, Ednéia Martins; DE LUCCA, Maria Lucia. *Morro Grande conta: a gente aumenta, massa não inventa*. Morro Grande, Ed. do autor, 2002.

SMÂNIA, Maria Vanda. Pupá. In: OLIVO, Edneia Martins; DE LUCCA, Maria Lúcia (Org.). *Causos e casos: rememorando a história de Morro Grande*. Criciúma, SC: UNESC, 2016.

Fontes Orais

Hilário Dal-Toé, 88 anos, entrevista concedida a Renata Carreira Corvino em 06/02/2020.

João Francisco Carlos, 78 anos, entrevista concedida a Renata Carreira Corvino em 20/02/2020.

Pedro Evilário de Oliveira, 70 anos, entrevista concedida a Renata Carreira Corvino, em 06/02/2020.

Entre vales e serra: os caminhos de tropeiros no território do Geoparque Cânions do Sul

Renata Carreira Corvino

Historiadora, Acadêmica de Direito/UNESC e Assessora de Cultura de Praia Grande/SC

Localizada entre dois Parques Nacionais, Aparados da Serra e Serra Geral, e com o intuito de proporcionar o desenvolvimento sustentável, socio-cultural, ambiental e econômico da região, os municípios de Praia Grande, Jacinto Machado, Morro Grande e Timbé do Sul, no extremo Sul Catarinense e os municípios da região nordeste do Rio Grande do Sul, Cambará do Sul, Mampituba e Torres se uniram e implementaram o Projeto Aspirante Geoparque Caminhos dos Cânions do Sul.

Tendo em vista que o cenário que integra um geoparque engloba paisagens como os cânions (geológicas), ecológicas, históricas (caminho dos tropeiros) e cultural, e devido à localização geográfica, com as escarpas da serra, é possível que os sete municípios que integram o território geoparque tenham sido de alguma maneira influenciados pelo movimento do tropeirismo em suas formações.

Além das belas paisagens esses municípios podem oferecer aos visitantes e a comunidade local a oportunidade de conhecer uma cultura e vivência deixada pela herança tropeira.

A pesquisa encontra-se em fase inicial, e pretende realizar o registro e o levantamento histórico de memória material e imaterial, bibliográfica destacando a questão de reconstituição histórica do fenômeno do tropeirismo, para a criação de um banco de dados sobre o tema na região, além do mapeamento dos lugares de memória relacionados ao tropeirismo, para possível aproveitamento destes para elaboração de um roteiro pedagógico cultural adequado aos municípios.

Figura 1 – Mapeamento de locais de memória em Praia Grande



Fonte: acervo da autora.

Referência

BORSAGLI, Alessandro. *A Influência dos Caminhos e estradas na Consolidação da Mala Urbana de Diamantina*, Minas Gerais. Publicado em 21/03/2010 em <http://www.webartigos.com/> acessado em: 10/10/2011.



Consumância – Transumância

Henrique Paulo Schmidlin (Vitamina ou Vita)

Advogado, Escritor, Pesquisador e Montanhista. Curitiba/PR

Por muitos anos procurávamos inspiração para referendar nosso propósito de solucionar séria dúvida epistemológica, no trato pelo reconhecimento nacional, da importância da saga denominada tropeirismo, ou seja: seu tombamento? Infelizmente nossos órgãos responsáveis pelo instituto do tombamento, nunca se preocuparam em diligenciar para encontrara solução para atender essa demanda do apelo nacional.

Realmente, é compreensível essa marcha lenta, pois o instituto do Tombamento surgiu no primeiro momento no Brasil, com a preocupação exclusiva na defesa dos bens patrimoniais arquitetônicos nacionais, através do revolucionário Decreto Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937. Mais tarde, em consequência dos vários congressos internacionais, evolui-se ao incorporar outras retóricas preservacionistas, como o Meio Ambiente e o Turismo, e bem recentemente, o Decreto 3551 de 04 agosto de 2000, possibilitando o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial.

O Decreto-Lei Federal 25 traz em seu bojo a que veio, *verbis*:

Constitui no patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens moveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico parte integrante do patrimônio histórico ou artístico brasileiro, depois de inscrito separada ou agrupadamente num dos quatro livros do tomo, de que trata o artigo 4º desta lei.

Artigo 4º – O Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional possuirá quatro Livros do Tombo, nos quais serão inscritas as obras a que se refere o artigo 1º desta lei, a saber:

- 1 - No Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, as coisas pertencentes as categorias de arte arqueológica, etnográfica, ameríndia, e popular e bem assim as mencionadas no β2º do citado artigo 1º;
- 2 - No Livro do Tombo Histórico, as coisas de interesse histórico e as obras de arte histórica;
- 3 - No Livro do Tombo das Belas Artes, as coisas de arte erudita, nacional ou estrangeira;

Recentemente, tivemos mais um avanço, ao ser promulgado o Decreto 3551 de 04 de agosto de 2000, que instituiu o Registro de Bens Culturais de Natureza IMATERIAL, e a exemplo do documento anterior, também serão feitos em 4 livros:

Livro I - o Registro dos Saberes;

Livro II - o Registro das Celebrações;

Livro III - o Registro das Formas de Expressão;

Livro IV - o Registro dos Lugares

Fácil se constatar que não há nenhuma condição de se inserir o Tropeirismo! E Trilhas Turísticas. No afã de solucionar a questão, propomos que seja criado mais um Livro, de número V, intitulado TRANSUMÂNCIA.

No significado vernacular podemos traduzir como: (Não confundir com pastoreio). É uma relação do homem com o meio ambiente, tratando-se do deslocamento da animália ou pessoas, através das mesmas rotas ou caminhos seculares.

É uma prática antiga e que ainda persiste em várias regiões da Europa, Índia, China, Japão. Sua origem epistemológica vem do conceito de *caravanas*, *comboios*, *viajantes*, *peregrinos*.

Como exemplos marcantes e consagrados: Caminho de Santiago de Compostela; a Rota da Seda; o da Retirada da Laguna; a Rota de Aníbal, através dos Alpes e Pirineus; a rota das Tropas na América Espanhola e Portuguesa; a Rota do Minério, de Mertóla (Espanha); o da Serra da Estrela (Portugal), e outros tantos exemplos.



Tropeiros e coletores: fundamentos do sistema tributário e a passagem das tropas pelas coletorias de Goiás (século XIX)

Ana Claudia Alves de Aquino Garcia

Mestre, Historiadora e Psicóloga. Goiânia/GO

Tributos

[...] não basta saber quais impostos, taxas e contribuições que foram estabelecidas, quais órgãos públicos os estabeleceram ou quem era responsável pela arrecadação. Urge conhecer os processos de resistência às políticas tributárias, concretizados na sonegação ou em uma rebelião. Enfim, [...] homens concretos, dentro de um contexto histórico. (AMED, 2000, p. 32).

Tratar de tributos impõe, minimamente, o conhecimento sobre suas origens, o que significa voltar o olhar para o embrião do Estado.

Anteriormente à formação das cidades-estado, o sistema coletivo das sociedades prescindia de impostos. A partir do momento em que se estabeleceu a separação entre governantes e governados, fez-se necessário que “parte da riqueza produzida pela população fosse transferida para um soberano ou agente público”. Estabeleceu-se o sistema tributário.

Inicialmente, o caráter divino do poder dos soberanos era o mecanismo legitimador dessa instituição. Posteriormente, foi sob a alegação de “proteção aos súditos” que se instituiu a cobrança de parte do que era produzido pela população. Portanto, trata-se de um fenômeno mutável, inserido em determinado espaço temporal, cujas características relacionam-se diretamente com a riqueza, o modo de produção, o grau de desenvolvimento produtivo e, logicamente, com o sistema político que ordena essa região. Tais características modificam-se na medida em que se altera a estrutura socioeconômica na qual elas se inserem. E ao modificarem-se permitem que se recomponha sua historicidade.

Trata-se de uma história que tem suas origens na antiguidade. Acredita-se que as primeiras formas de tributos deram-se de maneira voluntária, no sentido de *presentes* oferecidos aos líderes tribais em agradecimento aos serviços prestados à comunidade.

Tributo significa parte do imposto que recai na tribo, imposto, contribuição, homenagem.

O dízimo constitui-se em uma das mais tradicionais formas de pagamen-

to de tributos, presente nas civilizações egípcia, grega, romana e hebraica.

A desagregação do império romano trouxe, para o ocidente, nova forma de organização politico-administrativa. Ao feudalismo, acompanharam novas práticas tributárias que mantiveram os aspectos opressivos herdados da antiguidade.

Neste período surgiu outra possibilidade de arrecadação a partir da instituição de tributos em dinheiro. Junto a essa técnica administrativa evidenciou-se a dificuldade de elaboração de um orçamento, fato que levou o príncipe a delegar esse cálculo a outros, e que teve como consequência o arrendamento da cobrança de tributos dado a empresários e funcionários, e até mesmo a entrega direta aos soldados ou a transferência deste cálculo aos senhores territoriais.

Nessas formas de apropriação de prestações monetárias estava um sistema fiscal degenerado e um aparelho estatal incapacitado para arrecadar impostos.

No sistema de arrendamento aos senhores territoriais, o príncipe se abstinha de organizar uma administração própria, encomendando a arrecadação de tributos a poderes já existentes e de caráter privado. Daí derivou-se a *propriedade senhorial colonial* que tinha na cobrança de tributos em dinheiro ou em artigos coloniais e especiarias, o principal motivo para a ocupação das colônias. Em sua grande maioria, a exploração das colônias empreendida pelo tributo – do latim “tributum” (imposto, contribuição) – “[...] igualando-se ao sentido de imposto, (por tributo) se entende a contribuição devida por todo cidadão estabelecido ou residente em um Estado, ou que dele tire proveitos pecuniários, para formação da receita pública, destinada a suprir os encargos públicos do mesmo Estado.” (TESSIDORE, *op. cit* SILVA, 1994, v. 3/4, p. 422. Disponível em: http://www.priberam.pt/dlpo/definir_resultados.aspx. Acessado em 14/08/2008).

Dizimo

Dedução da décima parte dos produtos da terra para o culto divino. Do Latim *decimus, de decem*, constitui-se na décima parte de todos os frutos da terra, ou dos lucros pessoais, tributados por determinação eclesiástica, para custear o culto religioso.

Estado

Deu-se através das sociedades mercantis, a exemplo da Companhia das Índias Orientais Britânicas e a das Índias Orientais Holandesas.

A Inglaterra medieval conhecia os *Costumes*, exigidos pela Coroa, “aqueles que faziam comércio por fora, por mar ou terra”.

O fim desse período trouxe rebeliões e transformações sociais, intimamente relacionadas com a cobrança de impostos, seus propósitos e limites. Como marco definidor cita-se a revolta dos barões contra João sem Terra, que resultou na Magna Carta, de 1215, e o estabelecimento da taxaço pela representaço.

Com a decadência da ordem feudal adveio a formaço dos Estados Nacionais, momento de centralizaço político-administrativa capitaneado pelos reis absolutistas, que visando recursos que mantivessem o funcionamento da maquina estatal, incumbiam-se da cobrança dos impostos.

Acompanhando as alteraço ocorridas na política fiscal nas chamadas eras Clássica e Contemporânea, é possível contextualizar as políticas fiscais empreendidas pela metrópole portuguesa, no período colonial brasileiro, e, posteriormente adotadas no Primeiro Reinado, Regência e Segundo Reinado – períodos em que a política fiscal ortodoxa traçava como objetivos centrais a reduço dos gastos e despesas governamentais, além da busca pelo inalcançável equilíbrio orçamentário com a consequente eliminaço do déficit público.

Concluo estas considerações iniciais, ressaltando que, para se compreender a política tributária de um determinado período é necessário contextualizá-lo. Além de se conhecer quais as condutas fiscais adotadas *quando* e *como*, e se oportunas ou não, é necessário elucidar sobre a política orçamentária – se o Estado financiou as despesas públicas através de empréstimos ou impostos e sobre a técnica fiscal empreendida na arrecadaço. Tal empreitada inclui a observaço da estrutura econômica da região analisada, assim como da administraço ali estabelecida. A partir destas observaço torna-se possível compreender a opço por determinadas atividades produtivas e as possibilidades de tributaço das mesmas. Percebe-se, com isto, que as diversas práticas tributárias existentes no Brasil, desde o início, correspondem às diferentes estruturas políticas com suas especificidades administrativas, modos de produço e riquezas disponibilizadas.

Assim, a proposta deste artigo é a apresentaço de alguns aspectos da malha tributária do Império, como ela incidiu sobre a economia goiana, quais os agentes envolvidos (rendeiros e coletores) e como foram recebidas por determinado setor da sociedade – os tropeiros. Tais colocaço objetivam dar sentido histórico ao tema das coletorias em Goiás e a atuaço deste órgão, via seus agentes, os coletores. Essa empreitada vincula-se à necessidade de compreender como, a partir da açõ desses sujeitos históricos e a docu-

mentação por eles produzida, deu-se a passagem de tropas e boiadas pelos registros e coletorias da Província. Para além disso, busca-se compreender como o ouro e, posteriormente, o boi – mercadorias que deram sustentabilidade à economia goiana nos séculos XVIII e XIX –, deixaram, seus rastros na história goiana. Rastros que, apesar das dificuldades de serem encontrados, fazem-se presentes na vasta e inédita documentação sobre as coletorias.

No entanto, é impossível tratar de tão vasto tema, sem discutir seus antecedentes coloniais, as alterações advindas com a mudança da Corte e as necessidades impostas pela *Emancipação*. Farei isso recorrendo a cortes cronológicos, que apesar de tradicionais, serão úteis para esse intento.

Ciente da impossibilidade de elencar todos os tributos cobrados nos diferentes períodos analisados, optei pelos que apareceram, na documentação fazendária do Arquivo Histórico de Goiás e na historiografia sobre o tema, com maior frequência e regularidade.

Tributos na colônia (1500-1822)

O Império Português não se estruturou sobre um modelo único de administração. A dispersão territorial e a diversidade de situações fizeram com que as conveniências e especificidades locais influenciassem no dito processo, causando, com isso, segundo Hespánha, a “prevalência do critério da oportunidade sobre o da justiça”. Tais determinantes promoveram diversas formas de domínio, desde as mais tradicionais e formais como *municípios e capitânias donatárias*, passando pelas formas menos institucionalizadas de administração – *feitorias, fortalezas e protetorados* – até a opção pelo estudo dos tributos a partir da divisão por períodos: Colônia, Primeiro Reinado, Regência, Segundo Reinado. Justifica-se perante o argumento de que, cada um desses períodos abrigou estruturas econômicas, políticas, administrativas e culturais diferentes, o que obviamente repercutiu na elaboração políticas fiscais distintas.

O poder indireto e informal de *mercadores e eclesiásticos*, a indisponibilidade de recursos financeiros e humanos que promovessem, nos domínios ultramarinos, a organização de um governo nos moldes tradicionais, resultou, em um Império pouco homogêneo e descentralizado, onde centros políticos relativamente autônomos buscavam soluções específicas e onde a “resistência do todo decorria de sua maleabilidade” (HESPANHA, 1972).

Dentre os setores administrativos, cabia à Fazenda a condução das finanças do Estado, e cuja política econômica embasava-se nas práticas mercantis.

A política orçamentária portuguesa seguia os moldes dos estados absolutistas: uma grande incidência de tributos que, arrecadados, custeavam as despesas públicas. Além disso, a burocracia fazendária embasava-se no registro contábil de receita e despesa e na legislação jurídica estruturada para alcançar os infratores das leis fiscais.

Na colônia americana, a estruturação da administração fazendária seguiu os moldes do Reino, sendo a arrecadação tributária sobre as atividades econômicas, sua principal atividade.

Juntamente aos interesses da Metrópole, a Fazenda zelava também pelo recolhimento e administração dos dízimos eclesiásticos, que em decorrência do sistema de padroado foi entregue à Ordem de Cristo.

No chamado período Pré-Colonial (1500-1530), inexistiam na Colônia do Brasil, atividades econômicas de maior monta, o que repercutiu na incidência dos tributos sobre matérias primas coloniais.

A exploração das terras seguiu, aqui, a conhecida prática de *concessão* pela qual o pau-brasil, explorado pelo concessionário era comercializado com países estrangeiros através da Fazenda Real. A concessão estabelecia também o pagamento de determinada quantia em dinheiro ou em espécie, *o quinto do pau-brasil ou a quinta parte do produto da venda da madeira* ao rei de Portugal, em troca do direito de exploração do produto por determinado período de tempo. Tem-se, portanto, o estabelecimento do primeiro tributo cobrado no Brasil e, junto a ele, a prática que marcaria toda a administração colonial,

Creio que a expressão “aparentemente descentralizado”, empregada por Vicente Tapajós seja mais adequada, visto que os capitães donatários, autoridades máximas das suas capitanias se reportavam ao Reino, além de estarem sob a jurisdição das *Ordenações*.

O próprio Hespanha refere-se à prática de autossustentação de cada domínio que ligava-se ao centro através de longas viagens, acompanhando as políticas tributárias e perseguindo o sossego do rei e o sonho de muitos nobres: o contrabando.

Incapaz de promover a guarda rigorosa das costas litorâneas, naquele momento também ameaçada pela presença espanhola, e abalada pela perda de possessões orientais, restou à Coroa Portuguesa a busca por novas fontes de renda. Rendas que só poderiam advir da colônia americana. No entanto, o fator desencadeador dessa opção, foi bem mais simples: o ouro, já encontrado nas possessões espanholas.

Pela carta destinada a Martin Afonso, de 1532, que já se encontrava em São Vicente, D. João III participou-lhe o interesse em dividir as terras do

Brasil em lotes, sendo que as primeiras doações só foram expedidas em 1534 e passadas através da *carta de doação e foral*.

Tinham como finalidade principal o povoamento e, por isso, era permitido aos donatários a doação de *sesmarias* e a fundação de vilas. Pelo *Foral da Capitania da Bahia e cidade de Salvador*, emitido na mesma data, compreende-se que feita a doação, ao capitão era concedida a doação de *sesmarias* a qualquer pessoa, de qualquer qualidade e condição, contanto fosse cristão.

No estatuto das Capitâneas, o rei abdicou de muitos de seus direitos, reservando a si o quinto de qualquer sorte de metal e o dízimo das mercadorias transportadas.

Segundo Taunay, o estabelecimento da capitania de Fernando de Noronha, datada de 1504, não instituiu o regime de donatarias no Brasil, pois é considerado como uma doação de terras ao descobridor.

As cartas de doação além da outorga da capitania ao Capitão donatário, com a delimitação do território, a especificação de seus poderes, privilégios e obrigações também lhe impunha a atribuição de governar “como se governa uma província, e não para explorar como uma fazenda”. Assim sendo, aos donatários cabia a colonização do solo, fundação de povoações, nomeação de auxiliares, concessão de *sesmarias*, etc., adquirindo com isso os poderes de legislar, executar e julgar. (AMED, 2000, p. 43).

O foral estabelecia a povoação junto à determinação dos direitos, foros, tributos e coisas que se pagariam ao rei e ao capitão-mor.

Com a implantação do sistema de capitâneas foi estabelecida, então, a cobrança de alguns tributos. Para isso, a Coroa ordenou a instalação em cada capitania de uma Provedoria da Fazenda Real, encarregada de cobrá-los. Essas provedorias tinham, também, a função de aduanas; eram presididas pelos Provedores, que respondiam também pelo título de Juizes de Alfândega. Não fora, porém, neste período, baixado regimento para tais provedorias, pelo que, as atividades aduaneiras eram sujeitas a dúvidas frequentes e insolúveis. Somente em 1549, com a criação da Provedoria Mor da Fazenda Real, com sede na Bahia, chefiada por Antônio Cardoso de Barros, é que a Coroa baixou o primeiro *Regimento do Provedor-Mor e dos provedores de Fazenda*, e junto a ele, o *Regimento*, destinado a orientar a ação dos provedores instalados nas Capitâneas sob a jurisdição do Provedor-Mor. (Fonte: www.receita.fazenda.gov.br).

Aos sesmeiros nenhuma taxa de aquisição seria cobrada, mas deveriam pagar: o dízimo de Deus, um tributo variável pelo direito de uso das moendas d'água, dos engenhos de açúcar e marinhas de sal pertencentes ao Capitão-mor; o quinto sobre todos os metais pago ao rei e a dízima do quinto paga ao Capitão donatário; o dízimo de todo o pescado; e ½ dízima (que cor-

responde a um peixe em cada vinte que forem pescados). (TAPAJOS, 1983, v. II, p. 39).

Neste período, dízimos e quinto eram pagos em espécie: o dízimo das importações feitas por pessoas estrangeiras (que não fossem naturais do reino ou de seus senhorios); o monopólio do pau-brasil ou qualquer especiaria ou drogaria que houvesse.

Neste momento em que a colonização visava estabelecer uma atividade produtiva voltada para o mercado e a implementação do povoamento, fez-se necessário a instituição de uma rede administrativa mais complexa, custeada junto à iniciativa privada e que desse suporte a este intento. Além disso, ao atrair particulares, a Coroa buscava dividir com eles, riscos e custos da empresa colonial. Junto a este sistema administrativo e tributário *rústico*, estava não somente a sonegação fiscal, mas a constante corrupção por parte de funcionários régios aos quais era designada a arrecadação. Para diversos historiadores, foram já aí, institucionalizadas as fraudes fiscais na Colônia.

Ciente das circunstâncias de baixa arrecadação e insatisfeita com os resultados alcançados pelo sistema de Capitânicas que havia concentrado as atividades econômicas em poucas regiões, e ciente também do assédio permanente aos seus domínios por parte de nações estrangeiras, a Coroa viu-se às voltas com a necessidade de instituir um novo sistema administrativo.

Em 1548, devido à desorganização da prática tributária deu-se a segunda intervenção político-administrativa e tributária. O governo Geral, capitaneado por Tomé de Souza, propôs a presença mais efetiva da Coroa, junto aos colonos, e a retomada de parte dos poderes outrora concedidos aos particulares.

Na área fazendária, a atuação do Governador Geral era secundada pelo Provedor-mor responsável pela administração geral da Fazenda na Colônia, ficando a aplicação da lei a cargo do Ouvidor-geral.

Foi com o *Regimento dos Provedores da Fazenda Real nas Capitânicas do Brasil* de 1548, que foi instituído o regime fiscal fazendário na Colônia. Este Regimento estabeleceu a “Alfândega e Casa de Contos em todas as Capitânicas, onde era feita a escrituração dos Forais e Regimentos, dos Direitos e Rendas e Contratos de arrendamentos, e do pessoal das Armadas e Navios” (MENDONÇA, 1972, p. 89).

A Alfândega da Bahia é uma das mais antigas do país e a primeira a ganhar autonomia. A Bahia, como as demais capitânicas, sediava uma Provedoria da Fazenda Real, instalada em 1536 com atribuições alfandegárias. Mas, com a destruição da capitania pelos indígenas, provavelmente essa repartição tenha cessado suas atividades. (Receita Federal www.receita.fazenda.gov.br).

Estabeleceu-se a cobrança do dízimo sobre mercadorias exportadas e importadas, assim como a especificação do modo pelo qual seria feita a arrecadação das rendas por particulares afiançados, os rendeiros.

Foi criada a *Provedoria da Fazenda Real do Brasil* e em cada Capitania foram estabelecidas as *fazendas reais*, cujos oficiais eram responsáveis pela escrituração, balanço e prestação de contas à casa de contos da Bahia.

Ao Provedor-Mor caberia: fiscalizar a arrecadação de tributos nas capitanias, a cobrança do dízimo do açúcar, e o arrendamento dos bens da Coroa através de pregões e a tomada de contas dos contratos. Este sistema de arrendamento permaneceu por toda era colonial, e mesmo no Império; ainda há registros de arrendamentos de cobranças de impostos.

No entanto, por maiores que fossem os cuidados dispensados ao processo de arrematação, a Coroa viu-se sempre às voltas com fraudes e conluíus.

Na documentação fazendária do Arquivo Histórico de Goiás, encontram-se documentos de 1801 e 1810 que exemplificam as dificuldades com o sistema de arrematação presentes em todo período, assim como as medidas adotadas pela Coroa, Carta ao Governador e Capitão General da Capitania de Goiás. O Príncipe Regente reclama da má execução que tem tido os negócios de Sua Real Fazenda. Comenta sobre o contrato dos Dízimos da Bahia que, quando se achava ter sido arrematado com vantagem, se reconheceu que a mesma renda, se administrada pela Fazenda Real, alcançaria rendimentos mais vultosos. Caso semelhante ocorrera nas Capitanias do Rio de Janeiro, Pernambuco, e Rio Grande de São Pedro, onde os contratos foram novamente postos a *lanços*.

Informado de que houve *conloio* contra a Real Fazenda, ordenou que fossem imediatamente postos em *lanços*, todos e quaisquer Contratos Reais.

Arremataria o contrato de cobrança de impostos, aquele que oferecesse o maior lance. A fiança a ser paga correspondia a 10% da quantia avaliada para a dita renda. Com isso, instituiu-se o sistema de cobrança por particulares que sempre cometiam abusos e vexações aos colonos. Em contrapartida, a Coroa instituiu uma jurisdição especial à Fazenda, onde o Provedor-Mor julgava os oficiais e rendeiros acusados de excessos.

Nas Capitanias, as rendas eram separadas em ramos e postas a preção para serem arrematadas pelo maior lance, observando que tais lances não poderiam ser menores que os dos anos anteriores. Feita a arrematação, o rendeiro pagaria a fiança de 10% do valor do contrato. Entre janeiro e fevereiro do ano subsequente, o rendeiro deveria quitar sua dívida junto ao almoxarife, que prestaria contas dos recebimentos ao provedor da capitania que, por sua vez, quinquenalmente, prestaria contas ao provedor-mor na

Bahia. Caso não houvesse arrematador interessado no contrato, o provedor nomearia pessoa da terra, idônea e abonada que procedesse a arrecadação.

[...] o que executareis não só pelo que respeito a cada hum em totalidade, mas ainda dividi-os em ramos ou pequenas porções, com a condição de prestarem os arrematantes bons fiadores e de pagarem cada Quartel houver principiado; e no cazo que vejais, que por este modo ou pelo de huma Administração certa se pode augmentar a Minha Relação Fazenda, e que esta caso de se considerar que há lezão enorme contra ella deveis desde logo dar por acabado o mesmo Contracto ou Contractos, e mandá-los entregar aos que novamente os arrematares. (MENEZES, 2005, p. 38).

Todo esse aparato administrativo tencionava uma melhor arrecadação dos impostos e a promoção de recursos que permitissem às provedorias arcarem com o ônus administrativo, além, logicamente do controle mais rigoroso sobre a arrecadação dos tributos e fraudes cometidas contra as rendas reais.

A jurisdição das provedorias regionais causavam algumas confusões. Suas arrecadações estavam delimitadas pelos limites territoriais das capitânicas, mas conforme Menezes havia exceções.

O pagamento das despesas, feito pelas provedorias também não respeitava os limites territoriais, ou seja, nas “atividades de pagamento, municiamento e abastecimento a que estavam obrigadas as provedorias” tem-se umas que pagam ou suprem as necessidades de outras, fato que evidencia a aproximação entre as capitânicas.

Em ofício ao Capitão General da Capitania de Goiás, datado de 1770, o Capitão General da Capitania de Mato Grosso comunica que os anteriores pedidos de socorro, motivados pelas notícias de movimentação dos espanhóis próximos à fronteira, podem ser suspensos, pois, que a região encontrava-se tranquila. Quanto ao pedido de ajuda, devido ao “estado da Fazenda desta capitania e extraordinária penúria de mantimentos que este anno se experimenta, por causa das cheias, rogo a V. Ex^a. suspenda por hora, a expedição do d^o (do dito) socorro [...]” (Arquivo Histórico de Goiás, Documentação avulsa, caixa 5).

A autonomia e ampliação de poderes concedidos às Provedorias constituíram-se, sem dúvida alguma, em um dos maiores problemas enfrentados pela Coroa no combate às fraudes e à sonegação fiscal.

Como medida precatória, a coroa portuguesa exigia dos funcionários régios, envolvidos na cobrança de tributos, o pagamento de uma fiança além da disponibilização dos seus bens pessoais para cobrirem quaisquer possíveis

prejuízos posteriormente causados; medida que não fez por impedir ou diminuir as fraudes fiscais.

Como exemplo cita o imposto da dizima da Paraíba que, durante muito tempo, foi arrecadado pela alfândega pernambucana. (Arquivo Histórico de Goiás, Documentação Avulsa, caixa n. 2 Pacote 1,1770).

As obrigações de algumas provedorias no sentido de atender às necessidades de outras, permaneceram por todo o período colonial, basta lembrar para isso o auxílio em ouro, que a capitania goiana enviava à Capitania de Mato Grosso e que foi devidamente expresso na Provisão de 3 de Abril de 1818, enviada à Junta da Real Fazenda da Capitania de Goiás:

El Rey [...] querendo quanto é possível, concorrer com as providencias necessárias para a segurança, augmento e prosperidade da Capitania de Mato Grosso: foi servido determinar que a mesma Junta, apesar da escassez das rendas dessa Capitania, tome a seu cuidado, como hum dos artigos da mais seria attenção, promover a cobrança da dívida activa de sua Real Fazenda, afim de que, por uma regulação mais econômica das despesas della, se possa enviar para a dita Capitania de Mato-Grosso, annualmente, alguma porção de ouro à conta da contribuição a que he obrigada à mesma Junta para suprimimento das despesas da mesma Capitania [...].

Menezes esclarece que no período que vai de fins do século XVII, ao segundo quartel do século XVIII, Ceará, Rio Grande e Itamaracá, dependeram, sob diversos aspectos, da capitania de Pernambuco, quer no pagamento de soldos, ou manutenção e construção de fortalezas. A comparação com a situação entre as Capitânicas de Goiás e Mato Grosso, estabelecida em meados do século XVIII, momento de extração aurífera e prevalecida até as vésperas da Independência, evidencia que a ajuda entre as províncias, não somente financeira, mas também em víveres e recursos humanos foi fator de grande importância na era colonial. Mais que isso: ao que parece, mesmo que na jurisdição das provedorias, definida nos *Regimentos de 1548*, onde o limite das ações dos provedores coincidia com os limites territoriais das Capitânicas, na prática não foi esse o ocorrido.

Nas obrigações paulatinamente estabelecidas entre umas e outras, encontrava-se o gérmen da futura unidade nacional.

A busca, pela Coroa, por um melhor sistema tributário e arrecadador, através da grande autonomia concedida aos provedores, fez por aumentar ainda mais as fraudes e abusos cometidos por estes, além da frequente violência empregada junto aos colonos. (Arquivo Histórico de Goiás. Relação da documentação dos Poderes Executivo e Legislativo Império e Republica.

Brasil. Coleção das Leis do Império do Brasil. Provisão de 3 de abril de 1818).

Neste período, as principais rendas advinham da tributação do açúcar e escravos, sendo os impostos cobrados sobre o couro e o tabaco, fontes complementares de receita e os lucros auferidos, decorrentes das relações comerciais, sempre eram favoráveis ao Erário português, e não especificamente da cobrança de impostos.

Além dos lucros obtidos com o imposto de exportação do açúcar, havia o tráfico de escravos, negócio rendoso, que proporcionava lucros rápidos e pequenos riscos. Outra fonte de tributos que surgiu junto à produção açucareira, foi a criação de gado, usado não somente para a alimentação e transporte, mas, principalmente, para produção do couro-vestiário, solas, envoltório para transportar os rolos de tabaco, arreatas etc. que revertia em impostos aos cofres reais, em torno de 20% a 30% do preço final, alcançado por peça, percentual semelhante ao alcançado pelo açúcar. As regiões produtoras de couro concentravam-se na Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro, e sul da colônia, onde cobrava-se o dízimo do couro.

Além do couro e tabaco, produtos como o algodão, cacau, cravo, canela, pimenta, anil, etc., também representaram boa fonte de rendimento à Fazenda Real. Os tributos eram acompanhados pela sonegação e contrabando que se constituíam em atos de resistência, não só à política tributária colonial, mas também às limitações impostas pelo pacto colonial.

Toda essa situação de dificuldades de produção e limitação do escoamento, imposta pelo exclusivo metropolitano e pagamento de tributos, assim como o conhecimento de todos os privilégios concedidos às elites locais, pré-dispunha nos colonos a resistência ao pagamento dos tributos. É sob essa perspectiva que se compreende como a prática do contrabando estabeleceu-se e tornou-se uma verdadeira instituição no Brasil. Havia envolvimento dos funcionários régios, nas fraudes de licitação de contratos, nos abusos durante a cobrança de tributos e na concessão de privilégios às elites locais.

Com a criação da Colônia de Sacramento instituiu-se o quinto do couro e a determinação de que todo produto ali produzido fosse exportado para o Rio de Janeiro. Tratou-se de uma manobra da Coroa, tentando impedir a sonegação. Posteriormente, em torno de 1702, foi posto a lance o direito de arrecadação do quinto dos couros, contrato arrematado em 1705, pelo tropeiro Cristóvão Pereira de Abreu, nome que merece destaque nos estudos sobre o tropeirismo, por ter tanguido, em 1732, a primeira tropa de mulas xucras da região sul para São Paulo, inaugurando o ciclo do luar.

Isenção do pagamento de tributos em troca de favores e benefícios pessoais constituía-se em falta de extrema gravidade. A “mistura” entre o que

pertencia ao rei e ao Estado levava a concepção de que fraudar ao Estado significava crime de lesa-majestade. No entanto, estes funcionários fraudadores, quando não eram nobres, tinham estreitas ligações com a nobreza portuguesa o que lhes proporcionava certa impunidade e à Coroa dificultava cada vez maiores de arrecadar os seus tributos.

A administração fazendária, durante o período da União Ibérica, foi marcada por algumas mudanças, mas foi a partir da Restauração, que as maiores alterações administrativas e a criação de órgãos fazendários especializados indicaram o aumento do interesse português pela colônia do Brasil. O sistema fiscal implantado na colônia promoveu a paulatina estruturação de uma malha tributária que visava, em última instância, a transferência das riquezas da Colônia. A Restauração e saída dos batavos do nordeste trouxe, como consequência maior, a concorrência com o açúcar produzido nas Antilhas, fato que acarretou um longo processo de decadência para o setor açucareiro colonial. A solução para a crise estava nos pés dos bandeirantes portugueses.

Vagando pelos sertões, abrindo picadas que avançavam lentamente pelo interior, eles alcançaram, em fins do século XVII, as almeçadas minas auríferas. A descoberta deu início a uma política colonial severa e as mais opressivas práticas fiscais implantadas até então.

Como a tendência do ouro era percorrer *diversos* e escusos caminhos, a administração metropolitana criou no início dos setecentos, as “alfândegas internas” ou registros de fronteira. Estas barreiras foram inicialmente exploradas por particulares que arrematavam os contratos, postos a lance pela Fazenda Real, e, posteriormente, administrados diretamente por funcionários régios *provedores dos registros*. Ali, viajantes, tropas e comitivas só seguiam viagem, mediante apresentação das *guias* expedidas nos registros.

Em 1718 começaram a ser criados os postos arrecadadores, denominados *registros*, nas estradas que conduziam às minas. A arrecadação do tributo era, comumente, cedida a um *contratador*, que pagava ao fisco, em parcelas, uma quantia fixa, em troca do direito de cobrar o imposto em seu próprio proveito. Os registros já haviam sido estabelecidos na *saída* das minas e nos portos, para fiscalizar a cobrança do *quinto*. E para combater o contrabando de gado que vinha da Bahia, passaram a fiscalizar *as entradas*.

Foram criadas em todas as estradas e caminhos importantes, além dos registros, as *contagens*. Eram registros especializados na cobrança do tributo sobre os animais levados de uma capitania para outra. Essa expressão, porém, vulgarizou-se muito em Goiás, onde existiram quase duas dezenas de contagens. (Disponível em: www.receita.fazenda.gov.br).

Em torno destes postos de cobrança, surgiram casas, ranchos para os tropeiros, vendas etc., originando daí, inclusive cidades.

Quanto aos tributos, conforme já foi dito, junto à mineração foi implantado um sistema tributário diferenciado, rigoroso e violento; sistema recebido em meio a resistências e revoltas. As Casas de Fundição, para onde todo ouro era levado, causavam insatisfação aos mineiros, devido os longos percursos por estradas perigosas e em péssimas condições. Além disso, a desconfiança quanto ao manejo do ouro no momento da fundição, estabelecia um clima de tensão entre mineiros e funcionários.

A criação do Erário Régio em Portugal promoveu grandes mudanças, não somente na forma de arrecadação, mas, sobretudo, na contabilidade no Reino e na Colônia. Com estas medidas, as antigas e poderosas provedorias foram sendo substituídas pelas *Juntas de Fazenda*, diretamente subordinadas ao Erário português e presididas pelo vice-rei, na capital e pelos respectivos governadores das Capitanias.

Tais Juntas passaram a administrar e arrecadar todas as rendas régias, além de efetuarem os pagamentos das folhas civil, eclesiástica e militar, o que provocou a extinção do Conselho da Fazenda e dos cargos de Provedor-mor e provedor das capitanias.

É oportuno esclarecer, sobre as *contagens*, postos de fiscalização e arrecadação especializados na cobrança dos tributos incidentes sobre animais em trânsito de uma capitania para outra. Tratava-se de uma variante dos *Registros*, com a especificidade de tributarem animais em marcha. No entanto, cobravam impostos sobre outras mercadorias. Apesar da especialização, fiscalizavam e arrecadavam outros tributos dos contribuintes que por elas passassem. Estes postos eram dirigidos pelos *contageiros*.

Em 1798, a Rainha D. Maria I determinou que esses cargos não fossem mantidos e que seus ocupantes fossem providos em outros. Apesar da ordem régia, em documento datado de 1821, do Arquivo Histórico de Goiás, Manuel Ignácio de Sampaio, em carta ao Conde da Louzada, diferencia os Registros, que

[...] só existem nas extremas da Capitania [...] e as Contagens estabelecidas no interior da Capitania para a percepção de direitos, que sem o apoio de Ordem Régia alguma, e com o maior escândalo se tem até agora exigido de certos gêneros, como tabaco, carne seca, marmelada, açúcar, sal da terra, rapadura, e outros semelhantes, quando se transportão de huns lugares da Capitania para outro, e que só o gado vacum deixou de pagar [...].

A importância deste documento refere-se também ao fato de Sampaio comentar ter

[...] “descoberto” no Archivo da Junta da Real Fazenda da Capitania de Goiás o que denota certa desorganização do órgão que certamente não mantinha Provisões, Alvarás, Ordens Regias etc., em perfeita ordenação à Provisão de 2 de Setembro de 1808, em que se manda cessar o pagamento dos direitos que o gado vacum pagava nos registros da dita Capitania. Segundo relata, a citada Provisão gerou a errônea interpretação.

De que tão somente se devia entender a respeito dos direitos que o gado também aqui pagava, quando se transportava de hums lugares da capitania para outros, apesar de que estes direitos nada tinham com os registros, que só existem nas extremas da Capitania e de que expressamente fala a Provisão de 1808.

[...] Ora, percebe-se aí, não só o erro de interpretação quanto á Provisão de 1808, mas também à ilegalidade dos tributos cobrados pelas *contagens* que, apesar da Ordem de 1798, permaneciam até aquela data, “sem apoio de Ordem regia alguma, e com o maior escândalo”. (Ficha 269, Arquivo Histórico de Goiás, Documentação Manuscrita, livro 88. Correspondência da Presidência da Província para a Secretaria da Fazenda Pública Marinha e Ultramar, p. 1, criado em 1761).

É necessário ressaltar que se o século XVIII foi marcado por uma política fiscal rigorosa acompanhada pela reorganização do aparato repressivo, esta, por sua vez, foi acompanhada pela resistência dos colonos.

Junto a Pombal e ao declínio das atividades extrativas, a cobrança de impostos tornou-se ainda mais opressiva tendo sido, inclusive, estabelecida a *Derrama* para a arrecadação dos impostos atrasados.

Novos e velhos tributos pesavam sobre os contribuintes que ainda tinham de lidar com os grandes comerciantes do reino, na função de cobradores de tributos e controladores das Companhias de Comércio, e que exerciam sobre determinadas regiões coloniais, a exclusividade das transações comerciais.

Como as insatisfações já eram esperadas pela Coroa, não somente o aparato militar foi reorganizado, mas também uma ordem administrativa, ainda mais centralizada.

Tais medidas foram respostas às exigências do ouro e ao apogeu da exploração portuguesa, que basicamente efetivava a retirada das riquezas coloniais, através da cobrança dos impostos.

Apesar de todas estas medidas, grande parte da produção de ouro, escapava à fiscalização oficial. Além disso, havia o contrabando de produtos

ingleses que, exportados para o Brasil, iam parar em colônias espanholas em troca da prata, que movimentaria as transações comerciais inglesas.

A administração Pombalina foi marcada, na colônia, por diversas revoltas antifiscais, sendo a *Inconfidência*, uma das mais significativas. Posteriormente, adveio a crise do Antigo Regime e as revoluções que sacudiram a Europa e os domínios coloniais.

O combate ao ideário iluminista, acrescido ao esgotamento das minas, promoveram uma tributação ainda maior. As tensões entre o Estado e a Igreja levaram à política de combate aos jesuítas, e junto a eles parte da nobreza também perdeu privilégios tributários, permanecendo a cobrança da maioria destes tributos nas mãos dos rendeiros.

Maxwell fala de

[...] contrabando “oficialmente protegido”: prata que ia para a Europa nas frotas do Brasil e era reembarcada para a Inglaterra. Além disso, havia as fraudes praticadas nas próprias minas. Os mineiros não eram os principais responsáveis pelo grande fluxo de ouro de contrabando de ouro. Este se encontrava nas mãos dos proprietários rurais, dos funcionários, dos padres e, especialmente, das caravanas de mercadores que forneciam produtos manufaturados, cavalos, gado e ex-escravos às zonas de mineração (MAXWELL, 1995. p. 26, grifo do autor).

Segundo essa concepção, tropeiros de mulas xucras ou arriadas e boia-deiros estavam fortemente inseridos neste comércio ilegal. No entanto, todo este quadro de sonegação e contrabando, eram respostas a débil política estatal de meados do século XVIII. Coube a Dom Jose I, a reordenação administrativa, capitaneada por Pombal.

Tributos e contratos

“Os contratadores eram a face privada e a Junta da Fazenda, a face pública – a cara e a Coroa do mesmo Estado.” (MADEIRA, 1993, p. 23).

O arrendamento de tributos é prática comum na história. Mesmo que o *Regimento dos Provedores* de 1548 tenha criado o regime fiscal fazendário, a Coroa, ainda não devidamente aparelhada, optou pelo sistema de arrendamento de direitos e rendas do Rei. Fê-lo através de agentes privados: os contratadores ou rendeiros, geralmente comerciantes abonados ou capitalistas que, via sistema de fiança, antecipavam aos cofres do Erário, a décima ou a quarta parte ou mesmo a metade do preço do contrato (MADEIRA, 1993).

Nos registros, postos de arrecadação e fiscalização, era cobrado o tributo das entradas – *imposto sobre circulação de mercadoria*.

Alguns mecanismos de controle por parte da Coroa sobre os rendimentos de seus impostos estão explicitados em documento do A. H. G. Em ofício aos administradores, o contrato, estabelecido entre a Coroa e particulares, embasava-se juridicamente na instituição da *regalia* – arrendamento dos direitos do rei a particulares que, mediante prévio acordo, recebiam o direito de exercer direitos reais, tais como cobranças de tributos, exploração de estancos e monopólios. São os chamados *rendeiros* ou *contratadores*, que junto aos almoxarifes, recebedores, provedores, tesoureiros e fiéis de registros, cobravam os impostos e pagavam ao rei, através dos almoxarifes, a parte que lhe era devida.

Feita a arrematação, os *rendeiros* deveriam pagar a fiança de 10% aos cofres da Fazenda Real. Para isso, dispunham dos trinta primeiros dias, depois de firmado contrato, para iniciarem a arrecadação da renda e pagarem o valor da fiança ao almoxarife.

Os *contratadores*, mesmo sob o controle dos oficiais da coroa, montavam o seu próprio esquema administrativo através da contratação de empregados e representantes.

Os contratos, com validade de três anos, eram arrematados em leilão, sendo fixo o valor total do imposto que ele deveria recolher aos cofres da Real Fazenda, relativo aos anos de sua validade. Os *rendeiros* contratavam os administradores dos registros, caixeiros, e cobradores. As Juntas da Fazenda de cada Capitania nomeavam os fiéis e os provedores dos registros – funcionários da coroa a serem instalados em cada registro.

Segundo Madeira, era corriqueiro o fato de ser, o administrador do registro contratado pelo *rendeiro*, também nomeado fiel da Coroa, conjugando assim as funções privada e pública. Como administrador do registro deveria zelar pelos lucros do patrão contratador, e como funcionário público zelar pelos interesses da Coroa. Em diversas ocasiões, a Real Fazenda queria receber livre o valor dos tributos arrendados, mas eximia-se quanto às suas obrigações de manter um corpo de funcionários que acompanhasse o contratador na cobrança e recebimento dos impostos, além dos gastos para alojamento e manutenção dos mesmos. Documento há que exprime o desagravo do contratador quanto à esta situação, pois que, a ele interessava separar os custos e os lucros privados, assim como toda a sua contabilidade, das despesas e receitas que cabiam à Real Fazenda. Esse sistema de arrendamento privado do tributo foi, segundo Madeira, causa e efeito da privatização da coisa pública, e da patriamonalização do Estado. (MADEIRA, 1993, p. 117).

No registro, o rendeiro estabelecia seu administrador e a Fazenda nomeava o fiel. Ambos se encarregavam de efetuar o lançamento ou a cobrança imediata do imposto, através da formalização do crédito tributário, onde uma nota promissória ou título de dívida do comerciante, viandante ou tropeiro, era emitida para quitação no local de destino ou consumo da mercadoria que foi tributada.

Para ajudá-los na tarefa de arrecadar os impostos, evitando o contrabando ou extravio das mercadorias, geralmente os registros contavam também com a patrulha policial/militar (um cabo e dois soldados).

Para rendimentos reais e agentes da Real Fazenda da repartição do sul emitiu-se a ordem para que se fizesse a entrega ao dragão Francisco Xavier de Souza, de todo o ouro arrecadado e pertencente às rendas gerais, como:

[...] sejam Entradas, Dízimos das plantações, Dízimos do gado vacum e cavalar, Sahída do gado vacum, Passagens, Ofícios de Justiça, Correio e Pólvora, como os Novos Impostos, Sisas, Selo, Décima e Carnes verdes e de todos os mais que por qualquer título pertençam à Real Fazenda. (Apud TESSITORE, 1995, p. 56).

Junto ao ouro deveriam ser enviadas as relações em que “distintamente se declare as quantias de cada um dos rendimentos, o valor relativo a cada ano, destacando-se os rendimentos com os ofícios da Justiça, os nomes das repartições, serventuários de quem sem cobraram e as quantias remetidas”.

As falhas dos funcionários dos Registros chegavam ao conhecimento das Juntas, que os repreendia ou suspendia de seus ofícios.

Como exemplo, a partir de informações “de pessoas dignas de crédito e por alguns fatos posteriormente praticados”, o escrivão deputado da Junta informou ao Governador da Província goiana, que o fiel do registro de Arrependidos não cumpria com seus deveres e fidelidade. Como a “conclusão dos exames necessários para posteriores procedimentos podem ser demoradas, enquanto se nomeia pessoa idônea para conhecer dos ditos feitos”, fez-se necessário que o fiel fosse suspenso até que se providenciasse nova nomeação.

João Rodrigues (Roiz) de Macedo foi um dos grandes contratadores de tributos no Brasil colonial. Os contratos por ele arrematados extrapolaram os limites da capitania de Minas, abrangendo também São Paulo e Goiás. Controlava seus funcionários, espalhados pelas capitanias sob a jurisdição do seu contrato, através das cartas. Devido às grandes distâncias, dificuldades dos caminhos, e entrelaçamento de receitas públicas e privadas, tratava-se de tarefa complexa que, se mal executada, acarretaria enormes prejuízos,

além da impossibilidade de quitação dos débitos do contrato e, consequentemente, o confisco de seus bens pessoais.

No contrato de Entradas arrematado na Junta da Real Fazenda de Vila Rica, por tempo de seis anos, Macedo, presente à mesa da Junta, arrematou contrato das Entradas do Caminho Novo, e Velho do Rio de Janeiro, São Paulo para as minas do sertão da Bahia. (Ficha número 250, livro 29 da Relação Manuscrita, ofício nº 92). Contratou Pernambuco, Goiás, Cuiabá, Paranaguá e Paranapanema, pelo tempo de três anos de 1 de janeiro de 1776 a dezembro de 1781 ao preço de 944:000\$000 de réis, livres para Fazenda e “pagos em barras fundidas pelo valor do seu toque, de que pertence a cada hum anno 157:333\$333 réis e um terço, além de 1% para a obra Pia, Ordinárias e Munições e mais encargos do contrato [...]”

Patrulhas militares, como a comandada pelo Tiradentes, estavam incumbidas de combater ou prevenir os descaminhos e contrabandos, quer fossem os direitos de arrecadação pertencentes ao rendeiro ou diretamente administrados pela Junta da Fazenda Real.

Conforme expresso no parágrafo 5º do Contrato de Entradas, acima citado, as mercadorias contrabandeadas seriam confiscadas e, posteriormente, divididas entre o denunciante, fosse particular ou soldado e o fisco.

A autoridade e os privilégios concedidos ao contratador expressam claramente que a ele eram outorgadas atribuições do Estado.

O poder fiscal a ele atribuído demonstra, como lembra Madeira, “uma forma caracteristicamente patrimonial de privatização do Estado, isto é, de apropriação privada da autoridade e dos privilégios do Estado”, utilizada pelos contratadores no “processo de acumulação de capitais, poder e prestígio social”.

Todo aparato administrativo montado pelos rendeiros e auxiliado por oficiais da Coroa, não obstaram o contrabando.

Tentando minorar os prejuízos, Macedo, em carta ao seu administrador da capitania de Goiás esclarece:

[...] respeito a extravios espero de VM. todo cuidado e zelo para que os não haja; vossa mercê mandará pregar editais em meu nome em toda essa Capitania, nas partes mais públicas, dizendo neles que eu dou a qualquer pessoa, de qualquer sexo que for, forro ou cativo, que denunciar qualquer extravio que possa haver, tirados os direitos, a metade do confisco; a qualquer soldado, cabo, ou oficial, ou outra qualquer pessoa que tenha jurisdição para fazer confiscos, se lhe dará o mesmo, isto é, fazendo-o” No quadro de devedores da Real Fazenda, apresentado por Madeira, o contratador João Roiz de Macedo, que ficou devendo ao Erário, só no que diz respeito ao contrato de Entradas relativos aos dois triênios de 1776 a 1781, a quantia de

466:454\$840. No entanto, pela cópia do Contrato de *Entradas* encontrada no Arquivo Histórico de Goiás, relativa à arrematação do mesmo contrato, lembrando-se que o dito contrato engloba as Capitâneas de São Paulo, Minas Gerais e Goiás, tem-se um valor de arrematação diferente do que o apresentado por este autor, o que implica em uma dívida ainda maior junto aos cofres da Coroa. No documento do A. H. G., o valor do contrato corresponde a 944:000\$000 de réis e não 766:726\$612 réis, como apresentado, sem que lhe sejam denunciados, que o sendo será para o denunciante; e a outra metade será para o contrato. (MADEIRA, 1993, p. 125).

Se o controle sobre a arrecadação, feito diariamente, num frenético vai-e-vem de missivas constituía-se em tarefa exaustiva e difícil e se não menos exaustivo e penoso era o trabalho de controle e emissão dos dinheiros, ouro em barra ou em pó, maiores ainda eram as dificuldades enfrentadas nos momentos de execução das dívidas dos inadimplentes.

Tratava-se do estágio de penhora de bens, que se constituía em “rica fonte de ocupação e renda” dos advogados coloniais. João Roiz (Rodrigues) de Macedo não prescindia dos serviços de um. O rendeiro Silvério dos Reis, também não. Cláudio Manuel da Costa atendia às solicitações de ambos.

Aos rendeiros, seus sócios e fiadores, não era permitido que transportassem mercadorias em seus nomes, pois se assim o fosse, eles seriam devedores de si mesmos ou do contrato do qual era arrecadadores. Essa medida surgiu devido ao fato de que grande parte dos rendeiros e seus sócios eram comerciantes, dispondo de grande número de mulas cargueiras. Macedo comercializava também com a região do rio da Prata, de onde seus tropeiros e condutores traziam mulas e burros a serem comercializadas na região das minas e do Brasil colonial, e, por isso, a Fazenda Real se prevenia da possibilidade de que esses rendeiros ao passarem mercadorias no seu próprio nome, tornassem-se devedores de seus contratos, o que redundaria numa fraude contra a Coroa. Apesar da restrição, a grande maioria dos contratadores mantinham diferentes tipos de transações comerciais.

Dentre os contratos mais disputados pelos rendeiros estava a arrematação do dízimo.

Os dízimos cobrados no Brasil constituíam-se em um imposto eclesiástico, também denominado de dízimos reais, e que passaram a ser cobrados como um direito real não havendo, posteriormente, distinção com o imposto civil; a ele, ninguém estava isento.

No Brasil, desde o início da colonização, deu-se a instituição desse imposto, sendo o açúcar, a principal produção agrícola, e a mais rentável fonte de receita.

No ano de 1776, o contrato do dízimo da capitania de Goiás foi arrematado por triênio, pelo valor de 60 contos de réis, livres para Fazenda Real, pagos metade em barras de ouro fundidas e a outra metade em ouro em pó, além de 1% aplicado para as Obras Pias e mais encargos do contrato. Estipulou-se, também, que o pagamento se processaria em três parcelas de 20 contos de réis por ano. (Arquivo Histórico de Goiás, documentação avulsa, 1731-1973. Caixa numero 2, 1778, Dízimos e condições).

Em 1831, Bernardo Pereira de Vasconcelos, presidente do Tribunal do Tesouro Público, baixou novo regulamento sobre a administração e cobrança dos dízimos nas províncias de São Paulo e Minas Gerais, ressaltando que as demais províncias deveriam deliberar se o observariam de todo ou parcialmente.

Ali ficou regulamentado que todos os dízimos seriam pagos em dinheiro, em duas prestações a serem pagas nos locais designados pelo Coletor Geral (nas coletorias ou residências dos coletores). Já aí não se falava mais em dízimos eclesiásticos que haviam sido abolidos, naquele ano, por proposta de Feijó e decisão do governo regencial. Tal medida não impediu que a tributação dos dízimos continuasse efetiva. O que houve foi a anulação dos dízimos eclesiásticos, pois deu-se a divisão das receitas públicas em Provinciais e Gerais, sendo os dízimos considerados como rendas públicas pertencentes à receita em Geral, passando por isso a constituir-se em um imposto estritamente civil.

Poucos eram os contratadores de dízimos, entradas, passagens etc. que conseguiam cumprir integralmente seus compromissos junto à Fazenda, como evidencia o documento do A. H. G., o qual trata da quitação do contrato de arrematação do rendimento de passagem do Porto Novo do rio Corumbá, estrada de Anicuns para Uberaba.

É pouco crível que casos como o acima citado constituíam-se em exceções e não a regra. Se assim o fosse, porque teria permanecido a Coroa por tanto tempo – três séculos –, utilizando-se dessa doutrina oficial de cobrança de tributos via arrematação de contratos? Não se pode creditar à falta de recursos monetários e humanos, a razão única desta opção.

Mesmo sendo originário de épocas em que os Estados indispunham de um aparelho burocrático eficaz, no Brasil, durante a Colônia e parte do Império, é preciso percebê-los sob a ótica da exploração colonial. Ali estava posta a opção da Coroa pela cobrança de tributos, via arrematação de contratos e não diretamente pela Fazenda Real. Ali também estavam postas as bases do pacto colonial com a posterior opção pelo modo de produção escravista, que instituiria, numa sociedade economicamente atrasada, a monocultura agroexportadora e a extração mineral como pilares produtores de riquezas.

Sociedade mantida sobre as curtas rédeas do exclusivo comercial e do mercantilismo.

Em carta à Tesouraria Provincial, datada de 1837, o contratador Alferes João Jose de Souza e Azevedo enviou àquela repartição, através de Antonio Francisco Silva (?), a quantia de 153\$000reis, relativo ao “preço total da arrematação” que fez a vista do rendimento da passagem. (Ficha 127(3), Arquivo Histórico de Goiás, Documentação avulsa, caixa nº 23. Ano 1837B).

Seus estatutos próprios obstariam, na colônia, a “geração de um excedente econômico suficiente para satisfazer simultaneamente à demanda do Estado, das camadas privilegiadas que adejavam o poder inclusive os contratadores e de todo o resto da população que sobrevivia ao deus-dará” (MADEIRA, 1993, p. 180).

Claro está que, por maiores que fossem os prejuízos causados com a inadimplência dos contratadores junto à Coroa, e por constantes que fossem as reclamações dos contribuintes junto à sua manutenção, a instituição dos contratos estava vinculada, principalmente aos interesses financeiros de uma burguesia portuguesa emergente, que tinha na manutenção do sistema de arrendamento, grande fonte de renda, poder e prestígio social.

Desde os primórdios da colonização, este segmento social aninhou-se sob as asas do Estado, firmando-se como “seu braço privatizante”, mandatários privados, portadores de isenções e privilégios. É nesse sentido que se faz oportuno retomar as análises de Mauro

Madeira, relacionadas ao contexto econômico e social em que os contratadores se inseriam: a sociedade do Brasil colonial, onde o excedente econômico transladado para a metrópole, na forma de açúcar, ouro, diamantes, tributo, café etc. visava tapar, urgentemente, o rombo orçamentário causado, em parte por tratados comerciais desfavoráveis e em parte pela própria conjuntura internacional de ascensão do capitalismo. Mas, é preciso recordar que a arrecadação de tributos, também se constituiu em forma geradora de excedente econômico, e, que, mesmo causando prejuízos aos cofres reais, na forma de contratadores insolventes, permitia aos rendeiros, em geral, súditos portugueses do rei reencaminharem, total ou parcialmente, suas riquezas ao Reino. Somente mais tarde, quando do enraizamento dos interesses portugueses na colônia, no conhecido processo de interiorização da metrópole propalado por Dias, as rendas auferidas com a arrematação de contratos foram direcionadas para atividades comerciais internas, como é o caso exemplificado pelo Barão de Iguape.

A partir de fins do século XVIII, começaram a surgir insistentes críticas ao arrendamento contratual de tributos, assim como ao exclusivo comercial e à

política metropolitana de colonização. Mas, a permanência do sistema indica não só seu enraizamento na instituição administrativo-fazendária herdada da colônia, assim como sua funcionalidade. Tratava-se, sem dúvida, de um sistema que “parece ter sido a forma de convivência e harmonização de interesses, até o final do século XVIII, entre mercadores, nobres da cúpula governante e funcionários que a assessorava”. Percebe-se assim que “[...] a privatização fiscal do Estado, através dos contratadores era, na verdade, o seu aburguesamento patrimonialista, que coexistia, havia séculos, com o domínio da nobreza e do alto clero, à sombra do rei”. Sistema que trasladado para a colônia deitou raízes, germinando, posteriormente, em um tipo diferenciado de burguesia. Aquela que, sob as asas do Estado, foi incapaz de alçar voo próprio, de aventurar-se e lançar-se no jogo capitalista, sem a devida fiança do Estado. Neste contexto, a história dos tributos e suas diferentes formas de arrecadação são apenas um apêndice, uma nota de rodapé para a compreensão deste fenômeno histórico.

É fato corrente que a mudança da Corte em 1808 e a consequente elevação da colônia do Brasil à cabeça do Reino são reflexos diretos das transformações políticas e econômicas, ocorridas na Europa e EUA no final do século XVIII. Do ponto de vista dos tributos, as mudanças começaram a ser sentidas a partir da Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, quando se estabeleceu a abertura dos portos.

Claro está que o Reino, mergulhado na decadência agravada pela saída da Corte, vivia uma caótica situação e a colônia, mergulhada na euforia com a mudança da Corte, ainda não tinha se apercebido do arrocho tributário a ser-lhe imposto. A leitura do período joanino não deve ser feita somente pela ótica da excessiva tributação, mas também sob a ótica das revoltas antifiscais, e, principalmente, sobre as mudanças político-administrativas, consubstanciadas com a chegada da Corte.

A corte trouxe: a cobrança da décima urbana, correspondente a 10% sobre o valor locativo dos imóveis; décima de heranças e legados; sisa dos bens de raiz e meia sisa dos escravos; imposto de consumo sobre o gado e a aguardente; subsídio real ou nacional, correspondente aos direitos sobre a carne verde e couros crus ou curtidos, aguardente de cana e lãs grosseiras; subsídio literário; imposto do Banco do Brasil que correspondia a 12.800 réis incididos sobre cada negociante; imposto sobre segos, também cobrado em benefício ao Banco do Brasil, incidido sobre cada carruagem de quatro rodas que pagaria 12.000 réis e 10.000 réis sobre as de duas rodas que pagariam o imposto de 10.000 réis; taxa sobre engenhos de açúcar e destilação; novos direitos representados pela taxa de 10%, cobrada sobre os salários dos empregados da Fazenda e Justiça.

Junto aos novos impostos vieram também isenções que tinham o objetivo de estimular algumas iniciativas: isenção de impostos de exportação a todos os indivíduos que se dedicassem à cultura de árvores de especiaria fina, farmácia, tinturaria e artes. Isenção que duraria dez anos a começar da data que foi proposta e se estenderia aos pagamentos do dízimo de produção; isenção do imposto da dizima urbana para todo aquele que construísse em aterros ou terrenos pantanosos. Estes não necessitariam recolher a décima urbana pelo período de dez ou vinte anos; isenção do dízimo, para aqueles que se estabelecessem às margens de rios, como Doce, Tocantins e Araguaia, incentivando o povoamento dos presídios.

O império e os tributos

Compreender o funcionamento e a estrutura da malha tributaria no Império – leis, tributos e mecanismos de arrecadação e destinação das receitas – lança luz sobre aspectos econômicos, sociais, políticos e culturais, desse período, permitindo não somente a elucidação das principais atividades econômicas de determinadas regiões provinciais com seus respectivos agentes, mas, sobretudo, a resistência e os protestos desencadeados por tal sistema.

As transformações econômicas e sociopolíticas do século XIX causaram no Brasil, agora Nação independente, já com um aparato administrativo bastante complexificado, algumas alterações no sistema fiscal. Alterações que foram impostas pelo aumento das despesas com administração pública, que necessitava de maior arrecadação de receitas, a ser efetivada, por meio de uma cobrança mais sistematizada de impostos.

Em carta ao pai, o príncipe Dom Pedro reclama:

[...] de parte nenhuma vem nada; todos os estabelecimentos e repartições ficaram; os que comem da nação são sem numero; o numerário do Tesouro é só das rendas da província [do Rio de Janeiro], e estas mesmas são pagas em papel. É necessário pagar tudo quanto ficou estabelecido [...] não há dinheiro [...], não sei o que hei de “fazer”.

E continua: “um sistema de finanças bem organizado deverá ser o vosso particular cuidado... pois o atual... não só é mau, mas é péssimo e dá lugar a toda a qualidade de dilapidações”.

Além disso, o aumento e a diversificação da produção econômica levaram a uma pluralidade de tributos, além daqueles herdados da colônia e dos que passaram a ser cobrados com o advento da vinda da família Real.

Recordando Gerson Silva, Tessitore comenta que até fins do século XIX, o tributo tinha a finalidade fiscal nos moldes propostos por Adam Smith: despesas de governo sanadas através da contribuição de todos os membros da sociedade.

Todas essas concepções tributárias vigentes no fim do século XVIII formaram a base para a instituição da Constituição política do Império do Brasil, de 25 de março de 1824. (Fala do trono de 3 de maio de 1827. BUESCU, Mirceia. Organização e Administração do Ministério da Fazenda do Império).

Na declaração dos Direitos do Homem e Cidadão, de 2 de outubro de 1789, item 13, está claramente explicitada a busca da uniformidade do tributo princípio da igualdade do sacrifício: “para o sustento da força pública e para as despesas da administração, uma contribuição comum é indispensável. Ela deve ser igualmente repartida entre todos os cidadãos em razão das suas faculdades.” (ALTAVIL, 2001, p. 293).

Em 1824, que em seu item 15, artigo 179, adota esse mesmo princípio, esclarecendo que “ninguém será isento de contribuir para as despesas do Estado em proporção dos seus haveres”. Ao Ministério da Fazenda coube a administração da receita arrecadada. Apesar da proposta de recíproca correspondência entre poder central e provincial, proposto pelo artigo 170 da Constituição, esta não ocorreu, dando lugar a conflitos permanentes e que não se resolveram ao longo do período Imperial.

A incumbência de administrar receitas levou a pasta da Fazenda a ter grande projeção política: distribuía recursos, controlava empréstimos de verbas internas além de receber a maior dotação orçamentária; exceção para os períodos de guerra quando, aos ministérios militares eram destinados os maiores orçamentos.

As falas do trono e os relatórios anuais do Ministério da Fazenda tratam repetidamente das preocupações com os problemas financeiros do Império, com “o estado miserável a que se acha reduzido o Thesouro Público”, e com a necessidade de “um sistema de finanças bem organizado”.

A partir do quadro de insuficiência e dificuldades administrativas, que é possível a compreensão sobre as reformas e esforços empreendidos pelo Estado. Esforços concentrados basicamente na adoção e adaptação da organização fiscal do Brasil Reino.

A cobrança dos impostos permaneceu nas alfândegas, com os rendeiros ou coletores especiais.

Os problemas entre poder central e local são anteriores à Independência, tendo sido agravados pela mudança da Corte para a colônia e a conse-

quente sobreposição da organização metropolitana sobre o sistema fazendário colonial. À relativa autonomia e descentralização das antigas capitanias, sobrepor-se-ia um sistema centralizado, cujo centro decisório estaria no Rio de Janeiro, sede da monarquia. Além disso, as novas despesas originadas com o incremento do quadro administrativo necessitavam das contribuições vindas das capitanias, o que obviamente gerava descontentamento e resistência dos órgãos provinciais. Buescu cita o relatório de 24 de maio de 1822, em que a comissão encarregada de tratar dos problemas financeiros do Brasil queixa-se da não remessa das sobras provinciais, tema recorrente nas falas do trono e carta do imperador ao pai.

O quadro tributário estava assim estabelecido: direitos aduaneiros de entrada; dízimos sobre gêneros de cultura e criação; imposto de exportação correspondente a 2% sobre todos os gêneros e não sujeitos a qualquer outro subsídio ou direito de saída; décima sobre o rendimento líquido anual dos prédios urbanos; sisa de 10% sobre o valor de todas as compras, vendas de bens de raiz; novo imposto de carne verde que se constituía na cobrança de 5 réis por cada carretel de carne fresca de vaca; subsídio literário, imposto sobre a aguardente de consumo; imposto sobre seges, lojas e embarcações; imposto sobre o tabaco de corda, correspondendo a 400 réis por arroba; novos e velhos direitos; direito sobre escravos que se despachava para as minas; imposto do selo de papel; décima das heranças e legados; meia sisa dos escravos ladinos; contribuições diversas como taxas dos correios, dízimos de chancelaria, terças de ofícios, direitos de postagem, pedágios, taxas de trânsito entre as províncias.

As más condições das finanças públicas, ao Império, recém-emancipado, não seria possível se livrar de sua herança colonial. Assim sendo, sua situação financeira foi tributária deste legado.

Em 1823 veio a reordenação da administração provincial, com a criação do cargo de Presidente e vice-presidente provinciais, além de seus respectivos Conselhos.

Ao presidente, nomeado pelo Imperador, caberia a administração dos negócios que não estivessem sob jurisdição do Conselho. No entanto, a ambos foi vetada a competência tributária, atribuição exclusiva da Câmara dos Deputados que estabeleceu, em seu artigo 36º que “à Câmara dos Deputados caberia a função de estabelecer impostos”. A Assembleia Geral definiria quais impostos, a forma de captação da receita, e também sua distribuição para os governos provinciais.

Ao Ministério da Fazenda caberia apresentar, anualmente, à Câmara dos Deputados através do Ministro de Estado da Fazenda, um balanço geral

da receita e despesa do Thesouro Nacional do ano antecedente, assim como o orçamento geral contendo as despesas públicas, no ano futuro, e a importância de todas as contribuições e rendas públicas.

Ainda pela carta de 1824, foram estabelecidas as normas políticas e administrativas que conduziriam o país, além das obrigações e direitos fazendeiros provinciais e centrais.

No entanto, o documento não precisou os campos de ação de cada um, o que gerou problemas e confusões. O primeiro orçamento imperial, datado de 1827, não trouxe especificações sobre o sistema tributário. A lei tratava dos “direitos de importação e exportação”, e “despachos de navio e interior”. Era justamente aí que residia o problema: por interior, entendia-se a grande maioria dos tributos, ali não detalhados.

Apesar das propostas reformistas do I Reinado, estas só foram efetivadas com a lei de 4 de outubro de 1831. Somente em 1832, a lei orçamentária discriminou as fontes de receita geral e provincial, assim como a conceituação de receita geral e provincial. Este foi o primeiro passo, de muitos que seriam dados, na tentativa de organizar a tributação, as melhores formas de arrecadação para obtenção de maiores lucros. Passos que exigiam cautela, inseridos que estavam em meio a acalorados debates. Tratava-se da divisão dos tributos, entre aqueles a serem arrecadados pelas províncias e os que caberiam ao governo central, além da própria competência provincial em determinar quais impostos e como arrecadá-los.

Para, além disso, é preciso perceber a moldura que se sobrepôs a este quadro tributário, onde o destaque referia-se à autonomia das províncias e a acomodação de suas elites.

A reforma tributária que ganhou forma na Regência está diretamente relacionada com o espaço angariado pelas elites provinciais, durante o processo de construção do Estado nacional, assim como a influência que tais elites tiveram na formação e dinâmica das próprias instituições nacionais.

Com a emancipação política abriram-se possibilidades diversas para a nova ordenação da nação, sendo o centro do debate ocupado pela discussão: federação x estado unitário. No entanto, na opção pela União, estava o imenso esforço de acomodar sob a mesma nação, territórios distintos com tênues laços de integração, ainda mais fragilizados em função das demandas específicas, por vezes opostas, reclamadas pelas elites regionais.

As diversidades de expectativas regionais advinham não somente do campo econômico, mas, sobretudo histórico e que, segundo as palavras de Dolhnikoff (2005, p. 63), “tornava complexa a possibilidade de unificar todas essas regiões em uma só nação”. Daí resultar que o sucesso da unidade

estava condicionado à formação de um projeto de nação que acomodasse e atendesse os anseios das elites regionais.

No Primeiro Reinado este projeto não foi alcançado, mas com a abdicação veio a possibilidade de edificação de um estado “que combinasse unidade com autonomia provincial e participação das elites provinciais no centro de decisões”.

Em 1831, as reformas liberais reordenaram as instituições estatais, capitaneadas por aqueles que advogavam pelo federalismo. A vitória deste segmento esteve atrelada a sua capacidade de propor um projeto de nação com flexibilidade suficiente para atender a demanda pela unidade, sem, no entanto, deixar de atender às reivindicações da maior parte das elites provinciais.

O período compreendido entre 1830 e 1832 foi marcado por uma intensa reforma fazendária que aboliu o Erário Régio, substituindo-o pelo Tribunal do Tesouro Público e pelas Tesourarias Gerais. Além disso, foram criadas as Mesas de Rendas e as Coletorias, repartições arrecadoras locais, chefiadas pelo coletor, auxiliado por um escrivão e um agente e subordinadas às Tesourarias de Fazenda das respectivas províncias, a quem competia criá-las ou suprimi-las, mediante aprovação do Tesouro Nacional.

Neste período, a Câmara dos Deputados aprovou a reforma constitucional que originaria o Ato Adicional. No projeto de reforma estava explícito que o Brasil era uma monarquia federativa. Segundo os liberais paulistas, a federação evitaria movimentos separatistas, ao mesmo tempo em que atenderia às demandas provinciais. Além do mais, a opção pelo sistema federativo possibilitaria o meio mais eficaz para a administração de um estado disperso por um longo território, cuja estrutura viária dificultava o transporte e a comunicação e a consequente administração a partir do centro.

Ao chegar ao Senado, o projeto proposto pela Câmara não foi aprovado na íntegra e do texto final foi suprimida a declaração de ser o Brasil uma monarquia federativa. Por outro lado, a criação das Assembleias Provinciais, com suas relativas autonomias, foi mantida, passando este órgão a dividir com a Presidência, o governo provincial. Nesse sentido, Miriam Dolhnikoff (2005, p. 65) esclarece que “a retirada da expressão monarquia federativa era apenas a retirada de uma expressão, pois o conteúdo da reforma, no que dizia respeito à autonomia provincial, não foi alterado.” As Assembleias Legislativas Provinciais foram dotadas de competência tributária, tanto para criar impostos quando para distribuir as rendas arrecadadas. Assim, no que se refere aos tributos, a legislação provincial estava de certa forma relacionada com os interesses e controle das elites provinciais, através do proposto por seus deputados.

O Ato Adicional determinou, como impostos provinciais, aqueles em geral já cobrados pelo governo central e que se constituíam em importantes fontes de renda, agora sob o controle dos governos Provinciais. Incidiam sobre as atividades internas, difíceis de serem cobradas pelo governo central, instalado no Rio de Janeiro. A principal fonte de renda, o comércio externo, continuou sobre taxaço do governo central. Sabido é da vantagem do governo central quanto ao volume da arrecadação, mas, ainda assim, as elites provinciais dispunham de receitas provinciais para a elaboração de políticas específicas para suas regiões.

O golpe da maioria inaugurou o Segundo Reinado, e mesmo que, constantemente abalada por levantes internos e conflitos externos, a monarquia de Pedro II, conheceu diversas alterações no sistema tributário.

Buescu cita o decreto de 19 de Abril de 1844, que iniciou a unificação e articulação das repartições fazendárias. Tal não abrangeu a Alfândega, de onde advinham as maiores receitas orçamentárias e as Mesas de Rendas e Administração, mas centralizou a administração das rendas no Tribunal do Tesouro Publico Nacional e nas Tesourarias Provinciais. As dificuldades no funcionamento e fiscalização da Fazenda permaneceram.

No entanto, diversos fatores são apontados como causadores da inoperância de tais medidas, dentre eles, a falta de recursos humanos, e os conflitos internos e externos.

Em face ao aumento da despesa, promovido pelo crescimento do país e de seu quadro administrativo, novos impostos foram criados: um esboço do atual Imposto de Renda, o Imposto Predial e a tarifa Alves Branco, que propôs a modificação das taxas aduaneiras referentes a artigos importados considerados supérfluos. A tributação de alguns produtos em até 60% *ad valorem* conseguiu diminuir o déficit orçamentário, mas era necessário aprimorar o sistema de arrecadação. Em 1863, a Guerra do Paraguai, tornou premente essa necessidade.

A diferenciação entre imposto geral e provincial foi mantida pelo II Reinado, apesar das frequentes alterações sobre quais itens pertenciam a qual categoria. Mesmo dispondo de um sistema tributário mais organizado, as falhas, além de provocarem déficits orçamentários, alimentavam os conflitos entre poder central e provincial, o qual, não conseguindo sustentar-se com as receitas arrecadas, impunha tributos que incorriam na bitributação.

Em 1849, a legislação fiscal emitida para o exercício dos empregos de coletores e administradores das recebedorias provinciais, determinou que, aos coletores encarregados da arrecadação e fiscalização da Fazenda, ficava restrita “a obrigação de valer pelo desempenho dos seus ofícios”, sendo, por-

tanto, seus empregos incompatíveis com demais funções. Nomeados pelo presidente da província, frequentemente era-lhes ordenado, por parte dos inspetores das Tesourarias, que indicassem homens de sua confiança para exercerem a função nas coletorias. Somente após a indicação, ser-lhes-ia facultada a exoneração, por vezes insistentemente solicitada.

Na execução de seus ofícios, recebiam comissões pela administração e arrecadação das rendas provinciais referentes a diversos impostos, mas ao serem demitidos ou pedirem exoneração, não poderiam recebê-las, sem antes prestarem contas ou quitarem suas dívidas junto à Tesouraria Provincial.

Pelas Leis do Império do Brasil, datada de 1847, aos coletores estava relacionada a cobrança da décima urbana, sisa e meia sisa, imposto do banco, botequins, taberna, taxa de heranças, comércio, etc. Cabia-lhes a incumbência da arrecadação dos novos direitos, dos impostos de casas, além de estarem encarregados do pagamento dos ordenados aos empregados residentes na vilas ou distritos sob sua jurisdição. Estavam também incumbidos da arrecadação dos dízimos e da remessa de suas contas às Tesourarias, fatos dos quais sempre se esquivavam, recebendo constantes reprimendas por parte de seus superiores.

Estavam incumbidos de arrecadar a contribuição para os Lázaros, além de apreender gêneros extraviados. Na documentação fazendária analisada, são frequentes as correspondências emitidas pela Tesouraria provincial, alertando-os sobre a necessidade de maior controle sobre o extravio do gado vacum; Em outros, eram acusados por constantes erros, durante a escrituração das rendas e aplicação das leis tributárias; frequentemente viam-se questionados sobre os motivos pelos quais a arrecadação de uma determinada localidade ou vila caíra tão abruptamente, não correspondendo aos valores comumente arrecadados. Percebe-se aí, a tentativa de controle das Tesourarias junto aos seus agentes arrecadadores. Mas surpreende como, mesmo diante dos insistentes pedidos de prestação de contas e repreensão, esses agentes geralmente permaneciam em seus cargos, protelando tais prestações de contas, ou fazendo-as de forma errônea, quando não displicente, o que mostra a grande dificuldade de arrecadação das rendas, que advinda da colônia, permaneceu no Império, mesmo que sob a jurisdição de outros agentes.

Na indagação sobre quem seriam os coletores, percebe-se, com base na documentação, tratar-se de tenentes, majores, alferes, e dos chamados “homens bons”, aos quais era designada a responsabilidade de arrecadar impostos e pagar ordenados dos párocos, professores, Guarda Nacional, dentre outros.

Devido à função que exerciam, criou-se em torno desses homens uma aura de poder e respeitabilidade. Em uma sociedade com escassez de moe-

das, tais sujeitos eram vistos como os homens que dispunham de numerário para efetuarem pagamentos e transações comerciais, além de disporem da máquina administrativa e auxílio militar para promoverem a tributação e cobrança de impostos.

As rendas provinciais dependiam não só da taxação da principal atividade da província, mas, sobretudo, da eficiência na cobrança dos impostos. Na província goiana do século XIX, a principal mercadoria exportada era o boi, que se autotransportava e que, ao deixar os currais, em direção a outras províncias, deveria, impreterivelmente, passar pelos postos de arrecadação, as coletorias.

A documentação fazendária é rica em ofícios solicitando providências concretas no sentido de se evitar o abuso do contrabando de gado, que diariamente cruzava as fronteiras provinciais, sem o devido pagamento das taxas tributárias. Às queixas dos coletores, contra a recusa dos tropeiros em pagar impostos, acresciam-se reclamações sobre a indisponibilidade de auxílio militar que permitisse obstar o extravio. Além disso, queixavam-se frequentemente da abertura de novos caminhos, feitos pelos próprios tropeiros e condutores, que muitas vezes eram auxiliados por moradores dos barrancos, os quais dispunham de canoas, legalmente permitidas somente para uso particular. Estes, apesar das restrições de não darem passagem a nenhum viandante e serem obrigados a denunciar qualquer movimento de tropas pelas margens por eles habitadas, auxiliavam a travessia nos pontos dos rios onde estavam estabelecidos.

A passagem das tropas pelas coletorias de Goiás do século XIX foi frequentemente marcada pela tensão e desacordo entre tropeiros e coletores. Os primeiros, consagrados na historiografia e literatura brasileira como homens de boa índole, desbravadores integradores do território, plantadores de cidades, contadores de causos, transmissores de notícias, moda, culinária e alegria. Homens que se gabavam de sua retidão de caráter e coragem, mas que insistentemente aparecem na documentação como contrabandistas, homens perigosos, “conhecedores dos caminhos escusos”, aptos a prestarem qualquer tipo de serviço e que rapidamente desapareceram pelo sertão. Foram homens empreendedores, mas que viam no sistema tributário imperial, um peso com o qual não estavam dispostos a arcar.

Por outro lado, os coletores eram os homens da lei, temidos desde a antiguidade, portadores de moedas e pagadores de soldos. Responsáveis por livros de diários e conhecimentos, onde faziam toda a escrituração das rendas e com os quais mal sabiam lidar; responsáveis pela aplicação de leis e regulamentos com as quais tinham imensa dificuldade de interpretar. Ho-

mens nomeados, escolhidos, mas que constantemente eram repreendidos pelo péssimo desempenho no exercício de suas funções e frequentes erros em suas prestações de contas. Sujeitos que, integrados ao sistema tributário imperial, percebiam nestes ofícios, reais oportunidades de ascensão social e prestígio, mas cujas cobranças por parte de seus superiores, parecia-lhes demasiadamente altas e enfadonhas.

Há muito que a história demonstra que a História não se constitui de bandidos e mocinhos. Os homens são filhos de seu tempo, reflexo dos padrões morais, coercitivos e sociais de sua época. Frutos da cultura, da moral e do arsenal cognitivo do qual dispõe

Concluo ressaltando que toda a malha administrativa e tributária instituída na colônia e legada ao Império, visando um número cada vez maior de receitas, não foi recebida pacificamente pelos contribuintes. O contrabando do ouro e, posteriormente, do gado, que grassou no sertão goiano dos séculos XVII, XVIII e XIX, constitui-se, na contra face do sistema tributário implantado. Foram formas de resistência e protesto às políticas portuguesas e imperiais, que mesmo dispondo de um sistema de arrecadação de tributos, via rendeiros ou agentes da Fazenda, foi incapaz de obstar o extravio de suas receitas, quer fosse por parte de seus sócios – os contratadores de impostos –, quer por parte dos coletores de rendas, quer por parte dos tropeiros e condutores, que expressaram no contrabando e na sonegação, a resistência e o protesto que acompanhou o cotidiano daquela sociedade.

Referências

AMED, Fernando José. *Historia dos tributos no Brasil*. São Paulo: SINAFRESP, 2000.

BUESCU, Mirceia. *História Administrativa do Brasil*. Brasília: FUNCEP, 1984.

DOLHNIKOFF, Miriam. *O pacto Imperial: origens do federalismo no Brasil do século XIX*. São Paulo: Globo, 2005.

VEIGA, Glauco. *Introdução à política Fiscal*. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 1970.

MADEIRA, Mauro Albuquerque. *Letrados, fidalgos e contratadores de tributos no Brasil colonial*. Brasília: Copermidia; Unafisco; Sindifisco, 1993.

MAXWELL, Kenneth. *A devassa da devassa: a Inconfidência mineira: Brasil e Portugal (1750-1808)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

MENDONÇA, Marcos Carneiro. *Raízes da formação administrativa do Brasil*. Rio de Janeiro: IHGB, 1972.

OLIVEIRA, Dom Oscar de. *Os dízimos eclesiásticos do Brasil*. Belo Horizonte: Ed. Universidade de Minas Gerais, 1964.

SALGADO, Graça. *Fiscais e Meirinhos: a administração no Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Brasília: INL, 1985.

TAPAJÓS, Vicente. *Historia Administrativa do Brasil*. Brasília: FUNCEP, 1983, v. 2.

TESSITORE, Viviane. *As fontes da riqueza pública na província de São Paulo (1832-1892)*. 1995. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, São Paulo.

WEBER, Max. *História Geral da Economia*. São Paulo: Centauro, 2006.

Fontes documentais

BRASIL, Arquivo Histórico de Goiás. Documentação Avulsa. 1801 a 1810, caixa n. 5.

BRASIL, Arquivo Histórico de Goiás. Documentação Avulsa, caixa n. 2, Pacote 1, 1770.

BRASIL, Arquivo Histórico de Goiás. *Relação da documentação dos Poderes Executivo e Legislativo, Império e Republica. Brasil. Provisão de 3 de Abril de 1818*. Coleção das Leis do Império do Brasil.

BRASIL, Arquivo Histórico de Goiás. Documentação Manuscrita, livro 88.

Correspondência da Presidência da Província para a Secretaria da Fazenda Publica, Marinha e Ultramar. Livro 88, p. 1. XIX.

Site

BRASIL, Ministério da Fazenda. Direção Geral da Fazenda Nacional. *Setenta e oito anos de receita federal 1890/1967*. Rio de Janeiro, 1968 Receita Federal. (Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br>)



Quarenta anos de “Caminho das tropas”

Aimoré Índio do Brasil Arantes

Historiador, Especialista em História e Geografia do Paraná e História Social. Curitiba/PR

São quatro décadas da assinatura do Protocolo de Intenções que entre si celebraram o Ministério da Cultura, a Secretaria de Estado da Cultura de São Paulo, a Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte do Paraná, a Secretaria de Estado da Cultura, Esporte e Turismo de Santa Catarina e a Secretaria de Estado de Educação e Cultura do Rio Grande do Sul.

Tudo aconteceu no dia 18 de setembro de 1985 na cidade de Castro, município tropeiro do Paraná. Dentre as autoridades presentes estava o Dr. Aluísio Pimenta, então Ministro da Cultura.

O principal objetivo deste documento era estabelecer as bases de uma ação conjunta destinada a identificar, preservar e revitalizar o patrimônio cultural construído entre Viamão, Rio Grande do Sul e Sorocaba, São Paulo, durante o período tropeiro.

A partir desta data cada estado desenvolveu processos diferentes para a realização de tais objetivos. O SENATRO, Seminário Nacional sobre Tropeirismo, um dos melhores exemplos, é fruto desse trabalho onde inicia uma história de descobertas e conquistas.

Ao entrevistar o senhor Dinart Garret, em sua casa, no distrito de São Luiz do Purunã, município de Balsa Nova, no dia 04 de novembro de 1985, os historiadores da Secretaria de Estado da Cultura do Paraná, iniciaram os trabalhos de pesquisas que objetivavam, primeiramente, redescobrir este importante ciclo econômico da história brasileira esquecido em detrimento dos *grandes temas*.

Todos os envolvidos estavam cientes da importância do projeto e, por isso, de forma interdisciplinar foram a campo buscar as informações necessárias para a devida identificação, proteção e, principalmente a divulgação desse Patrimônio Cultural das Américas.

O projeto paranaense, em seu processo de pesquisa, identificou previamente, e realizou entrevistas com os personagens remanescentes dessa história, as últimas pessoas envolvidas com o tropeirismo no estado. Foram catalogados documentos, bibliografia e imagens. A somatória de tudo revelou, entre outras coisas, usos e costumes, práticas sociais e políticas. Com a ajuda dos depoimentos e documentos foi possível a identificação das rotas por onde passaram as tropas em território paranaense.

Através dos estudos das leis municipais (Posturas Municipais) foi possível descobrir como ocorreu a construção dos traçados urbanos das cidades que nasceram e se desenvolveram ao longo do caminho. Com a pesquisa arquitetônica e sociológica das antigas fazendas compreendeu-se o cotidiano dos indivíduos que habitaram esses espaços de memória.

O projeto e as pesquisas possibilitaram ações pontuais e a tomada de iniciativas administrativas necessárias para a proteção legal de um significativo número de bens patrimoniais encontrados no traçado original do caminho. Para isso, foi utilizada a Lei nº 1.211 de 16 de setembro de 1.953 (Lei de Tombamento do Estado do Paraná). Através da legislação específica foram realizados alguns tombamentos, como por exemplos:

- Igreja de Bom Jesus da Pedra Fria, Jaguariaíva, tombada em 1988;
- Setor Histórico, município da Lapa, tombado em 1989;
- Antiga sede da Fazenda Cancela, município de Palmeira, tombada em 1990;
- Capela de Nossa Senhora das Pedras ou das Neves, município de Palmeira, tombada em 1991;
- Capela de Santa Bárbara do Pitangui, município de Ponta Grossa, tombada em 2002;

O Setor Histórico da cidade de Castro, importante centro tropeiro e uma das principais referências para a história deste ciclo no Brasil, está em processo de tombamento.

Mais do que os tombamentos a Secretaria da Cultura tem sido procurada por órgãos oficiais para opinar em questões específicas ligadas ao Caminho das Tropas como é o caso de pedidos de reabertura de trechos e ramais desativados motivado, principalmente, pela ignorância de proprietários sem nenhuma noção ou identificação com a história local. Geralmente, são pedidos de pareceres técnicos destinados a esclarecer instâncias jurídicas a respeito de contendas onde o conhecimento histórico sobre o caminho é fundamental e esclarecedor; além de assegurar a preservação e a conservação do patrimônio cultural legado pelos tropeiros.

Por fim, ressaltamos mais uma vez e, principalmente, em momentos vivenciados como neste maravilhoso evento que, este projeto foi e é o único que conseguiu certa integração cultural de diferentes regiões do país até a presente data.

Infelizmente, é preciso comentar sobre as exceções. Completar vinte e sete de atividades, com todos os percalços possíveis, é algo incomum num país onde os projetos não perpassam as administrações e nem sequer garantem continuidade.



Uma linha, muitas histórias: o caminho entre a Ilha de Santa Catarina e Lages, nas primeiras décadas do século XXI

Adelson André Brüggemann

Graduado e Mestre em História, Pesquisador, Chefe de Documentação e Memória do Judiciário no Tribunal de Justiça. Florianópolis/SC

Ainda persistem, no território catarinense, resquícios de um importante caminho construído em fins do século XVIII. Desde as últimas décadas do século XX, as marcas desse percurso na paisagem interiorana do Estado vão, aos poucos, desaparecendo. E, com elas, apagam-se registros de uma parte excepcionalmente importante para a história de Santa Catarina.

Desde os primeiros esforços para a sua abertura, há mais de 240 anos, o caminho entre a Ilha de Santa Catarina e Lages transformou-se em im-

portante itinerário entre o litoral e o planalto catarinense, tanto assim que, com o passar do tempo, esse caminho foi definindo os limites do Estado e as políticas de colonização de um vasto território.

Esse caminho, estratégico na defesa da Ilha de Santa Catarina, durante os últimos anos do século XVIII, propulsor da economia catarinense ao longo do século XIX, e importante ligação entre a capital do Estado e o oeste de Santa Catarina no decurso do século XX, não se tornou, ainda, objeto de políticas de preservação nas primeiras décadas do século XXI.

Nos últimos anos do século XVIII, as terras da capitania de Santa Catarina eram quase todas banhadas pelo Oceano Atlântico. O território mais afastado da costa permaneceu desconhecido e sem despertar interesse nos administradores dessa capitania. As comunicações eram feitas pelo mar ou pelas estradas costeiras. O tráfego de pessoas e de mercadorias, assim como a implantação de novas vilas estavam restritos às proximidades do oceano.

Todas as estradas da capitania eram paralelas ao mar. Não havia, portanto, estrada para o interior. A Ilha de Santa Catarina, sede da administração portuguesa na capitania, era cobiçada por outras coroas europeias. Para protegê-la das invasões estrangeiras foi necessário fortificá-la e planejar caminhos para o interior da capitania.

O primeiro caminho planejado para o interior deveria ultrapassar a Serra Geral, a oeste da Ilha de Santa Catarina, e alcançar a vila de Lages, na capitania de São Paulo. O tenente José Luiz Marinho, em 1776, desenhou no mapa da capitania os primeiros traços desse caminho. Mais tarde, em 1787, o alferes Antônio José da Costa, acompanhado por escravos e soldados, abriu a primeira picada entre a Ilha de Santa Catarina e a vila de Lages.

A partir desse momento, os administradores da capitania de Santa Catarina alteraram o seu campo de observação visual. O horizonte plano e conhecido do Oceano Atlântico foi substituído pela paisagem ondulada e pontiaguda da Serra Geral. O interior da capitania precisava ser explorado, conhecido e povoado.

Nos primeiros anos do século XIX, ao contrário dos últimos anos do século anterior, os administradores da capitania de Santa Catarina abandonaram os trabalhos de conservação daquele itinerário. As colônias planejadas ao longo do caminho não foram concretizadas. A ameaça de outra invasão estrangeira à Ilha de Santa Catarina (como a que havia acontecido em 1777 pelos espanhóis) havia cessado. Desse modo, o caminho perdia o seu principal objetivo: o de defender as posses portuguesas no sul do Brasil.

Mais tarde, no entanto, a administração da capitania de Santa Catarina renovou o seu interesse pelas terras mais afastadas da costa. Nos últimos meses do ano de 1820, a vila de Lages deixava de pertencer à capitania de São Paulo e passava a pertencer ao território catarinense. A partir desse momento os limites da capitania de Santa Catarina se expandiram para o oeste e ultrapassaram os limites impostos pela Serra Geral.

Com isso, o cenário interiorano de Santa Catarina recebeu novos tons e novos personagens. Na terceira década do século XIX, muitas árvores foram derrubadas e as capoeiras foram roçadas: o caminho para o interior de Santa Catarina reaparecia na paisagem. Para mantê-lo, em 1829 os administradores da província instalaram famílias de imigrantes alemães nas margens do caminho. Assim, surgia no interior da província, a colônia alemã de São Pedro de Alcântara.

A manutenção do caminho, a instalação daquela colônia e a realização de um conjunto de obras (construção de locais de pouso, calçamento de pedra em áreas úmidas e subidas íngremes, melhoramento nas passagens de rios etc.), podem ser interpretadas como um esforço, não apenas do poder público, mas também dos interesses particulares, de animar a economia catarinense com novas alternativas para a troca de mercadorias e de produtos agrícolas entre o litoral e o planalto catarinense.

Desse modo, especialmente na segunda metade do século XIX, o caminho entre a Ilha de Santa Catarina e Lages tornou-se parte de um importante projeto de colonização e de controle do interior da província. Nas margens desse caminho, além de colônias de imigrantes alemães, também foram criadas, em meados daquele século, duas colônias militares (a de Santa Maria e a de Santa Thereza), as quais deveriam proteger os usuários do caminho (notadamente de ataques indígenas), fortalecer a política de exploração dos recursos naturais e fixação de novos colonizadores nos seus arredores, controlar os deslocamentos de pessoas e de mercadorias no interior do território catarinense, assim como realizar a cobrança de impostos.

No século XX, no entanto, esse caminho recebeu uma nova função, qual seja: a de integrar a capital do Estado ao então distante oeste catarinense. As margens do antigo caminho, em especial entre as cidades de São José e Lages, encontravam-se ocupadas, desde o início do período republicano, por agricultores, pecuaristas e comerciantes. A economia no interior do Estado, portanto, animava-se em torno desse itinerário. A precariedade das condições desse caminho, tantas vezes denunciadas em jornais durante os séculos XIX e XX, não impedia o governo do Estado que almejasse expandir

os limites de seu território para além da cidade de Lages até a fronteira com a Argentina por meio desse caminho.

Assim, com o passar dos anos, desde a sua abertura, as influências desse caminho no Estado de Santa Catarina foram se espraiando por vastas porções de terras, muito longe de suas margens. Muitas histórias e acontecimentos possuem como origem o caminho entre a Ilha de Santa Catarina e Lages, ou entre Desterro e Lages. Ou seja, esse itinerário, além de um traçado físico exposto e bastante marcado na paisagem, traça, ainda hoje, novas cartografias memoriais nos tecidos urbanos de várias cidades catarinenses. O que faz refletir sobre sua importância como patrimônio histórico e peça fundamental para a construção de identidades e de memórias coletivas no Estado de Santa Catarina. Além disso, ao pensar sobre a importância dos remanescentes desse caminho nas primeiras décadas do século XXI, é necessário refletir também sobre as possibilidades de novos usos desse espaço, notadamente para o turismo, para a educação e para a preservação do meio ambiente.

Nos caminhos, o movimento de pessoas e mercadorias, por determinados períodos, aumenta e diminui. Alguns, depois de muito tempo abandonados ou com pouco movimento, passaram a receber, principalmente, um fluxo intenso de pessoas que os percorrem por lazer.

Esse fluxo que estimula um novo ritmo no movimento dos caminhos – sobretudo, os caminhos antigos – transforma, sutilmente, a relação que com eles estabelecem as pessoas. Os caminhos de pedra, os caminhos de escravos e os caminhos de tropeiros, que há pouco estavam postos de lado e não cumpriam mais nenhuma função importante, tornaram-se, recentemente, alvo de pesquisas acadêmicas e de projetos turísticos.

Desde o final do século XVIII, o caminho que ligava as vilas de Desterro e Lages cumpriu importantes funções no desenvolvimento do Estado de Santa Catarina. Projetado para colaborar com as estratégias militares de defesa da Ilha de Santa Catarina, seu percurso permitia o deslocamento, por terra, de tropas do exército que defendiam o território português de invasões estrangeiras. Contudo, no decorrer do século XIX, e com algumas alterações no seu traçado, essa via desempenhou papel relevante no povoamento do interior do Estado (tanto por imigrantes alemães quanto por militares), e tornou possível as trocas comerciais entre o litoral e o planalto catarinense. Por outro lado, contribuiu também com a caracterização e o conhecimento dos aspectos naturais (relevo, rios, fauna e flora) e culturais (populações indígenas) que formavam esse território.

O caminho Desterro-Lages deixou marcas discretas na paisagem que ainda podem ser vistas, principalmente, em pequenas propriedades entre os municípios de São José e Lages. São trechos calçados com pedra no século XIX, nos municípios de São Pedro de Alcântara, Águas Mornas, Rancho Queimado e Alfredo Wagner (neste município há trecho com mais de 3 quilômetros de calçamento), sulcos profundos causados pelo deslocamento contínuo de animais de carga, árvores plantadas em fileiras delimitando e protegendo o caminho, construções que antes serviam de comércio e local de pouso para os viajantes e cabeceiras de pontes que já não existem mais. Além disso, há vestígios mais discretos ainda, e que por isso mesmo podem desaparecer por completo, tais como os marcos de quilometragem instalados no século XIX.

Desde o primeiro projeto, datado de 1776, foram investigadas, pelo menos, duas possibilidades para o seu traçado principal: uma que seguia o rio Imarui e outra que seguia o rio Cubatão. Ao longo do tempo, seu traçado foi modificado adaptando-se ao relevo e ao fluxo das mercadorias e das pessoas que por ele transitavam. Esses itinerários, hoje com pouco ou nenhum uso, correm o risco de desaparecimento.

Desse caminho persistem trechos calçados e estruturas que o delimitavam no século XIX. Do século XX conservam-se os traçados, ainda em uso, de chão batido, pontes e outras construções. Contudo, a configuração de um caminho ultrapassa o limite das suas margens. O seu desenho pode ser reconstruído também pela observação da arquitetura de algumas edificações: locais de pouso, antigos dormitórios, armazéns, postos de gasolina, muros, pontes, cemitérios, etc. Sendo assim, deve-se destacar, ainda, nesse percurso, um conjunto de evidências de um outro tempo, cujo ritmo das trocas comerciais e das relações do homem com o meio ambiente eram diferentes.

Nos dias de hoje, são encontrados trechos com mais de 200 metros de calçadas de pedra bem conservados. Algumas valas profundas que cortam os campos também são indícios do transporte de animais por esse caminho. As calçadas eram construídas com o intuito de os viajantes ultrapassarem com segurança os morros úmidos e os atoleiros. As valas, porém, formaram-se em virtude do pisoteamento dos animais (mulas, cavalos e gado) em terrenos mais secos, ou mesmo para a delimitação do caminho em campos abertos, onde não havia a possibilidade de serem construídas taipas de pedras.

A preservação desse itinerário por meio de tombamento e a descrição daqueles sítios históricos devem ser transformadas em um vetor para o co-

nhhecimento da história do Estado e um meio para fomentar o desenvolvimento de atividades turísticas ao longo de todo o percurso, tornando possível a criação de roteiros culturais, empreendimentos de ecoturismo, turismo de aventura e observação da natureza. O desconhecimento da importância desse caminho para a história do Estado (principalmente no que diz respeito ao povoamento e à circulação de mercadorias) já provocou perdas consideráveis. A calçada de pedra do Morro do Congo, no município de Águas Mornas, destruída recentemente para a abertura de uma nova estrada é apenas um exemplo. Além disso, outros sítios encontram-se em áreas de risco tais como: as áreas próximas de reflorestamentos (de eucaliptos e pinus), lavouras e empreendimentos imobiliários.

São abundantes os acontecimentos históricos. Como exemplo, a passagem de tropas do Exército durante a Revolução Farroupilha, e personagens relacionadas ao caminho (tal como o governador Hercílio Luz, engenheiro responsável pelo caminho por vários anos) que constituem o histórico e os principais elementos formadores das identidades culturais de toda a região. Portanto, a preservação dos bens culturais relacionados ao caminho entre a Ilha de Santa Catarina e Lages evidenciará um importante conjunto patrimonial, o qual contribuirá para o fortalecimento dessas identidades culturais e ampliará as possibilidades de aproveitamento desses espaços para a atividade turística e para a preservação do meio ambiente.

A preservação desse traçado, e de partes de seu entorno (edifícios que eram utilizados para o comércio e hospedagem de viajantes, abrigos para animais, locais de engorda para o gado, mangueiras, postos de gasolina, fontes de água, etc.), assegurariam não somente a manutenção de registros físicos de importantes acontecimentos históricos na formação do Estado de Santa Catarina como também, muito urgente na atualidade, contribuiria na manutenção de importantes parcelas de Mata Atlântica e de campos naturais, bem como a preservação de nascentes de vários cursos d'água, cruciais para a sobrevivência de centenas de espécies animais e de populações rurais e urbanas no Estado de Santa Catarina.

Por fim, a preservação de um antigo itinerário que corta o centro do Estado de Santa Catarina, em pleno século XXI, transforma-se em oportunidade ímpar para o desenvolvimento de novas ferramentas educativas por meio da educação patrimonial, para o despertar de uma nova consciência ecológica e de reflexão acerca da interdependência entre o conhecimento de nossa história e a necessidade urgente de preservação do meio ambiente.

Figura 1 – Trecho do caminho calçado na segunda metade do século XIX, São Pedro de Alcântara



Figura 02 – Trecho do caminho calçado na segunda metade do século XIX, São Pedro de Alcântara

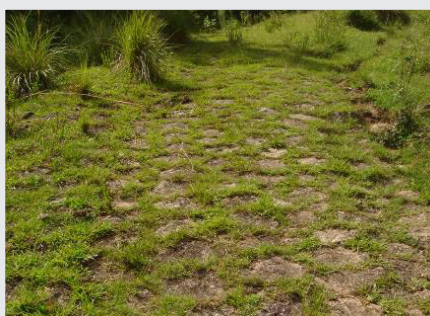


Fonte: acervo do autor.

Figura 3 – Trecho do caminho calçado na segunda metade do século XIX, São Pedro de Alcântara



Figura 4 – Trecho do caminho calçado na segunda metade do século XIX, Rancho Queimado



Fonte: acervo do autor.

Figura 5 – Trecho do caminho calçado na segunda metade do século XIX, Rancho Queimado



Figura 6 – Trecho com valas delimitando o caminho, Boa Vista, Rancho Queimado



Fonte: acervo do autor.

Figura 7 – Trecho com valas delimitando o caminho, Boa Vista, Rancho Queimado



Figura 8 – Museu Casa de Campo do Governador Hercílio Luz (nas margens do caminho), Rancho Queimado



Fonte: acervo do autor.

Figura 9 – Igreja católica em frente ao Museu Casa de Campo do Governador Hercílio Luz, Rancho Queimado



Figura 10 – Posto de gasolina nas margens do caminho, Rancho Queimado



Fonte: acervo do autor.

Referências

BAUER, Jonei; SOHN, Ana Paula Lisboa. *O Caminho das Tropas Desterro-Lages e o legado patrimonial: potencialidades para o desenvolvimento do seu turismo cultural. Interações* (Campo Grande), Campo Grande, v. 19, n. 3, p. 655-677, set. 2018. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1518-70122018000300655&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 16 fev. 2020. <https://doi.org/10.20435/inter.v19i3.1677>.

BRÜGGEMANN, A. A.. Soldados (in)visíveis: componentes do Exército brasileiro na colônia militar de Santa Thereza (1854-1883), província de Santa Catarina. XXVI Simpósio Nacional de História, 2011, São Paulo. *Anais XXVI Simpósio Nacional de História - Anais eletrônicos*, 2011.

BRÜGGEMANN, A. A.. Os nós de um caminho: imigração alemã na Grande Florianópolis. III Simpósio sobre imigração e cultura alemãs na Grande Florianópolis, 2009, Florianópolis. *Anais do III Simpósio sobre imigração e cultura alemãs na Grande Florianópolis: história, língua e cultura*. Florianópolis: Nova Letra, 2009, p. 189-205.

BRÜGGEMANN, A. A.. Mapas, homens e cargas: a colônia militar de Santa Thereza e o caminho Desterro-Lages (1854-1891). *Encontro Estadual de História: Mídia e Cidadania*, 2006, Florianópolis. Encontro Estadual de História: Mídia e Cidadania, 2006.

BRÜGGEMANN, A. A.. O presente por caminhos passados: memória e turismo cultural no interior do Brasil. VIII Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificación, 2006, Buenos Aires - Salta. *La dimensión social del patrimonio: memoria/identidade; itinerarios/rutas; paisaje cultural; participación/turismo; educación*, 2006. p. 512-520.

BRÜGGEMANN, A. A.. Nos primeiros traços de um caminho, evidências de um conflito: Santa Catarina em fins do século XVIII. *Encuentro Itinerarios y rutas culturales: vías de comunicación e intercambio de experiencias, bienes y costumbre*, Buenos Aires, 2005.

BRÜGGEMANN, A. A.. Para delimitar fronteiras e desenhar o território: a abertura de um caminho para o interior da capitania de Santa Catarina. *Anais do XXIII Simpósio Nacional de História, História: Guerra e Paz*, Londrina, 2005.

COSTA, L. *O Continente das Lagens: sua história e influência no Sertão da Terra Firme*. Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, 1982.

EHLKE, C. *A conquista do planalto catarinense*. Florianópolis: Laudes, 1973.

JOCHEM, T. V. *A epopéia de uma imigração*. Águas Mornas: Ed. do autor, 1997.

WERNER, Antônio C. *Caminhos da Integração Catarinense: do caminho das Tropas à rodovia BR 282*. Florianópolis: Ed. do autor, 2004.



Um engenheiro e o caminho das tropas: o relatório de Henrique de Beaurepaire Rohhan de 1856

Ilton Cesar Martins

Doutor em História, Cultura e Poder/UFPR, Professor/UEPG. União da Vitória/PR

Grupo de Pesquisa Escravidão, Mestiçagem, Trânsito de Culturas e Globalização. União da Vitória/PR

Nota Introdutória

A Província do Paraná havia sido recém-criada, apenas 3 anos antes, quando em 1856, seu Vice-Presidente Henrique de Beaurepaire Roahn apresentou um detalhado relatório sobre as condições da mesma. Num longo documento de 193 páginas o engenheiro militar, bacharel em física e matemática, membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, futuro presidente das Províncias do Pará e da Paraíba, futuro Ministro da Guerra detalhava em 41 títulos as questões centrais da jovem província.

Neste texto vou me abster de uma longa reflexão sobre sua biografia ou então de sua apropriação pelos textos historiográficos. Cabe apenas ressaltar que Beaurepaire Rohan, nascido em 12 de maio de 1812 e falecido em 19 de julho de 1894, desde muito jovem, aos 7 anos de idade, já era praça do exército e aos 17 anos já era segundo tenente.¹ Ainda Segundo Homem de Mello a carreira no exército levou Beaurepaire Rohan ate a arma de engenharia em 1837, onde atingiu o posto de marechal-de-campo, em 1874 e tenente-general, em 1880. Já na República, chegou à patente de marechal de exército, em 1890. Sobre sua participação político militar em 1890 a descrição de Schulz nos fornece bom exemplo do quanto esta significava: “[...] em 15 de novembro de 1889 não havia membros militares no conselho ordinário de Estado, e apenas um velho inválido – Beaurepaire Rohan – representava as forças armadas como conselheiro extraordinário [...]”²

Queremos ainda registrar, e isso justifica a opção neste texto, nossa concordância com Rufino Gillies para quem:

¹ MELLO, Barão Homem de. *Biografia do Visconde de Beaurepaire Rohan*. Rio de Janeiro: Typografia Leuzinger, 1889.

² SCHULZ, J. *O Exército na Política: origens da Intervenção Militar (1850-1894)*. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1994, p. 209.

Beaurepaire não foi uma figura heróica ou polêmica – o que, de qualquer forma, não é o que as pesquisas históricas de hoje em dia privilegiam –, tanto quanto alguém cujas idéias, propostas e atuação permitem penetrar dentro da sociedade, do universo do qual fez parte.³

Seu relatório e observações sobre o caminho das tropas no Paraná. Por isso acabamos encontrando um número relativamente pouco expressivo de obras que se referem a este personagem e, acaba facilitando a opção por fazer um texto bem centrado no seu relatório e observações sobre o caminho das tropas no Paraná.

Não são estradas, são trilhos mais ou menos transitáveis

A frase acima, levemente modificada, é exposta logo no primeiro parágrafo do título do seu relatório intitulado “Estadas”. Entre as páginas 116 e 149 Beaurepaire Rohan vai traçar um quadro bastante preciso sobre as condições de trafegabilidade pelo território paranaense e o quadro que desenha é pouco elogioso. Diz ele acreditar que um dia estradas de ferro iriam cortar o território paranaense, mas, naquele momento, com poucos recursos disponíveis, melhorar as condições de tráfego ou alçar as estradas ao nível das europeias não passava de um sonho (p.16). Para ele, tudo naquele momento consistia em

Melhorar as que existem, quanto a seus declives longitudinais, de modo a facilitar a rodagem; consolidar os terrenos menos consistentes, por meio de materiais de fácil aquisição; abrir novos trilhos, que ponham em relação as nossas diversas populações, tal deve ser na atualidade a mira daqueles que tem a seu cargo promover o bem estar da nossa agricultura, do nosso comércio, e em geral de todos os ramos de nossa indústria. (BEAREPAIRE ROHAN, p. 116).

Sendo assim, fica muito nítida que sua preocupação se centrava exatamente naquilo que era um papel elementar desempenhado pelos tropeiros, afinal, em torno destes, grande parte do comércio e circulação de mercadorias se desenvolvia, o contato entre a população de diferentes regiões do estado se dava e a agricultura também se articulava intensamente com a atividade do tropeirismo negociando víveres com estes ou fazendo circular a produção.

Antes de passar a descrição propriamente dita dos caminhos, diz que o conhecimento das condições mais objetivas das estradas e atalhos que

³ GILLIES, Ana Maria Rufino. Políticas Públicas e Utensilagem Mental: *uma análise das reformas propostas por Henrique de Beaurepaire Rohan em 1856 e 1878*. Curitiba, Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Paraná, p. 129.

cruzavam o território paranaense era questão que se fazia sensível, com reclamações constantes vindas de diversas regiões, solicitando melhoras ou aberturas de novos trechos. Lembra que tudo seria mais fácil com uma carta de reconhecimento “*topográfica*”, que havia tentado atribuir tal tarefa ao engenheiro Frederico Hégreville, mas que o mesmo foi transferido para outra comissão provincial. Desta forma apenas daria conta do que existia e das necessidades já identificadas.

A Estrada Geral das Tropas

Uma primeira consideração necessária nesta reflexão. O trecho total considerado da Estrada Geral das Tropas considerava o trecho até Lages, onde se adentrava no território catarinense. Não vamos entrar nas discussões sobre a questão de limites e a guerra violentíssima patrocinada pelo Estado Brasileiro em sua fase republicana contra caboclos espalhados pelo território paranaense disputado com Santa Catarina. Como nos diz Fraga, Gonçalves e Cavatorta (2017, p. 144).

A Guerra do Contestado foi mais do que disputas territoriais, foi uma guerra em que os Caboclos buscavam manter-se vivos, buscavam preservar suas terras que era de onde tiravam o suficiente para viver. Com a chegada do grande capital, mudou-se a realidade do local, onde os caboclos moravam e plantavam seus alimentos, já não os mais pertenciam.⁴

E, ao longo do seu relatório, Beaurepaire Rohan vai retomar a questão dos limites e apontar os desentendimentos com o governo de Santa Catarina, mas não vamos nos aprofundar nisso aqui.

É a partir do seu relatório que vamos entender como o governo provincial concebia as Estradas das Tropas, suas divisões e subdivisões, o estado de conservação e apresentação de cada trecho, bem como os melhoramentos necessários, indicando ainda as respectivas distâncias percorridas em cada setor. A primeira informação destacada é que a distância total percorrida neste caminho era de 67 léguas. Se considerarmos a lição de Iraci Del Nero Costa⁵ pensando a medida de légua para o período colonial brasileiro cada

⁴ FRAGA, Nilson Cesar; GONÇALVES, Cleverson; CAVATORTA, Mateus Galvão. Contestado: O Sagrado e o Profano de Uma Guerra Secular. Geografia (Londrina) v. 26. n. 1, p. 143-157, jan/jun, 2017.

⁵ COSTA, Iraci del Nero da. Pesos e medidas no período colonial brasileiro: denominações e relações. Núcleo de Estudos em História Demográfica (NEHD); Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade; Universidade de São Paulo (USP). *Boletim de História Demográfica*, 1994.

polegada era equivalente a 2,75 cm e a relação sendo a seguinte relação: 1 légua = 3 000 braças = 6 000 varas = 30 000 palmos = 660 000 centímetros = 6. 600 metros, temos a distância total deste caminho de 442,2 km.

A distância total era dividida em 7 seções, sendo cada uma delas:

- 1ª. Seção: de Itararé até Jaguariaíva, percorrendo 9 léguas e sem nenhuma comunicação que permitisse alguma observação;

- 2ª. Seção: De Jaguariaíva até Castro, percorrendo uma distância 14 léguas e que maiores informações receberam um tratamento especial.

- 3ª. Seção: de Castro até Ponta Grossa, percorrendo uma distância de 7 léguas, sendo que seu estado era péssimo, notadamente no Passo do Taboão, onde seria necessária a construção de uma ponte.

- 4ª. Seção: de Ponta Grossa até Palmeira, com distância total de 7 léguas e não apresentava nenhum detalhamento sobre seu estado de trânsito.

- 5ª. Seção: de Palmeira até Príncipe (Lapa), com distância de 9 léguas. Para tal caminho a câmara de vereadores indicava a necessidade de criar um atalho, desde o rio Iguaçu até a Vila Nova, melhorando muito o trânsito e encurtando a distância em 1 ½ légua.

- 6ª. Seção: do Príncipe ao Rio Negro, com distância de 8 léguas. A estrada se achava em péssimo estado de conservação, precisando de uma ponte sobre o rio Negro e reparos na ponte do rio da Várzea, além de aterramento.

- 7ª. Seção: do rio Negro até o rio Canoinhas, com extensão de 13 léguas. Esta seção tinha melhoramentos propiciados por Francisco Xavier de Assis, que também havia sido responsável pelas melhorias realizadas na 6ª. Seção.

Além deste caminho os tropeiros também trafegavam por Castro. Contava ainda com outros dois ramais importantes: uma que seguia até o Jathai com 36 léguas, sendo uma ramificação do Caminho das Tropas e sendo muito útil para a comunicação como Mato Grosso; outra que seguia de Castro até Tibagi e com 10 léguas de extensão, sendo classificada como uma pequena ramificação do Caminho das Tropas. Este trecho, por seu péssimo estado de conservação, necessitava de 100 mil réis para reparos a Serra do Guarassoiava.⁶

A Província contava ainda com a estrada de Guarapuava até Palmas e é considerada importante ramificação do Caminho das Tropas. Partindo de Castro se estendia por 81 léguas, de Ponta Grossa 77 léguas e de Palmeira por 73 léguas, sendo que se reuniam todos no Passo da Balsa, no rio Tibagi.

⁶ Aires de Casal indicava que esta serra tinha 3 léguas de comprimento e era “toda um puro mineral de ferro”. AIRES DE CASAL, Manuel. *Corografia Brazilica*; ou, relação historico-geografica do reino do Brazil, v. 1. Rio de Janeiro: Impressão Régia: 1817, p. 203.

Assim surgia um trilho comum para Guarapuava, reunindo-se ao de Palmeira no Campo do Cupim.

Concluindo os caminhos de tropas descreve o ramal Castro até Tibagi com 9 léguas, sem nenhuma observação. Não sei se a referência é um ramal alternativo, pois indica uma distância menor em uma légua do que a referência já feita com o nome Castro-Tibagi, ou se foi uma repetição que passou despercebida. O ramal Ponta Grossa até Tibagi com algo entre 4 1/5 e 5 léguas que estava em bom estado e passava por diversos trilhos cruzando vários campos. O ramal Palmeira até o Campo do Cupim, com 11 léguas a partir da Fazenda Santa Cruz, encontrava-se em bom estado entre os campos dos Carrapatos e Guaraúna, mas nos tempos de chuva se convertia num atoleiro, principalmente pelo rio das Almas. Por último a seção Tibagi até Guarapuava com 25 léguas de extensão. Esta se encontrava toda em péssimo estado em seus diversos trechos, com trânsito difícil e perigoso. Além de melhoramentos, se fazia necessário também desviar a Serra dos Patos e da Ribeira, o que seria fácil de fazer e bastante vantajoso. Já no trecho da Serra da Esperança não era possível nenhum melhoramento, mas a *magistral estrada* carecia de diminuir sua inclinação.

Reparações indispensáveis para melhoria do trânsito

Depois de uma longa apresentação das estradas, seus ramais e bifurcações o vice-presidente Beaurepaire Rohan passa a considerar as melhorias necessárias e possíveis, destacando que não havendo nenhum engenheiro possível de acompanhar as obras presencialmente, isso seria feito por inspetores. O que chama atenção nesta parte de seu relatório é que podemos conhecer melhor as dificuldades e perigos que os tropeiros e viandantes destas estradas encontravam no seu constante ir e vir, com seu trânsito de mercadorias e animais.

O conjunto das obras passava pelo alargamento de trechos da estrada, como o necessário de ser realizado no trecho do campo do Tibagi e do Cupim. Para o trecho da Serra do Ribeira indicava tão somente melhoramentos, mas nenhum desvio, algo que era solicitado constantemente por donos de fazendas ao longo do caminho. Em outros trechos a alteração do traçado era autorizada, como ocorreu entre Guarapuava e o Iguaçu, mas deveria se atentar para que o traçado fosse alterado para proveito público e não para atender interesses particulares. Disputas também aconteciam quando uma estrada apresentava dois ramais e proprietários de fazenda tentavam fazer com que trechos que cruzavam seus domínios fossem considerados os

oficiais da Estrada das Tropas, tal como acontecia entre os proprietários das fazendas Taguá e Capão Grande.

Entre Guarapuava e o rio Iguaçu era necessário considerar os rios volumosos como o Jordão, onde existia uma balsa particular e o rio Pinhão, que apresentava dois trechos com vau. Já o rio Reserva era muito perigoso onde se atravessava por um recife de pedras estreito, tendo de um lado um profundo posso e, do outro, uma cachoeira, colocando em sérios riscos a sorte dos viandantes. Neste trecho diz o relatório: “Conviria, certamente, ou desviar a estrada desse passo medonho, ou proceder a uma construção, que pusesse o viandante ao abrigo de qualquer desastre.” (BEAUREPAIRE ROHAN, p. 124)

Sobre a passagem do Iguaçu que totalizava 60 braças, homens e mercadorias contavam com balsas e os animais passavam a nado. E do Iguaçu até Goyô -En as informações eram retratadas por observações do próprio Beaurepaire Rohan, por sua viagem realizada em 1854. O caminho era ruim, ou melhor, péssimo, pela quantidade de rios que ele cruzava, tais como o Covozinho, Xopim, Chapecó, Chapecozinho e outros. A fama do caminho era medonha e acaba sendo reduzido a uma picada informe. Ali era sugerido melhoramentos para facilitar a passagem das tropas do sul que faziam daquela via sua comunicação. O custo era de 6 contos de réis e, embora trocando de responsável por algumas vezes, acreditava-se conseguir com resultado.

E assim todos os trechos eram considerados pensando nos seus problemas e nas possibilidades de correções. Mas no trecho entre Curitiba e Castro, passando por Votuverava, existe uma observação mais pontual no seu relatório, afirmando que embora ela fosse mais curta em 5 léguas que aquela que passava por Campo Largo, Palmeira e Ponta Grossa, eram tão ruim que não passava de uma picada de péssimo trânsito, pela qual ninguém, ou quase ninguém, utilizava. Desta forma se sugeria os melhoramentos necessários.

Se anteriormente afirmamos que os proprietários desejavam ter suas fazendas incluídas na rota da Estrada das Tropas, quando escreve sobre o trecho entre a Freguesia do Iguaçu e vila de São José dos Pinhais, ocorreu o contrário. Diz o relatório:

Melhor e mais curta vereda seria aquela que passasse pela estância de João de Sant’Ana Pinto; mas os antecessores deste proprietário embarçaram judicialmente o trânsito por esta estância. Com uma ponte sobre o rio Barigui e pequeno aterrado na sua várzea, tornar-se-ia excelente esta estrada, visto ser mui curta a mata que se tem de atravessar. Conviria, portanto, que se procedesse a desapropriação, por utilidade pública, nos termos da lei, para se melhorar o estado da via de comunicação entre a Freguesia do Iguaçu e a Vila de São José dos Pinhais. (BEAUREPAIRE ROHAN, p. 129).

Para o trecho entre Purunã e o Rio da Cachoeira o destaque é sua possibilidade de fazer o rápido escoamento da madeira extraída das florestas a sua volta, sendo que pequenos reparos a colocariam em ótimo estado. Depois o relatório passa a se dedicar às estradas litorâneas seguindo praticamente o mesmo roteiro: distância, condições, perigos e possíveis melhoramentos. Notável que para todas as estradas a limitação para mantê-las em boas condições seja praticamente a mesma: falta de condições orçamentárias e, em alguns casos, falta de engenheiro.

A projeção de uma estrada para substituir a antiga picada, por onde descia gado, que ligava São José dos Pinhais até Guaratuba era vista como de fundamental importância, uma vez que sem isso “conservam-se aqueles povos em estado estacionário e decadente.” (BEAUREPAIRE ROHAN, p. 141). Desta forma uma nova estrada permitiria “transitar tropas, boiadas, e outros gêneros comerciais, de que resultaria uma troca de muito interesse, tanto para aquele município, como para os de Serra acima.” (BEAUREPAIRE ROHAN, p. 141). Mas a abertura de estrada ou correção e melhorias nos caminhos que ligavam as áreas litorâneas com as de Serra acima sempre esbarravam no jogo de interesses entre proprietários e comerciantes que tentavam manter suas propriedades na rota de circulação das tropas e suas possibilidades comerciais.

Na verdade, melhorias no Caminho da Graciosa, ligando Curitiba a Antonina, contrariavam os interesses de Morretes e Paranaguá, interessados em receber as tropas que movimentavam mercadorias e, portanto, concentradas no apoio a outros caminhos, como o Itupava e o Arraial. De Morretes a Paranaguá, o transporte era fluvial. A *guerra dos portos*, decorrente dessa disputa, atrasou em muito a abertura definitiva de uma boa estrada ligando o litoral ao planalto, o que viria a ocorrer apenas em 1873, com a inauguração da Estrada da Graciosa, que se sobrepôs ao velho caminho em vários pontos e o cruzou em outros.⁷

Não é de se estranhar esta disputa pelos tropeiros, suas tropas e mercadorias quando, sabidamente, grande parte da riqueza da Província circulava nas mãos destes sujeitos, acabavam se constituindo como operadores de trocas simbólicas, linguísticas e culturais fundamentais para formação da sociedade paranaense.

⁷ SCHMIDLIN, Henrique Paulo; POLINARI, Marcelo; MANFREDINI, Luiz. Trilhas, caminhos e estradas no Paraná: séculos XVI a XIX. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 2009. p. 72 : il.; 30 cm - (Cadernos Paraná da Gente, n. 7), p. 35.

Conclusão

Num capítulo de livro que se encontra no prelo, discuto numa passagem as contribuições de Suprinyak sobre a circulação de animais no Registro de Rio Negro entre 1830 e 1869, ou seja, colocando o período aqui analisado, 1856, um pouco mais na metade do mesmo. Em seu texto Suprinyak⁸ analisa a documentação relativa aos registros de Rio Negro e a barreira de Itapetininga, revelando a estrutura do sistema de comercialização de animais de carga: muares e cavaleares.

Não retomando todas as discussões presentes no texto ficamos sabendo que neste período entre muares, cavalos e éguas, circularam 1.608.189 animais, com média anual de 49.235 animais. O tamanho médio das 2.572 tropas que passavam pela barreira de Itapetininga era de 263,63 animais e em Rio Negro de 228,21 para um total de 2.929 tropas. Considerando “três diferentes modalidades de participação no mercado de animais: condutores de tropas, proprietários de tropas e fiadores” (2008, p. 336) e as informações precisas contidas na documentação “data da passagem; quantidade de animais conduzidos de cada espécie (bestas muares, cavalos e éguas); valor recolhido em direitos; nomes do proprietário, do condutor e do fiador da tropa; locais de origem do condutor e do fiador; local onde a tropa era internada.” (2008, p. 323) o autor indica com clareza o papel fundamental da região dos Campos Gerais e de Castro na dinâmica tropeira. Esta observação nos obriga a refletir que a maior parte dos caminhos, sessões e ramais indicados no Relatório de Henrique de Beaupaire Rohan dão conta exatamente da centralidade de Castro também neste processo. As estradas partem ou chegam até Castro.

Nossa observação final nos impele a problematizar exatamente esta posição de destaque que o binômio tropeiros-Castro desempenhou na formação de muitos aspectos da sociedade do Paraná em sua fase de 5ª. Comarca ou Provincial, entre 1853-1889. A leitura do relatório indicou agudamente isso pois as referências mais expressivas quantitativamente eram sobre os caminhos que ligavam Castro nestas rotas tropeiras, mais, inclusive, que os caminhos que ligavam litoral, com Paranaguá e Morretes, até a capital, Curitiba. Lembremos apenas que o que circulava entre estes dois pontos também se fazia nos lombos de mulas, ou de escravos. E circulava muito dinheiro. Num texto de Maria Petrone ela indica que por volta dos anos da

⁸ SUPRINYAK, Carlos Eduardo. O mercado de animais de carga no centro-sul do Brasil imperial: *novas evidências*. *Estud. Econ.* [online]. 2008, v. 38, n. 2 [cited 2021-01-25], p. 319-347. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-41612008000200005&lng=en&nrm=iso>. ISSN 1980-5357.

independência, aproximadamente 5% de todo o capital circulante no Brasil estava empatado em negócios de bestas e reses.

Então, o conhecimento das estradas no século XIX era de fundamental importância para a dinâmica econômica, social e política da época, e nem estamos adentrando nos aspectos culturais, linguísticos e outros mais possíveis de associar ao tropeirismo. Seu mapeamento, suas condições de trafegabilidade, suas rotas e direções, seus perigos, desafios, as fazendas que cruzavam, os rios que implicavam na construção de pontes, as serras que precisavam ter sua inclinação reduzida ou que precisavam ser evitadas, os limites com Santa Catarina e a cobrança para que esta província bem cuidasse do trecho do caminho entre a Colônia Dona Francisca e os municípios de Serra acima, trecho este limítrofe com as terras dadas por D. Pedro II ao príncipe de Joinville, tudo isso entrava num cálculo preciso do impacto que tinha nas possibilidades de desenvolvimento da província do Paraná.

O ir e vir constante de homens e mercadorias implicava na cobrança de impostos, em possibilidade de estabelecer relações políticas, muitas vezes sedimentadas por casamentos, na circulação de notícias e fatos que costuravam arranjos de poder, repunha sujeitos no jogo das relações sociais, tais como escravos que ganhavam status servindo aos tropeiros com suas especialidades ou sendo eles próprios responsáveis por algumas tropas. Saber quais eram e por onde passavam os caminhos era, portanto, um indicador de sucesso das possibilidades aventadas acima e, numa província nascente, procurando ainda construir uma identidade sempre tensionada pela aproximação de seus moradores com o Rio Grande do Sul e seu fornecimento de animais para tropas, e São Paulo, ponto final do grande comércio na cidade de Sorocaba, e até 1853 província ao qual o Paraná pertencia enquanto 5ª. Comarca, se constituía como um exercício fundamental de governo. Creio que o Relatório de Beaurepaire Rohan nos indica perfeitamente isso.

Referências

AIRES DE CASAL, Manuel. *Corografia Brazilica*; ou, relação historico-geografica do reino do Brazil. v. 1. Rio de Janeiro: Impressão Régia, 1817, p. 203.

BEAUREPAIRE ROHAN, Henrique de. Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Paraná no dia 1.º de março de 1856 pelo vice - em exercício, Henrique de Beaurepaire Rohan. Disponível em http://ddsnext.crl.edu/titles/179?terms=henrique%20&item_id=4176#?h=henrique&c=4&m=4&s=0&cv=0&r=0&xywh=-1%2C-379%2C2032%2C1918. Acesso em: 10/01/2021.

COSTA, Iraci del Nero da. Pesos e medidas no período colonial brasileiro: denominações e relações. Núcleo de Estudos em História Demográfica (NEHD);

Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade; Universidade de São Paulo (USP). *Boletim de História Demográfica*, 1994.

FRAGA, Nilson Cesar; GONÇALVES, Cleverson; CAVATORTA, Mateus Galvão. *Contestado: O Sagrado e o Profano de Uma Guerra Secular*. Geografia (Londrina) v. 26. n. 1, p. 143-157, jan/jun, 2017.

GILLIES, Ana Maria Rufino. *Políticas Públicas e Utilização Mental: uma análise das reformas propostas por Henrique de Beaurepaire Rohan em 1856 e 1878*. Curitiba, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Paraná.

MELLO, Barão Homem de. *Biografia do Visconde de Beaurepaire Rohan*. Rio de Janeiro: Typografia Leuzinger, 1889.

SCHMIDLIN, Henrique Paulo; POLINARI, Marcelo; MANFREDINI, Luiz. *Trilhas, caminhos e estradas no Paraná: séculos XVI a XIX*. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 2009. p. 72 : il. ; 30 cm (Cadernos Paraná da Gente, n. 7).

SCHULZ, J. *Contestado: O Sagrado e o Profano de Uma Guerra Secular*. Geografia (Londrina) v. 26. n. 1, p. 143-157, jan/jun, 2017.

SUPRINYAK, Carlos Eduardo. O mercado de animais de carga no centro-sul do Brasil imperial: novas evidências. *Estud. Econ.* [online]. 2008, v. 38, n.2 [cited 2021-01-25], pp.319-347. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-41612008000200005&lng=en&nrm=iso>. ISSN 1980-5357.



Inusitada aventura de resgate histórico gaúcho- catarinense, envolvendo Bom Jesus, São José dos Ausentes/RS e Timbé do Sul/SC em abril de 2018

Henrique Paulo Schmidlin (Vitamina ou Vita)

Advogado, Historiador, Ambientalista e Montanhista. Curitiba/PR

Geraldo Jorge Barfknecht

Geólogo, Montanhista e Pesquisador. Curitiba/PR

Intimidados pela Professora Lucila Maria Sgarbi Santos, uma das proeminentes figuras responsáveis pelos encontros internacionais e brasileiros de Bom Jesus/RS, reunindo especialistas sobre Tropeirismo, queria a nossa avaliação das informações que recebera de São José dos Ausentes/RS, na pessoa do Cleber Pazini e seu irmão Júnior, do achamento de uma trilha antiga através da Escarpa da Serra Geral, Aparados da Serra no RS, ligando este mu-

nicípio ao de Timbé do Sul/SC. Realmente em fevereiro, junto com o geólogo Geraldo Barfknecht e veículo emprestado pela nossa anfitriã, perλούstramos a área próximo ao Mirante e Rampa de Voo Livre, tomamos direção Norte, partindo do topo da Rocinha. Realmente a encontramos, examinamos, percorremos pequena extensão, avaliamos e posteriormente analisando fotos satelitais, que o referido caminho corresponde a uma crista erosiva de 03 quilômetros, para um desnível de mil metros.

Da rodovia até sua entrada, nos exigiu uma marcha de 03 km, pelo campo, desfrutando de inigualável, deslumbrante e inesquecível paisagem de vários ecossistemas da Mata Atlântica.

Qual a importância desse caminho? A resposta exige que recuemos no tempo da descoberta de ouro nas Minas Gerais, e exigia encontrar uma animália adequada a vencer as serranias mineiras. A solução encontrada estava no lado espanhol do continente, quando esbarraram com o mesmo dilema: achar o melhor meio de transporte da prata das minas de Potosi: o muar. Com o esgotamento da prata em Potosi, Bolívia atual, nos 100 anos de exploração desenfreada, sobraram as mulas nos criatórios argentinos. Bastava buscá-las. Assim começou o Ciclo do Tropeirismo que durou 147 anos. No início as mulas eram conduzidas pela praia, desde Colônia do Sacramento até seu embarque em Laguna ou prosseguiam pela costa no rumo Norte. Face de premente necessidade desses animais, o Governador de São Paulo/SP, Capitão General, governador da Capitania de SP, Antônio da Silva Caldeira Pimentel, *ordenou* em 09 de setembro de 1727, ao sargento-mór Francisco de Souza e Farias, que abrisse um caminho partindo de Araranguá, proximidades da falésia, Morro dos Conventos (83 m) e transpor a extensa escarpa costeira, tendo antes cerca de 60 km de áreas pantanosas. Obstinado e cumpridor, optou pela enorme canhada da Serra Velha, onde achou o único espigão que lhe permitiu atingir o planalto, iniciando os trabalhos em 11 de fevereiro de 1728 e após onze meses de intensa labuta, atravessou os territórios dos atuais municípios de Araranguá, Ermo, Turvo e Timbé do Sul, no litoral Sul de Santa Catarina e alcançou os campos planaltinos de São José dos Ausentes, Rio Grande do Sul.

Como caminho de tropas a São Paulo, o dos Conventos não durou muito tempo, trecho litoral, ascensão da Escarpa da Serra Geral no Facão (termo regional para uma crista erosiva entre drenagens da escarpa devido ao recuo da mesma em tempos geológicos) da Serra Velha, trilhada, documentada em duas ocasiões, na abertura de Souza e Faria em 1728-1729 e em 1732 por Cristovão Pereira de Abreu, que na paragem, possível internada, da Boa

Vista (futura Tijucas) nos fundos (Sudeste) da cidade de Bom Jardim da Serra, abriu nova rota saindo nas proximidades da cidade de Lages. Em 1735 foi fechada, pelos jesuítas e Guarani (Tapes) pecuaristas como estratégia espanhola do cerco da Colônia do Sacramento e depois, o Caminho de Souza e Faria deixou de ser a rota tropeira vindo pelo Caminho da Praia e pela difícil ascensão da muralha da Serra Geral, quando da segunda tropa á Sorocaba e alem, de Cristovão Pereira de Abreu em 1738, subiu para o Planalto Sul – brasileiro gradualmente, desde os Campos do Viamão, atual Santo Antonio da Patrulha, rota que o excepcional tropeiro, comerciante, conhecedor da região oficializou, pois já havia picadas dos Campos do Viamão ligando aos das Vacarias dos Pinhais. O Caminho dos Conventos depois se tornou importante via, rota no tropeirismo de escambo, trocas de mercadorias, produtos entre a serra e o litoral, mas sempre com passagem de tropas no tropeirismo regional, alem de via de acesso entre as regiões, como o Caminho da Veneza ou de São Pedro, ao Norte desse, no município vizinho do de São José dos Ausentes, Rio Grande do Sul, de Bom Jardim da Serra em Santa Catarina.

O comércio de mulas não tem relação alguma com as *tropas arreadas* que vieram depois, esses indutores das aberturas de mais uma dezena de *passos* transpuseram a difícil escarpa com seus 250 km de extensão desde á área limítrofes do RS com SC, até o Platô das Pedras Brancas, além dos Campos dos Padres, divisas entre em Alfredo Wagner e Bom Retiro, SC.

A localização do primeiro sendeiro suscitou tremendos debates e buscas para se saber por onde andou o Souza e Faria, e só agora desvendado, abrigado na parte superior da escarpa, hoje em terras da família Bandeira, e por isso dado sua relevância, a incluímos na programação de 2018, do XIV Seminário Nacional e XI Encontro do Cone Sul e V Tropeada Cristóvão Pereira de Abreu, XIV SENATRO, que acontece bianualmente em Bom Jesus/RS e dado a relevância dessa trilha, abrimos as inscrições para a revitalização desse sendeiro sob quaisquer condições meteorológicas. Candidataram-se 30 pessoas, mas a chuva na véspera e aparência nada convidativa de domingo, esmoreceu o ânimo de muitos e ao final restaram 18, incluindo o motorista, então 19. Caminhamos nos campos e turfeiras (os Campos Gerais, sempre úmidos, alem dos nos banhados, aqueles sobre solo negro, rico em matéria orgânica e que guarda nos polens, a história da flora por, milhares, milhões de anos). Na parte de cima, com a paramédica de plantão, que nos acompanhou até o início da descida e o dever, obrigou-a voltar ao veiculo de apoio, sendo que outro membro do SAMU de Bom Jesus, acompanhou-nos no trecho total.

Integraram esta primeira e inédita empreitada de resgate histórico, na ordem alfabética, registramos: Aline Gomes da Silva, Alex da Rosa Boeira (guia de Bom Jesus), Cleber Pazini (guia principal de Ausentes), Diones Ramos Camargo (guia de Bom Jesus); Greicy Rovaris, Jandira Gomes da Silva, Luciane Fonseca Velho, Odon Santos Velho, Rogério Machado, Rosinara Garcia Pain, Roberto Gomes de Matos, Sergio Coelho de Oliveira (jornalista, historiador de Sorocaba), Silvestre Alves Gomes (professor, violonista de Ponta Grossa/Paraná), Tarcisio Fonseca Velho e Tatiane Moraes Remonti.

A prefeitura de Bom Jesus colaborou garantindo a condução de ida e resgate em Timbé do Sul, sendo motorista o Sr. Nestor Ramos, popular Jeep. Partimos às 07h30min do CTG Presilha do Rio Grande em Bom Jesus, em demanda a São José dos Ausentes, distante 40 km em puro asfalto. Paisagem maravilhosa, de imensos campos ondulados, recheado de ilhas e ilhotas com matas e florestas de araucárias, incontáveis cursos de água e saber que as nascentes do Rio das Antas (*Tebiquari* antigo) nascem aqui, assim como profusão de outros ao norte, da bacia do Rio Pelotas, além de todos os da escarpa erosiva da Serra Geral, que formam a bacia litorânea do Araranguá. Três grandes bacias hidrográficas e que riqueza!

Caberia ao Governo Federal criar um incentivo aos proprietários para mantê-los intactos nesta riquíssima região, que ainda é possível observar o mar de gramíneas, herbáceas e arbustivas dos Campos Gerais Sulinos e evitar a invasão dos Pinus, sojicultores e batateiros. As formações campestres, dos exuberantes Campos Gerais que restam em outras porções sulinas, hoje vivem mais em mapas e em nossas saudosas lembranças.

Fomos deixados na área do Mirante e Rampa de Voo a 1.245 m. de altitude, no início da descida da Serra da Rocinha e caminhamos ao norte por três quilômetros alternando em campo secos e úmido (turfeiras), bordejando a encantadora Matinha Nebular (na beira de grandes desníveis, como que “aparadas as rochas com facas”), assim designada pelo jesuíta Balduíno Rambo na metade do século XX e fustigados pelo vento frio, adentramos a área do nevoeiro denso, que nos obrigou recorrer as capas de chuva descartáveis. Visibilidade zero, típica da Escarpa da Serra Geral, uma das regiões de maior precipitação pluviométrica e número de dias com nevoeiros do Brasil. Regionalmente, em palavras da professora Lucila Maria Sgarbi Santos “quando o tempo vira, ocorre a *viração* e o nevoeiro, que chamamos aqui de cerração aparece em qualquer horário, aparecendo em rolos.” As chuvas orográficas e os nevoeiros, são crucias para a economia (rizicultura) de grande parte da planície litorânea de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul.

Entrada da picada e o iniciar da descida, assinalada pelas vetustas taipas afuniladoras. Enfrentamos a mata de transição. Iniciamos a descida exatamente às 10h06min. Marcha sobre terreno adequado aos animais. Um declive não violento e arriscamos dizer, caminhada fácil. Interessante os enormes rebaixamentos do caminho significando sua intensa utilização e inclusive com diversos desvios para águas pluviais e evitar as erosões. Picada limpa, trabalho da equipe do guia Cleber Pazini, em um dia inteiro de labuta e em certa altura, com belíssimos exemplares de xaxim, em duas espécies, conforme o nível altimétrico. O pessoal se deliciou com as explicações e verdadeiras aulas do Geraldo, abordando flora, geologia, história natural. Próximos ao final, topamos com vestígios de muros de taipas, *muros de pedras* e possíveis locais de espera, pernoites, aclimatadores evitando os perigosos choques térmicos, de tropas arriadas, cargueiras, que abriga uma nascente de água. Por muita sorte não tivemos uma tragédia: uma das garotas pisou em um filhote de jararaca e, incrivelmente, a cobra não reagiu. Conhecemos o outrora Pouso da Dona Nica, que conserva alguns remanescentes pilares arquitetônicos da sua moradia. Obviamente é edificação posterior a primeira fase do Tropeirismo de grandes distâncias (desde 1729/1730, que durou mais de 100 anos) e essas construções são mais recentes, que precisam de estudos. Como já explicamos antes, é flagrante a intensa utilização outrora dessa trilha, quer na condução de tropas, quer no transporte de mercadorias e produtos e pessoas do litoral para os planaltos, bem como, no sentido inverso, de cima para o litoral, pelo aprofundamento e ampliação na largura do caminho.

Impressionou-nos a força de vontade do Rogério Machado, que fez todo percurso apoiado nos bastões de caminhada, pois recentemente sofreu sério acidente motociclístico e submeteu-se a uma melindrosa cirurgia. Ao vê-lo não medindo esforços, se alguém ainda tinha dúvidas, se tinha tomado a decisão correta do passeio em clima adverso, mas típico, com denso nevoeiro, frio, recebeu uma forte dose de ânimo e vigor. Também destacar o tremendo esforço do sorocabano jornalista Sergio, que mesmo acometido de aguda câimbra em uma das pernas e somado a nevralgia lombar, sem reclamar, detectável quando acendia seu inseparável cigarro, cumpriu com louvor a descida. Às 17 horas, já quase ao final, abriu-se o cenário até então bloqueado pela mata marginal. Adentramos em áreas de pecuária e aberta até a conclusão da marcha proposta. Nesse ponto abriu-se o cenário e nos propiciou um último desfrute paisagístico, com cerca de 01 km de desnível. Transposto a vau um pequeno curso d'água e uma subida final de trezentos metros, alcançamos a sede da fazenda proprietária dessa área, onde o ônibus nos aguardava. Totalizamos 05 horas e 37 minutos de caminhada, para um

percurso total registrado de 9.500 metros. Em seguida, devido o fechamento da estrada da Serra da Rocinha, obrigou-nos executar extenso périplo. Motorizados, passando pela localidade da Rocinha *antiga Pindura*, que consistia na venda de frutas aos tropeiros, pendurados na altura que não precisavam apelar, além de evitar deixar artigos de couro no chão, devido aos animais que os roíam, em Timbé do Sul, rumo ao litoral, passando por Turvo, em que uma lombada colocou nossos ossos no lugar. Depois Ermo, Jacinto Machado e parada na esquina da subida de Praia Grande, *Serra ou Paso* do Faxinal, município da divisa com o RS, dos parques nacionais dos impressionantes cânions, rumo a Cambará do Sul, no Planalto Meridional, *Campos e Capões de Serra Acima*, em uma lanchonete que estava fechando suas portas, com mesas e cadeiras já recolhidas e empilhadas, mas dispostos a nos servir e improvisar sanduíches das mais variadas sugestões.

Impressionante que a região dos municípios antes citados, são ocupados pela rizicultura, extensas áreas da planície litorânea do Sul de SC, com morrotes testemunhos de sedimentos da Bacia Geológica do Paraná, única região, juntamente com a divisa do RS, *Torres e arredores*, cuja unidade geológica Grupo Serra Geral (vulcânicas) que ocupa extensa área nacional, chega ao mar. Às 19,30 horas, reiniciamos a marcha, sob escuridão absoluta. Sérgio bastante eufórico e deslumbrando a todos com suas histórias e estórias, entremeado com as cantorias do Silvestre. A alegria plena viajava.

Viagem por certo inesquecível. Às 21h30min, passamos por Cambará do Sul. Às 23 horas, por Jaquirana e chegamos às 23h45min em Bom Jesus. No desembarque, a diligente funcionária do município patrocinador, Bom Jesus, Sra. Jandira Gomes da Silva, entregou o inédito certificado de participação a todos nós.

O veículo munido de tacômetro não lhe permitia passar dos 40 quilômetros por hora e fomos muito bem conduzidos em todo o trajeto. As fotos aqui exibidas são lava do querido Geraldo.

Não sei se seria o caso, mas talvez para um futuro distante, reunir todos esses municípios que transitamos em conjunto, assumirem a concretização dos futuros SENATROS (Seminários Nacionais de Tropeirismo e sua incrível gama de temas, como os Caminhos Históricos, muitos pré-cabralianos), incluindo a já famosa tropeada do Cristovão Pereira de Abreu, figura proeminente do ciclo que anexou o Rio Grande do Sul e boa parte do Paraná e Sana Catarina ao Brasil Colonial, entre outros feitos. Em um primeiro momento, nos oferecemos para em um local a escolha dos queridos habitantes dos municípios dessa jornada que ninguém vai esquecer, para exibirmos a saga tropeira brasileira e opções de uso turístico-cultural da via, único trecho

original da primeira *estrada* de tropas sob ordens de abertura da Coroa Portuguesa, através da Capitania de São Paulo no Sul do Brasil, ligando o então Continente de São Pedro do Rio Grande aos Campos Gerais do Paraná, epo-peia entre fevereiro de 1728 a setembro de 1730.

Figura 1 – Início da Caminhada dos Conventos pela Serra Velha - S. José dos Ausentes - 1.230 m. de altitude. Abril/2018 com nevoeiro típico, regionalmente, ocorre a Viração



Fonte: autoria de Geraldo Barfknecht.

Figura 3 – Taipas condutoras da tropa- Caminho dos Conventos na descida em Fevereiro de 2018. Turfeiras e a Matinha Nebular



Fonte: autoria de Geraldo Barfknecht

Figura 2 – Taipas condutoras da tropa e aqui, humana, final do trecho da parte de cima, escarpa da Serra Geral e início do Espigão da Serra Velha/Caminho dos Conventos. 1.225 m. de altitude (Abril/2018)



Fonte: autoria de Geraldo Barfknecht.

Figura 4 – Vitamina e o guia de Ausentes, Cleber Pazini e conhecimento do Mestre Vita na faixa da Floresta de Xaxins, bugios. Planos de exploração econômica, fazendo cálculos de quantos vasos se cortássemos [...]

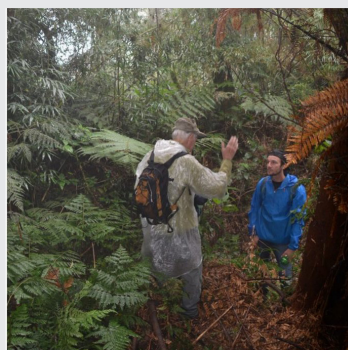
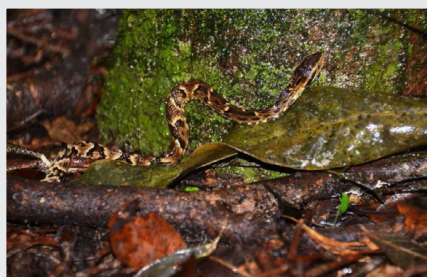


Figura 5 – Trilha dos Conventos pela Serra Velha. Silvestre, Diones e Cléber. E/D Quantos cascos foram responsáveis pelo racionamento, além de chuvas, para o caminho que exhibe paredes, canais com 3-4 m



Fonte: autoria de Geraldo Barfknecht.

Figura 7 – Companhia de viagem, caminhada. Filhote de jararaca altamente sociável. Cerca de 25 cm



Fonte: autoria de Geraldo Barfknecht.



Fonte: autoria de Geraldo Barfknecht.

Figura 6 – Parte do grupo da Caminhada dos Conventos e o Vita tecendo pensamentos no Pouso da Nica



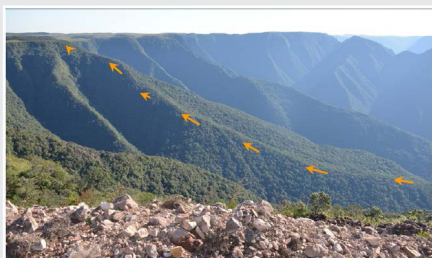
Fonte: autoria de Geraldo Barfknecht.

Figura 8 – Vita almoçando às 15h30min no final da Caminhada dos Conventos, depois de oferecer o seu farnel de frutas secas, conhecimentos e companhia sempre lúdicos. Cerca de 400 m. de altitude



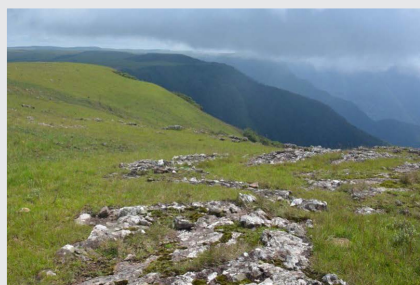
Figura 9 – Região das proximidades do Caminho dos Conventos, rota da Serra Velha, visto do Mirante de Voo na borda da Serra- Paso ou Estrada da Rocinha. Visão para o Norte. 1.245 m.de altitude. Abaixo os Caracóis da Estrada Velha da Rocinha, BR-285, interdita atualmente, em obras de pavimentação. Observar os facões padrões de recuo erosivo, originados pela drenagem proveniente das copiosas chuvas (e nevoeiros) orográficas

Figura 10 – Caminho dos Conventos ou de Souza e Faria pelas cristas erosivas *facões*



Fonte: autoria de Geraldo Barfknecht.

Figura 11 – Início da Caminhada de Reconhecimento em Fevereiro de 2018. Campos Gerais dos Platôs Sulinos, com Turfeiras e a estreita faixa, como um cílio, na borda do Itambé, a Matinha Nebular, Floresta Anã, Floresta das Nuvens, dos Duendes ou Fada



Fonte: autoria de Geraldo Barfknecht.

Figura 12 – Campos Gerais, *limpos*, secos e úmidos e a borda, na perda da horizontalidade e em parte dela em outros locais, as joias das Matinha Nebular, Flora Rupícola, Floresta Ombrófila Mista ou Florestas dasi vel altomontana, Floresta Ombrófila Densa ou Mata Atlântica, nível, montana (Ecossistemas da Mata Atlântica). Atrás, pouco visível, mas que fez parte do Caminho dos Conventos, Capões de Araucárias e grande vale, Falha Geológica, nascentes do Rio das Antas (antigo Tebiquari). Floresta Ombrófila Densa, Mata Atlântica. Com um dos autores de referencia, o Espigão da Serra Velha por onde subiu a bandeira de Francisco Souza e Faria em 1729. E não se engane, o caminho não é de retas, mas mais de uma centena de curvas e o tempo todo, *serpenteando* pelas cristas. Observação, *perau* não é local de grande desnível topográfico (*ita+i-mbés*), mas do Tupi Antigo, vem de *Aperau*, “caminho ruim”, que claro, foram todos os *Pasos* da



Fonte: autoria de Geraldo Barfknecht.

Escarpa da Serra Geral, que muitos, senão todos, já eram usados pelos ameríndios antes das *aberturas*. Quando descemos a segunda vez em 2019, com a destemida, de rara fibra, Professora Lucila Maria Sgarbi Santos, encontramos vários artefatos líticos de culturas passadas

Figura 13 – Vita e a fantasmagórica, (arvoretas, multiplicidade de “troncos”, recobertos de epífitas), belíssima e rara Matinha Nebular, Floresta das Nuvens, ou Floresta Anã, caminhando nas alternâncias de campo secos e em turfeiras, 1.225 m de altitude e próxima a entrada, saída do Espigão da Serra Velha/ Caminho dos Conventos (Fevereiro 2018)



Fonte: autoria de Geraldo Barfknecht.

Figura 15 – Visão desde o Morro dos Tropeiros, 1.245 m para o litoral de SC a E-SE. Matinha Nebular abaixo, que em SC e próximo à divisa com o RS, sua presença, compensada pela maior latitude, ocupa os níveis mais baixos altimétricos, que aqueles em SC (ao Norte) e no Paraná por exemplo. Endemismo, plantas exclusivas, exuberante (Fevereiro 2018)



Fonte: autoria de Geraldo Barfknecht.

Figura 14 – Taipas afuniladoras, condutoras das tropas. Saída e Entrada dos Conventos. Excursão de Reconhecimento. Samambaias dos Campos Gerais e a borda da Matinha Nebular (Fevereiro 2018)



Fonte: autoria de Geraldo Barfknecht.

Figura 16 – Arte de serem generosos, o proprietário da parte de cima do Caminho dos Conventos, de campos e capões, paraísos, Sr. Pedro Bandeira, que após susto que lhe dei (fraturando uma *pedra de sacrifício*, pitchstone, vitrófiros, obsidianas, que soou como um tiro enquanto sinalizava a estrada por problemas mecânicos momentâneos) e o Guia Cleber Pazini com o Vitamina. Tocante, pela forma de amizade e generosidade vistas



Figura 17 – Serra da Rocinha, clássica foto dos turistas olhando para E-SE desde o Mirante, 1240 m de altitude. Rocinha, Timbé do Sul, SC no vale. Fev. 2018. Mar de Nuvens no litoral



Fonte: autoria de Geraldo Barfknecht.

Figura 18 – Escarpa da Serra Geral a SW do Mirante da Rocinha. E a parede á espera de montanhistas, rapeleros, etc. Flora Rupicola, dos paredões, com as *Guneras manicatas*, urtigão-da-serra, com folha de até 2 m. de diâmetro, flora andina remanescente e migrante reinando, como outras *rainhas dos abismos*. Franjas da Matinha Nebular, transições, ecótonos com a Matinha Nebular e os Campos. Quantos metros de parede verticalizada? 100m. para mais (Fevereiro. 2018)



Fonte: autoria de Geraldo Barfknecht.

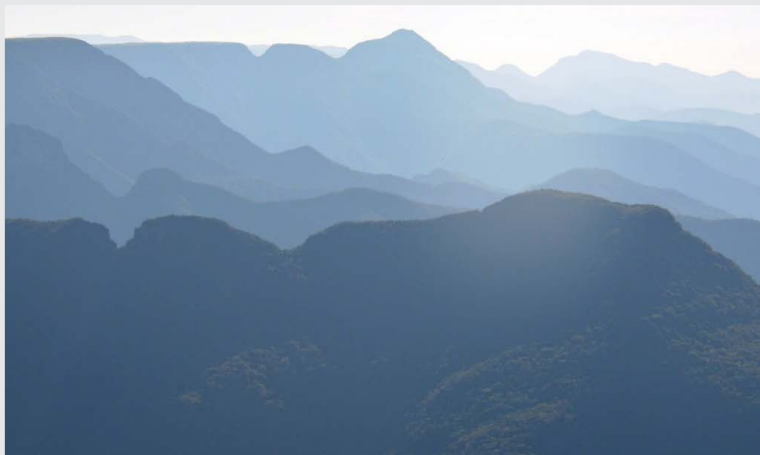
Figura 19 – Vista dos diversos derrames, imagine *sanduíches com várias fatias de pão-de-forma*, lavas de inundação do Grupo Serra Geral e há pelo menos 06 na parte de cima. Zona, estreita faixa da Matinha Nebular, da Flora Rupicola, dos Campos Gerais dos Platôs Sulinos e esses tons, pontos róseos são as *Tibouchinas*, jacatirão-da-serra, quaresmeiras locais. Os últimos derrames são de natureza *ácida*, *Riodacitos*, *Riólitos*, *Dacitos* e *níveis como um recheio, de vitrófiros, vidros vulcânicos sobre espessos*



Fonte: autoria de Geraldo Barfknecht.

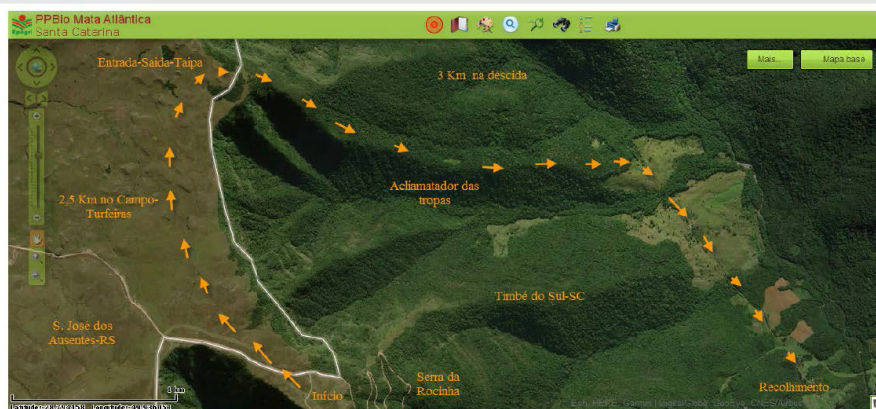
derrames de termos básicos, basaltos, andesitos, etc. Na base, os Arenitos Botucatu e Pirambóia e outras formações da Bacia Geológica do Paraná, com cerca de 1.500.000 Km² de área total. Bem atrás, outras vias, pasos na Escarpa, como as da Figueira e Serra da Pedra (Fevereiro 2018)

Figura 20 – Pico do Realengo, cerca de 1.300 m de altitude, estreita faixa, morfologia orográfica, de recuo e separação da Escarpa da Serra Geral, atípica por ser mais elevada e esse mar de cristas erosivas, de recuo pela erosão e certo paralelismo das vertentes e cristas, e observem, na parte esquerda, meio para cima, a diferenciação dos derrames, formas residuais erosivas, escalões, que de estreitos, são adrenalina na veia. A Floresta Ombrófila Densa (Mata Atlântica), aqui amiga essencialmente da *cerração*, presente sempre e, algumas vezes, jardins, campos suspensos, verdadeiras “ilhas botânicas” ainda não pisadas (Fevereiro 2018)



Fonte: autoria de Geraldo Barfknecht.

Figura 21 – Croqui do Caminho dos Conventos (1728/1730), Araranguá, SC - Balsa Nova/PR



Fonte: autoria de Geraldo Barfknecht.

3. TROPEIRISMO: ÍNDIOS E NEGROS

Os índios e o tropeirismo no sul do Brasil (1634–1738)

Lauro Pereira Cunha

Pós-Graduado em História do Brasil e Mestre em História. Porto Alegre/RS

Introdução

A incorporação ao Brasil desse espaço que hoje denominamos Rio Grande do Sul teve início, na prática, com o sertanismo preador do gado xucro das vacarias dos índios missioneiros. Em um primeiro momento, o gado era levado até Laguna; mas depois, também para São Paulo. Nesse novo contexto econômico, iniciado na segunda década do século XVIII, muitos seriam os papéis em que os indígenas viram-se envolvidos. Eles, que anteriormente haviam formado os rebanhos, agora também eram *contrabandistas* colaboradores dos portugueses; condutores de tropas e também instrutores desse ofício; abridores de caminhos ou indicadores das rotas por onde o gado deveria ser transportado; foram opositores desse comércio fechando caminhos; negociadores de passagens com outros índios arredios, etc. Nessa promissora atividade econômica, a presença dos personagens indígenas no sul do Brasil dá a ver a larga dependência de paulistas e lagunenses em relação a essa mão-de-obra ainda no século XVIII. Ao final, veremos que os índios também se opuseram à invasão de seus territórios no planalto.

A Vacaria do Mar

As primeiras tropas de gado transferidas do sul para Laguna e São Paulo, eram animais saqueados das vacarias formadas pelos índios missioneiros: a Vacaria do Mar e a Vacaria dos Pinhais. Vejamos agora, em linhas gerais, como se deu a formação da primeira, que se estendeu pela vasta região do pampa.

Entre 1626 e 1638, os jesuítas vindos do Paraguai tentaram estabelecer no Rio Grande do Sul um ciclo missioneiro conhecido por *Misión del Tape*, a “Primeira Fase” das reduções jesuítico-guaranis na banda esquerda do rio Uruguai. Os padres sabiam que essas missões não prosperariam sem um

bom estoque de proteína animal. Providenciaram então a vinda de centenas de vacas das estâncias da margem direita daquele grande rio. Segundo Arnaldo Bruxel, tudo começou com a tropeada liderada pelo jesuíta Cristóvão de Mendoza, em 1634, quando peões guaranis introduziram as primeiras 1500 vacas em solo gaúcho. Em seguida, esses animais foram distribuídos de maneira igualitária entre as reduções, para que cada uma delas iniciasse sua própria criação.¹

Com isso, garantia-se a questão da alimentação, mas outros problemas vieram a decretar o fim do projeto inaciano. Não houve tempo para o florescimento das artes, da economia e de projetos urbanísticos. Foi um ciclo de curta duração porque logo foi abortado pela cobiça dos bandeirantes que, entre 1636 e 1639, saquearam e destruíram aqueles nascentes aldeamentos. Milhares de índios foram levados para serem vendidos como escravos em São Paulo. Outra parte conseguiu migrar a tempo para a banda direita do rio Uruguai, integrando-se às missões que lá existiam.

Uma terceira parcela da população guarani, a menor, aqui ficou. Escondendo-se pelos capões de mato, esses índios conseguiram ficar de olho no gado que não conseguiu ser levado. Por isso, não se pode dizer que os animais foram abandonados para se reproduzirem livremente. Segundo Aurélio Porto, já a partir de 1644, índios e jesuítas atravessavam de retorno o Uruguai com a finalidade de cuidar desses animais. Inicialmente, isso se deu nas taperas das aldeias recém-abandonadas, mas depois, a partir da década seguinte, em espaços de criação com maior controle.²

O método de multiplicação dos rebanhos consistia principalmente na *semeadura de vacas*, que nada mais era do que a dispersão de fêmeas por pastagens ainda desocupadas. Além disso, foram criadas ordens expressas que proibiam a utilização desse gado pelos índios, justamente para que o rebanho pudesse crescer. Era uma forma de poupança. E, sendo estas normas cumpridas, os rebanhos proliferaram. Nisso a natureza contribuiu com sua parte, proporcionando boas aguadas e pastagens de qualidade. Mas o extraordinário crescimento da população desses animais somente foi possível graças a esse bem elaborado manejo indígena. Em meio século, o volume desses rebanhos já era considerável. No entanto, uma tragédia se avizinhava no horizonte.

Com a chegada dos portugueses à região platina, iniciou-se o saque a essas manadas. Em seu expansionismo para o sul, os lusos tiveram a ousadia de se fixarem na margem setentrional do rio da Prata, em 1680, defronte

¹ BRUXEL, 1987, p. 80.

² PORTO, 1954, 1ª Parte. p. 281 e 310.

a Buenos Aires. Ergueram ali uma fortaleza e estabeleceram um entreposto comercial, lançando com isso uma estratégica ponta de lança dos seus interesses naquela região. Era a Colônia do Sacramento. Com isso, toda a atenção das autoridades espanholas voltou-se para esse ponto. Grande era a insatisfação dos bonaerenses, que logo convocaram as eficientes milícias missioneiras para fustigar os intrusos. Também para os índios, a geopolítica passava a alterar-se rapidamente e o mundo guarani mergulharia em uma nova conjuntura.

Por isso, os Tapes passaram a reocupar seus antigos domínios na banda oriental do Uruguai, a partir de 1682, no que foram encorajados e acompanhados pelos jesuítas e amplamente incentivados pelas autoridades espanholas. Além dos interesses dos índios e da metrópole europeia, também a Companhia de Jesus compreendia a importância de ampliar sua presença física naquela área. Com isso, entra-se na fase dos *Sete Povos*. Essa ação de retorno dos índios, com toda a carga política, econômica, social e cultural que a compõe, faria parte dos rumos que a história regional tomaria a partir de então. Por outro lado, a transmigração de retorno havia se tornado uma necessidade, visto que a população da margem direita daquele rio vinha crescendo muito desde 1640, quando recebeu os contingentes que fugiram dos bandeirantes. Agora mais próximas, as bem aparelhadas milícias missioneiras poderiam oferecer uma resistência mais eficiente aos ataques de extermínio de suas manadas. Por isso, na formação dessas novas reduções, processo que se estendeu por uns 24 anos (1682-1706), houve muita movimentação de tropas, ora para um lado, ora para outro.

Os índios pampianos (Yarós, Charruas, Guenoas, Chanás, Mboanes, Minuanos) há muito já vinham servindo-se do gado guarani, mas a partir do final do século 17, além dos portugueses, também espanhóis passam a coibi-lo. Os ibéricos se julgavam no direito de explorar essa riqueza, alegando que esses animais eram selvagens, ou seja, que haviam se criado por conta da natureza, assim como os demais animais silvestres. Sendo assim, não poderiam ter dono. Mas como vimos, os índios missioneiros não tinham esse entendimento. Bem pelo contrário, pois se consideravam donos desses bens que, na verdade, haviam sido multiplicados por interferência deles.

Os saques ao rebanho se davam através dos conhecidos changadores ou faeneros, grupos heterogêneos de coureadores formados por brancos, negros, índios e mestiços em geral. Em ações devastadoras, eles caçavam o gado xucro tão somente para a extração do couro e do sebo, ficando a carne para o consumo de um número muito grande de animais que se serviam das carcaças: urubus, cães selvagens, felinos etc. E esse era um negócio tão lucrativo

que a Coroa portuguesa cobrava o *quinto* sobre a exportação do couro e do sebo, que se dava pelo porto da Colônia do Sacramento.

Por isso, os Guaranis viam a cidadela portuguesa como um ponto inimigo. E a oportunidade de atacá-la logo chegou. Como prolongamento ou reflexo das desavenças entre as Coroas ibéricas na Europa, o governador de Buenos Aires ordenou um sítio à Colônia em outubro de 1704. Os problemas decorrentes desse cerco se agravaram e levaram os sacramentinos a evacuar o local em março de 1705. Essa era a segunda vez que esta praça caía. Na primeira, em agosto de 1680, três mil guerreiros guaranis, sob o comando de autoridades espanholas, atacaram e mataram a maioria do grupo de mais ou menos 400 pessoas; e arrasaram as construções que elas estavam erguendo há meio ano naquele local. O episódio de 1705 era uma tragédia anunciada.

O fato é que entre os anos de 1701 e 1704 já existia uma verdadeira guerra de guerrilhas e escaramuças nos campos orientais entre os tapes e guaranis das missões da Companhia de Jesus e bandos de Charruas e Minuanos preparados e treinados pelos portugueses.³

Depois disso, através de intensa diplomacia na Europa, os portugueses acabaram recuperando essa praça comercial, através do Tratado de Utrecht, em 1715. Ainda nesse ano, adiantando-se ao desfecho das formalidades e negociações da devolução, o governo português ordenou o capitão Francisco de Brito Peixoto – o administrador de Laguna – a enviar ao rio da Prata, por terra, uma expedição a fim de averiguar em que condições a cidadela se encontrava. Essa missão foi confiada a cinco homens brancos a frente de alguns escravos negros e indígenas administrados. Na viagem de volta, ainda na costa uruguaia, todos foram capturados por um destacamento charrua. Alguns, no entanto, conseguiram fugir e retornar a Laguna. Dentre as notícias que levavam, estava a da existência de grandes manadas de gado xucro.⁴

A entrega ou devolução oficial da posição portuguesa deu-se em 25 de outubro de 1716. Com muita pressa, ao longo do ano seguinte, lançam-se os portugueses em reerguer a fortaleza, completamente arrasada e abandonada há mais de uma década. As atividades de reconstrução das muralhas, do porto e dos prédios da Colônia transcorreram ao longo do ano de 1717.

³ LEITE, 1945, p. 17.

⁴ DOMINGUES, Moacyr. Conquista e Povoamento do Rio Grande do Sul. In: BARROSO et al, 1992, p. 207-14.

Finalmente, em 10 de fevereiro de 1718, chegou o que podemos chamar de expedição fundadora, que trazia os colonizadores com as famílias de Trás-os montes, num total de 60 casais. Vem, também, tropas da guarnição do Rio de Janeiro, com 34 famílias e um importante núcleo de comerciantes, com seus escravos.⁵

Em fins de 1717, no entanto, os lagunenses haviam empreendido uma segunda expedição à costa uruguaia. Foram em maior numero dessa vez, por medo dos Charruas e dos Tapes. Eram agora 40 homens brancos e 25 escravos (inclusive indígenas). Não sabemos se esse grupo chegou a ir até a Colônia, mas em 1718 já estavam retornando com uma boa tropa de gado. Conforme Moacyr Domingues, foi na volta desses, “[...] o que deve ter acontecido nos começos de 1718, é que pela primeira vez uma tropa de gado, trazida da campanha uruguaia, atravessou o canal de Rio Grande em balsas e foi conduzida para Laguna”.⁶ Mas isso não se deu sem embaraços com os índios missioneiros. Na margem sul do canal os lagunenses tiveram que render quarenta milicianos tapes que, por ordem dos jesuítas, tentavam estabelecer ali uma atalaia; justamente para impedir a transferência dos animais para o norte. Após negociações, os índios foram liberados para levarem às autoridades de suas reduções a recomendação de que não voltassem a insistir nessa ideia.⁷

Gado para Laguna

A movimentação de tropas que havia no Rio Grande do Sul, antes do início do ciclo do tropeirismo português em 1718, é denominada por alguns pesquisadores de *tropeirismo indígena*. E aqui cabe uma informação importante: Os lagunenses não se lançavam por conta própria a arrebanhar os animais pelas extensas pradarias pampianas. Essa tarefa cabia a cavaleiros indígenas, que, depois, entregavam o gado no canal de desaguamento da lagoa dos Patos. No início da década de 1720, o caminho litorâneo havia tornado-se um corredor por onde esses trabalhadores, indígenas ou não, movimentavam milhares de reses. Conforme Borges Fortes, “A estrada da Laguna é a artéria vital do Rio Grande. É por ela que passam viandantes: são portugueses, espanhóis e indígenas, fazendo o comércio de gados; palmi-llham-na os tropeiros que buscam cavalos e bestas [...]”.⁸

⁵ LEITE, 2009, p. 20.

⁶ DOMINGUES, Op. Cit, p. 212.

⁷ GOULART, 1961, p. 42.

⁸ FORTES, 1942, p. 25.

Esses indígenas, a que se refere o autor acima, eram principalmente Minuanos e Guaranis. Eles cruzavam o litoral na condição de instrutores de como bem colocar um grande número de animais em movimento. Essa não era uma tarefa fácil, pois consistia no enfrentamento de centenas de animais indômitos. Um estouro de rebanho podia pôr vidas a perder, o que, aliás, ocorria. As técnicas desse transporte os indígenas-tropeiros dominavam há mais tempo e, agora, repassavam esses conhecimentos aos demais peões.

Periodicamente, os índios missioneiros iam à região dos Campos de Vacaria em busca de gado para abastecer a população dos Sete Povos. O tropeirismo missioneiro, ancestral do tropeirismo luso, é um dos capítulos mais importantes da origem histórica da atual Lagoa Vermelha.⁹

Os Guaranis a que nos referimos acima, em particular, eram conhecidos por *chimarrões*, bandos errantes sem vínculos com as missões. Os índios cristãos das reduções, certos de que as vacarias lhes pertenciam, moviam ferrenha oposição aos desfalques que os mais variados inimigos desferiam sobre seus rebanhos. Em correspondência ao governo de São Paulo, o administrador de Laguna, Francisco de Brito Peixoto,

Queixa-se sempre de que os “índios dos Padres”, isto é, os guaranis aldeados pelos Jesuítas, lhe estorvam o negócio, visto como também eles tinham debaixo da mira a mesma riqueza ganadeira que o Capitão-mor gostaria de manipular, sozinho, em seu proveito.¹⁰

Para as autoridades lagunenses, o trabalho de condução de manadas que os tropeiros indígenas realizavam era de importância vital para a economia local, mas a permanência desses profissionais no povoado poderia vir a se tornar um problema. Por isso, julgavam importante que, tão logo concluíssem a tropeada, eles deveriam voltar imediatamente para o sul. Em provimento de 27 de janeiro de 1720, autoridades portuguesas recomendam aos juízes e oficiais da Câmara da Vila de Laguna que tratassem bem os índios que vinham de Rio Grande São Pedro. O documento recomenda que todos tenham

[...] especial cuidado de fazerem bom trato aos índios, que daquela companhia vierem a esta Vila, e punirem as pessoas que lhes fizerem algum dano; e lhes não façam enganos e trapaças em os tratos, que com eles

⁹ SOUZA, 1993, p. 25.

¹⁰ CÉSAR, 2005, p. 58.

tiverem os moradores, antes se tratem com verdade e lisura, para que continuem a trazer gados e cavalgadas, e os mais gêneros, que entre eles há, porém sejam também advertidos que não consintam virem tantos índios em multidão, que possam levantar-se e maltratar os moradores.¹¹

O retorno imediato dos índios para o seu local de origem aparece em outro documento. Em 1721, o sargento-mor da Vila de Santos, Manoel Gonçalves d'Aguilar, dando informações ao Governo do Rio de Janeiro sobre as terras costeiras do sul, escreve que:

[...] alguns moradores da Laguna foram ao centro dessa campanha a resgatar algum gado e cavalgadas, e com efeito fizeram o dito resgate com os Índios e as conduziram para a mesma Laguna, trazendo em sua companhia alguns dos Índios, que tornaram a voltar para suas toldarias e campanhas.¹²

Nessa fase inicial do *ciclo tropeirista*, verifica-se que, além dos Guaranis chimarrões, também alguns índios missioneiros vieram a colaborar com esse negócio, sem o conhecimento dos jesuítas, contrabandeando animais com o pessoal de Francisco de Brito Peixoto.

Seus homens, um pouco às ocultas, como aconselhava a prudência, andavam em contato com os índios missioneiros, com eles comerciavam à escondida dos padres da Companhia de Jesus; e mesmo do sul, das Vacarias do Mar, ou indo mais além [...] os lagunenses recebiam gado para seus currais.¹³

Aurélio Porto também comenta essa atividade ilícita praticada por índios das reduções. Segundo ele, mesmo castigados pelos padres, muitos não conseguiam deixar esse rendoso negócio. Outros, negando-se ao castigo que os esperava, optavam em desertar das missões. Mesmo alguns anos depois, na ocasião da fundação do forte de Rio Pardo, em 1754, “[...] são os tapes das aldeias dos padres os fornecedores principais de gados para suprimento das tropas portuguesas que ali estacionam”.¹⁴ Note-se que estas eram tropas inimigas. Todavia, é necessário pontuarmos que essas ações de contrabando sempre foram comportamento de exceção.

¹¹ PINHEIRO, 1978, p. 199.

¹² AGUIAR, Manuel Gonçalves de. Notícias práticas da costa e povoações do mar do sul. In: CÉSAR, 1969, p. 81.

¹³ CÉSAR, 2005, p. 51.

¹⁴ PORTO, 1954, 2ª Parte, p. 414.

Em 1721, Francisco de Brito Peixoto havia recebido o título oficial de Capitão-mor de Laguna, com jurisdição até o Rio Grande de São Pedro e, com isso, foi obrigado a intensificar o trânsito em direção ao sul; ou orientado a ocupar o litoral gaúcho até o desaguadouro da lagoa dos Patos. Oficialmente, essa penetração portuguesa se iniciou com a conhecida Frota de Magalhães em 1725. Esse pessoal (muitos indígenas entre eles, diga-se de passagem), foi imbuído da missão de fortalecer a margem norte daquele canal; e criar no local um posto de fiscalização e meios para facilitar a travessia do gado. A militarização desse ponto era crucial visto que, em sete anos, este comércio já começava a gerar lucros significativos. Também se fazia urgente impedir, definitivamente, o acesso de espanhóis e índios ao litoral norte. Os lagunenses também traziam instruções de reforçar a *amizade* com os Minuanos, tradicionais parceiros dos portugueses contra os Charruas e Guaranis.

Os Minuanos fizeram-se amigos dos Lagunistas e em 1723 o Capitão Brito Peixoto arvorava em Capitães a três caciques dessa tribo, d. Manoel, d. Nicolau e d. Cacildo. Para essas boas relações já em 1724 apelava o Governador de S. Paulo, D. Rodrigo César de Menezes, que em carta de 23 de fevereiro pedia a Brito Peixoto armasse os índios amigos e fosse em socorro da Colônia [...].¹⁵

Por outro lado, a Vacaria *del Mar* era como se fosse uma mina de ouro que os lagunistas julgavam ter encontrado. Feito o mais difícil, que era a travessia dos animais no canal, conduzir as manadas para o norte, pela praia, era tarefa bem mais fácil. Além de peões indígenas, nesse grupo de condutores de tropas havia também uma boa parcela de *meio-índios*. Segundo Ruben Neis, a “maioria das pessoas nascidas em Laguna por volta de 1700 descende de índias carijós e de portugueses, estes muitas vezes também já mamelucos”.¹⁶ Com esses animais, produzia-se carne-seca, couro, sebo e graxa. O porto lagunense exportava esses produtos para o sudeste e nordeste; e até para a Europa. Muitos animais também podiam seguir embarcados, principalmente mulas e cavalos.

A Vacaria dos Pinhais

Antes mesmo dos lagunistas começarem a se apropriar do gado guarani, outros saqueadores já vinham comprometendo a sobrevivência da Vacaria

¹⁵ FORTES, 1998. p. 27.

¹⁶ NEIS, 1975 p. 55.

do Mar: os coureadores. A intensa atividade da courama colocaria em risco, em curto prazo, o abastecimento de carne das missões. Em fins do século 17, o gado já havia se tornado uma riqueza cada vez mais disputada dentro do universo platino. Diante disso, a atitude dos missioneiros foi incrementar os espaços de criação, pois, mesmo com uma eficiente agricultura, suas reduções não sobreviveriam sem a pecuária, fonte de proteínas e de uma infinidade de matérias primas. Tornou-se urgente a formação de um estoque bovino de reserva. A solução encontrada foi criar esses animais o mais longe possível dos castelhanos e dos portugueses de Sacramento. As pastagens dos Campos de Cima da Serra, no leste do planalto gaúcho, pareciam o melhor lugar. Mesmo com a proximidade do litoral, julgaram que os contrafortes da Serra Geral seriam uma boa barreira que os protegeria dos lagunenses.

As potencialidades desse ambiente já eram do conhecimento dos Tapés. Na época das primeiras reduções (1626-1639) por ali eles transitavam escoltando os jesuítas que sondavam a região. Depois, por esse altiplano aberto, eles circulavam em rondas bem armadas, espionando o avanço português. Segundo o historiador Arnaldo Bruzel, “Por suas patrulhas sabiam os índios que no planalto, entre a Encosta da Serra e os matos do alto Uruguai, havia um imenso campo, coberto de pinheiros, impenetrável ao norte, sul e leste. Bastaria, pois, abrir uma picada nos matos do oeste e introduzir o gado”.¹⁷ E foi o que fizeram. Esses campos elevados do quadrante nordeste haveriam de alimentar as novas manadas, imaginaram. Nos capões de mato dessa paisagem predominava o pinheiro brasileiro (*Araucaria angustifolia*), de onde se tirou o nome da nova vacaria: a *Baquería de los Piñares*, ou Vacaria dos Pinhais.

O aproveitamento dessas pastagens parece ter começado com animais trazidos das missões da margem direita do Uruguai, por iniciativa do jesuíta João de Yegros. Segundo Raul Pont, “Em 1697 o mesmo Yegros, trazendo como capataz de tropa o índio Lourenço Abayebi, constam ter sido os primeiros a chegarem aos campos de Vacarias. Os acompanhavam 15 índios civilizados e afeitos a essas fainas”.¹⁸ Mas esse rebanho pertencia, ao que tudo indica, somente à redução de São Luís.

A partir de 1702, com as determinações do Provincial Padre Lauro Nuñez, cria-se um projeto criatório sob a responsabilidade de todas as reduções. Agora, cada um dos Sete Povos contribuiria com a quantidade de animais que fosse possível. Fala-se em muitas dezenas de milhares de cabeças, distribuídas ao longo daqueles rincões planaltinos. Imaginava-se que ali não seriam moles-

¹⁷ BRUXEL, 1987, p. 81.

¹⁸ PONT, 1983, p. 205.

tados por ninguém. Aliás, levavam-se em conta três problemas, mas que não chegavam a tirar o sono dos criadores, pois eram considerados contornáveis: as onças, os índios selvagens e os bisbilhoteiros brasileiros do litoral.

Quanto a estes últimos, naquele momento, não havia um caminho pelo qual eles pudessem descer com os animais para a planície do Araranguá. Desta forma, “Nem as depredações dos animais ferozes, nem as batidas de bugres, nem as incursões dos vizinhos lagunistas puderam afetar seriamente as imensas manadas de gado vacum, espalhadas pelo centro e leste do planalto”.¹⁹ Em 1706, segundo Aurélio Porto, o volume do rebanho já era considerável.²⁰ Para isso, porém, temos que considerar o grande número de animais que foram introduzidos no ano anterior quando, segundo o historiador uruguaio Aníbal Pinto Barrios, houve uma enorme tropeada que transferiu 400 mil animais da parte uruguaia da Vacaria do Mar para o planalto gaúcho:

El hallazgo de la Vaquería del Mar fue factor decisivo de la mayor prosperidad de los pueblos guaraníes del Uruguay. Algunas de sus arreadas fueron verdaderamente gigantescas como aquella de 1705: 400.000 cabezas de ganado que fueran conducidas por vaqueros de catorce pueblos misioneros, desde la Vaquería del Mar a outro Vaquería nacional de dichos pueblos, la llamada de los pinares, já iniciada. Se estima que cerca de uno millar de vaqueros con sus capitanes, unos 14.000 caballos y centenares de mulas y bueyes intervinieron en esta fabulosa arreada de ganado bovino de los campos uruguayos. Unos dos meses duró el viaje de ida y vuelta.²¹

Como se sabe, a Vacaria dos Pinhais não era composta por estâncias de criação propriamente ditas. O que se denominava *vacaria* era tão somente um criatório natural, o que não demandava moradias fixas ou grupos de pastores estáveis, como se verifica nas sedes de fazendas. No entanto, isso não significa que os animais fossem soltos para viverem conforme as *leis da natureza*, como muito se tem dito. Havia ali um bem planejado acompanhamento de tudo que se passava por vigilantes olhares missioneiros.

Criou-se assim a chamada Vacaria dos Pinhais. Seguindo sua estratégia de ocupação, os jesuítas construíram postos, que chamavam de “capelas”, onde viviam os índios encarregados de cuidar o rebanho e onde os índios-vaqueiros pousavam quando saíam anualmente para o rodeio.²²

¹⁹ RAMBO, 2005, p. 310.

²⁰ PORTO, 1954, 1ª Parte, p. 315.

²¹ *Apud* VIEIRA, 1993, p. 17.

²² OLIVEIRA, Lizéte Dias de. O Caminho das Tropas. In: SANTOS et al, 2004, p. 196.

Segundo este outro historiador, “Semeados em pontos estratégicos dessas imensas pastagens naturais, os vigilantes postos de índios missioneiros, sempre assistidos de perto pelos curas, e, cruzando os campos em todas as direções, as patrulhas volantes desses bisonhos súditos de Castela”.²³

Desses “postos” nada sobrou e sobre os quais muito pouco se sabe. Talvez algumas das tão admiradas mangueiras de pedra, ainda hoje existentes nos Campos de Cima da Serra, possam ser os únicos restos materiais da presença daqueles peões guaranis. Segundo alguns historiadores do planalto, as primeiras dessas construções foram erguidas pelos missioneiros na época da Vacaria dos Pinhais, prática depois copiada por tropeiros e estancieiros.

Naquelas taipas se protegiam os lidadores índios ou não, serviam também de proteção contra os próprios índios, que os daqui eram muito violentos, não gostavam dos guaranis, não gostavam do pessoal das Missões. Então eles trancavam os animais ali para não acontecer aquilo que se vê nos cinemas, estouram primeiro os cavalos para deixar as tropas a pé. A primeira ideia de construir aqueles mangueirões foi a proteção dos seus animais e a proteção de si mesmos, porque ali eles estariam entrincheirados [...].²⁴

Como era de se esperar, essa intromissão guarani em território de uso tradicional de índios jês, veio a acirrar os atritos entre eles. Os nativos desta região, ao verem seus espaços de sobrevivência sendo ocupados, naturalmente reagem a essa invasão. Os pastores missioneiros, do ponto de vista militar, gozavam de uma grande vantagem proporcionada pelo uso do cavalo e das armas de fogo. Sabiam como se desvencilhar de emboscadas fora dos ambientes abertos, como nas trilhas que cortavam os capões, por exemplo. A resistência oferecida pelos jês era um problema que dava para ser contornado. Eles eram vistos pelos Guaranis como grupos inferiores (em relação aos também cavaleiros charruas e minuanos); logo, não tinham como oferecer qualquer resistência direta em campo aberto.

É verdade, porém, que a vacaria missioneira não chegava a colocar em risco a sobrevivência dos índios locais. Apesar de todo o estorvo, os invasores não vinham competir exatamente pelos mesmos recursos naturais. Como sabemos, o ambiente do planalto oriental era composto por campos e matas. Aos Tapes interessava tão somente as pastagens nativas, não afetando ou danificando as florestas, que era o ambiente onde os jês buscavam a caça e os recursos de coleta, principalmente o pinhão. Mesmo com esse transtorno

²³ VELLINHO, 2005, p. 97.

²⁴ BERTUSSI, Honeyde. Tropeiros na Região Serrana. In: SANTOS et al, 1995, p. 45-50.

e impacto no mundo jê, pode-se afirmar que essa frente pastoril missioneira não chegou a comprometer as fontes de alimentos desses índios. Mesmo assim, houve consideráveis atritos entre eles, muita disputa por espaços, em razão dessa sobreposição territorial.²⁵

Dispensando-se nesse texto os pormenores dessa rivalidade entre as duas etnias indígenas, podemos voltar à atividade criatória no que diz respeito aos seus rendimentos. Então, temos que dezoito anos após a introdução das primeiras cabeças nos Pinhais, verificava-se que os rebanhos não estavam crescendo na progressão calculada pelos padres. O abate de uma ou outra rês pelos índios jês não significava nada diante dos desfalques que os próprios guaranis estavam dando nos rebanhos que, a princípio, deveriam se constituir em uma espécie de *caderneta de poupança*.

Algumas reduções como San Lourenço, San Luís e San Miguel parecem haver realizado grandes retiradas de animais desta Vacaria. Diante disto, o Provincial dos jesuítas determinou, em 1715, a interrupção da exploração de gado de los Pinares e a introdução de 40.000 cabeças por parte das reduções que haviam se beneficiado anteriormente, sendo que as demais deveriam aportar outras 40.000. Segundo De Masy, isto constituiria uma re-fundação da Vacaria de los Pinares. A preocupação com esta reserva de gado justificar-se-ia pelas constantes investidas de espanhóis e portugueses na Vacaria del Mar, a qual não apresentava condições de controle e defesa por parte dos guaranis das reduções (DE MASY, 1989 p. 182. nt.71).²⁶

No entanto, os problemas não paravam por aí. Os animais retirados foram repostos, mas o estoque sofreria novos saques. A retomada do crescimento do rebanho atraiu a cobiça de coureadores platinos, vinculados a Colônia do Sacramento. Porque estavam atentos, a reação dos Tapes foi imediata e à altura, tendo os ladrões que fugir, deixando para trás toneladas de graxa, sebo e couro.²⁷ Após esse episódio, ocorrido em 1718, seguiu-se um curto período de calmarias que durou apenas onze anos. A proteção que se imaginava existir a leste, com a escarpa acentuada da serra, não funcionou. Esse tesouro ganadeiro foi descoberto por lagunistas e paulistas e, a partir dos primeiros anos da década de 1730, os rebanhos começariam a ser saqueados por esses tropeiros brasileiros.

²⁵ Veja CUNHA, 2017.

²⁶ SILVA, 2006, p. 59. O conteúdo entre parênteses é a fonte da autora.

²⁷ OLIVEIRA, 1959, p. 15.

Gado para São Paulo via Araranguá

Como vimos anteriormente, o abate de animais provenientes da Vacaria do Mar era o que dinamizava a economia lagunense. No entanto, esse grande negócio durou pouco mais de uma década para esses catarinenses, pois logo os paulistas também entraram nesse esquema. Os bandeirantes apostaram na possibilidade de tropear gado também para o sudeste, pois acreditavam ser possível a abertura de uma picada que desse acesso ao planalto, utilizando-se do traçado de uma antiga trilha indígena no extremo sul catarinense. Aliás, as preocupações do governo da Capitania de São Paulo em abrir um caminho terrestre entre Curitiba e o Rio Grande já vinham de longa data.

Em 1727, finalmente, o governador paulista Antônio Silva Caldeira Pimentel incumbiu o sargento-mor Francisco de Souza e Faria a dar início a essa obra. Um documento, de 17 de setembro daquele ano, complementa a instrução com a seguinte ordem:

[...] passar em Santos para receber armas, munição e ferramentas; ir até Curitiba, Paranaguá, São Francisco e Laguna apanhar a gente necessária; fazer observações e assento dos rios por seus nomes, fundos e larguras; não molestar índios e castelhanos, procurando paz e amizade; aos índios ferozes, desertores, trazê-los presos.²⁸

Em uma obra que cruzaria todo o sertão sulino, a preocupação com grupos indígenas era evidente. Nesse espaço, além das patrulhas missioneiras, havia também o perigo de ataque dos aguerridos grupos jês.²⁹ Em relação aos Guaranis, recomendava-se *paz e amizade*, pois era sabido que eles eram bons combatentes a cavalo e portadores de armas de fogo, além de estarem sob o guarda-chuva da Companhia de Jesus e da Coroa espanhola. Mas em relação aos jês, os índios ferozes, o tratamento deveria ser duro.

A iniciativa dos paulistas em abrir esse caminho desencadeou forte oposição dos moradores de Laguna, que temiam o isolamento de sua vila. Para resolver esse impasse, deslocou-se da Colônia do Sacramento o respeitado tropeiro e homem de negócios Cristóvão Pereira de Abreu. Em Santa Catarina, ele intermediou as negociações entre o capitão-mor Francisco de Brito Peixoto (administrador de Laguna) e o responsável pela abertura do cami-

²⁸ Apud SANTOS et al, 1995, p. 96.

²⁹ Os antepassados dos atuais Xoklengs e Kaingang, os antigos Botocudos e Coroados, respectivamente.

nho, ambos seus amigos. Resolvidas as desavenças, a obra teve início em fevereiro de 1728.

Ao que tudo indica, parece que o próprio Cristóvão Pereira teve suas desconfianças quanto à viabilidade dessa obra, pois, antes de retornar para Sacramento resolveu, por conta própria, sondar uma outra possível alternativa de rota.

É provável que, à época, já ande dom Cristóvão interessado em abrir, ele próprio, o dito caminho. Para tanto, explorou os Campos do Viamão, em companhia de Jerônimo Cuité, dois jovens cavaleiros minuanos mui práticos daquelas paragens e um fazendeiro ali estabelecido, por nome João Alfredo da Veiga; a sortida tem como objetivo descobrir uma passagem serra acima, mesmo que, para tanto, necessário seja invadir território dos Padres da Companhia.³⁰

Não sabemos quais foram as conclusões a que chegou o experimentado sertanista sobre as observações que fez pela região de Rolante. Depois disso, retornou à Colônia.

No sul catarinense, os trabalhadores de Farias seguiram pela margem direita do rio Araranguá e, depois de vencer a Serra da Pedra, alcançaram o leste do planalto gaúcho. Somente nessa primeira etapa eles gastaram onze meses. Ao chegar à borda do planalto, Faria estacionou sua equipe por meio ano, enquanto aguardava o reforço de pessoal que havia solicitado a São Paulo. Temia as escaramuças indígenas que poderia sofrer a partir dali. O medo maior se dava em relação aos missioneiros, que demonstraram estar bem inconformados e informados sobre a abertura desse caminho. Antecipando-se em dois meses ao início da obra, eles cravaram uma enorme cruz de madeira, confeccionada com um longo caule de pinheiro, no local onde imaginavam que fossem sair os trabalhadores. Era um marco de fronteira que Faria atropelou:

[...] achei uma grande cruz feita de um pinheiro e este letreiro nela *Maries 16 de Dezembro anno 1727 pipe Capitolo Marcos Omopo*. Descida a cruz e adornada com toda a veneração, lhe mandei tirar o título, e lhe puz este I.N.R.J. e junto à mesma cruz em um bom padrão de pau este outro – Viva El-Rei de Portugal Dom João o 5º - ano de 1729.³¹

Ou seja, o aviso guarani de que os portugueses estavam adentrando em área missioneira, ou em domínios espanhóis, portanto, não foi respeita-

³⁰ MEDINA, 2012, p. 311. O índio Jerônimo Cuité era capataz de uma estância de Abreu no Uruguai e pessoa de sua extrema confiança.

³¹ *Apud* GOULART, 1961, p. 216.

do. Durante o período de aguardo, os homens de Faria se dedicaram a um minucioso exame das potencialidades da região dos Campos de Cima da Serra. Encantaram-se com as paisagens que viram e iniciaram o roubo aos rebanhos da Vacaria dos Pinhais. Em relatório ao governador paulista, o comandante Faria e Souza escreveu:

Nestes campos me demorei seis meses esperando por nova reclusa, 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 que passam, segundo julgo, de duzentas mil as vacas que nela há, tem muitas, e boas águas, bastante caça [...].³²

Com a chegada dos novos trabalhadores a obra prosseguiu, chegando a Curitiba em 08 de setembro de 1730. Dali para São Paulo o caminho já existia. Esta obra ficaria conhecida por Estrada dos Conventos, denominação do morro litorâneo onde ela começava.

Alias, cabe aqui um pequeno comentário sobre os abridores deste caminho. Essa mão de obra era composta por brancos, mestiços em geral, negros e principalmente indígenas. Esses trabalhadores haviam sido recrutados em Santos, Paranaguá, São Francisco e Laguna. Há algumas controvérsias sobre a quantidade deles, mas é certo que o número iria diminuindo com as deserções, que eram maiores que as reposições devido aos rigores do trabalho. Os indígenas fugiam com mais frequência. Segundo Francisco de Souza e Faria, “[...] e de 63 pessoas com que entrei, só morreu um negro meu e outro de Manuel de Sá Correa, de pura fome e miséria: também morreram nele um branco, e um índio pelo muito pinhão e mel de que se fartaram”.³³ Mas, de um modo geral, a historiografia tradicional parece que atribui a obra somente a Faria, desconsiderando esses trabalhadores. Felizmente, alguns autores atuais começam a sanar essa injustiça e, em mais de uma publicação, já encontramos algo assim: “Com uma equipe de 98 homens brancos e centenas de índios e escravos, ele [Faria] seguiu pelo litoral e abriu uma estrada pela mata serra acima, na altura do Morro dos Conventos [...]”.³⁴

Passados pouco mais de dois anos daquela ocasião em que foi a Santa Catarina intermediar as desavenças entre o administrador de Laguna e Faria; e julgando que o dito caminho já estivesse concluído, Cristóvão Pereira

³² Apud GOULART, 1961, p. 215.

³³ GOULART, 1961, p. 217.

³⁴ BRANDÃO, 2013, p. 45.

de Abreu formou uma manada de 800 mulas tencionando levá-las a feira de Sorocaba. Após cruzar o canal de Rio Grande, em outubro de 1731, ele encontrou muitas tropas estacionadas nos campos do litoral norte. As informações sobre o novo caminho eram muito desencontradas. Não se sabia ao certo se ele havia sido concluído, e nem das suas condições de uso. Também se falava em uma grande ameaça indígena nos Campos de Cima da Serra.

Na verdade, Francisco de Souza e Faria e sua equipe haviam chegado a Curitiba completamente em frangalhos, deixando atrás de si um caminho malfeito, impreciso e impraticável. No litoral gaúcho, essas informações ainda não haviam chegado com precisão. Por isso, Cristóvão Pereira, mais intrépido do que seus colegas, resolveu ir pessoalmente (com três companheiros apenas) a Araranguá para verificar as condições da obra e a veracidade da ameaça indígena. Lá chegando, decepcionou-se com o que encontrou e concluiu não ser possível a subida dos animais. Dali mesmo partiu para São Paulo, onde expos o problema às autoridades. Retornou em 1732 com armas, ferramentas e pessoal para retificar o caminho.

Nessa tarefa, gastou-se mais de um ano até que se iniciasse a tropeada inaugural da rota. Como recompensa, Abreu teve o privilégio de fazer a dianteira, seguido pelos outros tantos tropeiros. Ao todo, eram cerca de 3 mil muas e mais de 130 homens. Em fevereiro de 1733 estavam acessando o planalto gaúcho. Também esses homens se encantariam com as potencialidades dos Campos de Cima da Serra. A partir de agora, os rebanhos da vacaria missioneira estariam com os dias contados. Como Souza e Faria havia procedido quatro anos antes, também Abreu fez seus roubos ao gado guarani:

[...] determinei buscar outros entrando mais pela campanha, e receando já a grande demora que poderia ter, tomei a providência de levar comigo perto de quinhentas vacas que mandei colher naqueles campos, e nesta forma fui continuando minha diligência, que concluí, gastando nela treze meses [...].³⁵

Assim, devem ter chegado a Curitiba mais ou menos em março de 1734 e, em abril, a Sorocaba. Vendida a tropa, Abreu foi a Minas Gerais rever familiares e se inteirar de outros negócios. Diferentemente de alguns historiadores tradicionais do Rio Grande do Sul, que tantas glórias rendem a esse grande tropeiro, Martha Daisson Hameister, após acrescentar importantes dados a essa biografia, nos informa sobre alguns aspectos nada elogiáveis do comportamento desse personagem:

³⁵ *Apud* GOULART, 1961, p. 224.

Envolver-se com o contrabando de couros em larga escala [...], proceder descaminho dos gados [...] ou autorizar a seus subalternos a passar no fio da faca os índios prisioneiros que não puderam conduzir [...] foram também atitudes de Cristóvão Pereira, lado a lado com aquelas que foram cantadas em prosa por Simão Pereira de Sá. Todas elas fazem parte dos “gloriosos momentos” de conquista das regiões meridionais.³⁶

Na documentação produzida por Abreu se percebe o quanto este fidalgo português escrevia bem. Aliás, bem até demais, pois nos parece haver muito mais valor nas entrelinhas do que nas linhas propriamente ditas de suas redações. Por mais que não quiséssemos fazer referências a essa biografia, não podemos deixar de salientar que somente a relação desse tropeiro com os indígenas está nos rendendo uma outra interessante pesquisa. Vejamos somente esses dois documentos, como ilustração.

Um dos tantos tropeiros (donos de tropas, nesse caso) da viagem inaugural da Estrada dos Conventos, em 1733, chamava-se Custódio da Sylva que, após vencer a serra, foi morto por indígenas, não se sabe de qual etnia. Cristóvão Pereira de Abreu, que seguia logo a frente, tomou as dores e prendeu o primeiro grupo de Guaranis que encontrou. Eram 22 pessoas, entre homens, mulheres e crianças. Remeteu todo o grupo para Laguna para daí serem levados à justiça de Santos.³⁷ Ora, a prisão de mulheres e crianças nos parece um caso de escravização de nativos, mais do que qualquer outra coisa.

Outro caso. Em carta de 1º de fevereiro de 1733, escreve Abreu:

Entre os Índios que apanhey nestes Campos foi hua rapariga de idade de seis para sete annos chamada Paula, esta quysera pedir a V. Exa. me mandace dar para mandar para Portugal e quando tenha lugar, se digne V. Exa. fazer a honra mandala entregar na Villa de Santos ao Ajudante Fernando Pereira e Castro.³⁸

Não soa estranho ao leitor ver o avarento capitalista sensibilizado em satisfazer um desejo tão impraticável de uma criança aborígene qualquer? Toda essa aparente compaixão, vinda de alguém tão materialista, nos leva à desconfiança que o envio da inocente, em tão tenra idade, dava-se em razão de alguma encomenda. Em seguida, voltaremos a adiantar ao leitor mais alguns dados da relação entre Abreu e os índios.

³⁶ HAMEISTER, 2002, p. 114.

³⁷ Carta de Cristóvão P. de Abreu ao Conde de Sarzedas em 18/04/1733. *Apud* FORTES, 1942, p. 63.

³⁸ Carta de Cristóvão P. de Abreu ao Conde de Sarzedas. *Apud* FORTES, 1942, p. 65.

E o problema da ameaça indígena do qual se falava no litoral norte em 1731? Ora, o que mais havia ao longo das rotas dos tropeiros no planalto sulino eram índios, tanto Jês como Guaranis. Estes últimos, em 1735, obstruíram o recém-inaugurado Caminho dos Conventos, em atitude que precisa ser inserida em um cenário maior, no qual os índios não eram meros figurantes. Vejamos como isso se deu.

Após dezessete anos de aparente calma, os conflitos em torno da Colônia de Sacramento haviam recomeçado. Os espanhóis e milicianos guaranis atacaram novamente o forte português. Os índios, em particular, não se viam envolvidos no conflito como simples bucha de canhão. Lutavam muito mais por razões econômicas próprias. Os portugueses saqueavam cada vez mais os seus rebanhos, desbaratando essa riqueza de forma irreversível. Como bem escreve Júlio Quevedo dos Santos:

[...] à medida que os guarani-missioneiros lutam, para defender seus interesses (não deixando que os portugueses e os índios infiéis roubem-lhes o gado, bem como não se expandam por suas terras) evidencia-se que eles deixam de ser objetos, para se tornarem sujeitos do seu próprio fazer histórico, mesmo com limitações.³⁹

E é dentro desse contexto que os Guaranis vão interditar o Caminho dos Conventos no extremo leste do planalto gaúcho, em ato onde fica evidente o que o autor acima menciona: a disposição com que os índios se envolvem nessas contendas está diretamente relacionada com seus próprios interesses. A ação indígena de interrupção da via comercial, vincula-se, então, a esse conflito no Prata; e também à intromissão na Vacaria dos Pinhais. Impossibilitados de seguir viagem, vários tropeiros tiveram que estacionar suas manadas e aguardar no litoral norte gaúcho.

Em carta de 24 de novembro de 1735, o novo Capitão-mor de Laguna, José Luiz Caldeira (Francisco de Brito Peixoto havia falecido em outubro), informa ao governador de São Paulo, o Conde de Sarzedas, que naquele ano, nenhuma tropa pôde subir ao planalto, “das muitas que estavam para seguir viagem por grande impedimento dos Tapes que se acham em Cima da Serra [...]”. Informa também que não dispunha de armas e munições para averiguar o que de fato estava ocorrendo. Por isso,

[...] a 8 de Outubro passado se animaram alguns moradores a virem do campo de Tramandaí irem vadear essa serra aonde habitam esses inimigos e bem na saída de lá acharam um lote de gentio que constava de 25 entre

³⁹ SANTOS, 1991, p. 111.

machos e fêmeas que a meu parecer eram umas sentinelas que ali estavam ou exploradores do campo que sem dúvida a quantia deles é muito maior, segundo notícias que tenho não tomando nem pelo menos serão duzentos e tantos examinando alguns deles que vieram e que foram doze os que aqui vieram a minha presença e os treze foram para o campo de Tramandaí os não soube entender por me falarem variadamente; os deixei ficar nas mãos dos homens que os trouxeram até ordem de V. Exa.

Em correspondências no mês seguinte, Caldeira reconhece que esses indígenas não representavam ameaça, pois, na verdade, “são fugidos e não mandados dos Padres”; e que os “índios Tapes vindos de Cima da Serra os quais até o presente se acham nas mãos dos próprios que os apanharam até que V. Exa. mande dispor deles”.⁴⁰ Ou seja, foram trazidos para os Campos de Tramandaí pelos seus captores.

Gado para São Paulo via Rolante

Em razão do sítio que a Colônia do Sacramento sofria, visto anteriormente, obrigou-se o governo português a enviar socorro ao Prata. Além de uma esquadra que partiria do Rio de Janeiro, fazia-se necessário também o envio de reforços por terra. Para essa missão, foi chamado de Minas Gerais o velho sertanista Cristóvão Pereira de Abreu, o maior conhecedor da geografia sulina. Investido agora do cargo de Coronel de Ordenanças, ele deveria descer pelo sertão, a frente de uma bandeira formada com dezenas de voluntários civis, muitos dos quais indígenas.

Na descida, ao chegar à região de Lages, Abreu teve uma atitude de relevante consequência histórica. Ao invés de dobrar a esquerda e descer a serra pela recém-aberta e já conhecida Estrada dos Conventos; ele resolveu seguir em linha reta e cruzar o planalto gaúcho em direção aos Campos de Viamão.

Com isso, ele realizaria um objectivo de atilado e experiente sertanista, explorando um caminho mais curto e talvez mais praticável do que o de Souza Faria e de chefe militar, procurando contacto com os índios do interior do paiz, para hostilizar-os, se dispostos à luta ou, para incorporar-os as suas forças, se a isso se resolvessem, exatamente dentro dos propósitos que aconselharam a sua investida em um comando.⁴¹

Aproveitando-se da escolta de sua milícia, Abreu não poderia perder a

⁴⁰ *Apud* FORTES, 2001, p. 70-72.

⁴¹ FORTES, 1931, p. 16.

oportunidade de examinar a real extensão da ameaça indígena nos Campos de Cima da Serra. Depois, mais ao sul, pôde, enfim, descer a serra de Rolante por uma velha trilha indígena que ali já existia, convencendo-se de que, com algumas obras de adaptação, a subida de animais também seria possível por ali.

Já na planície, o grupo acampou por vários dias na Estância da Charqueada (Palmares do Sul), aguardando o retorno de Abreu, que havia ido a Santa Catarina para se entrevistar com autoridades militares e buscar mais gente. Depois de acrescentar mais algum pessoal de Laguna e dos Campos de Tramandaí, o Coronel reforçou sua milícia, que chegou a 160 homens, com a qual marchou para a embocadura da lagoa dos Patos, aonde chegaram a setembro de 1736. Sua missão, nesse ponto estratégico, era afugentar as patrulhas missioneiras, roubar e reunir gado suficiente para o munício das tropas que chegariam depois; e, com a ajuda dos Minuanos, fustigar os castelhanos pela retaguarda, tentando romper o cerco imposto à Colônia do Sacramento.

Na margem sul do canal, a milícia se dedicou aos trabalhos preliminares de infraestrutura, necessários para a fundação de um forte no local. “Durante os meses de espera, Cristóvão reunira bastante gado de corte e cavalos, apesar de constantemente hostilizado pelos índios Tape”.⁴² Essas tarefas foram fundamentais para que, em 19 de fevereiro de 1737, o brigadeiro José da Silva Paes, vindo por mar, fundasse oficialmente o presídio Jesus-Maria-José.

Depois de alguns meses ainda neste local, pôde finalmente Cristóvão Pereira retornar à Colônia do Sacramento, já liberada do cerco. Mas já no ano seguinte estava de volta com nova tropa de mulas. Nos Campos de Tramandaí, ele era esperado pelo estancieiro-tropeiro João Alfredo da Veiga (acompanhado de outros vizinhos dos Campos de Viamão).⁴³ Abreu foi então informado sobre a adequação do novo caminho para o norte, ou melhor, dos melhoramentos realizados na trilha da serra de Rolante.

A Estrada dos Conventos, de fato, apresentava muitos problemas, destacando-se o aclave muito acentuado da serra e a facilidade de ser interditada por indígenas. A necessidade de uma nova rota ficou evidente já na sua viagem de inauguração. Mesmo assim, Cristóvão Pereira parece que ainda tinha algumas dúvidas ou receios em relação ao caminho de Rolante. Por isso, mandou a metade dos animais pela via catarinense; e, com a outra metade,

⁴² CÉSAR, 2002, p. 107.

⁴³ MEDINA, 2012, p. 389-392.

resolveu experimentar ou inaugurar o novo trajeto. Estavam no outono de 1738.⁴⁴

Há uma controvérsia sobre quem teria aberto esse caminho. O historiador Moacyr Domingues discorda dos autores que atribuem essa obra a Cristóvão Pereira. Para ele, foram os estancieiros do litoral e dos Campos de Viamão que tiveram essa iniciativa, obra onde trabalhadores indígenas também atuaram.

Aqui estabelecidos a partir de 1732, não iriam ficar *de braços cruzados* diante da serra de Santo Antônio, sem explorar suas terras. Foi assim que com seus peões, *com seus índios* e escravos subiram a serra e descobriram que, por ali, ficava melhor transitar do que dar aquela volta, atravessando os rios Tramandaí, Mampituba e Araranguá.⁴⁵

No nosso entender, essa é uma pendenga desnecessária ou apressada. Como vimos, podemos, sem embargo, juntarmos essas duas hipóteses. Os estancieiros melhoraram a trilha na subida. Depois, Abreu seguiu adiante, escolhendo o melhor traçado pelos campos abertos. Os estancieiros precisavam de uma autoridade de respaldo, um líder-pioneiro para iniciar o uso dessa nova rota porque, é bom lembrar, ela atalharia território espanhol patrulhado por índios missioneiros. Pelo menos nos seus primeiros doze anos (1738-1750), esse caminho, após atingir o planalto, fazia uma enorme curva para a direita (para o leste), por duas razões. A montante, o rio das Antas seria mais facilmente vadeado, no local conhecido por Passo do Matemático, onde o vale ainda não havia ganhado grande profundidade.⁴⁶

Outra justificção para essa curvatura oriental do trajeto utilizado nos primórdios seria a busca de maior segurança. De fato, na primeira metade do século XVIII, os Guaraní dos Sete Povos das Missões ainda dominavam a parte central desse planalto, de que se havia adonado na primeira década do mesmo século, transformando-a em sua *Baqueria de los Piñares*. Eram frequentes as incursões desses índios [...] a fim de cuidarem de suas grandes manadas e expulsarem eventuais intrusos. Por isso, os tropeiros portugueses sentiam-se mais seguros, no começo, contornando a Vacaria bem pelo leste.⁴⁷

⁴⁴ MEDINA, 2012, p. 389-392.

⁴⁵ DOMINGUES, Moacyr. Os Primeiros Tropeiros. In: SANTOS et al, 1995, p. 100-107.

⁴⁶ Depois da metade do século, a passagem do rio se dava mais a jusante uns 15 ou 20 quilômetros.

⁴⁷ RUSCHEL, Ruy Ruben. Reconstituição Parcial de um Roteiro de 1745. In: SANTOS et al, 1995, p. 108-120.

Esse caminho, dependendo da documentação, receberia posteriormente muitas denominações: Caminho do Sertão, Caminho da Serra, Caminho do Planalto, Estrada Real, Estrada do Sul, Estrada das Tropas, Estrada de Cristóvão Pereira de Abreu, Estrada de Sorocaba, Estrada de Viamão etc. O trecho que nos interessa, nessa pequena pesquisa, era o seguinte: vindo do sul, ele pendia para a esquerda após Palmares, deixando com isso a linha da praia. Em seguida, depois da margem ocidental da lagoa dos Barros, despedia-se da planície no lado oeste da atual cidade de Santo Antônio da Patrulha. Após varar os rios Sinos e Rolante, os tropeiros faziam uma pausa para descanso dos animais ao longo da margem direita do arroio da Areia.⁴⁸ Isso era necessário para depois galgarem o penoso aclave da serra.

A fronteira entre índios e tropeiros

A abertura de estradas pelos tropeiros no planalto sulino se revestiria de enorme repercussão do ponto de vista geopolítico, pois implicava no confronto de algumas fronteiras. Em primeiro lugar, os caminhos traziam enormes dissabores para os nativos do planalto, os índios jê, pois eles passariam a conviver, a partir da década de 1730, com tropeiros e seus numerosos animais circulando por seus territórios. Os paulistas jamais cogitaram negociar com os índios o uso desses espaços. Obviamente que, dessa atitude arrogante, surgiriam conflitos sem fim. Em segundo lugar, os Guaranis missioneiros entendiam que as pastagens do planalto lhes pertenciam, pois ali eles estavam criando gado, há três décadas, como vimos. Em terceiro lugar, do ponto de vista dos domínios das Coroas ibéricas na América do Sul, os caminhos representavam um avanço português sobre territórios espanhóis, visto que cruzavam áreas vinculadas ao mundo colonial hispânico.

Deixando-se de lado essa questão da penetração portuguesa em áreas da América espanhola, atemo-nos que esse fluxo comercial pode ser considerado também uma frente pastoril, significando um avanço ocidental sobre territórios indígenas. O tropeirismo ocupava o planalto em uma presença permanente, pois os viajantes se sucediam no local. Isso aumentava os espaços transitáveis nos Campos de Cima de Serra. A abertura de caminhos significava muito mais do que um estorvo de uma rota comercial apenas. Ela se constituía também em uma frente de ocupação.

⁴⁸ O arroio Areia é afluente da margem direita do rio Rolante, e este, é afluente da margem direita do rio dos Sinos.

Desta forma, estes caminhos não podem ser resumidos a questões práticas e logísticas, pois acreditamos que possibilitaram a dinamização de um fluxo sócio-cultural bastante intenso. Tendo implicado assim, na transformação de um espaço por onde trafegavam não só o gado, mas também homens com suas ideias, sua cultura, seu trabalho, seu cotidiano e sua espacialidade, construindo assim o que chamamos de tropeirismo.⁴⁹

Eis o problema. A partir de agora, as áreas indígenas no Planalto Meridional nunca mais seriam as mesmas. Conforme Catafesto de Souza, “Os tropeiros foram aqueles que vivenciaram e até perpetraram, ao lado de militares, comerciantes e religiosos, o defloramento da paisagem ameríndia, gerando epidemias, escravidão e tantas outras formas de genocídio e de etnocídio”.⁵⁰ Essa era a transformação: espaços transitáveis logo se tornaram espaços apropriáveis. Os caminhos abertos pelos tropeiros se constituíam nos eixos iniciais da ocupação. Fora dado início ao processo da conquista territorial, gerando muitas tensões, pois as estradas representavam a inserção de novas estruturas de poder e de outra dinâmica econômica frente às populações autóctones. Essas rotas representavam, na prática, uma nova frente de ocupação da terra, de colonização e de controle do espaço e da espacialidade indígena. Como já dissemos, os tropeiros estavam em trânsito, mas a ocupação pelos rebanhos era permanente, pois as tropas se sucediam.

O traslado desses animais era tarefa muito penosa e, dependendo de algumas variáveis, ele poderia se prolongar por mais de dois anos. Muitos eram os fatores que podiam retardar uma marcha: o aumento do volume dos rios, as chuvas ou secas prolongadas, a neve, as escaramuças indígenas, a reconstrução de pontes, o extravio de animais. Também ressaltamos que os rebanhos precisavam se recompor do desgaste no deslocamento, e uma pausa na viagem poderia consumir semanas ou meses.

Diante disso, muitas foram as maneiras pelas quais os índios expressavam sua resistência, pois não se podia esperar que ficassem de braços cruzados. Eles sentiam seu universo sendo profundamente impactado. E se não tinham como propor uma luta direta em campo aberto e encarar os bem armados e prevenidos tropeiros em ações frontais; eles não deixavam de expressar sua inconformidade, desencadeando ações típicas de guerrilha. Eles

⁴⁹ SILVA, Adriana Fraga da. Projeto Arqueológico Espaço, Sociedade e Cotidiano: Uma Aproximação ao Tropeirismo através da Arqueologia. In: SANTOS et al, 2004, p. 703-721.

⁵⁰ SOUZA, José Otávio Catafesto de. Lideranças indígenas e o tropeirismo no sul do Brasil. In: BARROSO et al., 2012, p. 218-224.

destruíam pontes, queimavam pastagens, soltavam na correnteza as jangadas amarradas nos passos dos rios, faziam guerra psicológica atormentando o descanso dos tropeiros à noite, flechavam pela retaguarda.

Além dessas contestações, pode-se dizer que os ataques também tinham, como motivação mais imediata, a aquisição de bens materiais que os civilizados portavam. As armas brancas e outras ferramentas de corte os encantavam sobremaneira. Qualquer objeto metálico que pudesse ser transformado em arma ou em ponta de flecha era também expropriado. A aquisição desses bens lhes proporcionaria uma melhor defesa. Os choques com os tropeiros passaram a ser uma constante a partir da década de 1730. Os índios jês tiveram que criar novas técnicas de combate, refinar táticas de lutas, aperfeiçoar formas de atacar e de manter o inimigo sobre pressão, enfim, desenvolveram uma metodologia de guerrilhas, única forma de fazer frente a inimigos superiores do ponto de vista militar.

Da análise daquilo que se escreveu sobre o perigo dessas rotas, conclui-se que foi ferrenha a resistência que os índios ofereceram. Veja esse exemplo: “Os botocudo, hostis e sanguinários, vezes sem conta, atacaram tropeiros e povoadores [...]. Foram eles, de conseguinte, o terror dos caminheiros da “Estrada da Mata” ou Caminho Viamão-Sorocaba, estrada que, no passado, ligava o Rio Grande do Sul a São Paulo”.⁵¹ É notório que essa historiografia de cunho tradicional geralmente exalta a coragem dos tropeiros, ao mesmo tempo em que reduz os indígenas à condição de feras perigosas. Ora, mesmo a partir desses dados, podemos concluir que a resistência nativa era proporcional à valentia dos tropeiros.

O menosprezo inicial ao perigo que os Jês poderiam representar foi logo repensado: “Os audazes tropeiros pagavam, às vezes, caro tributo ao seu destemor, utilizando-se por isso, mais tarde, de *bugreiros*, pessoas hábeis no afugentamento ou combate aos mencionados *bugres*.”⁵² Essas informações bibliográficas aparecem em ligeiras linhas, mais ou menos dessa forma, quando são relacionadas as dificuldades pelas quais passavam esses profissionais: “A vida do tropeiro é sem dúvidas a mais cheia de sobressaltos, de inquietações e de sofrimento. Romper sertões extensos, só habitados por indígenas e feras bravias; penetrar até os mais recônditos lugares do Rio Grande [...]”.⁵³ Outra autora refere-se aos apetrechos de defesa de uso pessoal do tropeiro: “Este homem, que passará muitos dias sobre sua montaria e enfrentará a geadas, a onça, os indígenas, os passos

⁵¹ EHLKE, 1973, p. 37.

⁵² EHLKE, 1973, p. 38.

⁵³ MEDEIROS, 1864, p. 40.

com enchentes e a estrada, será forte. Sua proteção? Apenas sua roupa e suas armas”.⁵⁴

Quanto às diferentes paisagens pelas quais os tropeiros se deslocavam, esse outro autor relata que: “Destes ambientes, o mais benéfico para a atividade tropeira eram os campos. Vários depoimentos de tropeiros falam das agruras e dos perigos das travessias pelas matas. A umidade, o relevo acidentado, os caminhos estreitos ou a presença temerosa do ‘bugre’, estão registrados em descrições de viajantes [...]”.⁵⁵ A lista de referências ao perigo que os indígenas representavam para os condutores de tropas seria muito longa, por isso, vejamos apenas mais essa.

Porém não eram apenas o risco do estouro da tropa ou os obstáculos naturais as principais preocupações dos tropeiros que percorriam o planalto [...]. Existia também a ameaça constante do encontro com os indígenas do grupo linguístico Jê, compreendido pelos Kaigáng do planalto, também conhecidos como coroados, e os Xokleng, ou botocudos, das bordas entre o litoral e o planalto, genericamente denominados *bugres*.⁵⁶

Pesquisas mais recentes revelam que ocorriam muitas mortes nessas refregas. Conforme Aline Francisco, “Nas últimas décadas do século XVIII ocorreram ataques às tropas de gado que, seguindo pelo antigo caminho até Sorocaba, atingiam os territórios de kaingáng e dos xokleng, resultando em diversas mortes e roubo de gado e mulas, além de outras mercadorias”.⁵⁷

Ainda em relação a essa resistência indígena, gostaríamos de acrescentar apenas duas informações curiosas, no sentido de chamar a atenção para a possibilidade de várias pesquisas vinculadas à relação “índio *versus* tropeiro”. São muitos temas que desencadeiam nossa curiosidade, mas para não nos alongarmos, faremos apenas duas referências, no sentido de ilustrar apenas: as mangueiras de pedra e a importância dos cães.

Os mangueirões de pedra são construções que muita curiosidade e controvérsias despertam entre os historiadores da ocupação do planalto. Parece que essas estruturas foram construídas em três momentos. Pelos escravos das estâncias, pelos tropeiros e pelos pastores missioneiros. Estas construções foram facilitadas graças à abundância da matéria prima, o basalto, que

⁵⁴ ZATTERA, Vera Stédile. Tropeiros do Rio Grande do Sul, Indumentária. In: RODRIGUES, 2000, p. 305-320.

⁵⁵ ARANTES, Aimoré I. Brasil et al. Projeto Caminho das Tropas. In: RODRIGUES, 2000, p. 387-406.

⁵⁶ BRANDT, Marlon. Tropeiros e Indígenas: tensões e conflitos nos caminhos de Curitiba. In: BARROSO et al, 2012, p. 227-230.

⁵⁷ FRANCISCO, 2013, p. 94.

aflorava nos campos da região. No caso dos tropeiros, verifica-se que esses cercados eram erguidos nos períodos em que o deslocamento tinha que fazer uma pausa na marcha. Como vimos, as paradas poderiam se prolongar por muitos dias. Nesse caso, as encerras não eram usadas para reter os animais-mercadoria, pois as tropas eram muito grandes, compostas por centenas de cabeças. O conjunto desses animais não caberia nesses espaços. Então, concluem alguns, sua função era reservar os animais de serviço, os de montaria, os de carga e os de revezo, que não poderiam ficar soltos, pois com isso poderiam se extraviar. O cercado de pedra também abrigava o acampamento propriamente dito, onde os tropeiros concentravam seus variados pertences: arreios, ferramentas, alimentos, roupas, panelas, documentos. No interior desses parados estratégicos, em forma de minúsculos fortes, eles se defendiam melhor das onças e dos índios. Em obra sobre o Município de Bom Jesus, esse autor escreve:

Em alguns distritos do município, podem ser encontrados grandes mangueirões de pedra bruta que, segundo Arthur Ferreira Filho que os estudou, pertenciam aos primeiros tropeiros que por ali passaram com seu gado e o abrigaram da intempérie da época hiberna ao mesmo tempo que *serviam como proteção contra os ataques de bugres*.⁵⁸

Como vimos anteriormente no caso dos pastores missionários, também os tropeiros procuravam se proteger dos ataques dos índios jês. Além disso, esses locais eram de uso constante e *público*. Os estudos de Ferreira Filho, aludidos acima, foram feitos no início dos anos 1960, e conforme suas próprias palavras: “Da primitiva estrada ficaram vestígios inapagáveis nas colossais mangueiras de pedra, que contando acima de duzentos anos e devem ser consideradas as mais antigas construções brasileiras no Rio Grande do Sul, ainda existentes”.⁵⁹

Quanto aos imprescindíveis cachorros, sempre se ressalta sua importância nas tarefas de repontar as manadas e nos serviços de guarda noturna. Pela grande quantidade deles que se fazia necessário nessa lida, é de se imaginar o quanto deram trabalho aos índios.

Nenhum tropeiro se arriscaria nas estradas sem uma boa matilha de cães ensinados nessa luta. Nas regiões *infestadas de bugres* (índios), as tropas tinham de se fazer acompanhar de batedores, conhecidos por *bugreiros*, com seus cães habilitados *na caça* aos silvícolas. Eles atacavam os pousos

⁵⁸ ABREU, 1977, p. 9.

⁵⁹ FERREIRA FILHO, 1964, p. 19.

principalmente na escuridão. Por isso os tropeiros montavam guarda durante as noites inteiras.⁶⁰

É sabido que muitos desses animais acabavam ficando para trás. Depois, seus descendentes voltavam ao estado selvagem e, como os felinos, muitos danos causavam aos rebanhos nas estâncias, atacando em matilhas preferencialmente bezerros indefesos e ovinos. Os índios, porém, aprenderam a domesticar esses cães-chimarrões e passaram a usá-los em seu proveito.

Antes de encerrarmos, temos que fazer essa observação, que julgamos muito importante. Na relação entre índios e tropeiros nem tudo se resumia a atritos entre ambos. Vimos que os índios se viram envolvidos em muitos papéis colaboracionistas no negócio tropeirista. Por exemplo, conforme relatamos em linhas atrás, eles foram a mão de obra fundamental empregada na abertura dessas rotas.

Vários livros mencionam as estradas que foram feitas, na primeira metade do século XVIII, em São Pedro do Rio Grande [...], com o intuito de transitarem por elas as tropas de mulas, outros equinos e muito gado, com admiráveis tropeiros no comando e, junto a eles, índios e escravos que abriam picadas e outros trabalhos braçais como a construção de pontes.⁶¹

Mas os índios não eram indispensáveis somente nos serviços braçais. Traçar essas rotas, sem os atuais recursos da engenharia topográfica, a primeira vista, parece tarefa muito difícil. No entanto, não era, pois os paulistas sempre podiam contar com a boa e velha sabedoria indígena.

A escolha do rumo pelos pioneiros, por certo orientados por *guias índios*, dificilmente poderia ser melhor. Se sobrepusermos seu traçado a um mapa da primitiva cobertura vegetal, constataremos que cortava o planalto justo onde mais numerosos e abertos eram os campos. A maior parte do roteiro se fazia sobre ondulados divisores de águas [...].⁶²

Outro autor também trata desse tema, destacando que o senso geográfico dos nativos foi decisivo na abertura dos caminhos por onde o gado seria transportado: “O tropeirismo foi quem manteve unido o Estado do Rio Grande do Sul ao Brasil. O tropeiro foi engenheiro de estrada traçando as rotas. O índio balizou os rumos, indicou o caminho, o vau, a aguada e

⁶⁰ FELIPPE, Euclides J. O Caminho das Tropas em Curitiba. In: RODRIGUES, 2000, p. 136-144.

⁶¹ FONSECA, 2012, p. 55.

⁶² RUSCHEL, Ruy Ruben. Os dois caminhos pioneiros do Rio Grande do Sul. In: BARROSO et al, 1992, p. 215-233.

ajudou na sobrevivência”.⁶³ Veja essa outra curiosa contribuição de Ademar Velho: “Muitos índios serviram de guias para os tropeiros, não só indicando os caminhos, como evitando que fossem atacados por tribos mais agressivas. Mesmo com a convivência relativamente pacífica entre índios e tropeiros, muitos morreram vitimados por ataques daqueles”.⁶⁴

Por último, seria desnecessário pontuarmos que o grupo de trabalhadores empregado nessa difícil e penosa tarefa de conduzir os animais sulinos para São Paulo, a exemplo do que vimos no caso lagunista, também era formado, basicamente, por trabalhadores mestiços e indígenas. Mas esses verdadeiros condutores de tropas – os tropeiros propriamente ditos – dificilmente são lembrados pela historiografia tradicional.⁶⁵ Ora, no século 18, era natural que boa parte dos trabalhadores empregados nas tropeadas fosse de pessoas indígenas, pois eles formavam a base da força de trabalho em São Paulo. Nelas também atuavam negros e mestiços em geral. Os brancos eram minoria, devido aos perigos dessa atividade.

Em estudo mais apurado, e partindo de fontes eclesiásticas, Martha Hameister, ao estudar a composição étnica dos grupos que compunham esses condutores de tropas, sugere que os *pardos*, da documentação, fossem também indígenas administrados ou seus filhos, além de ex-escravos e seus descendentes.⁶⁶

Considerações finais

Nossas pesquisas sobre os índios na história do Rio Grande do Sul vem nos convencendo da necessidade de novos estudos sobre a atuação deles em todas as instâncias dessa atividade econômica denominada Tropeirismo. O antropólogo José Otávio Catafesto de Souza já havia chamado a atenção para essa lacuna historiográfica.

É necessário aprofundar o conhecimento sobre a participação indígena na história do Tropeirismo na região do Prata e no sul do Brasil, aspecto seguidamente menosprezado nos estudos historiográficos sobre o assunto. A participação de indígenas tem sido, quando muito, considerada subsidiária no contexto da colonização, senão mesmo esquecida.⁶⁷

⁶³ FONSECA, Pedro Ari V. da. O Tropeirismo. In: SANTOS et al, 1995, p. 76-85.

⁶⁴ VELHO, 2008, p. 20.

⁶⁵ Para alguns autores, *tropeiro* é o proprietário dos animais, homem de negócio, dono do capital; não necessariamente envolvido nessa prática de traslado. Em nossos escritos, tropeiros são todos aqueles envolvidos na condução das tropas, os trabalhadores que praticavam a tropeada.

⁶⁶ HAMEISTER, 2002 p. 63-69.

⁶⁷ SOUZA, José Otávio Catafesto de. O Índio e o Ciclo do Tropeirismo no Cone Sul. In: RODRIGUES, 2000, p. 100-128.

Para finalizar, e retomando o que já foi dito sobre a questão dos caminhos abertos sobre territórios indígenas, salientamos que pior do que o trânsito que se estabeleceu, foi o que essas estradas ou esse fluxo vieram a proporcionar: o estabelecimento de estâncias e a fixação de colonizadores por todo o leste do planalto gaúcho. Os locais de descanso das tropas ao longo dos caminhos, com o tempo, vieram a transformar-se em embriões das primeiras unidades de criação a partir da década de 1740. Os tropeiros, dessa forma, foram os agentes que deram início à incorporação territorial do planalto meridional ao império português.

Antecipando-se à iniciativa oficial de povoar a Terra-de-Ninguém, o tropeiro setecentista desvenda os mistérios do escondido Rio de São Pedro, *afugenta ou alicia o índio*, abre caminhos, [...], liga entre si áreas econômicas distintas, impõe mais objetividade e vigor aos reinóis no trato das questões pertinentes à dilatação das fronteiras.⁶⁸

Como se vê, naquela época, o índio não era considerado gente, pois seus espaços de vida eram considerados “terra de ninguém”. Ali, os invasores mataram muito mais do que aliciaram ou afugentaram. De fato, o tropeirismo foi, na prática, o evento que vincularia ou incorporaria o Rio Grande do Sul ao Brasil. E qual seria nossa dívida para com os indígenas diante de tudo isso?

Referências

- ABREU, Ennio Farias de; ABREU, Marisa da Costa. *Bom Jesus: histórias de uma cidade*. Porto Alegre: EST; Caxias do Sul: UCS, 1977.
- BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org.). *Raízes de Santo Antônio da Patrulha, São Francisco de Paula e Tramandaí*. Porto Alegre: EST, 1992.
- BARROSO, Véra Lucia Maciel et al (Org.). *Bom Jesus e o desenvolvimento do tropeirismo nos caminhos do Cone Sul*. Porto Alegre: Corag, 2012.
- BRANDÃO, Vladimir. *Caminhos do Sul*. Florianópolis: Expressão, 2013.
- BRUXEL, Arnaldo. *Os Trinta Povos Guaranis*. Porto Alegre: EST; Nova Dimensão, 1987.
- CÉSAR, Guilhermino. *História do Rio Grande do Sul: período colonial*. Porto Alegre: Martins Livreiro, 2002.
- CÉSAR, Guilhermino. *Primeiros cronistas do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 1969.
- CÉSAR, Guilhermino. *Origens da economia gaúcha (o boi e o poder)*. Porto Alegre: IEL/Corag, 2005.

⁶⁸ CÉSAR, 2002, p. 96.

- CUNHA, Lauro Pereira da. *Índios Xokleng e Colonos no Litoral Norte do Rio Grande do Sul* (Séc. XIX). Porto Alegre: Evangraf, 2012.
- CUNHA, Lauro Pereira da. *A Presença Guarani no Litoral Norte Gaúcho: mil e um papéis em mais de mil anos*. Porto Alegre: Evangraf, 2014.
- CUNHA, Lauro Pereira da. *Índios Botocudos nos Campos de Cima da Serra (RS)*. Porto Alegre: Evangraf, 2017.
- EHLKE, Cyro. *A Conquista do Planalto Catarinense (1ª Fase)*. Rio de Janeiro: Laudes, 1973.
- FERREIRA FILHO, Arthur. *O município de Bom Jesus*. Porto Alegre: Tipografia do Centro, 1964.
- FONSECA, José Carlos Santos da. *São Francisco de Paula – Rio Grande do Sul: história, encantos e mistérios, resgatando o passado serrano*. Porto Alegre: Evangraf, 2012.
- FORTES, General Borges. *Christovão Pereira (A família Fortes)*. Porto Alegre: Typographia do Centro, 1931.
- FORTES, General Borges. *Velhos Caminhos do Rio Grande do Sul*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942.
- FORTES, João Borges. *Troncos Seculares: o povoamento do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1998.
- FORTES, João Borges. *Rio Grande de São Pedro: povoamento e conquista*. Porto Alegre: Martins Livreiro, 2001.
- FRANCISCO, Aline Ramos. *Kaingáng: Uma história das interações entre nativos e ocidentais durante a conquista e a colonização no sul do Planalto Meridional*. Tese (Doutorado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2013.
- GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.
- HAMEISTER, Martha Daisson. *O Continente do Rio Grande de São Pedro: os homens, suas redes de relações e suas mercadorias semoventes (c. 1727- c.1763)*. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2002.
- LEITE, Serafim. *História da Companhia de Jesus no Brasil*. v. 6. Lisboa: Portugalia, 1945.
- LEITE, José Antônio Mazza. *Colônia do Sacramento. Caderno de História*, n. 64. Porto Alegre: Memorial do Rio Grande do Sul, 2009.
- MEDEIROS, F. L. D'Abreu. *Curiosidades brasileiras*. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1864.
- MEDINA, Sinval. *O Cavaleiro da Terra de Ninguém: vida e tempos de Cristóvão Pereira de Abreu*. São Paulo: Prumo, 2012.
- NEIS, Ruben. *Guarda Velha de Viamão*: Porto Alegre: EST; Sulina, 1975.
- OLIVEIRA, José Fernandes de. *Rainha do Planalto*. Caxias do Sul: Ed. São Miguel, 1959.
- PINHEIRO, José Feliciano Fernandes. *Anais da Província de São Pedro*. Petrópolis: Vozes, 1978.
- PONT, Raul. *Campos Realengos: formação da fronteira sudoeste do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Edigal, 1983. v. 1.

- PORTO, Aurélio. *História das Missões Orientais do Uruguai*. Porto Alegre: Selbach, 1954.
- RAMBO, Pe. Balduino. *A Fisionomia do Rio Grande do Sul*. São Leopoldo: Ed. Unisinos, 2005.
- RODRIGUES, Elusa Maria Silveira et al (Org.). *Bom Jesus e o Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2000.
- 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.
- SANTOS, Júlio R. Quevedo dos. *Rio Grande do Sul: aspectos das Missões*. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1991.
- SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org.). *Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004.
- SILVA, Adriana Fraga da. *Estratégias materiais e espacialidade: uma Arqueologia da Paisagem do Tropeirismo nos Campos de Cima da Serra/RS*. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2006.
- SOUZA, José Otávio Catafesto de. Os Índios de Lagoa Vermelha: ontem e hoje. In: *Raízes de Lagoa Vermelha*. Porto Alegre: EST, 1993. p. 16-26.
- VELHO, Ademar Pereira (Org.). *Tropeirismo: Ensino Fundamental*. Porto Alegre: Corag, 2008.
- VELLINHO, Moysés. *Capitania d'El-Rei*. Porto Alegre: IEL; Corag, 2005.
- VIEIRA, Euripedes Falcão; RANGEL, Susana Salum. *Geografia Econômica do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Sagra-DC Luzzatto, 1993.



Ataques de índios selvagens a tropeiros no século XIX

Lauro Pereira Cunha

Pós-Graduado em História do Brasil e Mestre em História. Porto Alegre/RS

O processo de conquista da região dos Campos de Cima da Serra, com o estabelecimento de estâncias a partir de 1740, por mais que não se reconhecesse na época, deu-se sobre um espaço já ocupado. Os criadores subestimavam a presença dos índios jês e também de Guaranis missioneiros. Os Jê¹ eram estigmatizados como feras, elementos da fauna, bichos do mato bravios e, a partir dessa visão, acreditava-se que aquelas sociedades nativas careciam de pensamento racional. Elas eram uma ameaça e significavam um obstáculo ao projeto expansionista colonial. Os brancos logo concluí-

¹ No século XIX eram os Coroados e os Botocudos, os atuais Kaingangs e Xoklengs, respectivamente.

ram que para poder encher as colinas de gado, fazia-se necessário, primeiro, esvaziá-las de índios. Como se vê, não poderia haver interesse no aproveitamento desses nativos como mão-de-obra, pois eram tidos como indivíduos desqualificados para o trabalho produtivo. Por isso, o caráter das relações entre índios e colonizadores que se seguiram foi de exclusão social e de violência física e cultural. O afugentamento ou até mesmo a sua eliminação física seria condição necessária para a proliferação das estâncias. Foi uma relação de conflito permanente até, pelo menos, a metade do século XIX, ocasião em que começaram a serem instalados os aldeamentos oficiais para confinar os nativos.

Os Guarani missioneiros que criavam gado naquelas pastagens seriam empurrados de volta para oeste, para o lado de onde vinham, ainda no século XVIII. Quanto aos Jê, ninguém pensou na possibilidade de se negociar espaços com eles, pois já traziam a pecha de bravios, selvagens, bárbaros. Esses conceitos de braveza, selvageria e ferocidade eram externados por aqueles pioneiros, sendo utilizados para caracterizar os nativos e identificar a perspectiva de superioridade da sociedade civilizada. Na verdade, a atitude hostil demonstrada pelos Jê deve-se, mais do que à sua *natureza guerreira*, às suas próprias experiências com as ações hostis empreendidas contra eles.

Diferentemente do que se observa em relação a outras regiões do Estado, as narrativas históricas sobre essa frente pastoril planaltina, de um modo geral, não negam que esse processo se deu de forma violenta. Mesmo sem aprofundar o tema, os historiadores locais têm feito algumas referências a esse dado; poucas, porém. Na verdade, a preocupação primeira deles tem sido ressaltar a fibra, o brio e a tenacidade dos valorosos e intrépidos pioneiros criadores brancos. Mas, ao fazerem isso, por extensão, obrigam-se a reconhecer que toda essa valentia se dava em razão da tenaz resistência que os nativos ofereciam em resposta à invasão de seus espaços de vida. O elemento indígena se configurava como um agente nessa história que se conta do planalto, pois mesmo que não fizesse parte dos interesses da construção da empreitada colonial, ele entra como aquele que opõe resistência e que atrasa o povoamento e o desenvolvimento da região. Infelizmente, em termos historiográficos, esse contato conflituoso ainda não foi devidamente apresentado, mas pelo menos não se esconde que o encontro belicoso aconteceu.

Grosso modo, pode-se dizer que os primeiros 45 anos (1740-1785) de ocupação colonialista, com a fixação de moradores, foram de tensões permanentes. Nesse período, a resistência indígena conseguiu barrar a proliferação de estâncias. Em 1766, a população ocidental dos Campos de Cima da

Serra era de apenas 210 pessoas. Segundo Sebastião Fonseca de Oliveira, elas estavam assim distribuídas: em Vacaria, 77 pessoas em 18 fazendas; e, em Cima da Serra do Viamão, 133 pessoas em 18 fazendas.² Esse clima generalizado de insegurança fez com que muitos fazendeiros abandonassem suas propriedades, principalmente com o acirramento dos ânimos na década de 1770. Parece que o grande agravante, nessa ocasião, foi o ingresso na região de considerável contingente de Kaingangs provenientes do Paraná. Nesse decênio, o conflito por espaços envolveu estancieiros, índios missioneiros, Xoklengs e Kaingangs, num emaranhado difícil de desvendar devido à escassez de maiores informações.

Em 1778 foi criada a Companhia de Cavalaria Auxiliar com o objetivo de proteger os moradores dos Campos de Vacaria. Isso significava prosseguir, porém agora de maneira mais sistemática, com a guerra contra os bugres; e também contra os missioneiros que não queriam abrir mão dos ricos ervaais da região conhecida por Fundos da Vacaria. Após esse investimento do governo provincial na guerra contra os selvagens, os estancieiros começaram a retornar e a população colonizadora iria aumentar paulatinamente sem mais interrupções. Embora tímido esse incremento demográfico permitiu que surgissem os primeiros povoados nos Campos de Cima da Serra. Apesar das frentes pecuárias não serem tipicamente povoadoras, pois nelas a ocupação humana também se dá de modo extensivo, ao final do século XVIII já haviam nascido dois vilarejos no leste do planalto gaúcho: Cima da Serra do Viamão (São Francisco de Paula) e Vacaria.³ Mas ao final do século XVIII, essas duas capelas pouco haviam encorajado uma maior concentração do espaço em seu entorno, e ainda não se pode pensar em concentrações urbanas.

A resistência indígena tem sido comumente apontada pela historiografia local como responsável pelo marasmo no crescimento desses vilarejos, principalmente Vacaria. Mas os índios certamente não se constituíam no único fator inibidor do desenvolvimento. O problema maior era a distância em relação a outros centros urbanos, agravada pela ausência de estradas. Isso acabava ilhando esses nascentes povoados. A historiadora Maria Neli Ferreira Borges salienta essa questão da seguinte forma:

Nesses primeiros tempos, a freguesia de Nossa Senhora da Oliveira de Vacaria teve seu povoamento inicial lento. Atribui-se o fato aos constantes

² OLIVEIRA, Sebastião F. de. Caminho das Tropas nos Campos de Cima da Serra. In: SANTOS et al, 2004, p. 271-274.

³ Ambos povoados desenvolveram-se a partir de capelas inauguradas em dezembro de 1761.

ataques dos índios, mas, principalmente, ao isolamento em que a população, espalhada por uma região tão grande, se encontrava. Esse isolamento teve como uma das causas a falta de estradas, principal e único meio de comunicação na época.⁴

Na ausência de estradas, a comunicação e principalmente as relações comerciais com os povoados distantes se dava através de picadas ou trilhas, por onde as mulas transportavam as mercadorias. Mas se os índios selvagens não mais podiam atacar frontalmente os nascentes vilarejos, eles ofereciam resistência atacando essas caravanas de cargueiros, que necessariamente teriam que cruzar áreas por eles dominadas. Com o surgimento daqueles povoados, os índios selvagens foram empurrados, literalmente, para a região da encosta do planalto ou Serra Geral. Foram afugentados dos ambientes mais abertos, onde estavam bem mais expostos e vulneráveis a ataques.

Os índios, míseros defensores armados de porretes ou flechas de efeito nulo nos campos abertos, foram acossados para o interior das matas e das serras que rodeiam toda a região. As suas hostilidades eram praticadas em surtidas tocaíadas, ou pelas picadas onde os intrusos tinham que passar nas suas intermináveis batidas a procura de algo novo em tão vasta terra reíúna.⁵

Antes de vermos esses ataques aos tropeiros, temos que tecer algumas considerações sobre o ambiente da encosta do planalto. Nos primeiros anos do século XIX, expulsos das áreas mais centrais, abertas ou acessíveis dos Campos de Cima da Serra, a totalidade dos Xoklengs e uma parcela dos Kaingangs obrigaram-se a buscar refúgio na fortaleza natural da selva de Mata Atlântica, a cobertura vegetal da Serra Geral, entre o planalto e a planície litorânea. Para os índios em fuga, a encosta era uma área mais isolada, mais erma ou menos concorrida. A situação dos Kaingangs era um pouco diferente, pois desde meados do século XVIII, algumas parcialidades desta etnia haviam conseguido estabelecer certas formas de aproximação com tropeiros e fazendeiros em todo o planalto sul-brasileiro. Outras, ao contrário, comportaram-se como os Xoklengs e negaram-se ao contato amistoso, optando pelo refúgio nas áreas de encosta entre o planalto e o vale do rio dos Sinos. Parece que a divisa entre esses dois grupos indígenas rivais dava-se pelas cabeceiras do rio Rolante, e ambos continuaram a fazer uso da borda do planalto, em função da coleta do pinhão, vital para a sobrevivência desses nativos.

⁴ BORGES, 2001, p. 45.

⁵ MORAES, 1977, p. 75.

Diferentemente do que se possa imaginar, o ambiente da encosta não é um bom lugar para se viver. Essa área tinha dimensões bem limitadas, constituindo-se na topografia de transição, tendo aos pés a planície, e ao topo o planalto. Tem-se a impressão de grandeza com as expressões “Serra Geral”, “Mata Atlântica” ou “Floresta Ombrófila Densa”. Mas os mapas de relevo e vegetação nos revelam o quão estreita é essa faixa. E dizer que esse ambiente dava abrigo a grupos indígenas arredios é admitir que eles estivessem cercados ou espremidos. Estas matas não continham a abundância de recursos dos Campos de Cima da Serra ou da planície. É claro que esse ambiente era bem conhecido, pois sempre fora cruzado nos deslocamentos para cima e para baixo da serra. Até fins do século XVIII, os índios selvagens puderam fazer uso de nichos ecológicos distintos, como a beira interna das lagoas litorâneas e as várzeas do vale inferior dos rios que descem a serra. Essa diversidade de ambientes era vital para a sobrevivência desses nativos, pois permitia uma exploração sazonal de um amplo território. Mas sobreviver exclusivamente nesta área da encosta era muito difícil.

É verdade que a encosta apresentava uma maior riqueza florística do que a Mata de Araucária, mas ela não continha um recurso alimentar seguro, abundante e certo. A Mata Atlântica não era capaz de fornecer aos índios um fruto nativo de valor ponderável na alimentação como o pinhão. Quanto à caça, pode-se dizer que os animais que poderiam ser caçados eram os mesmos do planalto, mas na encosta a caça era mais difícil. Os animais mais apreciados (paca, cutia, porco-do-mato, anta) se encontravam em maior abundância no planalto, pois estavam associados ao pinhão que caía ao chão. Na encosta, os animais caçáveis encontravam-se mais para o curso inferior dos rios. Ou seja, havia na descida o perigo da aproximação das propriedades dos agricultores que, inclusive, também caçavam esses animais.

Os brancos caçavam com armas de fogo, e isso se revelava uma ação devastadora para a extinção de espécies animais, fonte de subsistência dos índios. Quando se deslocavam para lugares ermos, os caçadores agiam em grupo, principalmente por medo dos índios. Era fato corriqueiro os moradores organizarem-se em grupos para caçar e, nas áreas ameaçadas pela presença indígena, esse esporte não deixava de ser, por extensão, também uma incursão contra os bugres. Assim, não é difícil se imaginar o que acontecia quando esses grupos deparavam-se com índios pela mata. Certamente foi danoso esse impacto no cotidiano e no modo de vida dos nativos, que passaram a ter que conviver com o barulho dos estampidos dos tiros, que ecoam em grandes distâncias em ambiente de floresta fechada. Os índios sabiam muito bem o que isso significava, a começar pela concorrência na caça.

Os índios logo se deram conta de que a encosta não era um bom lugar de refúgio como imaginavam. Também aqui não estavam seguros e nunca teriam sossego, pois foram ininterruptamente perseguidos ao longo de todo o século 19. Por isso, não houve tempo para se adaptarem perfeitamente ou exclusivamente àquela estreita faixa de Mata Atlântica, pois viviam fustigados de todos os lados. Enquanto eram empurrados serra a baixo pelos pecuaristas do planalto, eram também enxotados serra acima pelos lavradores litorâneos e do vale do Sinos. E era este estado de penúria que os levava a atacar as roças e moradias desses agricultores, tanto os gaúchos como os do extremo sul catarinense.

Não havia mais para onde fugir e os enfrentamentos foram intensificados. Diversas famílias de colonos foram massacradas como alerta dos índios de que seus territórios seriam defendidos até a morte. As encostas íngremes do Planalto foram os baluartes definitivos dessa resistência. Há muitas referências orais e escritas sobre esses acontecimentos.⁶

Exatamente. Encurralados no brete da encosta, os selvagens encontravam-se em condições excepcionais, pois passaram a viver espremidos neste relevo de transição. Certamente já se encontravam na mais extrema penúria alimentar e no mais negativo estado psicológico. Dessa forma, já não mais confeccionavam artefatos de cerâmica e nem praticavam a incipiente horticultura de outrora, pois o deslocamento constante era a única forma de sobreviver, não uma opção. Então, a cada dia mais acuados, os índios passaram a se servir dos produtos das lavouras para matar a fome. Apesar do risco, eles desciam a escarpa para realizar suas correrias entre as propriedades agrícolas ao pé da serra. Essas ações desencadeariam sobre eles violenta repressão, pois, acreditava-se que eles, pela sua *braveza*, fossem incapazes de se submeterem aos aldeamentos oficiais que começaram a surgir após a Guerra dos Farrapos. Na verdade, eles já haviam se tornado grandemente refratários ao convívio com o branco, por isso, dizia-se que eram inconquistáveis ou incivilizáveis. E foi a duras penas que os selvagens conseguiram existir até o final do século XIX.

Além dos bugreiros profissionais e dos caçadores, outros grupos de homens também atormentavam os índios, pois também faziam uso do ambiente florestal da encosta: quilombolas, madeireiros, bandidos comuns, capitães-do-mato e tropeiros. Com a dinâmica das ocupações ocidentais,

⁶ SOUZA, José Otávio Catafesto de. A presença indígena no Quadrante Histórico Patruhense. In: DAROS et al, 1995, p. 213-223.

no transcorrer do século XIX, verifica-se que essa já restrita área de atuação indígena, ainda foi se encolhendo cada vez mais. O espaço de sobrevivência dos índios diminuía a cada dia. Vejamos o caso dos tropeiros, que é o que interessa neste texto.

Para os moradores do planalto, cruzar essas matas fechadas era um risco muito grande. No entanto, também se reconhece que, além da ameaça indígena, o isolamento da região planaltina se dava principalmente por falta de vias de comunicação, como já vimos. Não havia cursos de água navegáveis e muito menos estradas. O distanciamento em relação aos mercados fez com que os serranos e mercadores (caravaneiros ou comboieiros de mulas) tivessem que buscar alternativas para escoar sua produção e abastecer-se daquilo que não tinham como produzir. Para isso, abriram caminhos serra abaixo buscando quebrar o isolamento do leste do planalto gaúcho.

Esses caminhos, na verdade, eram apenas trilhas. O trânsito por elas só era possível por meio de muares, que transportavam cargas e pessoas; e o crescimento da importância do planalto foi incrementando um maior contato comercial com o exterior ao longo do século 19. Esse relacionamento social com o vale dos Sinos e com o litoral se dava graças a esses comboios de mulas. E, pelo que se viu da geografia até aqui, essas picadas necessariamente precisavam cruzar as áreas tomadas por índios selvagens. A abertura dessas rotas foi um dos fatores que deu início ao retalhamento da serra ou, visto de outra forma, do minguado espaço que havia restado aos selvagens.

Assim, esses índios vieram a oferecer significativa resistência ao trânsito dos cargueiros, quando se obrigaram a expropriar as caravanas desses comerciantes. Com essas ações, eles buscavam abastecer-se de algum alimento e outras mercadorias ocidentais das quais precisavam, como tecidos e objetos metálicos. E em razão do temor dessas escaramuças, os deslocamentos dos comboios davam-se através de extrema precaução. A viagem *serra abaixo* era penosa e nelas se gastavam alguns dias para se chegar às planícies.

[...] as ligações terrestres entre a região litorânea e a região da Cima da Serra (São Francisco de Paula, Vacaria) foram sempre problemáticas desde o início da povoação do Estado. Debates acirrados de membros governamentais, em prol de apelos de autoridades e de populações locais, destacavam a falta de recursos e a dificuldade de travessia da densa floresta aliada aos ataques da população original da mesma (grupos indígenas) como fatores que impediam o desenvolvimento dessa rota ao longo do século XIX.⁷

⁷ BARCELLOS, 2004, p. 158. (no rodapé).

Essas dificuldades são comumente relatadas por historiadores da região dos Campos de Cima da Serra ou do litoral. Vejamos alguns deles, no intuito de ilustrarmos com dados extraídos dessa historiografia local. Conforme Manuel Duarte, os caravaneiros

[...] Transpõem a Serra inóspita das Antas e frecham para o Sul. Em cabo, adentram-se na soturna mata da Serra-Geral, que vão romper, em mira das planícies marinhas, onde carregam. Nesse grave entrementes, atingem a zona afestuada de feras e índios vezeiros, cuja animosidade afrontam, ou contorneiam, e passam [...].⁸

Esse mesmo autor volta ao tema em outra de suas preciosas publicações. “Sem vias de comunicação com o litoral, nem meios regulares de transporte e escambo, intimoratamente afrontavam e confundiam o próprio destino, na ingente parábola de cem léguas batidas, durante as longas viagens das tropas de cargueiros, tangidas através de ínvios caminhos e inóspitas serranias infestadas de silvícola e da fera carniceira”.⁹

Após descrever os ataques dos Kaingangs no planalto central, Fidélis Dalcin Barbosa faz essa curiosa revelação relativa à defesa dos comerciantes diante dos Xoklengs.

Os botocudos, os *xoklengs*, que habitavam o litoral e a região dos Aparados, eram adversários ferrenhos dos coroados. Durante muitos anos resistiram à ação do povoamento, assaltando as moradias dos pioneiros e os tropeiros que desciam pela Serra Geral. Nestas viagens, a única defesa dos brancos eram os próprios animais, as mulas, que sentiam a aproximação do gentio, empinavam as orelhas, assoprando e recusando-se a prosseguir caminho. Os assaltos dos indígenas motivaram o surgimento dos bugreiros.¹⁰

Em uma outra publicação, este mesmo historiador volta a esse tema:

Este cruzamento transformou-se num acampamento de tropeiros, onde estacionavam para se fortalecer antes de enfrentar o sombrio sertão do Mato Castelhana e do Mato Português e, ainda, o sertão da Serra Catarinense, onde estavam os temíveis gentios. Estes indígenas, que obstaculavam a penetração dos povoadores, armavam ciladas, massacrando inteiras caravanas de tropeiros.¹¹

⁸ DUARTE, 1945.

⁹ DUARTE, 1944.

¹⁰ BARBOSA, 1995. p. 11.

¹¹ BARBOSA, Fidélis Dalcin. A fundação de Lagoa Vermelha. In: AMARANTE, (Org.), 1993, p. 3.

Observa-se também que, além dos índios, parece que a onça pintada era uma das grandes ameaças aos caravaneiros daquela época.

Logo que se tornou possível descer os Aparados da Serra rumo a Torres e Osório (então chamada de Conceição do Arroio), Criciúma e Nova Veneza começaram a organizar tropas com cerca de quinze mulas. As viagens duravam em média quinze dias e eram feitas três vezes por ano. Além das dificuldades de subir e descer a Serra Geral, havia os índios e animais selvagens, que tornavam aquelas viagens uma aventura.¹²

Sobrevive com bastante riqueza de detalhes, na oralidade serrana, a importância da atividade daqueles caravaneiros. E os ataques de índios selvagens a esses comboios renderia, com certeza, uma pesquisa à parte bem mais extensa. Sobre essa ameaça também muito se fala, onde se obtém informações como essa:

Nem a falta de estradas, que tinha por consequência natural a insulação, nem a vizinhança das feras e dos selvagens, nem a falta absoluta dos gêneros de primeira necessidade ou de medicamentos, nada pôde vencer os seus bons propósitos de permanência, porque viviam da fé.¹³

Outras informações são bem mais curiosas. Essa, por exemplo, relata que os índios preferiam atacar o comboio no retorno do litoral, na subida, pois os produtos que desciam a serra não atraíam tanto sua cobiça, pois já eram conhecidos ou não tão necessários. Referindo-se ao valor dos tropeiros, esse autor informa que: “Não raro se envolvem em duelos de morte com tigres famélicos ou o bugre atrevido. O artil de este é, as mais das vezes, deixar passar em paz a tropa, que desce, e ataca-la, de rijo, quando regressa carregada, do litoral”.¹⁴

Os historiadores litorâneos também falam de seus tropeiros, mas sob a ótica de quem subia a serra:

Com o tempo, estes tropeiros foram conquistando novos mercados e abriram outros caminhos que encurtavam as distâncias, diminuindo os dias de viagem. Normalmente viajavam em caravanas, para facilitar o trabalho e aumentar a segurança contra os ataques dos bugres e bandidos, que frequentemente tentavam roubar as mercadorias desses tropeiros.¹⁵

¹² BRANCO, Pércio de Moraes. N^a Sr^a da Oliveira da Vacaria. In: BARROSO, (Org.), 1992, p. 55-67.

¹³ OLIVEIRA, 1959, p. 17.

¹⁴ DUARTE, 1930, p. 96.

¹⁵ RIBEIRO, 2004, p. 168.

Mas o dado que aqui nos importa é que esse fluxo comercial revelava-se profundamente impactante sobre o mundo indígena, apesar de alguns produtos que os índios poderiam obter com suas escaramuças. Além do que representava a abertura dessas vias de comunicação e a circulação de comboieiros prevenidos, os índios ainda tiveram que passar a se defrontar com os bugreiros, como se viu acima.

Os tropeiros, ao penetrar nesses matos, em geral, contratavam um bugreiro para acompanhá-los e defendê-los contra os possíveis assaltos indígenas. O mais temido desses bugreiros foi José Domingos Nunes de Oliveira, que morava junto do Mato Castelhana. Era tão temido dos índios, que chegava a afugentá-los com a presença do seu pala de gaúcho, que ele costumava emprestar aos chefes das caravanas ou das tropas de muares. Garibaldi em suas memórias fala dos foges que os bugres abriam nesses matos para assaltar as caravanas de tropeiros.¹⁶

Além da possibilidade de obter alguns produtos ocidentais nessas emboscadas, as ações indígenas eram também uma forma de resistência que eles encontraram para fazer frente ao avanço civilizacional sobre os últimos espaços que lhes restavam no Rio Grande do Sul. No entanto, se a aproximação de uma caravana de mulas significava a oportunidade de obtenção de alguns bens, significava também um grande risco assaltá-la, pois elas eram fortemente protegidas. Essas expropriações que os índios praticavam atraíram violenta repressão por parte dos mais variados tipos de bugreiros.

Cada partida vai ladeada de peritos sapadores marcialmente equipados e dispostos a replica eficaz contra a agressão traiçoeira do inimigo. Avançam em movimento combinado, ouvido a escuta da senha convencional, ante o alarma do ataque iminente, ou sobrevivendo. Não se distanciam os grupos da caravana, que segue em colunas de ligação, protegidas de flaqueadores. De ora em quando, contam os cargueiros e os animais de rezevo, o pessoal de sapa e o das culatras, a fim de impedir que algum se desgarre, e pereça.¹⁷

Essa série de ataques que eles protagonizaram era uma contestação às investidas contra o que ainda restava de seus territórios. Além disso, pode-se dizer que também tinham, como motivação mais imediata, a aquisição de bens materiais que os civilizados portavam. As armas brancas e outras ferramentas de corte os encantavam sobremaneira, mas qualquer objeto metáli-

¹⁶ BARBOSA, 1995, p. 39-40.

¹⁷ DUARTE, 1930, p. 95.

co, que pudesse ser transformado em arma ou em ponta de flecha, era também expropriado. A aquisição desses bens lhes proporcionaria uma melhor defesa, pontas de flechas mais penetrantes. Até mesmo uma panela significaria um melhor aproveitamento dos alimentos. Os choques com os *brancos* passaram a ser uma necessidade vital. Com isso, os Botocudos tiveram que criar novas técnicas de combate, refinar táticas de lutas, aperfeiçoar formas de atacar e de manter o inimigo sobre pressão, enfim, desenvolveram uma tecnologia de guerrilhas, de emboscadas e ataques capazes de fazer frente a inimigos superiores a eles do ponto de vista militar.

Os selvagens não tinham como obter esses objetos de metais através do comércio ou do escambo. Eles não eram produtores de bens passíveis de interesse comercial na sociedade regional, além, como vimos, de terem sido descartados como fonte potencial de mão-de-obra. Não produziam qualquer excedente que pudesse ser comercializado. Viviam em movimentação constante como única forma de sobreviver. Eles eram caçadores-coletores, o que significa que se encontravam, necessariamente, em constante mobilidade. Esse modo de vida os impedia de produzir qualquer excedente que pudesse interessar ao branco. Dessa forma, nada deixava de ser produzido na quantidade suficiente para o consumo doméstico, e nenhuma produção seria incrementada ou estimulada pela perspectiva de troca pelas mercadorias do homem branco. Em razão disso, impossibilitados de praticar qualquer forma de comércio, a obtenção das imprescindíveis ferramentas de metal, necessariamente teria que se dar pela expropriação. No sul do Brasil, nenhum civilizado chegou a se perguntar sobre a verdadeira razão desses ataques que os indígenas efetuavam nas sedes das fazendas do planalto, nas propriedades agrícolas do litoral e contra os tropeiros que cruzavam suas áreas de domínio.

Certamente que não foram os tropeiros os únicos responsáveis pela extinção desses grupos indígenas que insistiam em viver em liberdade. Além da ação de bugreiros particulares ou batedores-de-mato do governo, vários outros grupos de homens agiam como uma frente afugentadora de índios. Chamamos esses de *bugreiros ocasionais*, que eram quaisquer pessoas que, ocasionalmente, viam-se em determinadas situações em que se obrigavam a se opor aos índios. Esses seriam os caçadores, os quilombolas, os capitães-do-mato, bandidos comuns e os madeireiros. Aqui fica fácil de imaginar qual o comportamento que esses outros usuários da floresta adotavam quando, eventualmente, se deparavam com os índios. É lógico que o encontro teria um desfecho nada amistoso.

A circulação desses mateiros aumentava os sinais da presença devastadora da civilização e destruía o já fragilizado ambiente de vida dos índios, a

começar pelo afugentamento da caça. O aumento desse conjunto de ações não agropecuárias, resumido no termo *frente afugentadora*, explica as dificuldades dos selvagens em se manterem na Província gaúcha. Um número impressionante de pessoas ocupando e valendo-se do mesmo espaço acabou limitando o deslocamento dos índios, de modo irreversível, ao ponto de mais ser possível eles continuarem existindo no Rio Grande do Sul.

A política de aldeamentos oficiais limitou-se apenas aos Kaingangs. Os Xoklengs ficaram de fora desse projeto, o que viria a contribuir significativamente para a extinção dessa etnia neste Estado. Eles nunca foram contemplados com efetivas políticas de pacificação. Não foram merecedores de qualquer iniciativa de aproximação ou convívio. Bem pelo contrário. Eles enfrentaram, ao longo daquele século, verdadeiro desprezo por parte das autoridades gaúchas, uma vez que a política indigenista do período previa tratamento diferenciado entre os chamados civilizáveis e os irreversivelmente bravios. A reputação que se construiu sobre os Xokleng era a do índio feroz e indomável, aquele que não aceitava se curvar à civilização. Essa representação serviu de base para a elaboração de um pensamento que os condenava à morte, uma vez que não sendo possível o contato amistoso deles com o mundo dos brancos, seu extermínio passou a ser visto como uma atitude justificada. Além do descaso governamental, também não houve qualquer iniciativa de aproximação amistosa por parte dos criadores planaltinos ou agricultores litorâneos. Sobre os Kaingang, depois de confinados nas reservas, muitos indivíduos não se adaptavam à vida sedentária e fugiam, retornando para a mata fechada para morrer lutando na resistência.

Referências

- BARCELLOS, Daisy Macedo de; CHAGAS, Miriam de Fátima; FERNANDES, Mariana Balen et al. *Comunidade Negra de Morro Alto: historicidade, identidade e territorialidade*. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2004.
- BARBOSA, Fidélis Dalcin. *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: EST, 1995.
- BARROSO, Véra Lúcia Maciel (Org). *Raízes de Santo Antônio da Patrulha, São Francisco de Paula e Tramandaí*. Porto Alegre: EST, 1992.
- BORGES, Maria Neli Ferreira. *História de Vacaria: evolução urbana e formação dos bairros*. Caxias do Sul: EDUCS, 2001.
- CUNHA, Lauro Pereira da. *Índios Xokleng e Colonos no Litoral Norte do Rio Grande do Sul (Séc. XIX)*. Porto Alegre: Evangraf, 2012.
- CUNHA, Lauro Pereira da. *Índios Botocudos nos Campos de Cima da Serra*. Porto Alegre: Evangraf: 2017.

- DAROS, Marília; BARROSO, Véra Lúcia Maciel (Org.). *Raízes de Gramado*. Porto Alegre: EST, 1995.
- DUARTE, Manoel. *No Planalto: episódios e paisagens sobre o nordeste rio-grandense*. Porto Alegre: Globo, 1930.
- DUARTE, Manoel. Veredas Planalteanas. *RIHGRGS*, a. 25, n. 97, p. 75-85, I Trim. 1945.
- DUARTE, Manuel. A conquista da terra e a iniciação pastorícia no Planalto e nos Fundos de Baqueria de los Piñares. *RIHGRGS*, n. 96, p. 191-204, IV Trim. 1944.
- MORAES, Demétrio Dias. *Brasil Grande e a História de Lagoa Vermelha*. Lagoa Vermelha: Impressora Planalto, 1977.
- OLIVEIRA, José Fernandes de. *Rainha do Planalto*. Caxias do Sul: São Miguel, 1959.
- RAÍZES DE LAGOA VERMELHA. Porto Alegre: EST, 1993.
- RIBEIRO, Pascoalino Lopes. *Histórias de Osório*. Osório: Triluz, 2004.
- SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org.). *Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004.



O papel do negro no tropeirismo

Filipe Cordeiro de Souza Algação¹

Bacharel em Sociologia e Política, Pesquisador, membro do Instituto de Estudos Valeparaibanos, Mestre e doutorando. São Paulo/SP.

A questão do negro enquanto tratada no universo do tropeirismo é um recorte necessário acerca do tema, no entanto trata-se de um aspecto cuja bibliografia não dá conta de maneira satisfatória. O que se pretende fazer neste excerto é analisar, à luz das categorias sociológicas e antropológicas, a conjuntura em que foi possível florescer o papel do personagem, ou seja, a partir de que elementos e em que circunstâncias foi facultado ao negro o exercício da atividade tropeira e qual sua inserção no campo de debate do tropeirismo.

É necessário de antemão estabelecer uma diferenciação quanto à abordagem dada a este trabalho; por ser o tropeirismo tema tão vasto, com inúmeras possibilidades de estudo e recortes geográficos variáveis, neste caso

¹ Bacharel em Sociologia e Política (2010) pela Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo, bolsista de Iniciação Científica da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo onde desenvolveu o projeto “O culto à memória e a memória negada: um estudo sobre os tropeiros no Vale Histórico”, Pesquisador membro do Instituto de Estudos Valeparaibanos, com sede em Lorena/SP.

opta-se por analisar o papel do negro no contexto da região Sudeste do Brasil, especificamente a área que abrange a Paulistânia, universo retratado nas obras científicas e literárias como sendo o locus do Caipira, compreendendo os estados de São Paulo, Minas Gerais e sul do Rio de Janeiro.

Desde a chegada e posterior ocupação territorial da região pelos Colonizadores Europeus até o século XIX, toda a mão de obra cativa era empregada na exploração dos recursos naturais disponíveis, por serem regiões mais remediadas em relação ao Nordeste Açucareiro, a Escravidão Africana no Sudeste pode ser considerada como um fenômeno tardio, visto que as primeiras grandes levas de escravos africanos somente chegaram às Jazidas Auríferas de Minas Gerais no século XVIII, fato que coincide com o início da atividade tropeira na região.

Devido a moral católica de valorização do ócio por parte da fidalguia então estabelecida, serviços residuais que na maior parte das vezes não eram permitidos aos escravos e nem eram de seus interesses desempenhá-los ficaram a cargo dos homens livres e pobres.

De acordo com Maria Sylvia de Carvalho Franco, de todas as atividades em que esses Homens poderiam se enquadrar, a mais importante era a ligada ao transporte em lombo de burros, pois “O traçado das estradas e a precariedade crônica de sua conservação tornaram a besta de carga o único meio possível de transito”. (FRANCO, 1983. p. 60).

De acordo com Maria Isaura Pereira de Queiróz, o escravo africano era diferenciado com

Heterogeneidade com relação à cor, aos conhecimentos, ao tipo de trabalho, ao prestígio das ocupações; o status de escravo não era uniforme [...] todas essas diferenciações pesavam no momento da passagem de escravo para homem livre. (QUEIRÓZ, 1977 apud BARBOSA, 1997, p. 33).

À medida que conseguiam comprar sua liberdade, passavam a também se ocupar da gama de ofícios disponíveis, dentre elas a de tropeiro.

Ainda em alusão a obra mencionada, o estatuto da escravidão promoveu certa diferenciação entre os negros. Escravos urbanos e escravos domésticos gozavam de certo prestígio em relação aos que eram usados na lavoura, normalmente por serem mais próximos dos patrões, podiam receber algum grau de instrução, acompanhá-los em viagens, não raras às vezes, recebiam sua alforria devido ao sentimento de *intimidade com o patrão*.

Era esse escravo que após ganhar a liberdade conseguia inserir-se na tropa, inicialmente como auxiliar, ou madrinheiro, com o tempo conseguia ir juntando dinheiro e por fim se tornava dono de sua própria tropa. O ne-

gro tropeiro neste caso não é oriundo da *massa escrava*, é um agente que por qualquer motivo se distinguiu, amealhando bens.

A outra forma possível de ascensão do negro na tropa era se este fosse filho ilegítimo de um homem branco de posses ou mesmo afilhado deste e recebesse apoio deste para instrução ou recebesse alguma quantia por herança que pudesse ser empregada na compra de uma tropa.

No século XIX, o tropeirismo conheceu seu apogeu, pois além do deslocamento do eixo político e econômico do nordeste para o sudeste do Brasil, a lavoura cafeeira começava a espalhar-se com sucesso pela região.

Neste contexto, enquadra-se o tropeiro, analisado a partir das categorias de tipos humanos livres oriundos de uma sociedade estamental, como sendo a síntese entre a tecnologia rudimentar disponível e o grande empreendimento mercantil, visto que devido à precariedade dos caminhos pelos sertões do país, somente as mulas de carga possuíam condições de transportar as sacas de café em segurança.

Destarte o elevado grau de autonomia que possuíam, o tropeiro consistiu-se não no principal, um dos tipos humanos que mais chance teve de ascender socialmente, seu vínculo com os grandes fazendeiros era realizar o transporte das cargas e receber o que lhe era devido, quanto ao senhor de terras, este dependia do tropeiro que levava sua produção para a manutenção e eventual expansão de seus lucros.

Muito embora preso a esse mundo, o tropeiro foi um dos tipos humanos para o qual mais se abriram as possibilidades de integração ao outro lado da sociedade. Especialmente o comércio de burros constituiu um importante canal de ascensão socioeconômica. Bem Sucedido em seu lucrativo negócio, o tropeiro algumas vezes deixa-se seduzir pelo orgulho de fazer de seu filho um doutor. (FRANCO, Op. cit. p. 67).

Neste ponto entra em cena um dos personagens utilizados como caso exemplar da presença do negro no universo do tropeirismo, o negro Custódio Cesarino, natural da cidade de Paracatu, Minas Gerais.

Não se sabe qual sua origem, se já nasceu livre ou como conseguiu sua liberdade, dos registros constam somente que era negro, livre, dono de tropa. Com o dinheiro que ganhava conseguiu instruir seus filhos, dentre eles o segundo personagem:

um menino tropeiro, negro, chamado Antônio, que recebia ordens do pai, o negro Custódio, dono de tropa, acabados de chegar de Minas Gerais (Paracatu) e entravam em Campinas para ficar. O pai achava Campinas

uma cidade de futuro e “queria que o filho fosse alguém”. (O Tempo, dez. 1951/jan. 1952 apud BARBOSA, op. cit. p. 39).

Esta família sai do interior de Minas Gerais, chega a Campinas e o pai vende a tropa para pagar os estudos do filho, que posteriormente funda uma escola dedicada ao ensino de meninas pobres, cujas professoras seriam suas irmãs, que possuíam formação de letras clássicas, filosofia, latim, francês e inglês.

Note-se que o desejo de ascensão social para o tropeiro neste caso, teria como marca, tomando uma perspectiva sociológica, estabelecer-se na cidade com grau de distinção.

A questão do preconceito quanto à origem dos indivíduos é uma marca da nossa sociedade. No caso mencionado, o menino tem a oportunidade de estudar, escolarizar seus filhos e fundar uma escola já na sua maturidade. Entretanto, apesar do relativo prestígio todas as honrarias a ele dedicadas carregavam implicitamente o preconceito quanto a sua cor e origem, marca que perseguiu todas as gerações posteriores.

Há neste caso um preconceito mais velado quanto a sua cor do que a sua origem laboral.

A sociologia brasileira dá conta que a raiz dessa “diferenciação” é oriunda da natureza rude do trabalho desempenhado, neste caso brancos e negros, ao desempenharem trabalho braçal de qualquer natureza, encontram-se relativamente nivelados, nas camadas baixas essa diferença racial é rarefeita, já que é o trabalho intelectual que merece destaque.

O escravo africano é fruto das incursões bandeiristas que os inseriu na dinâmica do Brasil de *serra acima*, a partir da descoberta do ouro nas Minas Gerais. No entanto, sua marca no período colonial e imperial se dá como um agente implícito, uma “presença ausente” conforme Maria Sylvia de Carvalho Franco explicita, pois apesar de existir de fato, não existia de direito, por ser considerado como *coisa*, não gozava das mesmas prerrogativas dos Europeus e dos Indígenas – que eram reconhecidos como possuidores de alma.

A partir desta lacuna deixada pelos escravos é que os homens pobres, porém livres, surgem na ordem vigente. O trabalho neste caso confere ao homem o estatuto de sua humanidade, pois o insere diretamente no meio da acumulação de capital. No caso da escravidão, “A impraticabilidade de o capitalismo expandir-se além de certos limites através da escravidão demonstra-se no esforço ingente de criação de formas de retribuição pecuniária aos escravos no período de dissolução do regime.” (CARDOSO, 1962, p. 26).

Entretanto, este escravo liberto, ao continuar desempenhando atividades braçais não é visto como uma figura de prestígio, em prol dos que exercem trabalhos em que a força física é dispensável, os intelectuais.

No universo da elite é que as diferenças raciais se colocam mais abertamente. No caso de Antônio Cesarino, neto do menino Antônio mencionado originalmente, ao herdar de sua família o capital cultural e intelectual necessário a uma primorosa educação numa escola elitista, foi sempre discriminado por ser negro, filho de gente oriunda de trabalho braçal. Mesmo após formar-se com distinção, participar de Concurso Público para lecionar na mesma instituição, teve seu conhecimento posto em xeque, visto que seu concorrente mesmo tendo credenciais questionáveis em relação a este, por ser branco ficou com a vaga.

A questão racial na tropa não obedece a uma lógica óbvia. Apesar de ser considerada rude é uma atividade economicamente valorizada no contexto dos séculos XVIII e XIX, que denotava o sucesso de quem a desempenhava. Sendo assim não há notícias de contingente negro representativo na atividade tropeira (dono de tropa) até a vigência da Lei Eusébio de Queiróz (1850).²

Após as medidas restritivas do tráfico negreiro é que o ex-escravo ao conseguir sua liberdade pôde ter tempo para juntar dinheiro e adquirir a própria tropa. Nos séculos anteriores não há significativa menção à presença de negros sequer nos documentos iconográficos referentes à época.

A aparente “inexistência” de referências sobre a participação de negros na tropa é um fator que deve ser observado detidamente. Na História do Brasil, não é a primeira incógnita que surge quando se pretende analisar o papel do negro no processo. A carência de registros seria um eventual indicativo de tratar-se de um personagem marginal?

A participação do negro no tropeirismo é algo que ainda precisa ser detalhadamente pesquisado nos arquivos de documentos raros de época, registros paroquiais e cartoriais, visto que o primeiro levantamento, ora apresentado, não apontou dados em que fosse possível embasar uma constatação mais substantiva.

Referências

ALMEIDA, Aluísio. *Vida e morte do tropeiro*. São Paulo: Martins; EDUSP, 1981.

BARBOSA, Irene Maria Ferreira. *Enfrentando preconceitos: um estudo da escola como estratégia de superação de desigualdades*. Campinas: CMU/UNICAMP, 1997.

² Decreto proibitivo do tráfico negreiro em direção ao Brasil.

CARDOSO, Fernando Henrique. *Capitalismo e escravidão no Brasil meridional: o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul*. São Paulo: DIFEL, 1962.

CORDEIRO, Filipe. O tropeiro como propagador cultural e mola mestra da cultura cafeeira no século XIX. In: *Histórica*, São Paulo (Online), n. 41, abr. 2010.

FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. 3. ed. São Paulo: Kairós, 1983.

RICARDO, Cassiano. *Marcha para Oeste: a influência da Bandeira na formação social e política do Brasil*. 4. ed. São Paulo: Ed. Universidade de São Paulo; Rio de Janeiro: José Olympio, 1970.



O negro no tropeirismo: escravos e livres nas tropeadas em Lapa/Paraná

Cláudia Bibas do Nascimento

Mestre em História/PUCRS. Lapa/PR

Introdução

O presente texto procura discutir a presença de negros escravos e livres no tropeirismo, atividade econômica que movimentou principalmente no século XIX, caminhos, pousos e criadouros desde o Sul até o Sudeste do Brasil. Reconhecido como herança cultural o modo de vida tropeiro têm permanecido na memória e nos costumes praticados pelos habitantes de cidades originadas à beira de antigos caminhos e pousos. Porém, um grande número da população desconhece que muitos de seus hábitos provêm de uma mistura de etnias com influência portuguesa, indígena, africana, entre outras. Sob o prisma da historiografia tradicional que priorizou datas de fundação dos povoados e o patrimônio de pedra e cal, uma considerável parcela de negros escravos e livres que estava inserida no universo das tropeadas foi deixada de lado. Nas duas últimas décadas, tanto no meio acadêmico quanto nas políticas públicas, as discussões sobre a presença do negro na constituição política, econômica e cultural de nossa sociedade ressurgiram, e, inseridas num debate que envolve questões de igualdade e diversidade étnica, os argumentos foram direcionados à perspectiva diacrônica da História, tratando de questões do passado e do presente, do novo e do antigo, da memória e do esquecimento. Como consequência dessas discussões, diversas perspectivas surgiram ocasionando não apenas uma reflexão acerca da presença negra,

mas um olhar que considera os afrodescendentes como atores ativos no processo de construção da sociedade.

Muito mais que um pouso

Originada da abertura de um caminho que fixou a ligação entre Viamão e Sorocaba, Lapa, chamada nos oitocentos de *País dos Tropeiros*, está situada no Segundo Planalto paranaense e suas terras doadas por sesmaria, pertenciam ao Capitão Manuel Dias da Costa.

Ponto de registro para a cobrança de pedágio de gado (PARANÁ, 2006, p. 236), a cidade setecentista foi incluída na rota de trânsito das tropas que seguiam rumo às feiras de gado do Sul e Sudeste do Brasil, fator que ocasionou o estabelecimento de um pouso utilizado por tropeiros e comerciantes que vendiam secos e molhados.

Ponto de referência que se tornou mais tarde um centro de difusão comercial e cultural (BRUM, 1999, p. 123), a região recebeu um forte fluxo migratório e imigratório como mão-de-obra com a finalidade de suprir a falta de braços para o trabalho no campo e na área urbana. Dessa forma, seu quadro populacional passou a ser amplo e heterogêneo ao abranger aspectos religiosos, políticos e culturais daqueles que pelo pouso passaram.

Rota e destino em comum de tropeiros brancos, mestiços e negros, Lapa foi um importante centro de tropeadas, contudo, seu processo de ocupação territorial fora iniciado a partir do século XVIII com a fixação de moradias estabelecidas nas terras próximas aos rios. Anteriormente, alguns trechos do atual território foram percorridos por Aleixo Garcia em 1526 que almejava achar as minas de prata de Potosi. Cinco anos mais tarde, Pero Lobo e Francisco Chaves também passaram pela Lapa, com uma incursão a fim de aprisionar indígenas. Além deles, Alvarez Nunes Cabeza de Vaca e alguns espanhóis percorreram a região à procura de um caminho mais curto para Assunção.

Local de pernoite e de descanso das tropas, Lapa passou a ser um ponto de parada obrigatório para os tropeiros que viram em seus campos naturais e campos de várzea, lugares de bom pasto e boa água. Como resultado de suas contínuas paradas, surgiram pequenos estabelecimentos comerciais criados pela população que fornecia assistência aos tropeiros e suas tropas, negociando palha picada, milho, sal, feno, e outros produtos no ponto de trânsito. Assim, o comércio se tornou proveitoso para os moradores locais e para os tropeiros, onde ambos presenciaram a criação de novas formas de

negócio como o aluguel de fazendas ou de pastos para as invernadas, a criação de gado vacum e o comércio de bestas soltas.

Como os demais pousos situados nos Campos Gerais paranaenses, a localização da Lapa facilitou enormemente o trânsito das tropas (TRINDADE, 1992, p. 31) e por ser um local propício para o comércio de muares e cavalares, foi na metade do século XIX a primeira feira aquém da mata de Registro (WESTPHALEN, 1979, p. 8). Distante de outros pousos por uma distância que corresponde a um dia de viagem do tropeiro, as povoações dos Campos Gerais se alinharam ao longo de sua rota uma após a outra tais como as contas de um colar (WACHOWCZ, 1967, p. 71). Muito mais que um pouso, Lapa foi intermediária para criadores e tropas, pois com o estabelecimento do núcleo de povoamento e o surgimento de uma economia local, tornou-se palco de intensa atividade agropecuária exigindo dessa maneira, uma maior demanda por mão-de-obra.

Recebendo comerciantes que fixaram seus estabelecimentos concedidos por meio de alvarás de licença, negociantes que alugavam terrenos e animais, ferreiros e novos moradores, o pouso de Capão Alto, denominação dada em função da formação da paisagem natural encontrada pelos tropeiros, contava no ano de 1722 com aproximadamente 500 habitantes e um total de nove fazendas e doze sítios. Tais números aumentavam gradualmente em decorrência da passagem das tropas e do crescimento populacional. Devido ao processo de ocupação territorial e crescimento da população, Capão Alto exigiu a elevação de categoria para Freguesia de Santo Antonio da Lapa, e posteriormente para Vila Nova do Príncipe em virtude do aumento das habitações, dos problemas com desordens e das necessidades espirituais da população.

Retratada no final da década de 1820, Lapa foi apresentada em imagem atribuída ao pintor francês Jean Baptiste Debret, com uma paisagem característica de um pouso tropeiro: topografia suave e relevo formado por escarpas areníticas representadas por serras com grandes extensões de campos naturais e capões de mata (BIGARELLA, 1997). Na representação de Debret, está localizada no centro e ao fundo, a igreja Matriz construída em 1784 e, em primeiro e segundo planos, há destaque para cavalos e mulas descansando e pastando em seus campos, indicando dessa maneira, a função e o uso do terreno. Seguindo o processo de desconstrução das imagens onde os historiadores passaram a considerá-las como construção simbólica, ou seja, uma representação de memórias individuais e/ou coletivas de grupos portadores de aspectos subjetivos que criam uma identidade é possível observar o início

da criação da memória¹ em que Lapa é identificada como cidade tropeira.

Figura 1 – Vila Nova do Príncipe (1827)



Fonte: acervo de imagens da Secretaria de Estado da Cultura, Governo do Paraná.

A Lapa tropeira

No decorrer do século XIX o tropeirismo impulsionou a economia lapiana e dentro desse panorama, Westphalen (1979, p. 7) assinala que em 1818 o censo apontava para a existência de 78 possessões de terra de lavoura, 27 de criação de gado e 68 mistas. Com efeito, a atividade das tropas também movimentou espacial e temporariamente homens, mulheres, animais, mercadorias, hábitos e tradições em Lapa (KERSTEN, 2006, p. 46). Juntamente com a conjuntura visual da vila, foram assimilados e incorporados como herança tropeira, caminhos e fazendas, campos, rios e matas, indumentária e objetos que passaram a fazer parte de sua memória.

Apesar do declínio do tropeirismo no final da década de 1870 quando as atividades econômicas, principalmente no Paraná, foram voltadas para a exploração da erva-mate e para a criação de gado, a memória tropeira permaneceu e, hoje pode ser verificada tanto no traçado urbano quanto em localidades rurais da Lapa. Na área urbana há, por exemplo, a *Rua das Tropas*, que segue em sentido norte/sul desde o início até o final da cidade onde é possível observar a típica paisagem dos Campos Gerais; a *Casa Vermelha*, que abriga uma mostra da cultura material tropeira; e o painel *Os tropeiros*, inaugurado em 1965, demarcando a entrada da cidade. Já na área rural, duas fazendas remetem à memória do tropeiro: *Santa Amélia* e *Roseira*, onde

¹ Palavra de origem latina, memória deriva de *menor* e *oris* significando *o que lembra, o que é ligado ao passado e ao que foi vivido*. A memória não é um mero produto do acaso, mas uma construção seletiva que resulta na interação entre diversos atores em determinado momento histórico. Para Moberg (1968), a memória proporciona uma pluralidade de impressões, mas sua capacidade é limitada porque nós escolhemos o que será lembrado.

ambas as terras serviram de pasto e pouso para as tropeadas que passaram pela região.

Quanto à vigência da memória tropeira, esta, foi verificada em pesquisa antropológica e histórica empreendida por Kersten (2006), que realizou o Inventário Nacional de Referências Culturais da Lapa, fruto de uma ação do Ministério da Cultura por meio do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. No trabalho onde a comunidade participou ativamente na escolha de seus bens, o inventário apontou o tropeirismo e suas sociabilidades² como referências culturais da população lapiana. Cabe ressaltar, que mesmo marcada pela guerra militar onde foi um dos principais focos de resistência na Revolução Federalista de 1893, Lapa foi reconhecida neste início de século XXI por seu passado tropeiro. Entre as quarenta e seis referências culturais apontadas pelo Inventário, o tropeirismo foi uma das mais significativas (KERSTEN, 2006, p. 18), revelando que o cotidiano de vida de uma fração da população está relacionado ao tropeirismo.

Presença negra nas tropeadas

Em todas as cidades originadas de caminhos por onde passaram constantes tropeadas há um olhar geral sobre os tropeiros: homens que vestiam poncho, manta sobre o ombro, chapelão de abas viradas, botas de couro e bruaca. Diante desse olhar fragmentado do tropeiro condutor, do tropeiro guia, os estudos atuais vêm apontando e direcionando a visão sobre o tropeirismo para novos olhares derivados do universo em que as tropas estavam envolvidas. Temas como os bens de raiz³ dos donos de tropas (WESTPHALEN, 1995), os ofícios derivados do tropeirismo (KERSTEN, 2006), a toponímia do Paraná tropeiro (MOREIRA, 2006), a comida tropeira como diversidade gastronômica do estado (MASCARENHAS; GÂNDARA, 2009), dentre outros, se tornaram interessantes objetos de investigação onde os pesquisadores expandiram olhares dentro de um tema amplo e complexo. Dentro das novas perspectivas apresentadas, a pesquisa empreendida por Kersten pode ser usada para se compreender qual o papel do negro na conjuntura das tropas.

² Entre as sociabilidades provenientes do tropeirismo apontadas pela comunidade, há comidas e bebidas, o linguajar tropeiro, a roda de chimarrão, e celebrações como a Festa do Tropeiro.

³ Os bens de raiz englobam propriedades que podem variar desde campos, terras lavradas, matos e sítios, até casas, mobiliários, poteiros e paióis. Westphalen (1995, p. 74) ao realizar uma pesquisa com os inventários de David dos Santos Pacheco, apontou os bens de raiz como parte principal da fortuna do Barão dos Campos Gerais, por serem considerados de alto valor econômico.

Trabalhando inicialmente na garimpagem de ouro nas minas do planalto e do litoral paranaense, os negros exerceram diversas atividades que envolveram agricultura, pecuária, engenhos de erva-mate, afazeres domésticos, artes manuais, ofícios urbanos e rurais, e também o transporte de cargas e a abertura de caminhos. Todavia, tanto na história quanto no biótipo de grande parte da população local, os grupos étnicos de origem africana e os indígenas são quase invisíveis (KERSTEN, 2006, p. 45).

Representando uma parcela significativa no total da população que habitava os Campos Gerais paranaenses até meados de 1870, a etnia negra composta por um grande número de cativos e livres proporcionou uma rica diversidade cultural que pode ser verificada atualmente nas cidades que tiveram um percentual considerável de afrodescendentes originados do período escravocrata. Personagens muitas vezes invisíveis aos olhos da história paranaense, que buscou no século XX construir um Paraná moderno onde não interessava o que havia ocorrido antes da imigração européia, os afrodescendentes como não possuíam bens materiais e patrimoniais, passaram a ser excluídos do processo de construção da memória mesmo sendo participantes ativos na formação econômica e cultural do estado.

Em Lapa, um ano após o processo de emancipação da Província de São Paulo, a população contava com um total de 5.406 habitantes, sendo 1.884 escravos. No ano de 1854,

Em alguns municípios, a participação do grupo negro e pardo, escravo e livre foi maior que na Capital da Província, como na Lapa, por exemplo, onde os cativos alcançam 34% dos habitantes. Esse coeficiente tem significação especial, pois que esta comunidade é um centro agropecuário importante na economia paranaense de gado (IANNI *apud* GORENDER, 1992, p. 436).

Ao analisar dados quantitativos que indicam a presença de negros na Lapa oitocentista, é possível perceber que a atividade de muitos escravos e livres estava relacionada ao tropeirismo. Uma breve análise nas produções historiográficas (MARTINS, 1953; WACHOWICZ, 1967; BALHANA; MACHADO; WESTPHALEN, 1969; FERRARINI, 1971; GRAF, 1981; VALLE, 1983; COSTA; GUTIÉRREZ, 1985) e nas obras que discorrem sobre o processo de construção da memória paranaense (WESTPHALEN, 1997; KERSTEN, 2000; STECA; FLORES, 2002), pode apontar uma saída ao argumento que questiona por que a atividade dos negros nas tropeadas não recebeu atenção dos pesquisadores.

Partindo desse princípio, a discussão apresentada por Kersten (2006) pode ser usada como peça central visando à busca de uma resposta con-

sistente ao problema que procura tornar evidente a presença do negro no tropeirismo, pois o número de escravos e livres como participantes das tropeadas tem sido alvo de muitas pesquisas.

Refletindo sobre as respostas dadas por diferenciados públicos quando indagados sobre quem eram os tropeiros, a autora afirma que, sem muita precisão histórica e de época, o imaginário lapiano vê no tropeiro um homem livre, um negociante que coordenava o transporte e a venda de animais de cargas, seus e de terceiros (KERSTEN, 2006, p. 82). No caso das crianças, receptoras de conhecimento e de memória, a faixa etária que corresponde à 4ª série do Ensino Fundamental apresentou olhares compactados, onde os tropeiros são homens que permaneciam dias em cima de um cavalo levando bois e vacas para cidades, e olhares mais elaborados, onde são homens corajosos que transportavam gado, levavam meses viajando com a boiada e por onde passavam iam abrindo caminho, formando vilas que mais tarde se transformaram em cidades.

Neste contexto, quatro pontos chamam a atenção sobre o olhar anteriormente apresentado que designa o tropeiro como condutor. No primeiro, é provável que o tropeiro negro escravo e livre tenha sido incluído dentro de um olhar geral por fazer parte de um universo cultural heterogêneo onde trajes, alimentação, linguagem e hábitos não distinguem etnias, mas a atividade econômica que esses homens faziam parte. Resulta daí, um olhar que considera como iguais, tanto negros quanto brancos e mestiços envolvidos com as tropeadas.

Já o segundo ponto remete para um caminho habitual: as rotas das tropas. Por meio delas, trechos, caminhos e estradas surgiram, semeando povoações que afloraram em cidades com comércio e fazendas voltadas à atividade tropeira. Trindade (1992, p. 104) percorrendo sobre os testemunhos dos últimos tropeiros, homens que viveram a última etapa de comercialização de muares entre o Sul e o Sudeste do país, salienta que a atividade tropeira ligou homens de lugares diferentes e até mesmo distantes entre si, mas situados numa rota comum.

Outro ponto que vai além das vestimentas, dos utensílios usados e dos caminhos em comum é a aparência física dos tropeiros. Trindade (1992, p. 41) ao discutir a aparência física dos tropeiros da região Sul recorre ao texto *Regiões e Raças Selvagens* de Couto de Magalhães publicado em 1873, onde o folclorista afirma que, aqueles homens de longos cabelos pretos, tez bronzeada, cara quase sem barba, grande caixa torácica, cabeça, mãos e pés pequenos, pareciam todos irmãos e membros da mesma família, mesmo sendo provenientes de diferentes regiões e falarem, às vezes, línguas diversas.

Por fim, o último ponto se refere à presença do negro em pequena escala no tropeirismo. Através das leituras das publicações da historiografia paranaense constituídas até o início da década de 1990, é possível perceber que os historiadores ao analisarem principalmente os inventários dos donos de tropas e listas nominativas da população, não perceberam que os escravos dentro dos latifúndios podiam ter alguma relação com a atividade tropeira. Ao que parece, o não fornecimento da atividade exercida nos inventários e listas que indicavam a cor, a idade, o estado civil e o valor de cada escravo, levaram a crença de que os negros tiveram pequena participação nas tropeadas. Sendo assim, o diferencial entre o negro, o branco e o mestiço no tropeirismo estava na condição social imposta, ou seja, o negro cativo possuía a identidade de escravo, assim como o negro forro, era identificado como um ex-escravo, não importando neste momento a atividade exercida.

Ao dividirem lugares e espaços, tradições e afazeres, os tropeiros negros adquiriram uma nova identidade, além das muitas que remetiam à vida antes e pós-cativo.

A partir do momento em que os africanos foram embarcados como escravos assumiram uma nova identidade de escravos; no desembarque, assumiram a identidade do porto de origem; ao ser adquirido por um senhor, a identidade novamente é transformada passando de escravo mina, por exemplo, a escravo de Fulano; quando é desenvolvida uma atividade específica, como a de campeiro, cozinheiro, sapateiro, etc. uma nova identidade é assumida, conforme as categorias funcionais que mais tarde irão salientar, ora quem pertence à elite, e ora quem faz parte de uma classe social inferior, transformando a identidade que é gradual em funcional, com pessoas exercendo diferentes papéis (NASCIMENTO, 2009, p. 232).

Sob esse prisma, os negros escravos e livres que exerceram nas tropeadas diferentes atividades, adquiriram a identidade de tropeiros, modificando mais uma vez a condição social imposta. Cabe ressaltar, que mesmo ocorrendo uma diferenciação de trabalho nas tropeadas (TRINDADE, 1992, p. 38; KERSTEN, 2006, p. 82), os negros desempenharam distintos papéis, desde líder (geralmente, o dono da tropa), capataz (que possuía as funções de conduzir e administrar a tropa, formar comitiva, contratar e pagar os peões, comprar e vender animais, controlar o dinheiro e cuidar da contabilidade), madrinheiro, contra-madrinheiro ou o sota-capataz⁴, peão culateiro, peão

⁴ De acordo com Trindade (1992, p. 40), nas primeiras décadas do século XIX cidades paranaenses como Castro e Lapa, já apontavam em seus recenseamentos pessoas classificadas como capataz de tropas e assalariado de tropas.

franqueador, arribador, cozinheiro comitativo, até peão e assalariado. Era possível ao negro tropeiro, participar de uma escala de trabalho podendo atuar em diferentes categorias de serviços por fornecer mão-de-obra que seria utilizada durante o carregamento de mercadorias diversas e na condução de cavalos e muares.

Apesar de existir uma carência de estudos que abordem o papel dos negros nas tropeadas, há várias representações iconográficas que registram sua presença no transporte de cargas e circulando com outros tropeiros. Contando com a participação de negros, a lida tropeira se desenvolveu com livres e cativos que respondiam pelos trabalhos cotidianos de doma⁵, condução e cuidado dos animais, pelo carregamento e descarregamento de mercadorias, entre outras tarefas diárias.

As iconografias de Jean Baptiste Debret intituladas *Escravo negro conduzindo as tropas na província do Rio Grande do Sul (s./d)* e *Tropeiros pobres de São Paulo (1823)* fornecem dados que apontam para a presença negra no quadro de pessoas envolvidas com o tropeirismo. Charles Landseer em *Rancho de tropeiros (1827)* também retratou trabalhadores negros cuidando dos animais e preparando-os para o transporte de mercadorias, geralmente realizado em muares resultantes do cruzamento de jumentos com éguas. Na aquarela *Descanso de uma caravana (s./d)* de Johann Moritz Rugendas estão presentes negros responsáveis pelo cuidado com os animais. Com referência à atividade com os animais, esta envolveu a participação direta dos negros que domavam os animais e aplicavam os cuidados necessários com as tropas habilitando gado e muar para realizarem o transporte de cargas em regiões serranas rodeadas de abismos e florestas, de montanhas e de solos áridos.

Valle (1983) ao realizar um estudo retrospectivo da população lapiana através das listas nominativas de habitantes, aponta que a partir das primeiras décadas do século XIX as listas fornecem a ocupação dos habitantes e por meio delas, pode-se imaginar que as atividades atribuídas aos escravos também estavam relacionadas com a ocupação do senhor, que na maioria das vezes, vivia de comprar e vender tropas. Na lista de *Recenseamento Familiar* de Joze Francisco Correa do ano de 1822, é provável que alguns de seus 14 escravos estivessem relacionados aos negócios da fazenda, como por exemplo, o cuidado com os animais, pois Joze era um negociante de bestas. De acordo com as informações analisadas pela historiadora, os negros cativos e forros que participaram do tropeirismo não foram somente trabalhadores que forneceram mão-de-obra nas tropeadas. Barbosa e Menine (2004, p.

⁵ A atividade de domar animais, exercida na maioria das vezes por escravos, foi considerada uma boa forma de fuga pela facilidade que o deslocamento proporcionava aos negros cativos.

550) apontam que houve a presença de diversos tropeiros negros como donos de tropas. Um deles, o mineiro Francisco Paulo de Almeida, conhecido por seu título de Barão de Guaraciaba, ascendeu de ferreiro e ourives, a dono de diversas fazendas onde atuou como tropeiro.

Considerações finais

Para finalizar, a intensa atividade pecuária decorrente da economia tropeira em Lapa, indica o envolvimento de livres e cativos com as tropeadas. É possível afirmar que, ainda existe um grande número de informações acerca dos tropeiros negros que poderá ser analisado e revisado, tanto em documentos históricos presentes nos arquivos públicos da cidade, quanto em produções bibliográficas. Cabe ressaltar, que temas como o tráfico de escravos, a presença feminina e a existência de romances e desencontros nas tropeadas, já estão sendo pesquisados no território nacional.

O olhar que considera os tropeiros como homens iguais, só deve ser evidenciado se partirmos da premissa que indica sua ocupação, ou seja, a atividade por eles desenvolvida. Apesar de os tropeiros possuírem rotas e destinos em comum é necessário salientar que os homens envolvidos com a atividade tropeira possuíram histórias, tradições, usos e costumes diversificados. Ao apontar para a existência da diversidade étnica dos homens que percorreram longos caminhos ou que estabeleceram suas raízes com a lida tropeira, os estudos historiográficos podem possibilitar a construção de dados que sirvam como instrumento para evidenciar a memória social heterogênea que compõe nossa sociedade.

Referências

- BALHANA, Altiva P.; MACHADO, Brasil P.; WESTPHALEN, Cecília Maria. *História do Paraná*. Curitiba: GRAFIPAR, 1969.
- BARBOSA, Edgar P.; MENINE, João. Etnia negra. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi Santos; BARROSO, Véra Lucia Maciel. (Org.). *Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul*. Bom Jesus: EST, 2004, p. 544-551.
- BIGARELLA, João José. *Lapinha, a natureza da Lapa*. Lapa: Lar Lapeano de Saúde, 1997.
- BRUM, Nilo B. de. *Caminhos do Sul*. Porto Alegre: Metrópole, 1999.
- COSTA, Iraci Del Nero da; GUTIÉRREZ, Horácio. *Paraná, mapas de habitantes (1789-1830)*. São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas, 1985.
- FERRARINI, Sebastião. *A escravidão negra na Província do Paraná*. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1971.

- GOENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. 6 ed. São Paulo: Ática, 1992.
- GRAF, Márcia Elisa de C. *Imprensa periódica e escravidão no Paraná*. Curitiba: Grafipar, 1981.
- KERSTEN, Márcia S. de A. *A Lapa e o tropeirismo*. Curitiba: 10 S.R. 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.
- MARTINS, Romário. *História do Paraná*. 3. ed. Curitiba: Guaíra, 1953.
- MASCARENHAS, Rúbia Gisele T.; GÂNDARA, José Manoel G. A diversidade gastronômica como elemento de identidade e atrativo turístico na região dos Campos Gerais do Paraná: um estudo de caso no município de Castro. *Revista Geografar*. Curitiba, 2009.
- MOREIRA, Hélio C. *A toponímia paranaense na rota dos tropeiros*. Caminho das Missões e Estrada de Palmas. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Londrina, Londrina, 2006.
- NASCIMENTO, Cláudia B. do. *Múltiplos olhares sobre a presença negra na Lapa, Paraná: história e arqueologia (séculos XIX e XX)*. Porto Alegre, Programa de Pós-Graduação em História, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2009.
- PARANÁ, Governo do Estado do. *Lapa, um passeio pela memória*. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura; Coordenação do Patrimônio Cultural, 1993.
- PARANÁ, Governo do Estado do. *Espiraís do tempo*. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura; Coordenação do Patrimônio Cultural, 2006.
- RESTITUTTI, Cristiano C. Comércio e tráfico de escravos nas primeiras décadas do século XIX, novas percepções de duas fontes seriadas. *Mneme Revista de Humanidades*. 2008, v. 9, n. 24, set/out.
- STECA, Lucinéia; FLORES, Marília D. *História do Paraná: do século XVI à década de 1950*. Londrina: Ed. UEL, 2002.
- TRINDADE, Jaelson B. *Tropeiros*. São Paulo: Publicações e Comunicações Ltda, 1992.
- VALLE, Marília S. do. *Nupcialidade e fecundidade das famílias da Lapa, 1770-1829*. Tese (Doutorado) – São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 1983.
- WACHOWICZ, Ruy. *História do Paraná*. 10 ed. Curitiba: Imprensa Oficial do Paraná, 2002.
- WESTAPHALEN, Cecília Maria. *Lapa: um pouso, uma legenda*. Curitiba: Secretaria Estadual de Cultura, 1979.
- WESTAPHALEN, Cecília Maria. *O barão dos Campos Gerais e o comércio das tropas*. Curitiba: CD Editora, 1995.

Tropeiros negros na cidade de Taubaté nos séculos XVIII e XIX

Solange Cristina Virginio Barbosa

Licenciada em História. Taubaté/SP

A África civilizou o Brasil – o ex-ministro Rubens Ricupero lembra a frase do Senador da República Bernardo Pereira de Vasconcelos quando de seu discurso em favor da escravidão negra.

Embora por um viés que nos incomoda, ou seja, pelo olhar de um escravidista, iniciamos nossa pequena contribuição neste XII Seminário Nacional de Tropeirismo, ao falarmos dos tropeiros negros, através da documentação por nós pesquisada no Arquivo Histórico Municipal Dr. Félix Guisard Filho. Nosso objeto de pesquisa tem como fontes: escrituras de venda, inventários e testamentos. O tema se digire a negros africanos escravizados em terras brasileiras. Homens e mulheres que transplantados de sua terra natal, se viram obrigados a (re)construir sua história do lado de cá do Atlântico e a quem devemos um aprofundamento em estudos, para tentar conhecê-los, antes de se tornarem cativos, entendendo sua sociedade e podendo vislumbrar os seres humanos em sua totalidade, livres da marca terrível do holocausto negro chamado escravidão.

Inicialmente apresentamos o tropeiro Josias Mendes:

Eis Josias Mendes, nascido na Lagoa de Aiuruoca, divisa de Minas com São Paulo, menino ainda veio para Silveiras, com a família. Fixou-se no sertão da serra da Bocaina (família enorme); hoje o local se chama Sertão dos Mendes. Viveu até os 83 anos nesta Silveira e tornou-se o tropeiro, símbolo da nossa terra, por sua coragem, ética e dignidade sempre visível aos meus conterrâneos. Foi e é o mito deste processo que permitiu a reconstrução de Silveiras, outrora rancho de e para tropeiros, durante os séculos XVIII, XIX e meados do XX. Josias, precisarei de páginas e mais páginas para falar sobre ele... Na entrada da cidade há um monumento que lhe é dedicado por sua contribuição ao município, onde viveu para ver e sentir o afeto de seus conterrâneos; faleceu às vésperas do Natal de 2013. Menina, caso concretize este sonho de ir até Bom Jesus, e lá fazer referência ao Josias, a negritude dele e a contribuição da formação da Nação, como da Trilha da Independência, pois raros sabem que D. Pedro passou e foi recebido por tropeiros em sua passagem no sistema São Paulo – Rio de Janeiro... Negros, e muitos, em quantidade. A foto é de autoria do Nelson Favorino dos Santos, por ocasião da primeira festa do tropeiro – oficial – aqui realizada na última semana de agosto de 1979. [...] ressuscitou a

minha terra, ou seja, os tropeiros ao retornarem ao seu ponto de origem, viabilizaram a revitalização socioeconômica do município com as benções do Ocílio. (Depoimento oral de Ocílio José de Azevedo Ferraz).

Tropeirismo e escravidão

Ora, os negros africanos escravizados estiveram presentes em todos os momentos econômicos e sociais da História do Brasil,¹ assim como das Américas e do mundo, como bem afirma Montiel (2008, p. 58):

Concentrados principalmente em la amplia zona del sistema americano de plantaciones em el Caribe, Brasil e Estados Unidos, los africanos tambien fuero mano de obra em todo el território americano, ni sector social, ni actividad econômica alguna que no este marcada por su presencia.

Como não enxergá-los e reconhecê-los no tropeirismo, este movimento que transportou no lombo das mulas as riquezas brasileiras, notadamente o ouro das Minas Gerais e o café do Vale do Paraíba? Eles são figuras recorrentes nas obras dos *viajantes estrangeiros*, que registraram a presença dos tropeiros escravos, sem, no entanto, se debruçar sobre a questão, pois em um cenário no qual o negro africano escravizado se fazia presente, não seria diferente ao observarem as tropas que cruzavam seu caminho. Nossa pesquisa buscou os documentos constantes no Arquivo Histórico Dr. Félix Guisard Filho, da Divisão de Museus e Patrimônio Histórico de Taubaté, as referências diretas aos tropeiros negros, já visualizados nos desenhos dos viajantes, já notados historicamente, porém pouco estudados, pois, se antes as mercadorias eram transportadas nas *costas dos negros* depois passaram a ser transportadas nos *lombos das mulas*, mudando agora a posição do negro.

Observa-se na obra *Reminiscências de Viagens e Permanências nas Províncias do Sul do Brasil*, de Daniel P. Kidder, referente à sua viagem ao Brasil na década de 30 dos anos 1800, quando de sua passagem por Santos, empreendendo viagem em direção a São Paulo que: “Muitos fazendeiros mantêm número suficiente de murares para transportar toda a sua produção para o mercado; outros não o fazem, dependendo mais ou menos ou inteiramente dos tropeiros profissionais. Cada tropa tem seu capataz, que superintende a viagem e faz as necessárias transações.” (1980, p. 186).

John Mawe em sua obra *Viagens ao Interior do Brasil*, quando de sua viagem em 1807 ao Brasil, relata sobre sua ida de Santos para São Paulo que:

¹ Manolo Florentino, em sua obra *Em Costas Negras*, nos fornece uma análise sobre o tráfico de escravos da África ao Rio de Janeiro, entre os séculos XVIII e XIX.

As tropas de mulas que encontrávamos no caminho para Santos, dificultaram-nos a passagem, tornando-a desagradável, muitas vezes perigosa. No Rio de Janeiro observa que: “Essa cidade é o principal empório do Brasil e, em particular, das províncias de Minas Gerais, São Paulo, Cuiabá e Curitiba. Os distritos de mineração, sendo os mais populosos, exigem a maior parte dos produtos de consumo e, em retribuição, enviam artigos de comércio mais valiosos: daí as inúmeras tropas de mulas, que viajam continuamente para este distrito e dele partem. (1978, p. 82).

João Mauricio Rugendas observa em sua obra *Viagem Pitoresca através do Brasil* que: “para transporte comum das mercadorias, cinquenta ou sessenta bestas constituem-se o que se chama uma tropa. Esta se subdivide em lotes de sete mulas cada um, confiados a um negro da tropa particular, cabendo ao tropeiro ou ao próprio proprietário a fiscalização do conjunto.” (1979, p. 52).

Rogério de Oliveira Ribas, na obra *Tate-corongos: a insurreição e resistência negra no início da modernização do estado escravista brasileiro* encontramos a alusão a outro trabalho do autor, neste caso sua dissertação de Mestrado, apresentada e defendida na Universidade Federal do Paraná sob o título de “*Tropeirismo e Escravidão: um estudo das tropas de café nas lavouras de Vassouras, 1840-1888*”, na qual o autor dá ênfase à análise da mão de obra escrava e suas ocupações dentro das atividades ligadas ao tropeirismo, inclusive as atividades artesanais de apoio à organização das tropas; escravizado para “arreador de tropas” ao invés de “carregador de coisas e gentes”.

Percebemos que esta transição fica bem definida nos documentos pesquisados, que nos dão um panorama interessante da atuação do negro no tropeirismo. Os documentos nos revelaram o negro africano escravizado em diferentes funções ligadas ao tropeirismo. Além da figura do próprio tropeiro e do arreador de tropas, pudemos perceber os negros envolvidos em diversas atividades que davam sustentação à atividade tropeira: ferreiros, carpinteiros e ferradores. Inferimos, também, pelos valores de algumas mulheres e jovens de famílias escravas apontadas nos testamentos e inventários, que as atividades artesanais, como fabricação de jacás de bambu e costura, deveriam fazer parte do “universo tropeiro”, sem contar, é claro as atividades de lavoura e cuidados animais.²

² Na sua dissertação de Mestrado, *Tropeirismo e Escravidão*, Rogério de Oliveira Ribas descreve as atividades dos negros escravizados dentro das tropas e das fazendas: “O escravo tropeiro e o camarada da tropa tinham por trabalho a condução de vários lotes de animais da tropa. Quando a tropa não estava em viagem, estes condutores escravos e assalariados cuidavam dos animais na fazenda. O trabalho compreendia a pastagem, a distribuição do milho, a limpeza dos animais e o tratamento das bestas muas com ferimentos. Dedicavam-se, ainda, à recuperação dos materiais das tropas, desgastados pelas sucessivas viagens e a ferragens dos animais”. (p. 63-64).

Importante para nós em nossa pesquisa, foi poder enxergar os negros tropeiros através de diversos aspectos: nação, idade, profissão (atividade) e, se pertencentes ou não a famílias escravas, também pudemos inferir, por conta dos valores apontados nos inventários, sua importância enquanto *escravo especializado*, pois, percebemos alguma diferença de valores entre escravos da mesma idade, dentro de um mesmo plantel.

No inventário de Faustino Brás Esteves aberto em 22.10.1841 encontramos: *Manoel*, tropeiro, de nação, 50 anos, 450\$000; *Manoel*, feitor, de nação, 40 anos, 750\$000; *Severino*, com princípio de ferreiro, de nação, 20 anos, 900\$000; *Bernardino*, com princípio de ferreiro, de nação, 16 a 18 anos, 750\$000.

Em nossa análise, inferimos que havia a relação direta entre valor, grau de profissão e também idade, sendo considerados, percebendo que quanto mais velho o escravo, também menor seu valor, mas neste caso, não nos aprofundamos, pois a análise, faz parte de um outro trabalho sobre o qual estamos nos debruçando atualmente.

Sobre o arreador, Ribas (1989) afirma:

Já o arreador, homem livre ou escravo, era uma espécie de encarregado da tropa, tendo a responsabilidade da entrega segura da valiosa carga de café, buscando eliminar quaisquer obstáculos que porventura surgissem na viagem da tropa até a casa correspondente do lavrador no porto Iguaçu. Quando escravos, os arreadores também desenvolviam outras atividades na fazenda. Trabalhavam o couro do boi como trançadores e ferravam animais. (p. 64-65).

Sabemos que os negros escravizados significavam para os seus donos: mão de obra e moeda de troca, e assim, é que o encontramos na escritura de venda, datada de 11.11.1756, na qual

Luis Ramos Barbas e sua mulher Quitéria de Jesus Vieira, moradores no termo da vila de Guaratinguetá, no qual vendem um sítio chamado *Cedro*, com casas de vivenda de passageiros, 40 cabeças de gado, trem de tropa, 80 cabeças de porco entre grandes e pequenas e 21 escravos, entre eles: José, ferrador, com suas tendas de ofício.

O plantel de escravos do dono de tropa Faustino Brás Esteves foi arrematado em praça pública e o responsável pela compra de grande parte deste plantel foi o também dono de tropa Coronel Vitoriano Moreira da Costa, que neste caso atuou como procurador do capitão Custódio Varela Lessa, Barão de Paraibuna.

No inventário do coronel Vitoriano Moreira da Costa, observamos o valor de seus negros especializados, ligados diretamente à atividade tropeira: “*Felipe*, ferreiro, 75 anos, 300\$000; *Benedito*, arreador, 40 anos, 1:200\$000; *Antonio Mulato*, carapina, 1:400\$000; *Joaquim Mulato*, carapina, 1:000\$000.”

No inventário de Manoel Pereira Cabral, aberto em 27.03.1841, encontramos: “*Antonio*, 1:200\$000, de nação, arreador de tropas.”

Negros de Nação³ – destacamos em nossa pesquisa a procedência dos negros escravizados constantes dos inventários e testamentos analisados.

No tropeirismo, os antecedentes da presença dos africanos provenientes da África Central, já são percebidos em diversos documentos, sendo que nas Estâncias Jesuíticas Argentinas,⁴ especializadas em criação de muares, com destaque para a Estância Jesuítica de Alta Gracia em Cordoba e a da Santa Catarina, esta última uma grande produtora de muares, responsáveis pela criação das mulas exportados para o Brasil, já encontramos os negros oriundos da África Central, denominada principalmente pelos Povos Bantus,⁵ como afirma Vansina⁶ que:

quase metade dos africanos que cruzaram o Atlântico veio da África Central. Eles foram para todos os lugares: de Buenos Aires a Colômbia e Peru, ao vasto Caribe, assim como o Suriname e as Guianas e a região costeira dos Estados Unidos, de Nova Orleans a Nova York, até alcançarem, finalmente a Nova Escócia, no Canadá.

Na escritura de venda datada de 1756, que fazem Luis Ramos Barbas e sua mulher, donos de uma paragem de tropas no caminho de Guaratinguetá para Parati, a procedência de seus escravos, envolvidos certamente na *indústria tropeira*, obtivemos informações preciosas sobre a procedência dos escravos: “Gaspar – nação Angola; João Ganguela; João Congo; Paulo Congo.

No inventário de Faustino Brás, encontramos: “*Manoel Tropeiro*, de nação; *Manoel Feitor*, de nação.

³ Sobre o termo Nação: Em *Mariza Carvalho Soares* encontramos: “Já o termo *nação* se aplica a qualquer povo, o infiel ou cristão, com o qual o governo português se relaciona. Por fim, uma observação sobre o período de utilização dos termos: Enquanto “nação” tem uma utilização constante ao longo do tempo desde o século XV até o XIX, *gentio* é aplicado ao universo de amplitude variável, caindo em desuso ainda no século XVIII.

⁴ Em sua obra, o *Trato dos Videntes*, Alencastro (p. 109), apresenta o capítulo sobre o tráfico negreiro, tendo como rota de transporte Luanda, o Rio de Janeiro e o Rio da Prata. *Maria José Becerra* informa que: “Sur consegue ingressar tanto el resto, arribados diretamente de África, proveniam mayormente de la rivera occidental, preferiendo las regiones Del Congo y Angola.

⁵ Os bantos, povos da África Meridional, estão representados por povos que falam entre 700 e duas mil línguas e dialetos aparentados, estendendo-se para o sul, logo abaixo dos limites sudaneses, compreendendo as terras que vão do Atlântico ao Índico até o cabo da Boa Esperança.

⁶ Jan Vansina, belga, nascido em 1929, medievalista, etnógrafo, antropólogo especialista no estudo das Sociedades da África Central

Também encontramos escravos denominados *Benguela e Angola*.

Os escravos de Manoel Pereira Cabral, elencados em seu inventário tem denominações: “*Antonio*, de nação, arreador de tropas.”

Escravos de nação Congo, nação Cambinda, além de José de nação Moçambique e ainda um fulo de nome Miguel

No inventário de Manoel Vaz de Toledo, um dos mais abastados donos de tropa de Taubaté, encontramos: “*Luis*, de nação, tropeiro sadio, 38 anos; *Francisco*, de nação, tropeiro, 38 anos”.

Devemos ressaltar que por falta de estudos mais abrangentes sobre a procedência dos negros escravizados, ao nos depararmos com nomes como Angola, Benguela, Cabinda e Moçambique, pode-se inferir que este nome também possa ser dado ao escravo em alusão ao seu porto de embarque, e ou, talvez, seja a real procedência do mesmo, enquanto grupo, caso por exemplo dos negros Ganguelas que representam um dos vários grupos étnico-sociais de Angola.

Sabemos que o Reino do Congo é o primeiro grande centro exportador de negros africanos para o Brasil e aqui, culturalmente, notadamente no sudeste brasileiro, mas também com alguma representação no sul, a presença dos negros conguneses se faz perceber através da cultura religiosa, marcadamente as Festas de São Benedito e Nossa Senhora do Rosário, animadas pelos grupos de Congada e Moçambique, assim como também pela presença da *Corte do Reino do Congo* nas mesmas.⁷ Depois, entra Angola, como grande centro distribuidor de mão-de-obra escrava ao Brasil.⁸

Eram Bantus os negros encontrados nos documentos, Bantus não são apenas povos e etnias, é também um ramo linguístico africano, do qual constam mais de 400 línguas, como o Quimbundo, Umbundu, Ovibundo, Kikongo, Ganguela, entre outras, que, por força da intensa e massiva *exportação* de seus povos, acabou por influenciar de maneira significativa a língua portuguesa falada em nosso país, diferenciando-a, por exemplo, do português falado e escrito em Portugal. Segundo Lopes,⁹ “o termo Banto foi

⁷ Julita Scarano apresenta em seu trabalho *Devoção e Escravidão, o universo da Irmandade de Nossa Senhora dos Pretos, no Distrito Diamantino, no século XVIII*, onde se tem uma idéia da influência dos negros do Reino do Congo na religiosidade católica no Brasil, 1972.

⁸ Um dos mais abrangentes trabalhos sobre as relações escravistas entre Brasil e África Central podemos encontrar na obra de Luiz Felipe de Alencastro: *O Trato dos Videntes – a formação do Brasil no Atlântico Sul*, 1979.

⁹ Encontramos em *Nei Lopes*, na obra *Novo Dicionário Banto do Brasil*, uma pequena amostra desta influência linguística. Segundo Lopes: “Banto é o termo português que designa um grande grupo de línguas e dialetos negro-africanos”, 1979, p. 87.

utilizado pela primeira vez em 1862, por Wilhelm Bleek, filólogo alemão, que o empregou para caracterizar aqueles falares nos quais a palavra que nomeia os seres humanos é sempre, com pouquíssimas variações, *ba - ntu* (singular *um - ntu*) sendo *ntu* o radical e *ba* o prefixo plural, onde *ntu* é = povo e *ba* = muito. A grande massa populacional que fala as línguas Banto ou Bantas está espalhada pela África.

Este grupo linguístico era composto pelos povos de Angola, do Reino do Congo, assim como os povos do Zaire, da Zâmbia e até de Moçambique, num processo de expansão que parece ter se encerrado por volta do ano 1100.

A maior parte dos cativos enviados para serem escravizados no Brasil era fruto das guerras ocorridas nos Estados e Reinos da África Central,¹⁰ guerras pré-existentes e depois fortemente fomentadas pelos europeus, justamente a fim de desestabilizar os chefes e sobados locais, retirando-lhes a primazia na comercialização dos negros, como também uma forma de ampliar domínios, como bem analisa Florentino¹¹: “Viu-se ter sido a guerra o principal mecanismo de transformação do homem em cativo. Ela redundava na expansão territorial dos vencedores, o que, nas condições específicas da África pré-colonial, significa a incorporação de povos tributários. O grande peso dos instrumentos bélicos entre os bens que compunham o escambo costeiro, por seu turno, incrementava ainda mais as guerras e, por conseguinte, a capacidade de produção de escravos.”

Família escrava

Outro fator de importância que destacamos em nossa pesquisa foi o registro de que os negros escravizados ocupados nas atividades tropeiras faziam parte de famílias escravas, um tema bastante controverso na historiografia brasileira, que felizmente vem avançando neste quesito, pois, se em algum momento já tivemos o silenciamento sobre este tema, hoje o mesmo é fruto de pesquisas cada vez mais detalhadas. Orientamo-nos pelo trabalho de Slenes, onde o mesmo afirma que:

a família cativa deve ser considerada um pilar do próprio escravismo: isto é, que refletia um *pacto de paz* entre os escravos e senhores, satisfazendo o

¹⁰ Para aprofundamento deste tema, encontramos em História Geral da África - IV. A África do século XII ao século XVI, capítulo 22, no texto assinado por Jan Vansina intitulado A África equatorial e Angola: as migrações e o surgimento dos primeiros estados, 1972.

¹¹ Manolo Florentino - Em Costas Negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX), 1972, p. 101.

anseio daqueles de *viver como gente* e os desígnios destes, ao mesmo tempo que reiterava, na endogamia dos casamentos, as tensões étnicas introduzidas pelo tráfico, para “imaginar” o que significa para estes escravos a sua família, levando em consideração sua cultura e o fato de serem oriundos da mesma região geográfica africana. (1979, p. 92).

No inventário de Brás Faustino Esteves encontramos: Manoel, tropeiro, de nação, 50 anos, casado com Inocência, de nação, 20 a 30 anos; Severino, de nação, 20 anos, com princípio de ferreiro, casado com Jerônima, de nação, 16 anos, pais de Antonio, 8 meses.

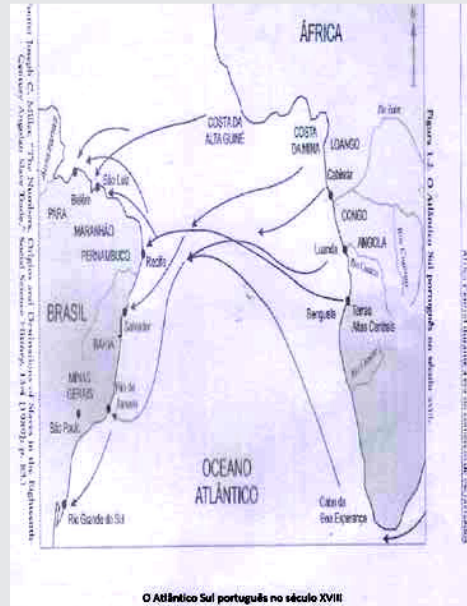
Acredita-se que a manutenção de famílias escravas, também auxiliava o senhor de escravos a diminuir a possibilidades das fugas, pois os quilombos, espaços negros formados por escravos fugidos, também era um ponto de atração e provavelmente, muitas vezes o caminho escolhido pelos negros tropeiros, que aproveitavam sua maior capacidade de circulação para empreender fuga. Em Taubaté encontramos o Rio Quilombo, provavelmente assim denominado por estar próximo a este espaço de resistência negra.

Figura 1 – Tropeiro Josias Mendes, morador da cidade de Silveiras, São Paulo



Fonte: acervo de Ocílio José de Azevedo Ferraz. Fundação Nacional do Tropeirismo.

Figura 2 – O Atlântico Sul português no século XVIII



Fonte: HEYWOOD, Linda. Diáspora Negra no Brasil. p. 37.

Referências

- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- ALMEIDA, Aluísio de. *Vida e Morte do Tropeiro*. São Paulo: Martins, Ed. da Universidade de São Paulo, 1981.
- BARROS, José D'Assunção. *A Construção Social da Cor: diferença e desigualdade na formação da sociedade brasileira*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.
- FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- HEYWOOD, Linda M. (Org.). *Diáspora Negra no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2010.
- KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil: Rio de Janeiro e Província de São Paulo*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1980.
- LOPES, Nei. *Novo Dicionário Banto do Brasil: contendo mais de 250 propostas etimológicas acolhidas pelo Dicionário Houaiss*. Rio de Janeiro: Ed. Nei Lopes, 2003.
- MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1978.
- MENDONÇA, Renato. *A Influência africana no português do Brasil*. Brasília: FUNAG, 2012.
- MONTIEL, Montiel, Luz Maria Martinez. *Africanos em América*. La Habana: Editorial Ciências Sociales; Instituto Cubano del Libro, 2008.
- NIANE, D. T (Coord.). *História Geral da África IV: África do século XII ao XVI*. Brasília: Unesco, 2010.
- RODRIGUES, Raimundo Nina. *Os africanos no Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977.
- RIBAS, Rogério de Oliveira. *Tropeirismo e escravidão: um estudo das tropas de café das lavouras de Vassouras (1840-1888)*. Biblioteca Digital, 1989.
- RUGENDAS, João Mauricio. *Viagem Pitoresca através do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1979.
- SCARANO, Julita. *Devoção e escravidão: a Irmandade de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos no Distrito Diamantino no século XVIII*. São Paulo: Editora Nacional, 1978.
- SLENES, Robert W. *Na Senzala uma flor: esperanças e recordações na formação da família escrava*. Campinas, SP: Ed. Unicamp, 2011.

Fontes documentais

- Escritura de venda que fazem Luis Ramos Barbas e sua mulher Quitéria de Jesus Vieira. Data: 11.11.1756. Caixa 163 – Período 1749-1759 – bloco 12.
- Inventário 1841/002 – Faustino Brás Esteves – Abertura em 22/10/1841 – Cartório do 1º Ofício – Data Limite 1831-1977.

Testamento 1841/003 – Manoel Pereira Cabral – Abertura em 02/04/1841.

Cartório do 1º Ofício – Data Limite 1831-1977.

Testamento 1860/003 – Manoel Vaz de Toledo – Abertura em 22/06/1860

Cartório do 1º Ofício – Data Limite 1831-1977.

Inventário 1853/006 – Coronel Vitoriano Moreira da Costa – Abertura em

11/06/1853 – Cartório do 1º Ofício – Data Limite 1831-1977

Sites

BECERRA, Maria José. *Estudios sobre Esclavitud em Córdoba: Analisis Y Perspectivas*.

<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/sursur/AFRICAN/09bece.pdf> - acesso em:

25/03/2014.

SOARES, Mariza Carvalho. *Mina, Angola e Guiné: nomes d'África no Rio de Janeiro Setecentista*. Tempo, v. 3 – n.º 6, Dezembro de 1998. <https://app.uff.br/riuff/bitstream/1/157/1/SOARES%2C%20Mariza%20-%20Mina%2C%20Angola%20e%20Guin%C3%A9.pdf> acesso em: 20/01/2014.

RIBAS, Rogério de Oliveira. *Tropeirismo e Escravidão: um estudo das tropas de café das lavouras de Vassouras, 1840-1888*. Universidade Federal do Paraná – Curitiba, 1989 - <https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/27823> acesso em: 08/01/2014.

RIBAS, Rogério de Oliveira. *Tates-corongos: insurreição e resistência negra no início da modernização do estado escravista brasileiro*. Universidade Federal Fluminense. http://www.sag-ssa.ch/bssa/pdf/bssa59-60_07.pdf acesso em: 25/03/2014

Agradecimentos

Agradeço a ajuda e parceria da paleógrafa Lia Carolina Prado Alves Mariotto, ao senhor José Antonio Saud Junior, proprietário do Apart Hotel Olavo Bilac Flat e da empresa Rotas de Aventuras, que nos levou a buscar, através de uma deliciosa aventura pelas estradas de São Paulo e Minas Gerais, os antigos caminhos tropeiros.

Agradeço a Ocílio José de Azevedo Ferraz, o grande tropeiro do Vale do Paraíba, que incansavelmente destacou a importância do tropeiro em nossa identidade.



Quilombos nos caminhos tropeiros

Solange Cristina Virginio Barbosa

Licenciada em Historia. Taubaté/SP

O negro africano escravizado atuou de forma contundente no tropeirismo, *tocando tropas* pelo Brasil afora.

Como bem observa Ianni (1988, p. 174), “escravos de todas as categorias, dos domésticos aos peões, aventuram-se às fugas”. Então, novamente, podemos inferir que até mesmo os escravos tropeiros possam ter empreendido fugas e, também, que muitos podem ter ido se abrigar em um espaço que nasce justamente da resistência do negro africano a escravização: o quilombo.

O espaço de resistência do quilombo é identificado pelo Conselho Ultramarino, em 1740, como “toda habitação de negros fugidos, que passem de cinco, em parte despovoada, ainda que não tenham ranchos levantados e nem se achem pilões nele”, aplicando-se inclusive pesadas punições aos escravizados, localizados dentro destes espaços, como marcas a ferro com a letra “f”, corte de orelha e outros castigos corporais.

Em 1988, na Constituição Brasileira, o quilombo assumiu um novo significado diante da sociedade brasileira, reconhecendo este espaço como “território de comunidades negras tradicionais”, ensejando através de seu artigo 68, o protagonismo do negro ao se “auto reconhecer como remanescente de quilombo”, levando a Associação Brasileira de Antropologia a caracterizar o quilombo como “toda a comunidade negra rural que agrupe descendentes de escravos vivendo da cultura de subsistência e onde as manifestações culturais têm forte vínculo com o passado”.

Escravizados, como registram diversos estudos ao longo dos anos, abandonavam suas funções e iam viver ou formar quilombos, espaços de convivência e vivência cultural, em liberdade, a despeito da vontade de senhores e governos.

Na Rota das Tropas que atravessava o Sul até a Feira de Muares em Sorocaba,¹ neste caminho encontramos referências a quilombos, denotando assim a constante “tensão entre escravismo e liberdade”. Neste contexto, a liberdade do tropeiro negro é, muitas vezes, reafirmada pela existência do quilombo, um dos símbolos da luta do africano escravizado por liberdade.

Por todo o Brasil, e, principalmente, nos Caminhos Gerais de Tropa, encontramos quilombos referenciais como o quilombo do Limoeiro em Pal-

¹ Realizadas desde meados de 1750, a partir do registro de Animais em Sorocaba, pelas quais passavam as tropas xucras e arreadas, geralmente duravam de dois a três meses.

mares do Sul, no Estado do Rio Grande do Sul, localizado geograficamente nas então sesmarias da Vaqueada e do Quintão, onde, no século XIX o casal quilombola Perpétua Maria da Conceição e Antonio Manuel Jorge recebeu, já livres, doações de terras por parte dos descendentes do então tropeiro Manoel Jorge da Silva,² donos de régia escravaria.

Já, no mesmo caminho, próximo a Sorocaba, encontramos na cidade de Itapeva, a sudoeste do Estado de São Paulo, que conta em seus primórdios históricos no início do século XVIII, a sesmaria de Tomé de Almeida Pais, onde ele "construiu seu casarão às margens da Estrada Geral, oferecendo aos viajantes pouso e internada aos seus animais", encontramos o quilombo do Jaó. Sua formação também está ligada ao patrimônio de Honorato Carneiro de Camargo, que, segundo relato, mantinha contato amistoso com os escravos da Fazenda Pilão D'Água. Segundo este mesmo relato, Honorato ao encontrar quatro ex-escravos da referida fazenda abandonados, após a abolição, o mesmo os adotou e com eles dividiu suas terras, pelos idos de 1894. Este espaço, então, tornou-se o embrião do quilombo do Jaó. Há de se inferir historicamente, que estes ex-escravos atuaram, entre outras lides, com as atividades ligadas direta ou indiretamente ao tropeirismo.

Entendemos que tropeirismo, escravos e quilombos têm suas trajetórias totalmente entrelaçadas, de vital importância dentro dos contextos históricos brasileiros, e que necessitam aprofundamento, pesquisa e discussão.

Referências

IANNI, Octavio. *As metamorfoses do escravo: apogeu e crise da escravatura no Brasil meridional*. São Paulo: Hucitec; Curitiba: Scientia et Labor, 1988.

KUNIOCHI, Marcia Naomi/Molet; GARCIA, Claudia Daiane. Uma comunidade quilombola na rota dos tropeiros: quilombolas do Limoeiro. 4 *Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, Curitiba: 2009.

Sites

<http://www.vivaitapeva.com.br/historia-de-itapeva/> acesso em: 13/08/2020.

<http://cultura.sorocaba.sp.gov.br/casaraobrigadeirotobias/o-tropeirismo/> acesso em: 13/08/2020.

<http://www.itcg.pr.gov.br/arquivos/File/Quilombos.pdf>, acesso em: 13/08/2020.

http://www.itesp.sp.gov.br/br/info/acoes/rtc/RTC_Jao.pdf acesso em 13/08/2020.

² Manoel Jorge da Silva era tropeiro e negociante, sendo agraciado ao longo do Caminho das Tropas pelas lutas travadas na Colônia do Sacramento.

4. TROPAS, TROPEIROS, TROPEADAS E FAMÍLIAS TROPEIRAS

Tropeiro: sujeito interfronteiras

Greice Corrêa

Mestranda em História Regional/Bolsista da Capes, Especialista em Metodologia do Ensino de Geografia, Graduada em História. Taquara/RS

O presente artigo sinaliza questões como tropeirismo, cultura e fronteira a fim de tratar do papel do tropeiro como sujeito interfronteiriço. Parte-se da concepção de que o tropeirismo foi além do fator econômico, atingindo culturalmente as populações distribuídas ao longo das suas rotas. Percebe-se o tropeiro como sujeito que agrega e dissemina aspectos culturais das três fronteiras por ele percorridas, colaborando para a formação identitária do sul do Brasil.

O termo tropa vem do francês *troupe*, que serve para designar um agrupamento de animais ou soldados. Já o termo tropeiro, servindo para identificar aquele que conduz animais em marcha, parece ter origem hispano-americana, uma vez que estes foram os pioneiros na América em transformar o transporte de animais em marcha em uma atividade econômica com condição social e de trabalho distinta.

No sul da América, o tropeirismo surgiu sob bandeira espanhola como forma de atender às necessidades das minas de prata de Potosí. Os animais eram criados na província de Entre Rios, na atual Argentina, que, com seus barreiros salitrosos e sua água salobra ofereciam as condições ideais para a criação do gado muar. Esse gado, criado em Entre Rios, era conduzido em marcha para as minas de prata de Potosí, onde serviam como cargueiros, levando todo o tipo de mercadorias para o consumo da população local e deslocando a prata para os portos marítimos.

A palavra tropeiro nem sempre foi o termo utilizado para designar aquele que conduz a tropa no espaço luso americano. Surgiu na América lusa no século XVIII, substituindo o termo camboeiro que era utilizado para designar tal função. Com o tempo e através do intercâmbio luso-hispano-americano, o termo tornou-se usual no sudeste e sul da América portuguesa.

Primeiramente, tropeiro era apenas o dono da tropa, mas, com o tempo o termo tropeiro abrangeu todos aqueles homens envolvidos no trabalho com a tropa (dono, capataz, arrieiros, peões). Segundo Flores, “o único que conservou o nome, ligado à sua tarefa, foi o madrinheiro, rapaz responsável pela madrinha, égua ou mula que puxava a tropa” (1998, p. 28).

Na busca por um conceito para o termo tropeiro, podemos observar que Almeida, em seus estudos sobre o tropeirismo sorocabano indica que “os primeiros a receberem o nome de tropeiros foram os donos ou condutores de gado para a matança ou as feiras” (1981, p. 132). Porém, a popularização do termo abrangeu todo o sujeito ligado ao comércio de tropas, seja venda, transporte ou compra, sendo o ofício de tropeiro muitas vezes compatível a outros cargos ou funções que este sujeito pudesse exercer em sua localidade.

Para Flores (1996, p. 519), tropeiro é o [...] dono ou quem dirigia a tropa de gado vacuum ou de muares. Documentos do séc. XVIII, em Viamão, referem-se indiferentemente a tropeiro e comboieiro, uma das figuras mais tradicionais do Planalto Meridional do Brasil e dos Campos de Viamão. É condutor de tropa de gado, o peão da tropa, que leva tropas de seu patrão [...].

Trindade incita que o tropeiro é o agente entre os criadores e os negociantes de gado. “Ele é o personagem central, cuja atividade estava diretamente ligada ao animal, à sua locomoção, à integração do Sul do Brasil às demais regiões” (1992, p. 12).

Podemos observar que nas duas últimas definições, os termos locomoção e condução estão presentes, vinculando ao tropeiro a característica de sujeito andantesco, transeunte, aquele que corta os caminhos por ofício de sua função. Mesmo em Almeida, que engloba ao termo tropeiro – sujeito que não lida diretamente com a condução de gado –, deve-se destacar a relação deste sujeito com tropeiros de diversas regiões.

O tropeirismo surge em um momento em que os limites territoriais ainda não haviam se definido, fazendo com que as regiões de fronteira pudessem se movimentar num fluxo e refluxo contínuo movido pela historicidade da região.

O Tratado de Tordesilhas, primeiro tratado que visava delimitar o espaço a ser ocupado por Espanha e Portugal, nunca foi efetivamente respeitado. O atual território do Rio Grande do Sul foi inicialmente preterido, uma vez que não apresentava atrativos financeiros imediatos a ponto de justificar uma ocupação substancial, ganhando assim *status* de “terra de ninguém”, servindo como área limítrofe entre os reinos ibéricos. No sul da Bacia do Prata, a ocupação lusa se fazia por enclaves, a exemplo de Laguna e da Colônia de

Sacramento, e a ocupação hispânica se dava através da fundação de vilas e cidades costeiras.

Posteriormente, a disputa entre os reinos de Portugal e Espanha para delimitar a fronteira no Sul do Brasil foi intensa. Portugal trabalhava com o conceito de fronteira natural, justificando assim seu avanço em direção ao estuário do rio da Prata. Os padres jesuítas já haviam iniciado o processo de ocupação da região, por meio das reduções jesuítico-guaranis, sob bandeira espanhola, o que justificava a permanência e posse do território para a coroa espanhola. A historiografia tradicional do Rio Grande do Sul acaba considerando a existência de uma fronteira bipartida, esquecendo-se de uma terceira fronteira, a indígena, que comprova-se indiscutivelmente presente com o advento da Guerra Guaranítica.

Sem um limite territorial definido, as zonas de fronteira se alastravam por espaços, onde apenas a ocupação humana distinguia as regiões limítrofes. Dessa forma, podemos considerar nos séculos XVII e XVIII, a região da Argentina como foco populacional de ocupação hispânica, a região do atual Rio Grande do Sul e Santa Catarina, de ocupação indígena,¹ e a região do Paraná e São Paulo de ocupação lusitana, formando assim uma fronteira tripartida.²

É cabível aqui distinguir limite de fronteira. Quem bem coloca a distinção entre os dois conceitos é Atencio quando informa que:

Podemos decir, que ‘limite’ es la línea que divide a dos entidades estatales y sus dependências, señalando los respectivos patrimonios territoriales, sus jurisdicciones y competencias, y que ‘frontera’ es la zona contigua al limite de las mismas.³

Dessa forma, pode-se compreender que os limites territoriais são organismos de separação, frequentemente vinculados à ideia de fiscalização, militarização, disputas. A fronteira, por outro lado, age de forma a aproximar o que o limite separa. A região de fronteira não é algo fixo e imutável, ao contrário, pode variar conforme se dá sua historização agregada aos acontecimentos sociais, políticos, econômicos, ora expandindo-se, ora recuando.

Vale lembrar que entre os séculos XVI e XVIII, a ideia de fronteira esteve muito mais associada à terra sem leis, espaço de subversão, contrabando, bandidagem, uma vez que os limites não haviam sido efetivamente decididos e a fiscalização era ineficaz.

¹ Ocupação esta que não se dava de maneira homogênea, sendo o território mencionado ocupado por distintos grupos indígenas, sem que houvesse necessariamente relação entre eles.

² Recomenda-se a leitura do texto de NEUMANN, Eduardo Santos. A fronteira tripartida: a formação do continente do Rio Grande – século XVIII. In: GRIJÓ, Luiz Alberto et al. *Capítulos de História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2004.

³ ATENCIO, 1965 apud HEINSFELD, 2002, p. 107, grifo meu.

Para Duarte, fronteiras são construções. “São processos social e historicamente – vale dizer, simbolicamente – produzidos. Devem ser concebidas mais como abertura e atualidade, do que como dado ou acabamento. São locais de mutação e subverso, regidos por princípios de relatividade, multiplicidade, reciprocidade e reversibilidade” (2005, p. 17).

Reckziegel quando fala sobre a questão da região, nos adverte que esta “[...] constitui uma estrutura, por isso possui uma identidade que permite diferenciá-la de seu entorno. Essa personalidade regional possibilita a sua delimitação a partir da compreensão da especificidade que ela contém” (1999, p. 19). Esse aspecto regionalista é observável nas macrorregiões Paraná - São Paulo/Santa Catarina - Rio Grande do Sul/Argentina, porém especificidades que sirvam para distinção do atual Rio Grande do Sul com o atual Uruguai não se encontram, sendo a banda oriental um espaço de interação com o Rio Grande do Sul, onde os sujeitos se integram, compartilham e se complementam.

Em tempos modernos, as fronteiras servem para aproximações globalizantes, trocas, contatos, intercâmbios e os limites territoriais não são capazes de obstruir essa integração. Assim, o era na época do tropeirismo, sendo que mesmo as diferenças e rivalidades entre Portugal e Espanha e o histórico belicista do Sul do Brasil eram superadas em nome do comércio.

As identidades culturais são construções, que sob o julgo da historicidade passam por constantes processos de transformações. As identidades são “identificações em curso” (SANTOS, 1994, p. 31). Essas identificações passam por processos de diferenciação, distinção do outro bem, como de homogeneização do involuto de forma contínua e sucessiva.

A relação entre diferentes grupos sociais é complexa, e é na fronteira que se dão os encontros e desencontros, onde se percebem as diferenças e as afinidades, é onde se tem rotineiramente a noção e a relação com o interior e o exterior.

A identidade de fronteira é mais aberta à experiência, à experimentação, à troca. Ao mesmo tempo, se fecha para manter a diferenciação, mantendo-se uma relação contínua de inclusão e exclusão, onde a proximidade constante com o “outro” se faz refletir no modo de vida da gente da fronteira.

Recziegel, ao citar Bassand e Guidani (1983) incita que:

[...] identidade regional não é apenas o resultado do perfil cultural de uma região, imagem específica – combinação de normas, modelos, representações, etc.- que os atores de uma região fazem de si próprios, mas também resulta das relações sociais que essas mantêm com outras regiões e com a sociedade global, sendo, portanto, ao mesmo tempo, determinada do exterior e elaborada internamente (1999, p. 19).

Na fronteira, o exterior tem presença constante. Dessa forma, o exterior age ativamente na construção identitária do interior, fazendo com que a região de fronteira assuma características de “lugar de devir”.⁴

No Sul do Brasil, durante os séculos XVII e XVIII, a transitoriedade foi uma das marcas desse espaço territorial. As idas e vindas dos agentes sociais foram constantes. Essa transitoriedade pelos espaços luso-americano, indígena e hispano-americano deixou marcas no modo de viver, usos e costumes desses grupos que conviveram em constante relação com o outro.

O tropeirismo surgiu no Sul do Brasil, ainda no primeiro ciclo reducional, na primeira metade do século XVII, com a introdução do gado no atual território do Rio Grande do Sul, pelo Padre Jesuíta Cristovão de Mendoza, que buscou o gado em Corrientes para servir de abastecimento de carne, e para auxiliar no transporte da erva-mate das reduções jesuíticas-guaranis do Tape. O tropeirismo ganhou força no Brasil durante o chamado ciclo do ouro brasileiro, devido a necessidade de abastecimento e transporte nas minas auríferas e perdurou até o surgimento das primeiras ferrovias e rodovias, subsistindo mesmo após o surgimento destas, concorrendo, até as primeiras décadas do século XX com trens e caminhões de carga.

Podemos considerar em linhas gerais, pelo menos três fases do tropeirismo no Rio Grande do Sul.

A primeira fase se refere ao tropeirismo executado pelos padres jesuítas juntamente com os índios durante a fase reducional do Tape, momento em que se dá a introdução do gado no Rio Grande do Sul.

A segunda fase é quando ocorrem as primeiras tropeadas após a abertura da rota por Cristovão Pereira de Abreu, Nesta fase ocorre um grande intercambio entre hispano e luso-americanos, já que, como afirma Almeida foi com os “[...] castelhanos que os paulistas aprenderam a cuidar desse negócio de animais” (1981, p. 16). Isto se dá pelo fato de que uma vez que exauridas as minas de prata de Potosí, os espanhóis direcionaram as criações de mulas da Argentina para as recém descobertas minas de ouro do Brasil, surgindo, assim, os primeiros tropeiros, que, para Almeida (1981) são paulistas descendentes de bandeirantes que passam a se dedicar à pecuária.

A terceira fase do tropeirismo corresponde ao tempo das concessões das primeiras sesmarias (1732) quando começa a fixação das estâncias no território do Rio Grande do Sul. Nessa fase se configura uma nova situação. Alguns dos tropeiros, ao receberem concessões de sesmarias deixam de trabalhar diretamente na locomoção do gado para então fixarem morada e

⁴ DUARTE, 2005, p. 18.

agregarem o *status* de estancieiros. Com isso, muitos tropeiros se sedentariaram e colaboraram no povoamento das incipientes vilas e povoados.

Nesta época, os tropeiros rio-grandenses, surgiram nas feiras. A presença castelhana foi diminuindo e o tropeiro (dono da tropa) passou a ser o português (criador de gado que obteve a concessão das sesmarias) e que deixa São Paulo, por exemplo, para fixar residência no atual Rio Grande do Sul. Os peões eram geralmente índios, gaúchos assalariados e raras vezes escravos. A pouca presença de escravos na atividade tropeira é explicada pelo fato de que o transporte de gado em marcha exigia poucos peões, por esse motivo os escravos só tiveram presença marcante no Rio Grande do Sul, nas charqueadas, onde o trabalho exigia muita mão de obra.

Dos agentes em transito pelo espaço territorial do Sul do Brasil, o tropeiro foi um dos que fortemente contribuiu para a transformação do espaço. Aos poucos surgiram povoados, mais tarde transformados em cidades, e suas rotas viraram rodovias que cortam o estado.

Sua constante movimentação, com idas e vindas periódicas movimentava a economia com venda e compra de gado e mercadorias, e deixava também sua contribuição à cultura dos locais por onde passava ou se instalava. Dessa forma percebe-se que:

[...] a análise desses caminhos não deve ser resumida a questões práticas e logísticas de uma só faceta, a econômica. Deve-se chamar a atenção ao caráter social do tropeirismo, possibilitador da dinamização de fluxos e relações socioculturais intensas. Tendo implicado a transformação do espaço por onde trafegavam não só o gado (de pequeno ou grande porte), mas também homens com suas ideias, seus costumes, seus saberes e fazeres cotidianos, construindo assim o que chamamos de tropeirismo (SILVA, 2009, p. 37).

Elementos culturais luso, hispânico e indígena são perceptíveis ao longo dos caminhos utilizados pelos tropeiros. A influência de uma cultura⁵ sob a outra é percebida, tanto no campo do simbólico como do material. O tropeiro tanto agrega quanto dissemina elementos culturais das três zonas fronteiriças.

Elementos comuns como expressões linguísticas, trajes, artesanato e arte são compartilhados e o tropeiro ao percorrer esse extenso corredor que liga

⁵ Adota-se aqui o conceito de cultura, conforme a conceitualização proposta por Tylor que a define “como sendo todo o comportamento aprendido, tudo aquilo que independe de uma transmissão genética” (ARAIA, 2004, p. 28). Para Tylor é tudo aquilo que é produzido pelo homem, seja no campo do material ou simbólico, a aquisição do conhecimento e a aplicação desse na sociedade é cultural.

São Paulo ao Sul da América, com seus contatos inter-regionais age como elemento integrador das distintas culturas que ocupam esse espaço territorial.

A importância do tropeiro ultrapassa o fator econômico. Além de gado e mercadorias, os tropeiros levavam notícias, recados, causos, músicas, prosas, expressões linguísticas e culturais = elementos culturais próprios, recriados, frutos de aculturação, do contato com as três fronteiras. Bonadio salienta o quanto que o tropeirismo refletiu na produção cultural da época. E que “de um modo geral, a cultura tropeira pode ser caracterizada como uma cultura do fazer, contraposta, pois, à cultura do saber” (1981, p. 31).

O fazer tropeiro, que muito agrega do português, do espanhol e do indígena ultrapassa o tempo e chega em nossos dias permeando o cotidiano de várias das cidades que se instalaram ao longo dos antigos caminhos. O passado tropeiro, o cultivo e a recriação de seus hábitos, usos e costumes têm grande valor comercial nesses locais, servindo para alavancar a economia através do turismo, recriando-se atividades que possibilitam ao turista experimentar um pouco da vida tropeira.

O imaginário em torno do tropeirismo é um fator relevante para a perpetuação da historicidade tropeira. A historiografia tradicional disseminou a visão de tropeiro como homens destemidos, corajosos, valentes, etc. criando, assim, ares de “passado glorioso”, onde mesmo os peões que trabalhavam com o tropeirismo como forma de subsistência são enaltecidos. A exemplo, Almeida salienta que os “Senhores tropeiros [...] infinitamente mais democratas, no seu contato com os peões, pobres estes, mas não lacaios, [sabiam] falar de cabeça erguida com aqueles” (1981, p. 47). Esse imaginário, difundido, mesmo que de forma premeditada, com intuito comercial, faz com que a população de cidades que possuem vínculo com o tropeirismo, queiram pertencer, queiram ser descendentes desse sujeito tropeiro e preservar sua história. Constrói-se então uma identidade em torno do tropeirismo, identidade que agrega aspectos luso, hispânico e indígena, que unificam e distinguem esses locais.

Referências

- ALMEIDA, Aluísio de. *Vida e Morte do Tropeiro*. São Paulo: Martins, 1981.
- BONADIO, Geraldo (Coord.). *Tropeirismo e identidade cultural da Região de Sorocaba*. Sorocaba: Cadernos da Academia Sorocabana, 1983.
- DUARTE, Luís Sergio. O conceito de fronteira em Deleuze e Sartuy. *Textos de História*, Brasília: UNB, v. 13, n. 12, p. 17-26, 2005.
- FLORES, Moacyr. *Dicionário de História do Brasil*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1996.

- FLORES, Moacyr. *Tropeirismo no Brasil*. Porto Alegre: Nova Dimensão, 1998.
- HEINSFELD, Adelar. O olhar da geopolítica sobre as fronteiras. *História: Debates e Tendências*, Passo Fundo, Ediupf, v. 3, n. 2, p. 105-114, dez. 2002.
- LARAIA, Roque de Barros. *Cultura: um conceito antropológico*. 17. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2004.
- RECKZIEGEL, Ana Luiza Setti. *História regional: dimensões teórico-conceituais. História: debates e tendências*, Passo Fundo, Ediupf, v. 1, p. 15-23, jun. 1999.
- SANTOS, Boaventura de Souza. Modernidade, identidade e cultura de fronteira. *Tempo Social*, São Paulo: USP, n. 5, p. 31-52, nov. 1994.
- SILVA, Adriana Fraga da. “Meu avô era tropeiro!”: identidade, patrimônio e materialidades na construção da Terra do Tropeirismo, Bom Jesus/RS. 2009, p. 264 Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS, Porto Alegre, 2009.
- TRINDADE, Jaelson Bitran. *Tropeiros*. São Paulo: Editoração Publicações e Comunicações Ltda. 1992.



Reseros de la llanura bonaerense

Abel Anibal Zabala

Escritor, Pesquisador, Conferencista, Miembro vialicio de la Asociación Argentina de Escritores Tradicionalistas. Buenos Aires/AR

El oficio

El transporte de ganado en pie, conducido por tierra, constituye una actividad tradicional en la cuenca gaucha rioplatense-riograndense. Nació con la Colonia y generó un jornalero típico de la región, experto en tan arduo cometido.

Lo cierto es que primitivamente se lo llamó *tropero* en toda la región.

En la llanura bonaerense en algún momento comenzó a llamárselo *re-sero*, designación que al principio se aplicaba a los matarifes y a quienes compraban reses. Luego *resero* fue una denominación que llegó a ser clásica, sobre todo en la campaña bonaerense y así ha quedado establecida. El hecho de que se designaba *tropero* a quien transportaba *tropas de carretas*, contribuyó a fijar el nuevo apelativo.

En la región rioplatense, su historia se remonta a las vaquerías. Éstas, fueron expediciones destinadas a recuperar ganado, repoblar estancias o ha-

cer grandes matanzas para comercializar el cuero. A mediados del siglo XVIII la vaquería adquirió pleno apogeo cuando el mercado de cueros adquirió relevante importancia, fundamentalmente por las nacientes industrias manufactureras de Europa.

Cuando fue menguando el ganado vacuno en las cercanías de Buenos Aires, hubo que adentrarse al *desierto* y afrontar las hostilidades de los indios pampas y otros cazadores de vacas y caballos. Por ello, esas expediciones debían llevar una escolta militar. Tales expediciones fueron una escuela gaucha, ya que debían alejarse hasta parajes distantes doscientas leguas de Buenos Aires. Durante meses, los hombres debían sobrevivir en ese medio hostil.

Desde los finales del siglo XVII, en la cuenca gaucha mencionada, sobre la base económica de la ganadería extensiva, se gestó una cultura ganadera y ecuestre tradicional que generó un tipo humano y social: el *gaucho* en Uruguay y Argentina y el *gaúcho* en Río Grande del Sur.

Criollos e indios se convirtieron en cazadores trashumantes de vacas, hombres de a caballo que más tarde recibirán el nombre de *gauchos*, *gaudérios* o *changadores*. Pronto entraron en escena comerciantes acopiadores del cuero, que lo compraban a cazadores aislados. Estos comerciantes organizaron las primeras vaquerías; en ellas no participaban los esclavos (los dueños no los arriesgaban por su costo pecuniario); se debió recurrir a individuos de vida escabrosa que, dispersándose por la campaña, fueron generando el gaucho.

El gaucho fue la mano de obra del contrabando de hacienda en tiempos de la Colonia. La explotación económica que vino después, con alambrado y estancia, fue convirtiendo al gaucho en peón rural y en *transportador* de hacienda en pie. El resero heredó de él la sabiduría empírica transmitida por tradición.

El Escenario

La llanura bonaerense integra la llanura pampásica. Es ésta un área geográfica situada en el centro-este de la Argentina, Uruguay y el sur del Estado brasileño de Río Grande del Sur. Gran parte de su superficie es estepa; al noreste presenta zonas de pastizales; al centro ostenta praderas; al sur asoman antiguos médanos y, hacia el oeste, un relieve levemente escalonado. En Uruguay y Río Grande del Sur el paisaje es más ondulado con serranías que apenas superan 500 metros de altura. Es una de las regiones más fértiles del mundo.

Casi toda la Provincia de Buenos Aires está comprendida dentro de la pampa húmeda. La llanura bonaerense ocupa más de 300.000 km²; en el norte exhibe ondulaciones, en el centro presenta extensas praderas y declina suavemente

hacia el Mar Argentino. Es una planicie interrumpida por dos pequeños sistemas serranos: el de Tandilia que alcanza 500 m. de altura y el de Ventania 1.100 m. Es atravesada por el río Salado (de unos 700 km de longitud) cuya cuenca inferior determina la *pampa deprimida*, el área más baja de la región.

Al sur de la Bahía de Samborombón existe una importante zona de cenagales y hondonadas: su sección norte se llama “pago de El Tuyú” (tuyú: *tierras blandas*, en guaraní, aludiendo a cangrejales, bajos pantanosos y lagunas) y su sección sur “pago de El Ajó” (ajó: *estero* en guaraní).

Diseminadas por la provincia lucen numerosas lagunas como las Encadenadas, Chascomús, Lobos, Mar Chiquita, Junín.

El clima es templado pampeano. Presenta veranos templado-calurosos e inviernos frescos, precipitaciones suficientes y vientos predominantes del este y del noreste. En áreas orientales se producen las mayores precipitaciones, incrementadas de octubre a marzo; superan los 1.000 mm anuales. Hacia el oeste el clima es más árido; las precipitaciones oscilan entre los 400 y 500 mm anuales. La región pampeana bonaerense es cruzada por distintos vientos: *sudestada* que llega del Atlántico, en los meses fríos; el *viento norte*, caluroso; y el *pampero* o *viento sur* que inyecta heladas rachas australes. En los últimos años se han dado algunas nevadas en la región.

En ese escenario se desempeñaron los *reseros* de los que me ocuparé. Escenario “con un horizonte abierto/ que siempre está más allá” al decir de Yupanqui.

El hombre

Visto a la distancia, con ojos de estos tiempos, suele presentarse la vida del *resero* envuelta en un aura romántico-nostálgica. La realidad fue mucho más dramática: aquellos hombres sobrellevaban una vida sufrida, llena de rigores y privaciones. Su ocupación los obligaba a *andar distancias*, vigilando los arrees, siempre expuestos a las inclemencias y a los peligros. El oficio más heroico, se ha dicho. “El más macho de los oficios”. (GÜIRALDES, 1978, p. 123)

Los arrees que encaraban los *reseros* de profesión, podían durar dos meses o más. Solían consistir en un traslado de estancia a estancia para *invernada* o con destino a mercado de hacienda, frigorífico, saladero o algún matadero.

El dueño de la hacienda, el mayor dono de estancia, un *abastecedor* o algún comprador, normalmente contrataba un *capataz* para ser el responsable de que el arreo llegara a destino. La persona elegida, con reconocida ascendencia sobre los peones, por su personalidad y su idoneidad, se encargaba de contratar los *reseros* necesarios de acuerdo a la cantidad de hacienda y las características de la misma.

Si le era nueva la región que debía atravesar, lo primero que hacía era buscar un hombre conocedor no sólo del camino, sino de las aguadas, zonas de pastos tóxicos, lugares de aprovisionamiento de víveres, vicios (yerba, tabaco) y leña, estancias que dieran encierro *encerrada*, los pasos en los arroyos, los guadales, etc. En fin, buscaba uno de aquellos gauchos, especie de baquiano antiguo, depositario de una cartografía intuitivo-empírica centrada en el conocimiento del terreno a cruzar.

Aquí no valen Dotores,
sólo vale la esperencia;
aquí verían su inocencia
ésos que todo lo saben,
porque esto tiene otra llave
y el gaucho tiene su cencia.
(HERNÁNDEZ, 1959, p. 93).

¿Cuál era la ciencia del primitivo gaucho?: la brújula de su cerebro le permitía guiarse por las estrellas o por los signos del desierto: vuelo de las aves, movimientos de animales, vientos predominantes; ubicarse por la vegetación (mordisqueando alguna hierba, por su sabor, sabía en qué región se encontraba); orientarse deduciendo los puntos cardinales por la inclinación de los pastos: “Pal lao ande el sol se dentra/ dueblan los pastos la punta” (HERNÁNDEZ, 1959, p. 127); localizar agua dulce “Donde hay duraznillo blanco/ cavo y la saco al momento” (HERNÁNDEZ, 1959, p. 128). Por supuesto: cavaba a cuchillo... El cuchillo fue su herramienta poli funcional: lo utilizó para carnear, comer, trabajar en sogas, castrar, desvasar el caballo, cortar leña o alambres, cortarse las uñas, etc..

Conocía donde crecía *yuyo malo* (romerillo) capaz de envenenar al ganado y *apuraba la tropa* para impedir a los animales detenerse a comer. Aquí jugaban un rol importante los perros (que siempre acompañaban al resero) azuzando a las reses. Cuando atravesaban zonas de campos con alambrados *enclenques*, donde algún vacuno podía ingresar, los perros se convertían en valiosos auxiliares porque se lo impedían flanqueando el arreo.

Un peligro latente era la *espantada*, el desbande de la hacienda por motivos varios: algún sombrero que volaba con el viento, el cruce de un vehículo, una pelea de perros, etc. Lo cierto es que la hacienda descontrolada podía romper alambrados, mezclarse con la del campo invadido y ocasionar, a veces, hasta un día de demora hasta recogerla, sosegarla y reparar los daños.

Por obligación y necesidad, el resero debía practicar una medicina empírica que frecuentemente apelaba a prácticas mágico-supersticiosas.

Me volví médico de mi tropilla, bajo su vigilancia, y fui baquiano para curar el mal del vaso dando vuelta la pisada, el moquillo con la medida del perro o labrando un fiador con trozos de un mismo maslo, el mal de orina poniendo sobre los riñones una cataplasma de barro podrido, la renquera de arriba atando una cerda de la cola en la pata sana, los hormigueros con una chaira caliente, los nacidos, cerda brava y otros males, de diferentes modos. (GÚIRALDES, 1978, p. 153).

Otras prácticas que me han transmitido algunos reseros fueron: friegas de grasa de potro derretida con aguarrás para el *mal del encuentro*. Además se hacía saltar al caballo afectado con “la mano buena atada arriba” para obligarlo a pisar con la dolorida. Para el caballo *desortijao* le ataban una cerda a la altura del primer pichico. Para el *moquillo*: se quemaban tallos de una ristra de ajo junto con azufre; con ese humo se lo sahumaba para que *tosiera y largara el moco*.

Para sus cuerpos no abundaban las medicinas: algún geniol, alguna friega con grasa de potro, algún té de yuyos...

El resero fue un hombre *curtido a intemperie*. La hacienda lo *ataba* al camino. Los soles más implacables, los fríos más crueles, las lluvias y vientos más inclementes; el hambre y la sed; los padecimientos físicos (fruto de accidentes o enfermedades); el cansancio y el sueño acumulados; los tábanos, mosquitos y otras plagas [...] y múltiples penurias, constituyeron la forja que fue modelando su cuerpo y su carácter. La célebre sentencia de don Atahualpa Yupanqui resume esta dura realidad: “Las penas son de nosotros/ las vaquitas son ajenas”.

La comida consistía, casi exclusivamente, en carne asada. Si habían encerrado, el trámite era más tranquilo. Si iban marchando, alguno se adelantaba y preparaba un asado que, cuando llegaba la tropa, era *paladeado* a las apuradas. Todo iba bien si conseguían leña. En zonas donde no la había, se acercaban a las vizcacheras, en cuyas adyacencias sus moradores acumulan todo lo que rapiñan. Allí se *agenciaban* de leña. También cargaban huesos de osamentas que hallaban en el camino. Muchas veces acudían a la biznaga, cardos secos o bosta de vaca. Cuando no disponían de leña fuerte debían asar al calor de la llama del fuego alimentado con biznaga o cardo (asado “*a punta de llama*”). En ocasiones la leña alcanzaba para *chamuscarla nomás*...

¿Cómo encendían el fuego con la leña mojada?: daban llama, con fósforos, a un trozo de grasa, en un mismo punto, para que goteara encendida encima de la leña disponible.

A veces, hacían el asado *tendiendo* la carne en un alambrado del camino. Al asado, poco se le sumaba [...] salvo el *cimarrón* (mate amargo). Una

modalidad del fogón de los reseros ha dado origen a la expresión *mate a lo resero*: cuando quien bebe el mate que le ofrece un compañero, lo ceba a su vez y lo ofrece al compañero siguiente en la ronda.

Su cama era el recado, durmiera en un rancho, matera o a pleno campo. A campo raso, ubicaba la cabecera orientada hacia el rumbo que llevaba. (A las grandes estancias solía sortearlas *cruzando campo*. Colocaba las caronas directamente sobre el suelo, como aislante de la humedad; encima el cojinitillo, como colchón; como almohada, los bastos. Acostado, se cubría con el poncho y sobre él, las demás jergas del recado. Contaba mi padre: “que, en noches muy frías, esperaba que cayera el rocío, para hacer levantar una vaca echada y aprovechar el lugar seco y cálido”.

Muchas veces dormía de a caballo, cuando la lluvia no le permitía tender cama en el suelo. Escasas veces el poncho encerado bastaba para protegerlo de la lluvia. El viento contribuía a que el agua le empapara la ropa puesta y, muchas veces, la muda de recambio. No era infrecuente que anduviera mojado día y noche [...] y que la ropa se le secara en el cuerpo [...] en pleno invierno. El verano, por el contrario los obligada a marchar de noche [...] y soportar el bochorno de la siesta a campo raso.

También pasaba la noche montado cuando rondaba: en la inmensidad de la llanura, no siempre los reseros conseguían lugar para encerrar la tropa. Entonces debían rondar por turnos. Normalmente un par de ellos a la cabeza del arreo y dos a la retaguardia. Si la hacienda permanecía tranquila “descabezaban algún sueño”, turnándose con el compañero de ronda. Su destino fue la huella y “el andar, andar y siempre andar [...]”

Tropilla

Uno de los únicos *lujos* que se podían dar los gauchos reseros era formar su *tropilla de un pelo*. En el empeño puesto en *entablar* su tropilla, fiaba el resero salvarse del mal trance de quedar de a pie. Era motivo de orgullo poder ostentar una tropilla conformada por una yegua madrina dócil, capaz de detenerse en cualquier campo abierto respondiendo al silbido del dueño, y un lote de una docena o más de pingos adiestrados para obedecer al cencerro, rodear a su madrina y dejarse agarrar por su dueño *parar a mano*, cuando tenía que cambiar caballo en la huella o en medio del campo. Cada cencerro tiene un sonido único que los caballos de cada tropilla reconocen y obedecen. Pero... no sólo los caballos reconocen el tañido de los cencerros: los reseros identificaban de noche y desde lejos qué tropilla se acercaba con sólo escuchar *el badajear* inconfundible [...] para ellos.

La elección de la madrina era fundamental. Se la amansaba *de abajo* con paciencia y esmero, hasta que estuviera tan dócil que parase donde el dueño se lo ordenara, sin ser maneada. Debía conducir la tropilla sin *puntear* (sin cortarse sola). Muchos reseros preferían la madrina *lunanca* porque su andar hacía sonar más el cencerro.

Solía ser usada como *carguero*. Con este procedimiento el resero evitaba tener que llevar un caballo que cargara lo que el resero necesitaba y que le resultaba incómodo llevar en su montado: mudas de ropa, poncho, mantas, trebejos [...].

Cuando arriaban vacas con cría se contrataba un carro o chata, tipo vagón, tirado por dos o tres caballos para ir cargando los terneros que no resistían la marcha. Repito el concepto: el carro se contrataba a un tercero; no pertenecía al dueño de la hacienda ni a los reseros, por eso se consideraba *de afuera*. Entonces se aprovechaba a cargar algunos bártulos de cocina como por ejemplo ollas, que les permitían hacer alguna comida distinta al consabido *charrusco*. Esto tampoco ampliaba mucho el menú, que no pasaba de un guiso, un *hervido* o un *sancocho*.

En una *arreada*, las tropillas de todos los reseros marchaban adelante a cargo de un hombre.

Lo habitual era que cada resero llevara una tropilla compuesta por madrina y siete u ocho caballos, cada cual con *condiciones* distintas que le permitían al resero disponer de un animal adecuado a la labor que acometiera: caballos ya *hechos* para parar rodeo y apartar; redomones *con diez o doce galopes* para arrear; mansos para *pasar los pueblos* [...] Y algún *pasuco* para dormirar marchando.

Casi siempre iban *redomoniando* algún caballo y, alguna vez, *ablandando* algún *crudo*, aprovechando los momentos disponibles en las paradas para manosearlo, palmearlo, tusarlo, tirarlo de la boca, ponerle jergas o el recado encima. Pero, también, mezclado en la tropilla, disimulado entre los animales de trabajo diario algunos reseros solían llevar algún *Tapao* [...].

Formaba parte de la índole de la gente de campo *esconder*, con picardía, las bondades de un caballo al que le habían descubierto condiciones de velocidad para las carreras *cuadreras*. Con una astucia, si se quiere ingenua, buscaban disimular las virtudes del *flete*, teniéndolo *a campo* y usándolo como animal de trabajo, pero –a escondidas– encerrándolo de noche, dándole algún morral de avena y *entrenándolo*, a campo, con algún *cómplice*. No se lo mostraba bien tusado ni bien desvasado y desranillado.

Un ejemplo del parejero *tapado* nos ofrece don Wenceslao Varela en su monumental obra *Diez años sobre el recaó*. Habiendo llegado a una estancia de la frontera uruguayo-brasileña, el patrón, aficionado a las carreras, les mostró un caballo parejero *con trompeta* y *enmantao* al que luego entraron a

un galpón. El hombre, muy conocedor, “*preguntó por un moro/ que venía en las tropillas*”. Al contestarle Wenceslao que era suyo, lo desafía para correr. Fijan la carrera para dentro de siete días. En ese lapso, Wenceslao apresta a su *tapao* poniéndolo en condiciones de competencia:

Yo, al moro, le acomodé
A cuchillo los candaos
Y los vasos encebados,
Varias veces le foguie;
Tan pronto lo levaté
A mi dócil parejero,
Que, al mirarlo, el estanciero,
Como al quinto o sexto día,
Dijo...”que no parecía
El cabalho de um tropeiro.
(VARELA, 1978, p. 121).

No es ésta una fantasía, ni tampoco un hecho inusual. Era frecuente que muchos reseros tuvieran su *crédito* a cuyas patas confiaran algunos ahorros. También los puesteros y peones de estancia cuidaban algún caballito. Lo viví de cerca: mi padre, puestero de estancia, siempre tuvo algún caballo de trabajo al que cuidaba de la manera que expuse. Cuando había alguna cuadrera iba montado en él. Allí surgía el desafío con *parejeros* similares al suyo y le *bajaba los cueros*. Recuerdo su tordillo *Banderín*.

Hernández da cuenta de esta confianza del gaucho puesta en las patas de un pingo:

Yo llevé un moro de número
Sobresaliente el matucho!
Con él gané en Ayacucho
Más plata que agua bendita
Siempre el gaucho necesita
un pingo pa fiarle un pucho.
(HERNÁNDEZ, 1959, p. 33).

El gaucho fue aficionado al juego. El resero estaba obligado a marchar. Por lo tanto una de las pocas diversiones que su oficio le permitía era acercarse a algún boliche de campo, un día domingo (si habían podido encerrar o entregado la tropa) y tentar suerte, en alguna carrera cuadrera jugando *de afuera* o presentando algún flete mostrado como *caballo a campo*.

Carreras cuadreras, naipes y taba constituyeron el exiguo solaz pasajero de estos hombres imposibilitados de disponer de tiempo libre. Esporá-

dicamente, alguna noche de canto... si la *mensualada* de la estancia en que acamparan traía una guitarra. No mucho más. Su oficio los requería las veinticuatro horas de todos los días que durara el arreo.

Telón

La ejecutoria del resero fue una epopeya agreste dentro de la epopeya emancipadora.

Siendo pobres, iletrados y anónimos, tuvieron lúcida conciencia de la importancia de su rol y fueron celosos custodios del capital que se les confiaba. Por esa causa sacrificaron su salud, enarbolando, como timbre de honor, la consigna de: “no perder vacas en el camino”; cruzaron la llanura bonaerense profesando su magisterio de hombría [...] enseñando que “el paisano no tiene que hacer daño”.

En la segunda mitad del siglo XX, el camión y el tren terminaron de suplantar al resero.

El arquetipo del gaucho estoico y sabedor se fue retirando de la historia y entrando en la leyenda.

Anexo fotográfico/Informantes

**Figura 1 – Pedro Gallardo
(1896-1975)**



**Figura 2 – Faustino Zabala
(1916-1996)**



Fonte: acervo do autor.

Referências

GÜIRALDES, Ricardo. *Don Segundo Sombra*. Buenos Aires: Editorial Losada, 1978.

HERNÁNDEZ, José. *Martín Fierro*. Buenos Aires. Buenos Aires: Editorial KRAFT, 1959.

VARELA, Wenceslao. *Diez años sobre el recaó*. La Paz (R.O.U.): Ediciones Vanguardia, 1978.

Archivos

cumentación del Archivo *El Galpón*, de Carlos R. Risso, costumbrista argentino.

Documentación del Archivo *Martín Castro*,” del autor.

Testimonios Orales

GALLARDO, Pedro. (Bolívar, Buenos Aires, 1896-1975).

NUÑEZ, Eulogio. (Santa Lucía, Buenos Aires, 1936).

ZABALA, Faustino (Mones Cazón, Buenos Aires, 1916-1996).

Sites

http://es.wikipedia.org/wiki/Regi%C3%B3n_pampeana

http://repositorio.educacion.gov.ar/dspace/bitstream/handle/123456789/98977/Monitor_11465.pdf?sequence=1

Figura 3 – Eulogio Núñez (1936)



Fonte: Acervo do autor.



Uma tropa desgarrada da história

Sérgio Coelho de Oliveira

Jornalista, Escritor, Pesquisador, Membro da Academia Sorocabana de Letras e do IHGG de Sorocaba. Sorocaba/SP

Pouco mais de 100 anos antes de Cristóvão Pereira de Abreu conduzir a primeira tropa de muares para o Brasil central, o bandeirante paulista André Fernandes, com o auxílio de índios guaranis, conduziu uma tropa de burros e cabras de Guairá (divisa do Brasil com o Paraguai), até Santana de Parnaíba, uma das mais antigas vilas de São Paulo. Este fato ocorreu por volta de 1630/1631, conforme está relatado na história oficial dos jesuítas das Missões do Paraguai. O documento que traz esta informação não faz referência ao número de animais trazidos e nem detalha o roteiro seguido

pelo bandeirante. Dá a entender que é um caminho pelo sertão, conhecido dos índios e de trânsito proibido para os portugueses/paulistas.

Também não está claro o destino que tiveram esses animais, porque são pouquíssimos os registros de burros e mulas em São Paulo, antes de 1732. Há duas alternativas: ou ficaram em São Paulo mesmo, distribuídos entre os fazendeiros de Santana de Parnaíba ou foram levados para o engenho que D. Luiz de Céspedes y Xeria, então governador do Paraguai, tinha na cidade do Rio de Janeiro, herança ou dote de sua esposa, dona Vitória de Sá.

Anote-se que há suspeita de que o bandeirante paulista, André Fernandes, seria sócio do governador do Paraguai.

Um fato é certo: nesse tempo o Paraguai já contava com um rebanho regular de muares, que foi formado, principalmente nas missões, a partir de pequenos lotes procedentes do Peru. Aurélio Porto, em “História das Missões Orientais do Uruguai” afirma: “Conhece-se em 1552 uma única mula em Assunção, procedente do Peru. Pertencia ao governador Irala e que mais tarde se tornou um animal famoso com exemplar único e predileto do impetuoso bispo de La Torre.” (1945, p. 196).

Analisando os inventários paulistas, no século XVII, não se registra a presença de muares entre os bens e utensílios deixados pelos inventariantes, como também não se nota presença de qualquer traia ou arreio, que identifique uma atividade ligada a burros e mulas. Entre os animais criados nas propriedades rurais paulistas, nos anos seiscentos, os inventários registram apenas gado vacum, porcos, galinhas e poucos cavalos. Maria Pompeu, por exemplo, esposa de Manuel de Goes Raposo, um dos mais abastados fazendeiros da época, tinha, conforme o inventário, 11 éguas, 5 poldros e dois cavalos de éguas (reprodutores).

Sérgio Buarque de Holanda informa em seu livro “Cobra de Vidro”, que consultando antigos inventários paulistas, as únicas referências, que encontrou anteriores a 1733, foram relativas a duas mulas e um macho, pertencentes a Francisco Pedroso Xavier e o burro castiço de Antônia de Oliveira. Esta senhora morava em Santana de Parnaíba e era esposa do bandeirante André Fernandes, aquele mesmo que ganhou as mulas do governador do Paraguai.

Roteiro da tropa de André Fernandes

Com algumas alternativas e variações, o caminho seguido por André Fernandes coincide com o traçado do caminho indígena, o Peabiru, já bem familiar aos índios e também aos portugueses, que por ali conduziam os

índios cativos em direção a São Paulo. A confiar nos dados relatados pelos missionários jesuítas, os bandeirantes retornavam a São Paulo com milhares de cativos, muitos deles, os mais rebeldes, trazidos acorrentados. Não seria possível que essa multidão, mais as centenas de integrantes das bandeiras viessem por via fluvial, que era um dos acessos dos paulistas ao Paraguai. É de se crer que a volta dos bandeirantes se dava sempre pela via terrestre. Alguns autores aceitam que as bandeiras de apresamento seguiam por terra, enquanto que as de mineração, as que partiam, por exemplo, de Porto Feliz, eram fluviais.

Este entendimento está de acordo com a pesquisadora curitibana, Maria Luiza Marques Dias, que coordenou o projeto “Caminho das Tropas”, empreendido por um grupo de pesquisadores paranaense. Conclui o estudo que:

O território que compreende o atual Estado do Paraná, desde as primeiras décadas do século XVI, foi visitado por diversas expedições de exploradores que, em busca de ouro, índios etc, atravessavam-no de leste a oeste, de norte a sul. Nesse sentido, além dos rios navegáveis como o Iguaçu, Piqueri, Ivaí, Paranapanema e Tibagi, é sabido que foram muito utilizados os caminhos naturais terrestres.

Nessa mesma direção segue o trabalho do prof. Enrique Peregalli, da PUC-São Paulo, no seu trabalho “A Estrada Sorocaba-Sacramento, na Apropriação de Terras e Gado no Brasil Meridional (1680-1750)”. Ele destaca doze rotas prioritárias do Brasil Meridional, entre elas a do Peabiru, Campos de Piratininga (SP), Ribeira, Campos Gerais, Tibagi, Ivaí, Piqueri, Guairá e Peru.

Mas é no livro “Vida e Morte do Tropeiro”, que o historiador sorocabano Aluisio de Almeida (1981, p. 118), que se encontrará a receita completa das idas e vindas dos bandeirantes à região missioneira do Guairá. É dele a informação:

André Fernandes se tornara um dos maiores bandeirantes na caça ao índio. Baltazar Fernandes, seu irmão e fundador de Sorocaba, o acompanhara em mais de uma expedição. Na destruição de Guairá, terminada em 1629-1630, os paulistas passaram por Sorocaba na vinda e na volta, no rumo da atual estrada de ferro de Itararé e daí ao alto do Tibagi, onde estavam as últimas povoações.

Esclarece ainda Aluísio de Almeida que: “embora a viagem ao baixo Paranapanema, mediante o rio Pardo, subindo a cuesta de Botucatu, fosse comum, os bandeirantes chegaram às reduções de Santo Inácio e Loreto, na barra do Tibagi, fazendo a volta por Itararé”. (1981, p. 44).

Os antecedentes da tropa de André Fernandes

Para se entender o surgimento da tropa de burros de André Fernandes é necessário conhecer a figura do então governador do Paraguai, Dom Luiz de Céspedes y Xeria e suas relações com o bandeirante paulista.

Dom Luiz de Céspedes era um fidalgo de linhagem, pobretão, que circulava na corte madrilenha, quando foi nomeado para o cargo de governador do Paraguai. Era fevereiro de 1625 e ele tinha ordens expressas de partir, imediatamente. Só que a corte espanhola não deu ao eleito um vintém sequer para custear a sua viagem até à América. Ficou então o pobre governador paraguaio, com sua pequena trouxa, indo e vindo pelo porto de Sevilha, na esperança de arrumar uma carona. Quatro meses depois, o máximo que conseguiu foi uma passagem para Lisboa, lá permanecendo por mais um tempo. “Passe infinitos trabajos, miseria e necessidades”, queixou-se ele mais tarde em sua memória de viagem. Foi somente em Portugal, que conseguiu uma cédula de crédito, seria um tipo de cheque, no valor de quatro mil ducados para as suas despesas. Mas nem negociantes e nem banqueiros se arriscavam a descontá-la, tão descreditada estava a corte das duas coroas, Portugal e Espanha. “De nada vali a firma de sua majestade católica”, lamentava o futuro governador.

Nessa agonizante espera passou mais de um ano e em 18 de abril de 1626 conseguiu embarcar para Salvador da Bahia. Seguiram-se mil e uma dificuldades, até que em fevereiro de 1628 conseguiu partir, num pequeno e inseguro barco costeiro, para o Rio de Janeiro.

No Rio de Janeiro, registra Céspedes, “estuve tam regalado y servido quanto o estoy cierto de merecer su cortesia e nobleça”. Hospede de Martim e Sá, governador do Rio, Céspedes enamorou-se de sua sobrinha, Vitória de Sá que com ela veio se casar, recebendo como dote quarenta mil ducados e uma porção imensa de diamantes. Mais ainda, tornou-se proprietário de um engenho de açúcar, no Rio de Janeiro.

Em 08 de janeiro de 1628, três anos após ter iniciado a sua viagem, segue para Santos, deixando no Rio de Janeiro, a sua esposa, pois não sabia ainda o que o esperava pela frente. Em Santos fez contato com Amador Bueno, ouvidor da Capitania, passando para ele a ordem expressa de sua majestade proibindo a entrada de bandeiras paulistas pelo Paraguai. Após 11 dias em Santos, seguiu para São Paulo e daí, em canoas pelos rios Tietê e Paraná, viajou para o Paraguai, em 16 de junho de 1628. O fidalgo pobretão de Madri agora tinha a sua disposição seis criados, cinco índios e índias, quarenta remadores indígenas, “agora com seu próprio dinheiro”. Depois de quarenta meses, desde a sua nomeação em Madri, chegava Céspedes ao seu destino.

Por esse tempo, os bandeirantes paulistas já frequentavam a região de Guairá, destruindo missões e escravizando índios, diante da indignação e protestos dos padres jesuítas. Entre estes bandeirantes estava André Fernandes. E, é justamente esse André Fernandes que, por sua habilidade e experiência, é escolhido para chefiar a expedição, que conduzirá dona Vitória de Sá ao encontro do seu marido, no Paraguai.

Chegando a Assunção, a comitiva paulista e dona Vitória foram recebidos com honra e desfilaram pelas ruas da cidade, sob o pátio sagrado, que abriga padre e bispos nas cerimônias de pompa da Igreja Católica. O pátio do Santíssimo Sacramento, abrigando André Fernandes, o maior pirata e matador de índios, que apareceu nos sertões do Paraguai, protestavam, indignados, os jesuítas.

Mas isso foi apenas o começo. Céspedes e André tornaram-se amigos, sócios até, o que levou o governador do Paraguai a fazer vistas grossas às investidas do bandeirante paulista às reduções dos jesuítas em Guairá. O clima ficou tenso.

O protesto dos jesuítas

Inconformados com o comportamento do governador Luiz de Céspedes y Xeria, que ao invés de reprimir o avanço dos paulistas, tornara-se cúmplice destes, resolveram denunciar o seu comportamento à Corte peruana. É daí que nasce o inquérito da Real Audiência de Charcas, o mais rigoroso tribunal dos tempos coloniais, provocado pelos padres jesuítas, através de um extenso libelo contra o governados e seus amigos, os bandeirantes paulistas.

Tivemos acesso a esses documentos, que estão guardados na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro-Coleção “De Ângelis.” Eles se constituem em testemunhos assinados pelos padres da Companhia de Jesus perante a autoridade pública. Esse acervo documental, já transcrito, também faz parte dos “Annaes do Museu Paulista”, que reúne as correspondências remetidas pelos jesuítas do Paraguai à direção Geral da Companhia de Jesus, em Roma.

Vamos nos ater somente aos trechos, que interessam a este nosso trabalho, ou seja, a origem da tropa de burros que André Fernandes trouxe do Paraguai ainda no século XVII.

Em 04 de abril de 1631, o jesuíta Mateo Espinosa, governador eclesiástico da Diocese do Paraguai, narra à Sua Majestade “los excesos que cometian em aquella província los portugueses de San Pablo de Brasil”.

Denuncia, entre outros fatos, que:

[...] agora, há 8 meses, entrou pela mesma vila de São Paulo dona Vitória de Sá, sua mulher, natural do Rio de Janeiro, onde tem o governador seu engenho e fazenda. Com ela veio um primo chamado Salvador de Sá e Benavides, que trouxe consigo 30 soldados portugueses e dois frades, com os quais entrou na Província do Rio da Prata, com o consentimento do governador Luiz Céspedes y Xeria e o dito capitão e sua prima vieram por um rio chamado Anhembi, chegando assim às reduções dos padres jesuítas e daí foram à cidade de Assunção. Ao mesmo tempo veio outra armada de portugueses, por terra, que roubaram e destruíram três reduções dos ditos padres da Companhia de Jesus.

Em seu depoimento, o padre Francisco Vasquez Trujillo denuncia que o caminho por terra, antes proibido, está aberto a todos quantos queiram andar e ultimamente passaram muitos portugueses, em companhia da governadora (da Vitória) e entre os quais veio um famoso corsário daqueles que destruíram as quatro missões jesuíticas, chamado André Fernandes e trouxe a serviço da dita governadora muitos índios daqueles maloqueados e roubados e retornou com eles por este mesmo caminho, levando cavalos, jumentos e cabras como favor do seu governador, o qual determinou ao seu tenente da Ciudad Real de Guairá, que em tudo ajudasse o dito português André Fernandes e os de sua companhia.

Vale a pena ainda citar um trecho do depoimento do padre Josef Domech, dado em 28 de maio de 1631. Após reforçar a fama de André Fernandes como “lo más cruel matador de índios”, disse que o governador do Paraguai, além de não castigar o paulista “deu-lhe os índios apresado e ainda escreveu ao seu tenente de Guairá, Garcia Moreno, que o ajudasse com índios para que levasse a São Paulo burros e cabras, como de fato as levou, abrindo novos caminhos de terra, tão vedados. E o dito português, André Fernandes deixou ao encargo do governador do Paraguai, um seu filho (Francisco Fernandes), para que ali estudasse e se ordenasse padre.

Recebidas estas cartas-denúncias, Sua Majestade enviou-se a Hernandárias Saavedra, a fim de averiguar a sua veracidade, antes de remetê-las à Audiência de Charcas, o mais alto tribunal da Coroa Espanhola no Alto Peru (Bolívia).

Uma das acusações mais pesadas e que serviu de base para o afastamento do governador D. Luiz de Céspedes y Xerya foi a suspeita de que parte dos índios apresados no Paraguai era desviada para a sua fazenda e engenho no Rio de Janeiro, o que faria parte do seu acordo com o bandeirante paulista.

Além de afastado do governo. foi preso, multado e teve os seus direitos políticos cassados por 10 anos.

D. Luiz, já idoso, muda-se para o Rio de Janeiro, onde vem a falecer

em data não muito precisa, após 1657. Dona Vitória de Sá, viúva, passou a residir no Rio, onde faleceu em 1667. Sem ter filhos, detalha Taunay, deixou todos os seus bens aos monges da Ordem de São Bento, com a obrigação de realizarem todos os anos uma procissão e festa solene no dia de São Gonçalo, como homenagem ao seu pai.

O bandeirante André Fernandes, que é paulistano e não português como pensavam os jesuítas, continuou a missão de escravizar índios, agora nas missões do atual território gaúcho. Seu filho, Francisco, ordenou-se padre e foi vigário de Santana do Parnaíba, sua terra natal.

Conclusão

Como expressa o título desta pesquisa, a tropa de André Fernandes é apenas uma tropa desgarrada da história, que este modesto arribador foi buscar. Neste momento, ela pode não passar de um fato curioso, uma história interessante, criteriosamente documentada, mas nada além disso. Nada que possa alterar a história do tropeirismo, iniciada com a carta de Bartolomeu Paes de Abreu ao rei de Portugal e completada por Faria de Souza e Cristóvão Pereira de Abreu e seus contemporâneos. Mas pode ser também o ponto de partida de um novo capítulo da história ou pré-história do tropeirismo.

Algumas perguntas ainda estão sem repostas. André Fernandes teria sido o único gênio da lâmpada a se interessar em trazer muares para o Brasil? Será que nesses 100 anos que separam André Fernandes de Cristóvão Pereira de Abreu, ninguém mais teve a ideia de trazer burros para estes caminhos nunca por eles palmilhados? Por que o Estado do Paraná, São Paulo na época, ali bem ao lado do Paraguai, nunca se interessou em criar os burros e as mulas tão úteis para as atividades agrícola e mesmo para transporte?

São as indagações que ficam.

Referências

- ALMEIDA, Aluisio de. *Vida e Morte do Tropeiro*. São Paulo: Martins; Edusp, 1981.
- HOLANDA, Sérgio Buarque. *Cobra de Vidro*. São Paulo: Perspectiva, 1944.
- MAEDER, Ernesto J. A. (Ed). *Cartas Anuas de la Provincia Jesuítica del Paraguay (1641 a 1643)*. Documentos de Geohistória Regional. *Resistencia*, n. 11: 1-170. Instituto de Investigaciones Geohistóricas, 1996.
- PORTO, Aurélio. *História das Missões Orientais do Uruguai*. Porto Alegre: Selbach, 1954.
- TAUNAY, Alfonso D' Escagnole. *História Geral das Bandeiras Paulistas*. São Paulo: Melhoramentos, 1950.

Fontes documentais e Arquivos

ANNAES DO MUSEU PAULISTA. Tomo II. Oficinas do Diário Oficial. São Paulo, 1925.

ARQUIVO Público de São Paulo.

BIBLIOTECA do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba/SP

COLEÇÃO DE ÂNGELIS. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

CENTRO DE MEMÓRIA e Integração Cultural “Capitã Berta Moraes Nerici, de Santana de Parnaíba.

INSTITUTO Antônio Ruiz de Montoia (Pousadas/Argentina)

**Nos arrabaldes da história do tropeirismo**

Sérgio Coelho de Oliveira

Jornalista, Escritor, Pesquisador, Membro da Academia Sorocabana de Letras e do IHGG de Sorocaba. Sorocaba/SP

Narrativas de quem viu a tropa passar.

Viajar para o passado, entrar na intimidade da história vivida pelas gerações passadas é a grande aventura do homem dedicado a construir, passo a passo, a escalada da humanidade. Os caminhos são muitos, tem estradas amplas, caminhos e atalhos estreitos, tem caminhos certos, tem caminhos errados, mas é assim mesmo de tropeços e tropeços, que se vai montando, como um quebra cabeça, a história do mundo.

Essa grande colcha de retalhos, que é o fato histórico consumado, é formada por documentos oficiais ou particulares, testamentos, inventários, fotos, obras de arte, testemunhos e relatos, estes últimos identificados como documento oral, pé na estrada e olho no olho, quando possível. É no fuçar de gavetas, de velhas caixas de sapatos, estufadas de tanta papelada, que tenho encontrado verdadeiros tesouros, subsídios para história.

Minha tia Miloca sabia disso e certa vez me presenteou com uma latinha velha, tipo baú, toda enferrujada e cheia de papéis velhos. Papéis centenários, entre eles um bilhete assinado por Olivério Pilar. Sim, Oliverio Pilar, um gaúcho de Cruz Alta, que fez a vida em Sorocaba, envolvido com mulas e ideias republicanas.

O professor Geraldo Bonadio e eu, um dos palestrastes desse SENATRO e meu parceiro na pesquisa do tropeirismo, decidimos, certa vez, deixar de lado os livros e documentos já conhecidos e compulsados e partir para a estrada, na esperança de ver pelo menos a poeira de alguma tropa retardatária.

Deu certo! Encontramos meia dúzia de velhos tropeiros de tropa xucra, coisa rara, mesmo lá pelos anos 1980, quando empreendemos essa aventura. Dava gosto ouvir aqueles homens, desfiando lembranças que vinham da alma, relatos entusiasmados, misturados com um pouco de papo e gabolice. Sempre confesso que foi com eles que senti a magia e o encanto da saga tropeira; foi na palavra deles, que li a verdadeira história desses heroicos condutores de tropas.

A partir dessa constatação adquiri o hábito de passear com certa frequência pelas estradas rurais, procurando velhas lembranças tropeiras, hábitos e costumes daqueles tempos. Fruto dessas andanças foi o livro que editamos em parceria com o Luiz Antônio Alves “Linguajar tropeiro”, com informações puras, colhidas na fonte.

E por falar em linguajar, recentemente, há dois ou três meses, andando pelo bairro do Piraporão, entre Sorocaba e Piedade, região muito usada pelos tropeiros que queriam fugir do registro de Sorocaba, dei de cara com uma verdadeira preciosidade. Fui chegando na casa de um lavrador e, como sempre, perguntando sobre histórias tropeiras, traíais velhas etc. A esposa entrou na prosa e foi logo contando: aí no barracão tem um zarreo velho, o senhor “qué vê”.

Mas o que é zarreo, perguntei cheio de curiosidade.

Zarreo é zarreo. Zarreo de cavalo. E, em seguida me levou ao barracão para me apresentar o tal zarreo, que estava dependurado numa viga do teto, empoeirado, até com teia de aranha.

Esse é o zarreo, é muito antigo, era do nosso avô apresentou a senhora.

Nada mais era do que uma sela de animal. Um arreio, que passando para o plural dá os arreios e traduzido para o *caipirês* ficou zarreo.

Estava quase me considerando o descobridor de um novo fenômeno da língua portuguesa, quando caiu a ficha: zarreo lembra zoreia, zóio etc. nessa mesma época fiquei sabendo também, que o tal zarreo já fazia parte de uma crônica intitulada *Petiço*, do professor. Benedito Cleto, publicada no jornal *Cruzeiro do Sul* (25-05-1980) de Sorocaba. O artigo narra a promessa que um pai tropeiro faz ao filho pequeno de trazer um petiço pra ele, da próxima vez que fosse ao Rio Grande do Sul. Prestem bem atenção na promessa do pai:

Ta bão, na outra viaje eu trago. I depois, meu fio, eu mando fazê pra ele no Nhô Quim, selero da rua da ponte, um zarreozinho cum cabeça chapiada de prata, uma corona, bordada com desenho de fror, i compro tamem um pelego bem vermeio, i uma bardana i sobrecincha de cor de viado pardo... i vo traze do Riu Grande uma palinha i manda fazê um parzinho di bota i uma guaiaca.

Quanto ao zóio ainda em uso no meio rural, encontrei uma reza contra mau olhado. É assim: “Maria de Jesus, Eu te benzo de quebrante. Zóio ruim, mau

olhado, Esse maldito zóio comungado, Pusero com dois, eu te tiro cum treis.!”

Só mais um exemplinho, encontrado no livro “curiosidades brasileiras! escrito em Sorocaba e editado no Rio de Janeiro, em 1864. Ao apresentar um lindo pingo para venda, um peão caipira informa: “tein cinco ano e custa quatro zemeia”. (dobras e meia)

Mas, como se diz na gíria, “não é sempre que se tem pão quente”. As atuais gerações de estudiosos de tropeirismo já não podem mais desfrutar desse privilégio de beber ali, na fonte, a narrativa pura de tempos que não voltam mais. As gerações vão passando, as lembranças também.

O caminho que nos resta, então, é ter paciência, muita paciência e perseverança diante de livros e documentos para montar a nossa história, a nossa tese. Uma tarefa árida, mas não tem outro jeito.

E nesta segunda opção, eu recomendo se me fosse dado recomendar a leitura de crônicas e relatos de época, narrativas de quem viu e viveu o momento histórico. No nosso caso específico, de quem viu a tropa passar.

Selecionei alguns textos de autores de diferentes regiões, uns menos e outros mais famosos, mas todos confiáveis.

As narrativas selecionadas são dos séculos XVIII (após a chegada da primeira tropa a São Paulo, em 1733) e XIX. Embora reproduza alguns documentos oficiais, demos preferência as narrativas particulares, de jornalistas, escritores e cientistas, uma vez que os documentos oficiais não dão atenção a vida e aos costumes dos habitantes das cidades e vilas. São mais técnicos, mais frios.

Em resumo, através desses textos antigos, vamos acompanhar as tropas e os tropeiros em suas viagens pelo Brasil.

Roteiro de 1745

Um dos roteiros das tropas mais antigos, registrado em manuscrito pelo Brigadeiro José Custodio de Sá e Faria, encontra-se na Biblioteca Municipal de São Paulo. O título é este: “Roteiro que se fez do caminho do sertão, que principia da patrulha, aonde se acha o curral da contagem pegado ao rio do sino para entrar e subir a serra e seguir para Curitiba e São Paulo no ano de 1745”

Trata-se de um roteiro bem detalhado, mas que infelizmente, é interrompido no lugarejo de Escaramuça nas proximidades de Itapeva. Não chega a Sorocaba nem a São Paulo. É um relato bastante extenso e por isso vamos citar apenas algumas passagens: “No primeiro dia de viagem, contada a tropa, seguimos o caminho pela borda do Rio do Sino até o passo que distancia uma légua. Corre o rumo desta estrada para o nordeste [...]” O roteiro vai seguindo

por lugares assim chamados: Figueira Grande, Pinheiro, Cacimba, Samambaia, Faxinal e Campos de Vacaria etc. Em seguida passa os rios Canoas, Campos das mostardas, rio das Camisas, rio dos Cachorros, Campo do Frei João, Curitiba-nos, Roça do Paulista, Rio Negro, Curitiba. De Curitiba até Itararé, o traçado é bem conhecido, passando por Ponta Grossa, Carambeí, Castro e Sengés.

Itapetininga abastece os tropeiros

Outro relato também antigo é de autoria de um tropeiro, Manoel Cardoso de Abreu, nascido em Porto Feliz, próximo a Sorocaba. No seu currículo, três informações que o recomendam: quando jovem participou das viagens fluviais ao Mato Grosso. Anos mais tarde dedicou-se ao comércio de muare, que vinham do Rio grande do Sul a Sorocaba. Em 1777 foi feito das forças militares enviadas para a defesa do Rio Grande do Sul, sob ameaça dos castelhanos. Dessa vivência surgiu a ideia de escrever o documento *Divertimento admirável* enviado ao conselho de sua majestade em 1783.

Manuel Cardoso aparece ainda entre os sertanistas, que defendiam a criação de mulas nos campos da região do presídio de Iguatemi “para atender as minas de Goiazes”. Justificando a sua proposta num tempo em que as leis só permitiam a criação de muare no sul do país, ele afirma:

[...] o tempo que poderiam gastar as tropas de animais deste presídio as ditas minas, não pode exceder de 4 a 6 meses, indo com aquele vagar que pede semelhante navegação. E não é de se admirar, porque qualquer sujeito que vai de São Paulo a Viamão buscar animais não conclui a viagem em menos de um ano e meio a dois, a por-se na vila de Sorocaba, como é de costume.

Viajando pelo caminho das tropas, ele vai tecendo rápidas considerações a respeito da cada cidade. Vamos citar algumas:

Sorocaba. Os moradores da estrada de Viamão, como são os da vila de Sorocaba, vivem do fabrico de algodão, de criar seus animais e tirar o seu ouro de faisqueiras dos seus subúrbios e, ultimamente do comércio dos que labutam neste negócio e por isso suas casas são ricas.

Itapetininga. Os moradores de Itapetininga, distante 19 léguas de Sorocaba, vivem de criar seus animais e de tirar algum ouro das faisqueiras e vender mantimentos aos tropeiros.

Faxina (Itapeva). [...] vivem da mesma sorte com a diferença de não ter naquele sítio as faisqueiras de ouro, mas sim da vila de Apiaí, que dista dela 10 léguas. A margem esquerda da estrada vendemos efeitos (produção) de suas lavouras para se remediarem.

Freguesia do Iapó (Castro). [...] vivem miseráveis, pois só o fazem de sua pe-

quena lavoura e de alguns animais que criam para venderem aos passageiros. *Freguesia de Santo Antonio da Lapa (Lapa)*. Os moradores da freguesia de Santo Antonio da Lapa vivem da mesma série, e do das vilas das Lages, que é o extremo da capitânia vivem de criar animais cavaleares e vacuns para venderem aos que vão de São Paulo a esse negócio.

Curitiba. Os moradores da vila de Curitiba que está ao lado da estrada 14 léguas, além de não serem as terras frutíferas e porque não tem para quem e nem para onde consumir os frutos de sua lavoura, estão já no costume de plantarem somente aquilo que baste para o sustento das suas famílias; ainda isso é aqueles que tem nodo (sic), porque a maior parte nem isso, cuidam porque muitos fazem vida de conduzir congonghas para a vila de Paranaguá, onde as permutam com sal, algodão e farinha, sem sair desta miséria desde o principio de seus avós. Não se lhes pode condenar este gênero de vida, porque ainda assim tem o sal, a farinha e o algodão para se vestirem; e da mesma sorte vivem os da freguesia de São José, que é do termo desta vila”.

Manoel Cardoso de Abreu fez esta viagem em 1777, por ordem de Martin Lopes Lobo de Saldanha para fazer o pagamento dos mantimentos, do gado e dos cavalos em apoio a um contingente de 6.000 homens, que estavam sendo deslocados de Minas Gerais para a capitania de São Paulo, em socorro do exercito do sul na defesa da ilha de Santa Catarina ameaçada de invasão pelos espanhóis

Roteiro de risco e de encantos

Cerca de 45 anos após a viagem do sertanista Manoel Cardoso de Abreu, o cientista francês Augusto de Saint Hilaire percorre o mesmo roteiro das tropas. A sua proposta principal era uma pesquisa botânica, mas os seus apontamentos, reunidos no livro “Viagem a Província de São Paulo”, aborda outras questões, principalmente, as vilas, o povo e seus costumes e tradições. Criticou muito a indolência e a pobreza dos brasileiros, enalteceu as paisagens e a natureza.

São dele estas palavras de encantamento: “do outro lado do Tararé é que começam os campos denominados gerais, devido a vasta extensão dos mesmos. Essa região é, certamente, uma das mais belas que vi no Brasil”. Ao lado dessa beleza que ele observou, não escapou mais esse detalhe: “numerosos rebanhos de muares e de bois dão vida a paisagem”

Sobre comportamento, ele deixou uma observação interessante sobre os jovens de Itu e de Sorocaba, que eu vou transcrever por ter relação com a vida tropeira. Após constatar que os habitantes de Itu e de Sorocaba tem atividades diferentes e por conta disso um nível cultural diferente, ele dispara: “[...] parece, efetivamente, que a mocidade de Sorocaba é menos instruída do que a de Itu” (SAINT-HILAIRE, 1945, p. 254). E logo em seguida explica:

[...] os habitantes de Itu, agricultores e sedentários, podem ministrar a seus filhos a educação que o adiantamento da cidade permite. Os mercadores de Sorocaba, ao contrário, fazem frequentemente longas viagens; seus filhos acompanham-nos e passam os seus primeiros anos nas estradas em meio de muares e de camaradas; por tal motivo lhes será muito difícil adquirir alguma instrução e seus modos devem, necessariamente, ressentir-se do exemplo dos homens rudes e grosseiros em cujo meio foram criados.

Saint Hilaire vai viajando e vai falando, em tom sempre áspero e crítico. Reclama do tropeiro que o acompanha, reclama das pulgas que infestam os pousos, reclama dos tropeiros e detona as estradas tropeiras. (SAINT-HILAIRE, 1945, p. 278).

Vamos ouvir o cientista: “A estrada por mim seguida foi sempre a de São Paulo e Curitiba e Rio Grande, a qual, embora ostentando o nome pomposo de Estrada Real é, muitas vezes, horivelmente má, traçada, unicamente, em certos trechos pelas patas dos animais que eram obrigados a caminhar premidos pelas arvores”. (SAINT-HILAIRE, 1945, p. 266, 279).

Outra informação valiosa, que colhi nos relatos de Saint-Hilaire, foi o roteiro e a distância entre Sorocaba e Tararé (sic). Pelas trilhas tropeiras – 36 léguas e meia, ou seja 240.9000 metros. Hoje, a distância entre Sorocaba e Itararé por rodovia asfaltada é de aproximadamente 245 km,

Tabela 1 – Distâncias em léguas

Roteiro em léguas	Distâncias
De Sorocaba a Pedro Antunes(sítio)...	03
De Pedro Antunes ao Rio Sarapuí	3
Do Rio Sarapui a Lambari (venda)	3
De Lambari a Itapetininga (cidade)	3
De Itapetininga ao Registro Velho	1 ½
Do Registro a Capivari (sítio)	2
De Capivari a Pescaria (sítio)	2
De pescaria a Paranapitanga (fazenda)	2 ½
De Paranapitanga a Fazendinha (sítio)	2 ½
De Fazendinha ao Capão do Inferno (sítio)	2 ½
Do Capão do inferno a Itapeva (vila)	2 ½
De Itapeva a Fazendinha (fazenda)	1 ½
Da Fazendinha a Pirituva (fazenda)	3 ½
De Pirituva a Tararé (aldeia)	5

Fonte: elaboração do autor.

Antigamente, a légua equivalia a 6.600 metros.

Outra curiosidade do roteiro refere-se a fazenda Paranapitanga, cujas terras formaram mais tarde as fazendas São Rafael e Fazenda de Baixo, que pertenciam ao Brigadeiro Rafael Tobias de Aguiar. Além de vacas e bois, ele mantinha nessa propriedade 11 bestas de custeio, 3 cavalos brancos, 53 éguas pampas, 168 éguas adultas, 43 cavalos e potros, 2 pastores pampas, 1 pastor tordilho, 28 potrancas e 26 muares velhos, entre eles alguns aleijados.

Voltemos as narrativas de Saint-Hilaire (1945, p. 251-252). Ele está falando agora de Sorocaba dos tempos das tropas.

“*Não é a agricultura* que constitui a riqueza de Sorocaba, sim o comercio de muares ainda não domesticados, comercio de que a cidade é, verdadeiramente, o entreposto. Esses animais provem da província do Rio Grande do Sul e são trazidos a Sorocaba em numerosas tropas (manadas de bestas bravas) põem-se em marcha pelos meses de setembro e outubro, na ocasião em que as pastagens começam a reverdecer. Vários mercadores transportam as suas tropas sem nenhuma interrupção, e as mesmas chegam a Sorocaba pelos meses de janeiro, fevereiro e março; outros (mercadores) deixam-nas repousar por todo um ano nos arredores de Lages, cidade da província de Santa Catarina, e só depois desse longo intervalo de tempo fazem-na atravessar o sertão, imenso deserto coberto de matas, onde não há habitantes e nem pastagens. Outro aspecto da lida tropeira e que merecia um capítulo a parte, refere-se as dificuldades e aos riscos da viagem, sempre narrados nos pousos, ao pé de fogo. Os índio e os bandidos que espreitam no caminho, a travessia dos rios em tempos de enchentes, as passagens dos desfiladeiros, os banhados, as florestas e até os fantasmas e assombrações.

O pouso assombrado

Chamou a minha atenção o conto de Afonso Arinos, mineiro, advogado e jornalista, membro da academia brasileira de letras. A maioria dos seus escritos retrata a vida do campo, principalmente o trabalho dos tropeiros.

No livro “Pelo Sertão” ele descreve, com detalhes, a chegada num casarão sede de fazenda. Era um pouso abandonado, cheio de assombrações e por isso evitado pelos tropeiros, muito supersticiosos. Vamos deixar o Afonso Arinos (1898, p. 4) descrever esse cenário no interior de Minas Gerais dos tempos das tropas.

Entestando com a estrada, o largo rancho de telha, com grandes esteios de aroeiras e mourões cheios de argolas de ferro, parecia convidar o viandante a abrigar-se nele. No chão havia uma trempe de pedras, com vestígios

de fogo e, daqui e dacolá, no terreno acamado e liso, esponjadouros de animais vagabundos.

Sem dar ouvidos aos rumores de pouso assombrado, o arriero nesse caso chefe de tropa, um cuiabano valente e atrevido, quis tirar a cisma de casa Mao assombrada. Descreve Afonso Arinos (1898, p. 5-7):

Montado em sua mula queimada frontaberta, levando adestro seu macho crioulo por nome “Fidalgo”, dizia ele que tinha corrido esse mundão, sem topar coisa alguma em dias de sua vida, que fizesse o coração bater apressado, de medo. Havia de dormir sozinho na tapera e ver até onde chegavam os receios do povo. Com ar decidido, mandou descarregar a tropa no rancho. E enquanto a camaradagem, meio abtusa com aquela resolução inesperada, saltava das selas ao grizalhar das rosetas no ferro batido das esporas, e os tocadores, acudindo de cá e de lá, iam arrumando os burros nas estacas, divididos em lotes de 10. Manoel Alves foi o primeiro a desmontar, queda-se de pé, recostado a um moirão de braúna chapéu na coroa da cabeça, cenho carregado, faca nua aparelhada de prata, cortando, vagarosamente, o fumo para o cigarro.

Os tropeiros, em vai e vem, empilhavam as cargas...

As sobrecargas e os arrochos, os buçaes, a penca de ferraduras espalhadas aos montes; o surrão da ferramenta aberta e para fora o martelo, o puxavante e a bigorna; os embornaes dependurados, as bruacas abertas e o trem de cozinha em cima de um couro; a fila de cangalhas de suadouro para o ar, a beira do rancho...

Então o arriero percorreu a tropa, correndo o lombo dos animais para examinar as pisaduras, assistiu a raspagem da mulada e mandou, por fim, encostar a tropa fora da beira do capão, onde costumavam crescer as ervas venenosas.

Resolvidos todos os problemas de acomodação dos cargueiros, chegou a hora do rango dos tropeiros.

O caldeirão preso a rabicha gurgrulhava ao fogo; a carne seca chiava no espeto e a camaradagem rondando a beira do fogo, lançava as vasilhas olhares ávidos e cheios de angustia na expectativa do jantar. Um, de passagem, atiçava o fogo; outro carregava o ancorote cheio d'água fresca; qual corria a lavar os pratos de estanho, no qual indagava se era preciso mais lenha. (ARINOS, 1898, p. 9).

Os tropeiros formavam roda, agachados. Com os pratos em cima dos joelhos e comiam valentemente. (ARINOS, 1898, p. 10).

A camaradagem, reconfortada com o jantar abundante, tagarelava e ria, bolindo de vez em quando no guampo de cachaça. Um deles ensaiava um rasgado na viola... (ARINOS, 1898, p. 11).

E chega a noite e Afonso Arinos (1898, p. 11-12) não deixa por menos, pintando com cores de pura poesia, o quarto de dormir do tropeiro.

Enoitará-se o descampado e, com ele o rancho e a tapera. Embaixo da tripeça, o fogo estalava ainda. De longe vinham aí morrer as vozes do sapo-cachorro que latia lá, num brejo afastado, sobre o qual os vagalumes teciam uma trama de luz vacilante. De cá se ouvia o resfolegar da mulada pastando espalhada pelo campo. E o cincerro da madrinha, badalando, compassadamente, aos movimentos do animal, sonorizava aquela grande extensão erma. As estrelas, em divina faceirice, furtavam o brilho as miradas do tropeiro...

A riqueza deste conto de Afonso Arinos está na contribuição que dá aos estudos do tropeirismo, a partir do relato minucioso do comportamento de uma tropa cargueira, organizando-se para o pouso. Além de esbanjar no uso de termos dos tropeiros, que vigoram, até hoje, refere-se aos cuidados com a saúde dos animais, com o risco das ervas daninhas e disposição dos suadores das cangalhas, que devem ficar voltados para o sol, a fim de secar.

Esta é a visão de uma tropa cargueira. Organizada dentro dos costumes de Minas Gerais. Na segunda metade do século XIX.

Na Feira de Sorocaba

É janeiro de um ano qualquer do final do século XIX. As trilhas e os campos estão coalhados de tropas. Tropas xucras que vem dos pampas gaúchos e argentinos, tropas cargueiras, com as bruacas e balaies abarrotados, tocadas por mascotes e lavradores, todas com um destino só, a Feira de Sorocaba. De vez em quando um lote de cabras, porcos ou perus, muitas boiadas e tropas de cavalos.

É janeiro de 1861. Entre os viajantes da estrada de São Paulo a Sorocaba, está o jornalista carioca Augusto Emilio Zaluar (1953, p. 161). Seu objetivo é a feira de muares. O que ele viu está descrito no livro “Peregrinação pela província de São Paulo (1860-1861)”

Esta jornada foi feita em companhia de alguns conhecidos amigos, o que muito concorreu, como é de se supor, para analisar a proverbial monotonia destas digressões pelo interior, onde se passam muitas vezes, horas e horas, sem encontrar um só vivente. Nas proximidades de Sorocaba, começamos a encontrar algumas pequenas tropas, que se dirigiam a feira e a estrada tornou-se, por consequência, menos deserta. Esses primeiros indícios de movimento despertavam-nos a curiosidade, e assim chegamos a Sorocaba, com dois dias de viagem.

Depois de escrever a Sorocaba dessa época, Zaluar entra no assunto do seu e do nosso interesse.

Já dissemos que o principal motivo que nos moveu a esta viagem foi o de assistir a este novo e curioso espetáculo. É realmente digno de observar e admirar-se. Aí se encontra uma população, durante alguns meses, de tal sorte variada e singular, que se vem representados nelas todos os elementos que compõem as classes mais populares, tanto nacionais como estrangeiras, no Brasil. Quase todas as províncias do império aqui figuram, designando os indivíduos pelos trajes que lhe são próprios, e pelo pitoresco e curioso de sua linguagem. E não se pense que é só das do sul que vem tomar parte nas variadas peripécias desta indústria especulativa; também da Bahia e outros afluem os concorrentes entendidos neste gênero de negócio, que tem por base a compra e a venda de animais e por acessórios todo o tipo de comércio que se faz, onde há grandes ajuntamentos de povo... (1953, p. 161).

Depois de se referir ao grande desenvolvimento experimentado por Sorocaba, impulsionada pela economia da feira de muare, Zaluar passa a palavra a outro jornalista, o sorocabano Francisco D'Abreu Medeiros, estão no livro "Curiosidades Brasileiras", editado em 1864. Vamos a alguns trechos dessa narrativa.

Nos meses de abril e maio começam a concorrer a feira de Sorocaba, de um lado os compradores e de outro os vendedores, com suas bestas em número de mais ou menos 40 a 50 mil, que dão o resultado de dois ou três mil contos de reis. As tropas são conservadas nas vizinhanças da cidade em campos públicos ou aluguel, e rondadas pelos camaradas e peões, até serem vendidas e seguirem o seu destino ou então até voltarem para as invernadas por falta de compradores.

Neste tempo é quando também concorrem os mascates, dentistas, joalheiros, relojoeiros, pelotiqueiros, companhias dramáticas, cavaleiros, cantoras, tangedouros de instrumentos e os sócios ou caixeiros das casas comerciais do Rio de Janeiro... que vão de encontro aos devedores. Aparecem os cambistas...

Surgem os negociantes exclusivos de certas espécies, que a título de comprar tropas, cujo comercio único é o jogo, os patoteiros, que vão enganar os incautos com baralhos preparados, os vadios, os pelintras, traficantes e até as mulheres de vida alegre...

As ruas são cruzadas por uma multidão de cavaleiros, que interrompe o sossego público com o repinicar das ferraduras dos animais, que batem fortemente sobre as calçadas.

As casas ficam apinhadas de gente de fora por um aluguel fabuloso [...]

E toda essa festa, reforça D'Abreu Medeiros, corre por conta dos negócios das mulas, que é o assunto em todas as rodas. A qualidade dos animais e os preços.

[...] compradores e vendedores, uns a desfazerem negócios quase concluídos e outros a falarem mal da fazenda alheia e engrandecerem as suas tropas, dizendo com orgulho que a sua tropa é de flor, redondinha de gorda, de berro grosso, bico arcado e rasto grande, expressões estas empregada pelos verdadeiros monarcas das coxilhas.

E no meio de toda essa babilônia e orgias, surge a notícia do primeiro negócio fechado e que vai balizar todos os demais. Ou melhor, define-se a tabela da mulada flor e do refugio.

“Rebentou a feira” é o grito de guerra. A partir daí, os negócios dispararam. De seis a oito tropas são vendidas ao dia.

“Os vendedores, a proporção que vão liquidando os seus negócios, vão recebendo as suas roupas novas das mãos dos alfaiates, as obras de pratas dos ourives e munindo-se do necessário para a viagem, fazem vispora com as algibeiras cheias de dinheiro... e quase sempre de letras e tretas”.

Não é justo fechar as páginas do livro “Curiosidades Brasileiras”, sem dar uma palavrinha que seja sobre a vida de tropeiro, que o jornalista-historiador descreveu assim:

A vida de tropeiro é, sem duvida, a mais cheia de sobressaltos, de inquietações e sofrimentos. Romper sertões extensos, só habitados por indígenas e feras bravias; penetrar até os mais recônditos lugares do Rio Grande do Sul e as vezes transpor os limites da província; ir até os castelhanos em busca de melhor fazenda e de um negócio mais vantajoso; voltar debaixo de rigoroso sol e copiosas chuvas com uma tropa de 500, 800 e mil bestas; correr a extensão dos campos e embrenhar-se pelas espessas matas atrás daqueles animais que fogem da ronda, que se extraviam e morrem continuamente e que, por um pequeno descuido se entreveram com tropas de outros donos; atravessar com grande risco de vida os rios caudalosos que cortam as estradas ; comer, ao romper do dia ou a noite, o mal cozido feijão de caldeirão e o velho churrasco, saboreando também o infalível e improverbial mate chimarrão; ver-se obrigado, pela falta de uma barraca, ao dormir ao relento, sem outro teto, mais que a abobora celeste, estendido à beira de um arroio, sobre um chão duro, apenas forrado da xerga e carona repassadas do suor do matungo lerdo e cansado, por travesseiro o lombinho, único arrimo que se oferece por esses despovoados para amparar a cabeça de um pobre corpo alquebrado pelas fadigas do dia;

acordar sobressaltado pelas águas do insignificante riacho, crescido repentinamente pela chuva inesperada caída lá pelas cabeceiras. Parece que semelhante vida só deveria ser própria a homens do campo a ela afeitos desde a infância e que pessoas educadas com mimo e delicadeza e outras já de alguma fortuna, não deixariam seus bons colchões e todas as suas comodidades para abraçá-la.

Mas não é assim. Como o negócio das bestas tem sido um dos mais vantajosos, a exceção de alguns anos ruins, muitos dos nossos patrícios, nascidos nas cidades e criados com todas as regalias, tem se dedicado a vida de tropeiro, sofrendo com ânimo todas as peripécias.

Pousos e invernadas

Já estamos no final do século XIX e início do século XX. Outro personagem está visitando Sorocaba no tempo das feiras. É o cronista e historiador Francisco José da Silveira Bueno, que se dirige aos pousos e invernadas para ver e sentir esse outro lado do comércio de muare.

[...] dos campos e pastagens extensas e verdejantes, que formam o campo largo (ao sul de Sorocaba), onde estacionavam as tropas, vinham elas passando pela cidade de Sorocaba, onde pagavam o imposto na barreira ou no quartel, junto ao rio. Eram tropas de mais de 100 mil bestas. Manadas de cavalo. Pontas de bois. Rebanhos de carneiros. Varas de porcos. Levavam o dia todo para passar. Cada espécie por sua vez. No dia das tropas, só cavalos e bestas. Seguiam-se as boiadas, os carneiros e os porcos... o gado era todo caracu e franqueiro.

Nesses campos os compradores escolhiam os animais. Apartava-se *por riba*, quando a escolha recaía sobre o *florão* da tropa, as maiores e mais belas bestas e, “por baixo” as refugadas.

Mas foi diante das manadas de cavalos, que o nosso visitante mais se encantou: “Eram lindas as tropas. Cavalos de todas as tropas. De cores raríssimas alguns, como o azulejo, de pelo ovelho, marchetados de pintas brancas e pretas, baio pangaré de crina branca, colorados, alazões, gateados, douradinhos da cor de pinhão, tordilhos e tobianos malhados de preto e branco, semelhante ao que montava Brigadeiro Tobias, em Sorocaba.” A lista das pelagens que segue muito extensa, as mesmas que se conhece hoje.

Mas ninguém é de ferro, nem o tropeiro com toda a sua valentia e bravura. Precisa também de horas de lazer e descontração, ao lado da trempe assando um churrasco e junto a chicolateira fervendo a água para o chimarrão. Silveira Lobo observou esse detalhe e anotou:

Nos rodeios e entreveros, nos campos das rondas, vastíssimos e ondulantes como as coxilhas sulina, junto aos capões de *mulata* ou das *galinhas*, das restingas e banhados, onde bebiam as tropas, aí os laços da gauchada faziam prodígios de habilidade, pealando de colher, de sobre-lombo e de reborquiada.

Além das domas, das corridas e das gineteadas, o que mais divertia era o truco, que reunia grupos e mais grupos junto as barracas e a sombra das árvores.

“*Truco!!!* grita o peão, enquanto outro retruca: – Pulga não de insia, mosquito não leva freio. Truco no meio, papudo vermeio.”

Mais adiante, debaixo de uma árvore beirando a ronda, o violeiro canta seus versos:

O ovo tem duas gemas
Uma branca, outra amarela,
A pinta que o galo tem,
O pinto nasce com ela
A pinta que o galo tem, nasce com ela [...].



Tropas arreadas

Lucila Maria Sgarbi Santos

Historiadora, Idealizadora e Coordenadora do SENATRO. Bom Jesus/RS

Podemos afirmar, sem medo de errar, que o tropeirismo foi atividade desenvolvida pela a maioria dos povos em determinadas épocas, portanto, não é somente brasileiro. Hoje ainda em uso, porém em menor escala.

Vejamos o que afirma o doutor Nei Borba, na obra *Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional*, organizada por Lucila Maria Sgarbi Santos, Maria Leda Costa Vianna e Véra Lucia Maciel Barroso, na p. 58. “O tropeirismo não é brasileiro, foi uma fase de desenvolvimento de todos os povos, foi uma fase da evolução da humanidade”.

Inicialmente vamos conceituar os principais componentes de uma tropa. Antes de tratarmos de cada tipo de tropa, vejamos alguns conceitos relativos ao tema:

Tropa pode referir-se a seres humanos e/ou a animais. O uso mais recorrente quando se refere a humanos é no sentido militar. Exemplo: A tropa do comandante... venceu a batalha.

Neste trabalho, trataremos da sua relação com animais, significando um número razoável de animais, sendo conduzidos de um local para outro, nem sempre com finalidade comercial.

Tropeirismo é derivado de tropa, assim como tropeiro, tropeada e tropeirada. É a atividade relacionada àquilo que envolve a tropa.

Tropeiro é a denominação dada a todos aqueles que conduziam tropas de animais soltos ou de carga. Inicialmente, era empregado para identificar o dono da tropa. Com o passar dos anos, foram incluídos nessa categoria todos os atores, que de uma forma ou outra, participavam da tropeada.

Tropa de mulas xucras transportadas sem arreames, sendo a própria mercadoria a ser comercializada.

Tropas arreadas ou cargueiras, também denominadas tropas domésticas, aquelas que abasteciam as fazendas com mulas arreadas, levando mercadorias a serem vendidas e comprando outras para abastecer as fazendas ou mesmo com fins comerciais.

Tropeirada, termo pouco usado, significando reunião de tropeiros.

Tropeada é o ato de tropear.

Tropear significa trabalhar como tropeiro.

Mula, animal híbrido resultante do cruzamento de burro e choro (burro-choro) jumento ou jegue com égua.

Os tipos de tropas mais comuns foram, sem dúvida, as de mulas, inicialmente de mulas xucras ou também conhecidas como tropas de mulas soltas. Há quem conteste essa denominação sob o argumento de que mesmo arreadas, não eram amarradas, locomoviam-se em liberdade. Estas eram a própria mercadoria a ser comercializada. As tropas xucras seguiram-se as tropas de mulas arreadas ou domésticas, as quais transportavam a mercadoria a ser negociada.

Nos Campos de Cima da Serra, além das tropas de mulas arreadas, foram comuns a tropas de gado vacum, de porcos e algumas de perus, gansos e ocasionalmente de ovelhas.

Mulas xucras, mulas bravias, não domadas.

Mulas arreadas, domadas e encilhadas com arreios.

Madrinheiro é um personagem indispensável, principalmente em tropas de muas, tanto de mulas xucras como arreadas e gado vacum. Ele é quem vai à frente conduzindo os animais, normalmente cavalgando uma égua, que é chamada de égua madrinha, a qual leva um cinorro no pescoço, cujo tilintar serve de orientação aos demais animais. Segundo informações de extropeiros, as mulas seguem mais facilmente a égua que outro animal cavalar.

Na região dos Campos de Cima da Serra o ofício de madrinheiro, geralmente, era exercido por um guri com idade entre 06 a 12 anos. Em outras

regiões, essa função cabia a um adulto, talvez porque as tropas e/ou as distâncias fossem maiores.

Nos Campos de Cima da Serra, eram comuns as tropas de mulas arreadas. Em geral, as fazendas tinham tropas arreadas. Estas eram necessárias para a manutenção das mesmas. O número de animais variava entre 10 a 20 animais, conforme a possibilidade de cada proprietário, podendo estas ser em menor número.

Muitos vizinhos, principalmente com pequenas tropas, viajavam juntos, por questão de segurança e auxiliavam-se mutuamente, independente do número de animais. Precisava acompanhar duas pessoas, visto o ato de carregar e descarregar a tropa ser quase impossível para uma só pessoa. Motivo: as bruecas, em geral, eram carregadas com 45 kg. de cada lado; quando se retirava uma, a outra fazia com que a cangalha virasse, caso não tivesse como escorá-la.

Em Bom Jesus, lembrando que ao referirmo-nos a Bom Jesus, no período do tropeirismo, estamos tratando também de São José dos Ausentes, a época, terceiro distrito de Bom Jesus. As tropas levavam os produtos excedentes de suas fazendas e traziam o necessário para mantê-las, sendo as localidades mais comuns para esse comércio Serra Baixa (Araranguá, Torres e localidades que ficavam após a descida da serra), Caxias do Sul, Três Forquilhas e Antônio Prado. Este comércio em geral era de troca, e raramente os tropeiros recebiam dinheiro.

Em geral, levavam queijo e pinhão; estes produtos dependiam da época. Crina, couro e charque eram trazidos dos centros abastecedores. O que faltava nas fazendas era: sal, açúcar, arame, polvilho, miudezas (linhas, botões, rendas, agulhas, etc.), tecidos, ferramentas, etc... As primeiras máquinas de costura e fogões a lenha vieram de Caxias do Sul e Antônio Prado para Bom Jesus, no lombo das mulas. As grades da cadeia de Bom Jesus vieram de Antônio Prado em lombo de muar. O peso médio transportado por muar era de 90 Kg.

Acredita-se que quase todos os animais domesticáveis foram conduzidos de um lugar para outro em tropas.

Na região tratada neste trabalho, as tropas mais comuns, além das mulas arreadas, foram as de gado vacum, porcos, perus e raramente de gansos.

Tropas de *gado vacum* podiam ser destinadas para os matadouros, ou vendidas picadas (venda feita em pequena quantidade para diversos compradores), e/ou levadas para povoar os campos paulistas. O grande comércio de tropas de gado vacum eram as charqueadas.

Na região dos Campos de Cima da Serra, os gados vacum, muar e cavalar, na estação fria, eram levados para serra, onde ficavam mais abrigados do frio e tinham mais alimentação disponível. Outro costume era levar tropas de animais de uma internada para outra, o que ocorre ainda, nos dias atuais.

Tropas de *porcos* eram conduzidas para frigoríficos onde eram abatidos. O transporte das tropas de porcos era feito a pé. Uma mula levava o *comboio*, este composto com o necessário para a viagem. Outra levava um cargueiro de milho, o qual servia para chamar os porcos e alimentá-los no percurso. Os porcos mais brabos eram cegados com creolina. Também podiam ter os olhos costurados com sedem; esta era uma cegueira temporária.

Na região dos Campos de Cima da Serra, as tropas de porcos eram reunidas nos matos, onde engordavam no pinhão, e conduzidas para a Serra Baixa em Santa Catarina. Frigoríficos, como Sadia e Perdigão, nos seus primórdios, eram abastecidos por tropas de porcos conduzidos a pé.

Tropas de *perus* eram comuns na época das festas natalinas e de final de ano, normalmente para Caxias do Sul. Há informações que em Cambará do Sul cruzaram tropas de *gansos*, tendo à frente um ganso levando um pequeno cincerro no pescoço. Em menor número, as *ovelhas* também foram transportadas em tropas.

Segundo informações de ex-tropeiros, tropear ovelhas era muito difícil, pois cansavam facilmente. Se no percurso tivesse algum arroio, só poderiam transpô-lo se estivesse muito raso, visto que se molhassem a lã afundaria.

Quanto ao vestuário vamos nos reportar ao usado pelo tropeiro dos Campos de Cima da Serra, como nos demais aspectos dos usos e costumes. Precisamos nos ater ao espaço físico e temporal, bem como ao poder aquisitivo do tropeiro.

Após a Guerra do Paraguai, o uso da bombacha, pelo maior conforto oferecido, foi paulatinamente inserido no dia a dia dos tropeiros. Tanto o tropeiro, como o homem que exercia atividade similar procurava vestir-se com o que lhe proporcionasse maior conforto.

Ouve-se muito falar em tropilha, que em geral é definida como animais da mesma pelagem de mulas e/ou cavalos. Em Bom Jesus, temos a localidade conhecida como Rincão dos Tordilhos, porque em tempos passados, ali eram internados somente animais tordilhos.

Concluindo, assim como as tropas xucas foram responsáveis para a integração do Brasil, as tropas arreadas foram fator determinante na integração dos municípios dos Campos de Cima da Serra com outros municípios e ou estados.

Observação: No Arquivo Municipal de Bom Jesus há farta bibliografia referente ao tema tropeirismo, para alunos e professores. O livro *Tropeirismo: Educação Básica*, organizado por Adenair Pereira Velho, Julio Henrique Kramer de Almeida, Lucila Maria Sgarbi Santos e Marleci de Fátima Fávero. Foi editado pela CORAG em 2008. Como o próprio título informa, a obra facilita muito o trabalho dos professores para preparar aulas e realização de tarefas pelos alunos.

Referências

- 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.
- RODRIGUES, Elusa 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.
- VELHO, Adenair Pereira; ALMEIDA, Julio Henrique Kramer de; SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; FÁVERO, Marleci de Fátima. *Tropeirismo: Educação Básica*. Porto Alegre: CORAG, 2008.
- NUNES, Rui Cardoso; NUNES, Zeno Cardoso. *Dicionário de regionalismo do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Martins Livreiro, 2010.

Fontes documentais

Museu e Arquivo Municipal de Bom Jesus. Banco de Memória Oral.



Relatos de tropeiros vacarianos

Edgar Bueno Silveira

Tradicionalista, Coordenador do Departamento Cultural do CTG Rancho da Integração, Pesquisador, Professor, Pedagogo, Especialista em Educação das Relações Étnico-raciais e Multiculturalismo e Tecnologias em Educação. Vacaria/RS

Jayane Eduarda Alves do Amaral

Estudante do Ensino Médio, Primeira Prenda Juvenil do CTG Rancho da Integração, Declamadora. Vacaria/RS

Júlia Ester Oliveira Boeno

Estudante Universitária, Primeira Prenda do CTG Rancho da Integração, Musicista. Vacaria/RS

Introdução

Mais um Rodeio Nacional de Bom Jesus se aproxima. Mais uma vez, nossa entidade tradicionalista prepara-se visando ser bem representada na 8ª RT (8ª Região Tradicionalista) e na cultura gaúcha como um todo.

Dessa maneira, reunidos prendas, Coordenador do Departamento Cultural e membros da patronagem, iniciamos as pesquisas. De início, uma breve conceituação teórica a respeito do tema. Posteriormente, saímos a campo

e entrevistamos pessoas que viveram na prática aquilo que a teoria mostrava nos livros.

Entrevistamos três pessoas que muito nos ensinaram, mas que, sobretudo, sentiram-se valorizados e felizes por contribuir na pesquisa.

O resultado de tudo foi a compilação de um rico material, mas também de muito conhecimento, muito aprendizado, muita tradição e cultura.

Referencial teórico

O tropeirismo está presente na história mundial, da América, do Brasil, e muito fortemente na história local e regional de Vacaria. Foi uma prática que perpassou séculos e aconteceu em locais muito distintos no planeta.

Inúmeras fontes comprovam a atuação dos tropeiros na região conhecida como Campos de Cima da Serra, região esta, onde está localizado o município de Vacaria, foco principal deste trabalho. Essas fontes, tanto orais, escritas, nomes de acidentes geográficos, toponímia, surgimento e desenvolvimento de cidades, povoamento de localidades, mapas, entre outras, atestam a necessidade de se desenvolverem mais estudos sobre tema, bem como desenvolver conhecimentos com nossos alunos a respeito do mesmo.

Valendo-se de fontes escritas, a fundamentação teórica deste estudo vai corroborar com os relatos orais de *tropeiros aposentados*. Estes com grande empatia e cordialidade, deram seus relatos do tempo em que tropeavam. Os relatos orais comprovam aquilo que a literatura apresenta.

Muitos materiais e equipamentos utilizados ao longo dos tempos pelos tropeiros servem como documentos históricos e, consequentemente, como fonte de estudo.

Inúmeros autores apontam para a importância da história local e regional, bem como para o uso de objetos históricos e de fontes orais como ponto de partida para pesquisas, bem como sua conclusão, além de destacarem a importância da valorização da história local e regional, micro história, inserida num contexto global, macro história.

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 começavam 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.

A integração econômica, cultural, os nomes de localidades, o surgimento e o desenvolvimento de várias cidades são apenas a ponta do iceberg

quando se trata de tropeirismo. Há muito mais por ser pesquisado sobre o assunto.

Alves e Oliveira (2018, p. 61), em suas pesquisas específicas sobre o tropeirismo, apontam semelhanças e diferenças entre os tropeiros de diferentes regiões do país: “Em alguns aspectos existem semelhanças entre os *falatórios, causos, ditados e provérbios* incorporados à cultura popular, de Sul a Norte do Brasil”. (Grifos dos autores).

As mesmas pesquisas acabam por corroborar com o entendimento da micro história: “No mundo *tropeiro*, onde existe uma combinação entre pessoas e animais, os falares, os ditados, paródias, prosas e causos já foram retratados pela arte musical ou literária”. (2018, p. 61).

Quanto ao tropeirismo na região dos Campos de Cima da Serra, os autores divulgaram os resultados obtidos nas pesquisas em Criúva, localidade pertencente a Caxias do Sul: “Aqui em nossa região, os vestígios culturais paulistas são muitos nesta temática”. (2018, p. 66). Além disso, há uma localidade chamada Mulada, fruto das tropas de mula que cruzavam a região. Saindo de Vacaria e viajando por Campestre da Serra, a Mulada fica a menos de 50 km de distância.

[...] na Criúva e no fundo da Mulada (hoje distrito de Caxias do Sul, [...] pesquisou-se e descobriu-se nomes de rios, passos, morros e estradas antigas que tinham nomes vinculados ao tropeirismo. Inclui o CTG da localidade que tem o sugestivo nome de *Pouso dos Tropeiros* e um monumento em frente à Igreja com placa que homenageia os profissionais da época. [...] Ivã Machado, fundador e Presidente da Fundação Associação dos Muleiros da Serra Gaúcha, tem várias mulas [...] (ALVES; OLIVEIRA, 2018, p. 66-67).

O mesmo pesquisador Luiz Antônio Alves, agora acompanhado da pesquisadora Sandra Alves, confirmam que “Os caminhos mais conhecidos no Rio Grande do Sul são aqueles abertos por Cristóvão Pereira de Abreu que inicia na Colônia do Sacramento (República Oriental do Uruguai)”, mostrando a atuação dos tropeiros fora do Brasil. Segundo os autores, os caminhos iniciados no Uruguai são os mesmos que acabaram “passando por Rio Grande, Santo Antônio da Patrulha, São Francisco de Paula e Bom Jesus”. (ALVES; ALVES, 2018, p. 19).

Sobre Vacaria, aparece uma informação que vincula o tropeirismo e a história local com a global: “Durante mais de um século, disputas com índios caingangue marcaram a história da região antes que fosse consolidado o Caminho dos Tropeiros, ligando a região do Prata com o Brasil”. (2018, p. 33).

Contudo, a conclusão mais impactante do tema é esta: “O tropeirismo é um elemento de todo um processo que inclui as formas de incorporar a memória e o patrimônio cultural de um povo”. (2018, p. 69).

Outro pesquisador, folclorista, tradicionalista e historiador, João Carlos D’Ávila Paixão Côrtes, cita em sua principal obra sobre os tropeiros as cidades que surgiram ou se desenvolveram em função desse fenômeno. Ele cita, entre outras, Lagoa Vermelha e Vacaria, no Rio Grande do Sul; Lages e Curitiba em Santa Catarina; Guarapuava, Ponta Grossa e Castro no Paraná; Itapetininga e Sorocaba em São Paulo, além de citar a atuação tropeira em Minas Gerais e no Rio de Janeiro. (PAIXÃO CÔRTEES, 2000, p. 20). Contudo, o autor destaca algumas peculiaridades regionais dos tropeiros:

Este cavaleiro transumante que caracteristicamente tinha seu viver pelas nossas paragens redobradas e densas matas Planalto Médio e campos do “Cimo” da Serra [...] possuíam hábitos e costumes diferentes do Tropeiro da Fronteira acastelhanada, na condução, predominantemente de gado de corte e de ovinos, pelas límpidas planuras pampeanas [...] (PAIXÃO CÔRTEES, 2000, p. 20).

Trajes e arreios de montaria, danças, música, culinária, religiosidade, crendices e superstições, tudo foi abordado nas pesquisas de Paixão Côrtes. Ao se referir a Cristóvão Pereira de Abreu, o mais importante de todos os tropeiros, acredita-se que ele tenha chegado por volta de 1736 no Rio Grande do Sul, pela região de Pelotas. Diversas rotas e caminhos, inclusive o da Serra, região de Vacaria, foram abertos por ele.

Já para o biólogo, Mestre em Botânica e pesquisador sobre tropeirismo Valter Fraga Nunes, cinco anos antes Pereira de Abreu já atuava no Uruguai:

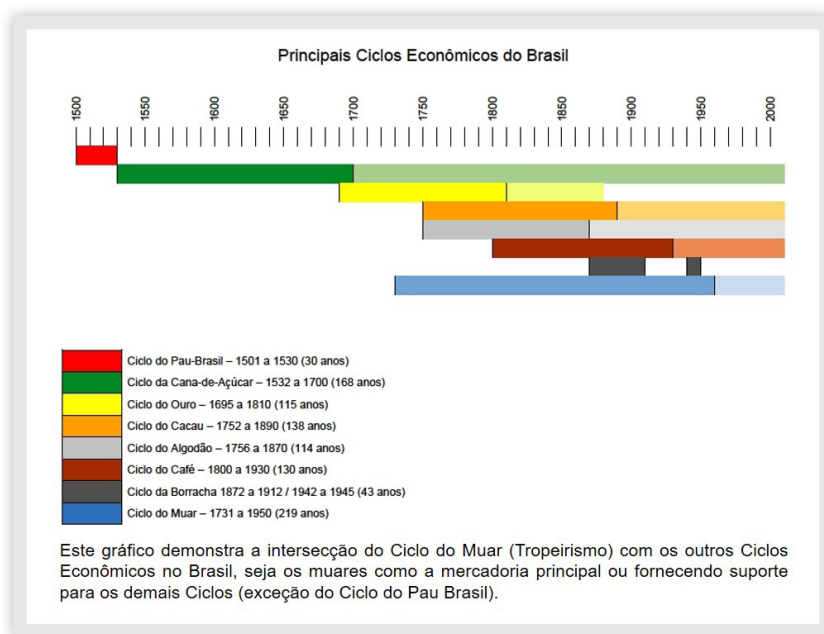
Considerarei o início do tropeirismo, quando se tem a primeira notícia que Cristóvão Pereira de Abreu teria saído de Sacramento com a primeira tropa de muares, aproximadamente em 1731. [...] É bem provável que existiu movimentação de tropas antes de 1731, mas sem boa documentação. [Existem] várias datas que poderiam representar o Ciclo, mas prefiro este que está no gráfico. Também quanto ao término do ciclo existem divergências. Acho que não tenha terminado com o surgimento do trem na região (1875), pois a Feira de Sorocaba persistiu (mesmo com deficiência) até 1897. Após ainda teve feiras em Itapetininga, entrando no século XX, diminuindo aos poucos, principalmente pela construção e melhoramento das estradas de rodagem. Acredito que não tenha passado de 1950. No entanto, o tropeirismo de gado bovino está bem vivo, especialmente na Região Centro-Oeste do Brasil e em algumas localidades no RS. (NUNES, 2019).

Ainda em termos internacionais, Felipe Devesa comprovou em suas pesquisas a atuação dos tropeiros de mulas e de lhamas que levavam ouro e prata (extraídos na região da Cordilheira dos Andes, na Bolívia e Peru) para o porto de Arica (DEVEZA, p. 82).

Em termos nacionais, temos um mapa de Aldomar Rückert mostrando a divisa entre o Rio Grande do Sul e Santa Catarina, onde haviam os “passos”: locais onde os tropeiros e as tropas atravessavam os rios por dentro da água. (RÜCKERT, 1997).

Reportemos novamente nosso pensamento novamente para as pesquisas de Valter Fraga Nunes. Renomado pesquisador, apresentou trabalhos sobre o tema na Festa Campeira do Estado do Rio Grande do Sul (FECARS), em 2017, na cidade de Rolante, e em diversos Seminários Nacionais sobre Tropeirismo em Bom Jesus (SENATRO). O historiador criou um gráfico para demonstrar a atuação dos tropeiros ao longo de diferentes ciclos econômicos no Brasil:

Figura 1 – Principais ciclos econômicos do Brasil



Fonte: Gráfico de Valter Fraga Nunes (NUNES, 2016).

Em se tratando do tropeirismo local e regional, temos as pesquisas de FLORES (1998) que apontam a existência de legislações municipais para regulamentar a passagem das tropas por dentro do perímetro urbano de di-

versas cidades do Rio Grande do Sul. Tomemos como exemplo os municípios de Lagoa Vermelha, Santa Cruz do Sul e Rio Pardo, onde Câmaras Municipais “designavam as ruas e as praças por onde deveriam passar as tropas que entravam na povoação. Ainda resta na tradição a antiga rua das tropas e das aguadas em cidades como Lagoa Vermelha, Lages e Sorocaba”. (p. 70-71). Em Lagoa Vermelha, a Rua das Tropas, citada por Moacir Flores, é onde hoje está localizada a Avenida Afonso Pena.

É impossível conceber a História de Vacaria sem relatar os tropeiros. Várias ruas da cidade e do interior do município seguem um trajeto que os tropeiros utilizaram outrora. A Avenida Moreira Paz, uma das principais da cidade, é conhecida por muitos como “corredor grande da Moreira Paz”. Bem próximo a ela está a bica, onde os tropeiros saciavam sua sede e a dos animais que estavam conduzindo.

**Figura 2 – Rua das Tropas, em Lagoa Vermelha.
Atual Avenida Afonso Pena**



Fonte: acervo de Moacyr Flores.

Ao final da avenida, no Largo Aderbal Duarte, onde atualmente há uma pequena pracinha, com árvores e bancos, além de ruas asphaltadas, esconde de muitos uma grande influência dos tropeiros: no passado, o córrego, que hoje não existe mais por ter sido canalizado, era cortado por uma ponte de pedra, soterrada a quase um metro abaixo do nível da rua. Pessoas e carroças cruzavam o córrego por cima da ponte, enquanto as tropas passavam por dentro d'água, e já aproveitavam para tomar água.

A bica que hoje existe na cidade verte da mesma fonte que abastecia a antiga bica, localizada dentro de um terreno particular. A natureza se encarregou de fazer verter água em outro ponto, público.

Outros pontos da cidade, como por exemplo parte do traçado das BRs 116 e 285, a Avenida Dom Frei Cândido Maria Bampi, Júlio de Castilhos, entre outras, além é claro de rotas do interior, seguem hoje os caminhos que no passado os tropeiros nos deixaram.

As entrevistas

Foram entrevistados três tropeiros. As tropas que conduziram e os locais por onde passaram foram os mais diversificados. As histórias contadas por todos foram muito bonitas, e a alegria demonstrada por eles, cativante.

Ivan da Silva

Vieira, 46 anos, contou que tropeou pelas cidades de Bom Jesus, Pinhal da Serra, Esmeralda, Barracão, Vila Seca (Caxias do Sul), Cachoeirinha, Anita Garibaldi e Celso Ramos (estas duas últimas, em Santa Catarina). Conduzia tropas de mula de cargueiro, equinos e de gado. Ivan exercia várias funções na tropa, em funções onde houvesse mais necessidade. Ivan foi ponteiro, culatreiro (coice da tropa) e arribador, além de *mandalete*. Começou a tropear aos seis anos com seu pai, que o ensinou a respeitar o perigoso Rio Pelotas. O pai lhe ensinou várias funções campeiras e tropeiras. A que ele menos gostava era a de cozinheiro da tropa. A que mais gostava era de arribador, pois quando qualquer animal desgarrava, precisava ter a habilidade de um ginete no lombo do cavalo, e ser rápido para apear e correr no meio do mato, que em pontos da serra era muito fechado. Apesar da dificuldade na função, a valorização que se dava a ele era muito grande, e ele se sentia muito importante entre os tropeiros.

Com as enchentes do Rio Pelotas, a balsa que existia no Passo dos Martins e no Passo da Pedra Overa acabava afundando ou descendo rio abaixo, levada pela forte correnteza. Por isso, tinham que passar as tropas a nado. Ivan sabia nadar e era importante na tropa, pois se virasse a canoa (chamada de caique), sobreviveria. Quando os animais eram muito brabos, fazia-se uma espécie de brete dentro do rio, para que os animais atravessassem em segurança. Uma vez dentro da água, o animal ficava mais leve, e era perigoso o tropeiro levar uma cabeçada.

Era de suma importância saber nadar, pois poderiam ocorrer imprevistos dentro do rio. Os jovens aprendiam nadar apoiados em porongos, que serviam como boia.

Figura 03 – Bica de água



Fonte: acervo particular de Edgar Bueno Silveira e Felipe Lima.

Quando as tropas eram muito grandes, era necessário um sinuelo, ou seja, um animal que desempenhasse o papel de madrinheiro, pois a tropa o seguia.

Atualmente, Ivan trabalha como açougueiro. Sua filha dança na invernada do CTG/Centro de Tradição Gaúcha Rancho da Integração de Vacaria/RS.

Belmir Dal Molin, 64 anos, tropeou pelas cidades de São José do Ouro, Nova Prata, Barração, Machadinho, interior de Lagoa Vermelha e Tupanci do Sul. Conduzia tropas de porcos e mulas de cargueiros, e eventualmente de gado para banhar. Quando a tropa era de mulas Dal Molin

Figura 4 – Prendas Júlia e Jayane, e Ivan na entrevista



Fonte: foto de Edgar Bueno Silveira.

era normalmente o ponteiro. Quando se tratava de tropa de porcos, ele e seus primos atuavam nas laterais da tropa.

Belmir começou a tropear com 12 anos. Quando a tropa era de porcos, demoravam dois dias para percorrer cerca de 20 quilômetros. Até seus 17 anos, Belmir era *aprontador* de animais: preparava cavalos e mulas para o uso doméstico.

Aprendeu que quando uma mula murchava a orelha, com certeza iria empacar ou até mordê-lo. Nas primeiras vezes que tropeou porcos, tropeavam a pé, pois os animais precisavam se acostumar com o trajeto. Sempre deixam alguns porcos vivos por vários anos, pois se acostumavam com o caminho e serviam como sinuelo ou madrinheiros para a tropa. Contudo, a maioria deles era vendida ou carneada.

Eles amarravam panos nos olhos dos porcos para estes seguirem pelo barulho do milho que ficava dentro de uma lata.

O couro de gado era de suma importância. Era utilizado para fazer cordas, sovêus, arrastar pedras ou madeiras grossas para construir taipas ou galpões.

Quando tinham que atravessar rios, cabresteavam uma mula atrás da outra para evitar que elas se dispersassem e corressem o risco de morrerem afogadas.

Atualmente, Belmir Dal Molin trabalha no ramo da construção civil e é o Patrão do CTG Rancho da Integração, segundo ele, “nas horas vagas”. Foi justamente no CTG que Belmir nos recebeu para a entrevista, pilchado.

João Idésio Fonseca da Silva, 77 anos, tropeou pelas cidades de Vacaria, Lagoa Vermelha, localidade de Fazenda da Estrela (atualmente distrito de Vacaria, distante cerca de 80 quilômetros da sede, praticamente todos de estrada de chão), Esmeralda, Campo do Meio, Mato Castelhana, Capão Alto, Vila Ituim e Carazinho. Na maioria das vezes, conduzia tropa de gado. Exercia várias funções na tropa, sendo a principal a de madrinheiro. Começou tropear aos quinze anos de idade.

João Idésio contou que posavam no campo, nas rondas de tropa. Quando havia um corredor de tropa era mais fácil, pois posavam alguns tropeiros à frente da tropa, outros atrás. Tropeavam em média 100 cabeças de gado, a maioria de corte. No Rio Saltinho, havia vezes que demorava muitos dias para dar passo, devido às enchentes. Trata-se de um rio *traíçoeiro*.

O senhor João contou que sempre trabalhou como tropeiro e em fazendas. Atualmente está aposentado.

O que mais chamou a atenção foi a quantidade de materiais que o senhor João guarda do tempo das tropeadas. Possui o ferro de marcar gado com o “F” de Fonseca, peçuelos, cambonas, chicolateiras, cincerros, entre outras relíquias que guarda com muito carinho. João Idésio contou

Figura 5 – Belmir e prendas Júlia e Jayane na entrevista



Fonte: foto de Edgar Bueno Silveira.

Figura 6 – João Idésio e parte de sua coleção de relíquias tropeiras



Fonte: foto de Edgar Bueno Silveira.

ainda que quando chovia tropeavam normalmente, mas que tinham que dormir sentados embaixo da capa, que ficava pesada.

Suas tropeadas duravam de 3 a 4 dias ou até uma semana. Não se preocupavam muito com ronda de tropa, pois os locais onde passavam a noite eram seguros. Comiam paçoca de charque, farofa, pão e café.

Figura 7 – João, Júlia e Jayane durante a entrevista

Outras tropeadas

Por duas oportunidades, durante os Festejos Farroupilhas, o CTG Rancho da Integração foi destaque. Em 2002, participou do Acampamento Farroupilha com o tema Tropeirismo. No ano de 2018, o geral dos Festejos Farroupilha



Fonte: foto de Edgar Silveira.

era novamente o tropeirismo. No desfile temático, o CTG destacou o pouso, a indumentária, a culinária, a música e a dança tropeira.

Conclusão

Levando em consideração o aprendizado teórico sobre tropeirismo e logo em seguida as pesquisas que realizamos com os senhores Ivan Vieira, Belmir Dal Molin e seu João Idésio entende-se que tropeiros não foram simplesmente homens a cavalo de um lado para o outro, e sim foram pessoas que enfrentaram dias chuvosos, frios, e ensolarados, para ora fazer trocas de alimentos, ora vender ou comprar outras coisas, em virtude da necessidade de prosperar as suas casas, suas famílias, seus vilarejos. Além disso foram esses homens que abriram rotas e caminhos ligando cidades, estados, ajudaram no comércio por onde passavam e tiveram grande importância na criação de novos povoados.

Por todos esses aspectos sobre o tropeirismo em um conceito amplo, fica de fácil compreensão o quão importantes foram e o quão importante nos dias de hoje são as histórias e ensinamentos que os que viveram podem nos contar e deixar registrado para que as futuras gerações tenham acesso a essas histórias. Os próprios utensílios que eles usaram, hoje, guardam em seus acervos particulares.

Através destas entrevistas com pessoas experientes no assunto foi possível chegar à conclusão de que todos os entrevistados começaram a conduzir tropas desde muito cedo, utilizando o principal animal que todos já transportaram: o gado. Além disso, podemos concluir o quanto eles foram importantes para essas tropas, pois realizavam diversas tarefas que de uma maneira ou de outra foram essenciais para a condução desses animais, pois segundo os relatos suas viagens demoravam dias ou até semanas enfrentando o sol, vento ou chuva e que apesar de passarem por muitas dificuldades nos relataram histórias incríveis que nos trouxeram muitos conhecimentos e aprendizados. Também foi gratificante ver o quanto os entrevistados sentiram-se felizes por relatar a história de uma importante parte de suas vidas.

Que possamos olhar para o passado e ver que não foi simplesmente uma atividade normal e cotidiana e sim, avanços que se criavam a cada tropeada.

Referências

- ALVES, Luiz Antônio; ALVES, Sandra Maria Schmith. *Cidades Tropeiras: Região Sul do Brasil*. Porto Alegre: EVANGRAF, 2018.
- ALVES, Luiz Antônio; OLIVEIRA, Sérgio Coelho de. *Linguajar Tropeiro*. Porto Alegre: EVANGRAF, 2018.
- D'ÁVILA, Ney Eduardo Possapp; MOURA, Silvana Santos de. *Memória Carazinhense. Catálogo de entrevistas de História oral*. Carazinho: FUNDATEC, 2006.
- FLORES, Moacyr. *Tropeirismo no Brasil*. Porto Alegre: Nova Dimensão, 1998.
- NUNES, Valter Fraga. *O tropeirismo nos principais ciclos econômicos do Brasil*. Material elaborado para o SENATRO/Bom Jesus e FECARS/Rolante. Porto Alegre: MTG, 2016.
- PAIXÃO CÔRTEZ, João Carlos. *Tropeirismo Gaúcho. Gente, Caminhos, Danças e Canções*. Porto Alegre: CORAG, 2000.
- RÜCKERT, Aldomar A. *A trajetória da terra: ocupação e colonização do centro-norte do Rio Grande do Sul: 1827 – 1931*. Passo Fundo: EDIUPF, 1997.

Fontes documentais

Entrevistas

Relatos orais de pessoas residentes no município de Vacaria, com notório saber no assunto e que foram tropeiros.

Sites

DEVEZA, Felipe. O caminho da prata de Potosi até Sevilha (séculos XVI e XVII). Disponível em http://revistanavigator.com.br/navig4/art/N4_art6.pdf. Acessado em: maio de 2019.



Reminiscências sobre tropeiros de Vacaria

Luci do Carmo Lima dos Santos

Professora. Vacaria/RS

Há mais de vinte anos atrás... três crianças conversavam: Areu, Fernanda e Raquel. O que seria? 1- Areu, 2- Fernanda e 3- Raquel.

1. *Areu cantando: tropa de osso, quem não teve quando piá [...]*
2. *Fernanda: - A história que minha mãe nos contou hoje foi a de dois tropeiros fortões e corajosos que andavam levando o gado para vender em outros lugares.*
1. *Areu: - Grande coisa, minha mãe Luci Eliana já sabe todas essas histórias e está me contando também sobre os tropeiros. huhuhu eu já vi as fotos.*
3. *Raquel: - A foto era de nosso avô João e do irmão da avó Afronsina, seu Valdomiro, na frente da casa do seu Sérgio.*

Era uma viagem muito longa para a época. Nossos ancestrais estão na década de 1930, e iam levar a tropa para Porto Alegre, dentro do nosso estado. Mas essas histórias são muito antigas, mais de 200 anos.

1. *Areu: - Ih! Como minha mãe e minha dinda são sabidas. E quando eu crescer quero ser igual a elas e corajoso como o bisavô João.*
2. *Fernanda: - Bah Areu, tu é bobo. Hoje as tropeadas são mais raras e você não vai ter muito emprego. Acho bom procurar outra profissão.*
1. *Areu: Hu Hu Hu Hu*
2. *Raquel: - Calma crianças. Não briguem. Afinal essa é uma parte de nossas vidas que sempre nos lembraremos e quando crescermos contaremos para nossos filhos como ouvimos de nossas mães, avós, tias, veremos fotos, leremos livros e sempre nos encantaremos com a odisséia dos tropeiros que andavam por todo o Brasil: desbravando, trazendo e levando conhecimentos, lenda e causos de assombração, ouro enterrado, contados nas rodas de causos.*
1. *Areu: - o causo que eu mais gosto é o da mula-sem-cabeça mascando o freio nos dentes que o bisavô João enfrentou sem medo.*
2. *Fernanda: - Báh guri, tu é muito...*

Figura 1 – Familiares do tropeiro João Moreira de Lima. Atrás Fernanda Santos, e da E/D, Areu Rodrigues e Raquel Santos (1990)



Figura 2 – Casa da família de Sérgio Pilar Guerreiro em Vacaria (década de 1940)



Fonte: acervo da autora.

Figura 3 – Tropeiros da comitiva de Sérgio Pilar Guerreiro. E) Waldomiro Borges Guerreiro e (D) João Moreira de Lima (década de 1930)



Fonte: acervo da autor.

Figura 4 – Família de Sergio P. Guerreiro. Atrás: Da E/D Maria de Lourdes, Homero e Leda. Sentados: Sergio, Etelvina e Diva



Fonte: acervo da autora.

Sérgio Pillar Guerreiro: “o tropeiro”

Sérgio Pillar Guerreiro nasceu em Cruz Alta, sendo descendente dos fundadores daquela cidade. Sua mãe era descendente da família Pillar, de Cruz Alta, e seu pai era de Sorocaba.

A família que trabalhava com tropa de mulas de Sorocaba a Cruz Alta, decidiu morar em Vacaria, que já conheciam, pois passavam por aqui no caminho das tropas. Estabeleceram-se no Passo dos Guerreiros. Sérgio Pillar tinha então seis meses.

Sérgio, por ter nascido em uma família de tropeiros, decidiu-se pela mesma profissão. De Vacaria levava tropas para Porto Alegre. O gado era comprado por ele em toda a região de Vacaria.

Segundo sua filha Etelvina Guerreiro Dorigatti, seu pai Sérgio Pillar era chamado o *banco dos fazendeiros*, pois o dinheiro todo era carregado por ele mesmo na guaiaca, uma espécie de *pochete* atual. Levava várias tropas em época de safra. O gado era comprado a olho, na região. Não existia balança, o peso era calculado a olho.

Ele tinha vários capatazes, entre eles estavam Amândio Borges, o Lindolfo de Coxilha Grande, seu Emílio, o Maneco e mais o seu Osvaldo, seu filho. Sérgio também se tornou capataz de tropa.

A viagem para Porto Alegre levava em torno de 15 dias, passando por Criúva e São Sebastião do Caí. Ao vender o gado no frigorífico, ele trazia o dinheiro, referente a venda de 200 a 300 bois. Pagava diretamente os fazendeiros no sítio.

Segundo relato, a maior dificuldade no transporte das tropas era a passagem pelos rios. Sem pontes, era necessário passar com o gado a nado. Havia lugares certos para o gado passar na água, guiados pela égua madrinha que puxava a boiada. Em época de enchentes ficava muito complicado. Em 1941, os tropeiros de Sérgio Pillar enfrentaram talvez a maior enchente da história de suas carreiras. Na zona de São Sebastião do Caí, no Rio dos Sinos, a água subiu muito, e perderam muito gado. A tropa ficou ilhada na região. Quem estava no comando era Osvaldo, irmão de Sérgio. Este ficara em Vacaria formando mais uma tropa. Osvaldo na época fez uma promessa, caso o gado e os tropeiros passassem a salvo, ele construiria um “capitel” no local. Mais tarde, o capitel foi construído.

Sérgio Pillar trabalhou como tropeiro até a idade de 57 anos. As últimas tropas levadas por ele e por seu filho Osvaldo foram para Lages, onde o gado embarcava já de trem para Curitiba.

Sérgio Pillar, homem acostumado às *lides de campo*, procurou dar grande valor à educação dos filhos. Todos seus filhos que escolheram ou optaram por estudar, o fizeram. Muitos, em especial, os homens estudaram em Porto Alegre. Achava que a maior herança de um pai para o filho era a educação.

Sérgio teve oito filhos: Julieta, Osvaldo, Epitácio, Diva, Leda, Homero, Lourdes e Etelvina; esta que relatou as informações aqui descritas. Ele também veio de uma família grande com vários irmãos. Francelino P. Guerreiro, pai de Sérgio, faleceu em 30/07/1912; Clotilde Torres Guerreiro, madrastra de Sérgio, faleceu em 25/02/1911.

Irmãos de Sérgio, filhos de sua irmã Etelvina: Vidal Guerreiro, casou-se com Paulina Borges de Lima, que nasceu em 03/11/1875 e faleceu em 28/08/1948; João Guerreiro nasceu em 26/08/1880; Francelino Filho nasceu 31/07/1881; Emélia Guerreiro nasceu em 27/09/1883; José Osório (Zorico) nasceu em 19/08/1887; Sérgio nasceu em 06/10/1889 e faleceu em 16/16/1972, com 82 anos. Irmãos de Sérgio, filhos de Clotilde Torres Guerreiro: Maria nasceu em 22/12/1899; Alda nasceu em 26/01/1901; Joaquim nasceu em 17/01/1904; Aracy (pai Noelci) nasceu em 26/07/1905; Osvaldo Pioly Guerreiro nasceu em 13/09/1914.

Sérgio Pillar Guerreiro era uma pessoa simples. Ele faleceu em 1972 por complicações graves, antes disso foi presidente da Associação Rural. Sempre procurou tratar seus negócios com grande seriedade e honestidade, sendo totalmente detalhista em suas anotações, algumas transcritas aqui de seu caderno de anotações:

- 03 de março de 1914:
“Devo para Emílio Carvalho dos Santos dois contos, trezentos e oitenta e cinco mil reis que pagarei a ele quando quiser”. Vacaria, 14 de outubro de 1929.
Sérgio Pillar Guerreiro
- Lucas Silveira na tropa do dia 23 de dezembro de 1932. Reis 3.000.000. Verso: Dia, 29 acertei conta com o Sr. Emílio Carvalho dos Santos. Ele respondeu-me a quantia em reis de 107.700. Restando-me.
- 18 de abril de 1932.
Peso da tropa entregue: dia 20 de dezembro de 1931.
Caetano Brandão (o avô era Hildebrando Santos), 79 bois com 37.780 kg (+/- 440 kg); General Joca (?) 32 bois com 13.750 quilos (+/- 430 kg). Meus 105 bois com 47.064 por conta da mesma recebi 400.000.000 de reis.
Dei por conta de 65 bois para o Sr. Dorival Guazzeli 1.000.000 reis, por conta de 32 bois do Sr. Joca Guerreiro. Sérgio Guerreiro
- Dia 28 de setembro de 1930
Acertei conta com o Emílio Carvalho dos Santos, fico em minha percentente a ela

902.000 reis. Sérgio Pillar Guerreiro. Dinheiro guardei quando foi para revolução 50.000. Dinheiro que paguei para o Anibal Soares de arrendamento 18.000. Arrendamento que deve pagar de 13 bois a contar do dia 20 de outubro de 1930, dois reis por cabeça. Dinheiro paguei para o Senfrônio Amaral 2 bois de 2 anos, 2.4000, 3 sacas de sal a 1.500.

- 1 de janeiro de 1933, domingo fui num baile na casa de Sinha Angelina Lima (avó de sua esposa Diva). Sérgio Guerreiro.
- 15 de março de 1931 Francisco Ferreira Borges 50 bois com 23.500 kg (470 kg cada); Caetano Borges dos Santos, Caetano Brando 68 bois com 30.595 kg (449,9 kg cada); Domingos Borges de Almeida, 29 bois com 12.941 kg (446 kg cada); Sergio, 8 bois com 36.321 kg (454 kg cada). Tropa entregue dia 12 de março para firma Linck; França Carneiro com 100 bois com 42.259 kg., Alvaro Nery 54 bois com 24.515 kg., Antônio Silveira 24 bois com 11.208kg.; Araci Guerreiro 6 bois com 2.707 kg.; Domingos Almeida 3 bois com 1.960 kg.; Zorico Guerreiro 14 bois com 6.210 kg., estes estão pagos = 201 91.859 kg. Verso “Comprei do Sr. Agenor Furtado 161 bois ao preço de 210.000, com prazo de 45 dias a contar do dia 19 de janeiro de 1932”. Essa tropa foi para o Sr. Eugênio Luzzi, na mesma tropa foi 50 bois do Sr. Dudu Jacques de comissão e 14 vacas minhas. Dei para despesas 200.000, capataz Emílio Carvalho.
- Dia 20 de fevereiro seguiram 160 bois para a firma Provessamo do Sr. Atilio Marcantônio e 3 bois de Zorico Guerreiro para ser entregue da 28. Essa tropa foi de comissão pagando a ele 2.250.000. Capataz Leopoldo Rosa dei para despesa 100.000.
- Movimento de tropas do ano de 1932. Para Eugênio Luzzi foi entregue no dia 30 de janeiro 161 bois de Agenor Furtado, custo destes animais 210.000 reis. Dei por conta 100.000. Junto foram 50 bois de Dudu Jacques de comissão, pesaram 23.650 kg.; Dorival Guazzeli, 4 bois pesaram 1.830 kg.; Emílio Carvalho 2 bois com 830 kg., ficaram 15 vacas sem preço, isto tudo, 232 animais, foram entregues em uma só tropa. Para o mesmo Luzzi seguiu 209 bois para serem entregues dia 28 de fevereiro de 1932, sendo 130 bois de Floriano Alves, custo destes 210.000; 60 bois, Álvaro Nery custo 205.000; Domingos de Almeida, 18 bois custo de 205.000; Araci Guerreiro, 1 boi, custo de 150.000; nesta foram três vacas crioulas, dei para despesa 200.000 para o capataz Emílio Carvalho.

- Verso: Tropa dia 5 de abril de 1932, Sr. Dudu Jacques 2 couros, 57.000 reis. Entregue matador 68 bois com 28.155 kg. Bois que ficaram na raposo 18 cabeças, desses morreram dois do Bilisário, 1 charqueado e outro morto. Um picada Café, outro boa saúde. Cláudio Ferreira: 79 bois com 35.525 kg, 1 boi do mesmo vendido 2.000 (449 kg média). Ávila Pinto: 70 bois com 30.209 (432 kg média). Sérgio Guerreiro. Osvaldo Guerreiro (filho de Sérgio), 11 bois do mesmo e uma morto fica charqueada no matadouro. Página 15
- Dia 7 de janeiro de 1934.
“Acertei contas com Emílio Carvalho dos Santos, Ficou restando para ele 400.000” 07 de janeiro de 1934. Sérgio Guerreiro.
- Dia 26 de março de 1934. “Despachei o Emílio Carvalho dos Santos, recebeu de minha mãe saldo que tinha a seu favor proveniente de seus serviços enquanto trabalhou comigo. Levou em dinheiro 48.300 mil reis. Tem na internada 55 bois de 2 para 3 anos, 6 mulas especiais, cavalos e éguas mansas, todos em um total de 16 animais, mais ou menos. Dívida não tem. Tijuco Preto, 26 de março de 1934. Sérgio Pillar Guerreiro.
- Verso página 16, com letra de sua filha Leda Guerreiro Teles:
Tropa em viagem do Leopoldo Rosa número total 220 bois, sendo 70 bois do Sr. Francisco Ferreira; 33 bois ao Ser. Golim Irmãos; 5 bois da D. Brandina Nery, 2 bois do Sr. Simplício Ferreira, sendo de comissão a razão de 2\$000 por cabeça. Foram mais 110 bois comprados. Sendo do Sr Alvaro Nery 65 bois ao preço de 160\$000 por cabeça, importância 10.400\$000; sendo do Sr. Joaquim Borges, 35 bois ao preço de 160\$000 por cabeça, importância 5.600\$000; sendo do Sr. Dinarte Nery, 10 bois ao preço de 155\$000 por cabeça, importância 1.550\$000.
- Dia 09 de junho de 1934. Tropa despachada dia 11 de junho de 1934, sendo o capataz o Sr. Amândio Borges. Simplício Ferreira 98 bois e 42 vacas; Caetano Brando 53 bois; Chico Rodrigues 1 touro. Sendo estes gados todos de comissão a 12\$00 mil reis por cabeça. Joaquim Borges 10 vacas a 120\$000 = 1.200\$000. 1 pita por 110\$000 consumo em casa. Chico Rodrigues, 6 vacas a 120\$000 e 10 por 720\$000 = 220\$000 continua. Página 16, sendo que escaparam 2 vacas do Sr. Chico Rodrigues das marcas 53; pertencentes ao capataz Amândio foram 3 vacas e 2 bois carreiros.
- Página 16 com letra de Sérgio dia 12 de dezembro de 1935. Seguiu uma tropa sendo 50 bois comprados do Sr. Lino Jacques ao preço

280.000; 100 bois do Reinaldo Horn em comissão. 91 bois de Laureano Duarte também em comissão, desta escapou 2 bois, 1 do Reinaldo e 1 do Laureano. Seguiu para Francisco 239 bois. Capataz Amândio Borges.

- Verso Tropa 1º- 2. Tropa entregue em 11 de fevereiro de 1936. 278 a 120.000. Comissão 3.336.000. Despesas 1.336.000. Lucro livre 2.000.000.
- Tropa que seguiu dia 21 de janeiro de 1936. 60 bois. Sendo apartada dos seguintes proprietários: Bernardo Silva 33 bois a 227.500 = 7.507.500; Felisbino Lisboa, 40 bois a 230.000 = 9.200.000 e 7 vacas a 190.000 = 1.330.000; Lino Jacques, 45 bois a 280.000 = 12.600\$000; - Álvaro Nery, 50 bois a 250.000 = 12.500.000; Dinarte Nery, 52 bois a 325.000 = 11.700.000; D. Brandina, 10 bois a 235.000 = 2.350.000; Fidelcino Nery Borges, 30 bois a 240.000 = 7.200.000. Desta tropa escapou 5 bois: Álvaro 2; Gury 2 e 1 incerto.
- Página 17 a 58 em branco Faltam as folhas 59-60.
Na folha 61 há três letras S.B.C. da página 62 até 94 verso, em branco. Na página 94 verso consta:
- “Em 15 de março de 1935, recebi de meu pai por conta do meu dinheiro que está na mão dele 7.000\$000”. Osvaldo Guerreiro (filho de Sérgio)
- Em 15 de janeiro de 1935 recebi 11 bois de dois anos no preço de 115.000 que importa em 1265\$000.
- Em 15 de setembro recebi 1 conto de reis em dinheiro. Fico devendo meu pai 326.000, mais juro.
- Em 13/12/36 acertei conta geral com meus pais e sou devedor ao mesmo a importância de cento e setenta e seis mil setecentos reis (176\$700.000). Osvaldo Guerreiro – Avalista Joaquim Guerreiro Total: 1.303\$600.
Na página 95 verso. Anotações de compras de roupas na Loja Marcantônio. Pagamentos ao Sr. França e comadre Miloca, conta de 1 presente de casamento e 1 capa para Odair.
- Data 28 de agosto de 1935. Página 96. Tiburcio Ribeiro da Silva veio trabalhar dia 29 de setembro de 1935 e foi comprado 5 metros de brim e 5 metros de riscado, linha e botões, no Marcantônio e a assinatura de Diva Martins Pinto Guerreiro.
Faltam as páginas finais.

Figura 5 – Quatro gerações da família do tropeiro João Moreira de Lima. Atrás da E/D Areu Rodrigues, Elana Maria Rodrigues (no colo), Luci Eliana Carneiro. Sentada: Clarice Carneiro (2006)



Fonte: acervo da autora.



Tropeadas serranas

Sebastião Fonseca de Oliveira

Escritor, Pesquisador, Poeta e Palestrante. Gramado/RS

As imemoráveis sesmarias dos Campos de Cima da Serra, povoadas pelos antigos tropeiros de largas distâncias, formaram o criatório de mulas e gado vacum. Suas subdivisões, fazendas, forjaram o tropeiro doméstico que intercambiou mercadorias, domando mulas para montaria e transporte de cargas.

Seguem relatos de três destes:

Dorvalino Antonio Braz, com 87 anos descreveu no dia 30/03/2000, algumas tropeadas suas, como uma que fez de 100 perus. Ele, José Nunes e Chico Lopes os levaram de Praia Grande/SC para Caxias do Sul/RS, numa viagem a pé que durou oito dias. As aves eram de asas aparadas e o pouso era feito em estradas fundas pela *erosão* nos campos.

Uma tropa de 57 touros que levou de Tainhas, São Francisco de Paula para Rio Grande, saiu em 01 de dezembro e voltou em 04 de fevereiro do outro ano. Desceu a Serra do Pinto e seguiu pelo litoral, cruzando rios a nado e de balsas. Ganhava 150 mil réis por dia.

Tropeava porcos de Cima da Serra à região de Praia Grande/SC, numa média de 150 animais por viagem. Tropeava ovelhas de Tainhas para Caxias do Sul, em média 50 por viagem.

Transportou uma tropa de 188 vacas mochas pretas, que embarcaram no trem na fazenda São Lucas, fronteira com o Uruguai, até Taquara, daí seguiram a pé até o destino em Bom Jesus/RS.

Intercambiava mercadorias com cargueiros de mulas entre o litoral e os Campos de Cima da Serra. Descia a serra com queijo, charque, couro seco etc., e subia com arroz, farinha de mandioca, açúcar, etc. Cada mula transportava 6 arrobas (90 kg) e as que estavam sendo domadas levavam 7 arrobas (105 kg).

O tropeiro, Dorvalino Antonio Braz, nascido em 1913, filho de Jorge Antônio, João (Turco) e Lucinda Pereira Fogaça, neto materno de Bernarda Pereira, natural de Santa Catarina. Casou com Andradina Nunes, nascida em 1909, na fazenda Azulega, filha de Manoel Nunes de Oliveira Filho, com 47 anos, em 1911 e Maria Josefa Marques.

Gerson Ventura de Carvalho, nascido em 11/07/1918, na região da fazenda do Barroão, foi domador e tropeiro, juntamente com o irmão Ode-miro Ventura de Carvalho. Em viagens periódicas, duas mensais, com tropas de 17 cargueiros de mulas, abasteciam as vendas (Bodegões de campanha). Saíam da fazenda do pai, proprietário de 36 colônias de campo, onde faziam duas arroubas de queijo por dia, com leite de 104 vacas. Seguiam destino a Caxias do Sul, numa viagem de 4 dias de ida e 4 de volta, com cargas de queijo, couro seco, sedenho, lã e produtos da redondeza.

Gerson Ventura de Carvalho, filho de Adolfo Carvalho e Maria José Ventura. casou em 30/12/1939, com a prima Maria Eder Maciel.

Nivaldo Brito relatou: “os tropeiros, o meu pai Antonio Brito (Nico), o meu tio José de Brito, o meu irmão Euri Brito e eu Nivaldo Brito, nascido em 01/11/1927, naturais do Lava Pé, São Francisco de Paula, filhos e netos de Angelo José de Brito e Gui-

Figura 1 – Exemplar de gado franqueiro



Fonte: acervo do autor.

Ihermina Córdova, saíamos da Balança em Bom Jesus/RS, com um cargueiro e dois cavalos para trocas de montaria e as tropas de 90 a 100 bois, peso de média 455 kg, identificados com tinta aos compradores, abatedores fregueses. Fazíamos o primeiro pouso na Boca da Serra das Antas, do lado de São Francisco de Paula, no Libório do Moinho; segundo pouso no Lava Pé, São Francisco de Paula, no Dilo Boeira; o terceiro, no Passo do Inferno, São Francisco de Paula, no Salão de Baile; o quarto, no Canelinha, no Chico Reis; o quinto, na Serra Grande, Gramado, no “Zébio” Broilo; o sexto, no Padre Eterno; o sétimo, em Dois Irmãos; o oitavo e último, em Charlau, Novo Hamburgo. Fazíamos uma sesteadade por dia de 3 horas para pastoreio dos animais.”

Nivaldo foi tropeiro desde os 15 até os 45 anos, quando deram lugar aos caminhões boiadeiros. Seguiu, então, a lida de capataz na fazenda Cadeinha, São Francisco de Paula, onde ordenhava 90 vacas de campo, tirando 550 litros de leite diários.



Testemunhos: juro que vi e vivi

Marta Helena da Rosa

Professora, Pesquisadora e Tradicionalista. Ana Rech/Caxias do Sul/RS

Vera Lúcia Mocelin

Professora, Pesquisadora e Tradicionalista. Caxias do Sul/RS

Sebastião Teixeira Corrêa

Pesquisador e Poeta. Caxias do Sul/RS

O campo, as serras, as trilhas e suas distâncias, onde o meio de locomoção é o equino, traz para perto a intimidade da natureza. São os sons abafados e os gritos horripilantes..., são os escuros tons dos pinheirais, são o borbulhar das cachoeiras, uma sedução permanente, que a água exerce. Muitos acontecimentos...

O tropeiro nas longínquas plagas na travessia dos dias e noites, assim vai passando a vida. Na sina entre cada despedida e em cada chegada.

Hoje recorda. E conta o que passou e viu em dois séculos de história, onde ajudou a cimentar as bases econômicas de nosso país e fortalecer nossa identidade cultural com os mais caros valores de respeito e amor, por esse chão e sua gente.

I Cena

Entrevista com o Tropeiro Tio Cilo.

Sr. Estacílio Rosa. Aventurou-se desde criança em tropeadas pelos Campos em Cima da Serra, por várias décadas.

II Cena

Os causos em sua essência mostram as vivências, costumes, valores de um povo. Sempre com exageros, ironia e sustos.

Agora o Causo “O Galho foi-se a la cria”.

Uma longa jornada. Era mês de agosto. Chovia e fazia frio. Chegar ao pouso e fazer fogo era urgente. Um grande tronco caído, ali estava. Chegar uns gravetos secos e atear fogo. É pra já. Enquanto o fogo se fazia. Tirar as bruacas e encostar no tronco caído perto do fogo.

Puxar pelos fiambres. Um barulho, e uma a uma as bruacas caíam. A grande cobra que ali pernoitava, com o calor do fogo, fugiu. Indo ao sujo, provocou a demolição do acampamento. E o susto!

III Cena

Segue o tropeiro, horas e horas, sem uma palavra, sempre atento a boiada, mas em seu íntimo passam cenas futuras, antigas, acontecimentos e visões. Essas sensações são traduzidas em versos, como a poesia “Quando se alonga a tropeada”.

Figura 1 – Tropeiro Ercílio da Rosa Oliveira



Fonte: acervo das autoras.

Figura 2 – Interpretação: Arno Moscato



Fonte: acervo das autoras.

Figura 3 – Intérprete: Dedé Borges



Fonte: acervo das autoras.

Quando se alonga a tropeada

Sebastião Texeira Correia

Pesquisador e Poeta. Caxias do Sul/RS

A ponta das pedras cravadas nas trilhas
Judiavam os cascos daquelas novilhas
Que afoitas, ligeiras, trotavam com pressa, querendo correr;
Sangravam os cascos dos bois mais pesados, cansados, soleados,
Sem forças pra andar.

A baba do gado já densa, viscosa,
Secou na mucosa da vaca barrosa
Parida de há pouco na folga da cesta dos homens tropeiros
Que à beira da sanga alçaram a perna, pros bichos beber.

Ternura na cena do rude tropeiro
Levando nos braços o frágil terneiro
Pra cruzar o passo no raso da sanga;

Talvez a lembrança, na ausência do filho,
Lhe traga consolo no gesto de pai,
Ao transpor o passo montando um tordilho,
Levando, paciente, por sobre o lombilho, aquele bezerro,
Tal qual ele próprio
Nascido nas trilhas, pra nunca parar.

Tropeiros e tropa, ao longo dos dias se tornam iguais,
Pois ambos ruminam as ânsias terrenas, de noites amenas
Que tornem pequenas as dores e as penas
Daqueles que andam, sem nunca chegar.

Que a brisa dos justos abrandem os sustos
Que vêm na calada da noite marcada
Pelo mal que aporta na hora mais morta
E espalha o horror.

A ronda alivia, no sono embalado por causos, poesias,
Aboios sentidos, que nas cantorias retratam caminhos,
Ausências, verdades
E eternas saudades de amores perdidos.

la pra longe a tropeada...

O canto de aboio, ecoando na mata,
 Fazendo dueto ao som da cascata,
 Deixava lembranças pra quem pôde ouvir;
 A poeira levanta no bater dos cascos
 E aos poucos retorna, encobrindo os rastros
 De quem, de passagem, precisa partir...!

Encerramento

Que essa pequena mensagem sensibilize a todos, para continuarmos na busca da vida e trajetória de nossos tropeiros, testemunhos de nossa história.



Tropeiro da Serra e tropeiro do Pampa: histórias, memória e identidade

Egiselda Brum Charão

*Mestre em História/PUCRS, Doutora em História/PUCRS, Pesquisadora e Escritora.
 Porto Alegre/RS*

Sabendo que a história é a ciência que estuda as transformações do homem através do tempo, este trabalho buscará refletir sobre a construção da identidade e da memória a partir de análise comparativa referente às características predominantes nas relações sociais entre a região pampeana e a serrana. Neste sentido, partindo do presente, onde predomina uma imagem generalizada do tropeiro, buscar-se-á nos vestígios (orais, escritos e iconográficos) capturar as variações de identidade entre o tropeiro da Serra e o tropeiro do Pampa.

A investigação também objetiva identificar as influências proporcionadas pelas trocas inter-regionais como fatores relevantes na constituição da memória e identidade do gaúcho durante período denominado de ciclo das tropas. Ao mesmo tempo visa também ressaltar a cultura rio-grandense como patrimônio histórico que deve ser conhecido, difundido e preservado. Para a realização do mesmo utilizou-se bibliografia pertinente ao tema, imagens, pinturas, reportagens em jornais disponibilizadas na web e relatos biográficos de tropeiros. Também se buscou suporte em teóricos que trabalham conceitos como imagem, memória e identidade.

Imagem é um tipo de linguagem produzida pelo homem e, portanto, carregada de um sentido intencional de comunicar uma mensagem. As imagens são vestígios que podem ser visuais ou mentais e, portanto, complementares: a) evocativas (abstratas) – sem referente. b) figurativas (concretas) – com referente. Esses vestígios podem ser classificados como: - *iconográficos*: desenhos, arte em geral (pintura, fotografia. etc.); - *orais*: relatos de experiências vividas (história oral); - *escritos*: crônicas, correspondências, relatos de viagens, jornais, museus, acervos particulares. A imagem pode ser entendida como uma representificação, algo que nos coloca em presença de relações mais do que numa presença de fatos e coisas.

Já a memória vincula o passado ao presente, e auxilia na construção representativa de eventos ocorridos ao longo do tempo, porque unindo o antes com o agora, temos a capacidade de ver a transformação e de alguma maneira decifrar o que virá. Ex: a foto faz que as pessoas lembrem-se do seu passado e que fiquem conscientes de quem são. O conhecimento do real e a essência de identidade individual dependem da memória que pode ser: *Memória conotativa*: relaciona o objeto ou a ideia, ao sujeito, ou seja, ideias e associações ligadas, pela experiência individual ou coletiva, a uma palavra. *Memória denotativa*: revela o objeto por meio de notas ou sinais, indica, faz ver. (MENESES, 2005, p. 33-56).

Portanto, pode-se dizer que a lembrança tanto está presente internamente em nós, como também externamente através de indícios que ativam a memória e fazem lembrar das mais diversas maneiras. Dessa forma a memória que se insere na construção coletiva do presente também guarda memórias de experiências passadas e se cristaliza fora de nós, em lendas, monumentos e objetos que estão longe de serem reflexos de verdades históricas, pois:

A memória, vivida e suportada por grupos sociais, é representação afetiva, em evolução permanente, aberta a dialética entre recordação e esquecimento, inconsciente das suas deformações e vulnerável a todas as manipulações, sendo ainda suscetível de longas latências e de repentinas revitalizações. (NORA. 1993, p. 9).

Por outro lado, sabe-se que a memória é um fenômeno construído social e individualmente de maneira consciente ou inconsciente. Quando se trata de memória herdada entende-se a existência de uma relação estreita entre a memória e o sentimento de identidade. Em linhas gerais: “Identidade é a imagem que uma pessoa adquire ao longo da vida referente a ela própria, a imagem que ela constrói e apresenta aos outros e a si própria, para acreditar

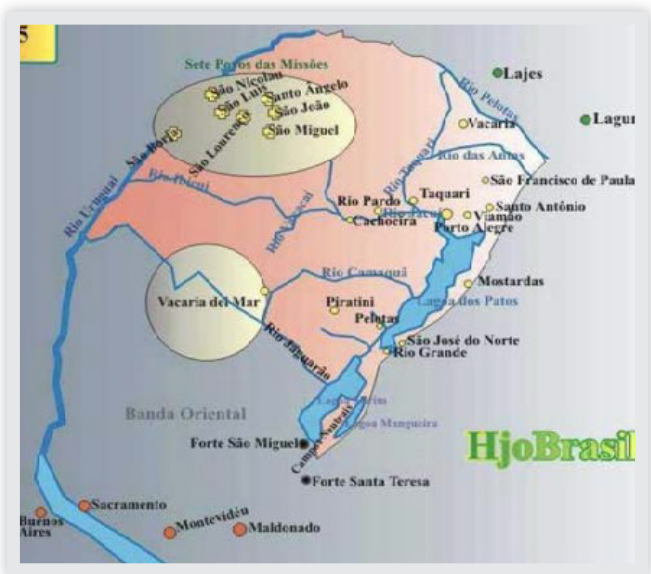
na sua própria representação, mas também para ser percebida da maneira como quer ser percebida pelos outros.”. (POLLAK, 1992, p. 5).

Para a construção de uma identidade, Pollak (1992) destaca que segundo a psicanálise são necessários três elementos essenciais. O primeiro é a unidade física ou o sentimento de ter fronteiras, sejam físicas individuais ou de pertencimento ao grupo. O segundo é a continuidade dentro do tempo, no sentido físico, moral e psicológico, elementos estes que unificados, formam um indivíduo. Terceiro e último é o outro, pois a construção da identidade é um fenômeno que se produz em referência aos outros, aos critérios de aceitabilidade, de admissibilidade, de credibilidade e que se faz por meio da negociação direta com os outros.

Dado o embasamento teórico que direcionará a reflexão segue a descrição geográfica da região pampeana e da região serrana com as características pertinentes a cada uma delas. Com o declínio do ciclo do ouro, a criação e o comércio de gado tornou-se a principal atividade da região sul. Iniciou assim uma nova fase na economia denominada tropeirismo, que consistia no negócio de comprar mulas no Rio Grande, Uruguai e Argentina e conduzi-las e vendê-las na feira anual de Sorocaba em São Paulo. O ciclo das tropas começou em 1731 e entrou em declínio em 1870 com o início das construções de estradas de ferro. O comércio de gado deu origem aos chamados caminhos do gado, sendo o mais importante denominado Caminho da Mata, que ia do Rio Grande do Sul até Sorocaba e cruzava o Pampa e a Serra.

O Pampa é a denominação de origem quéchua genericamente atribuído à região pastoril de planícies com coxilhas. E o espaço geográfico abrange a metade meridional do estado brasileiro do RS. Ocupa cerca de 63% do território gaúcho, e se estende pelos territórios do Uruguai e pelas províncias Ar-

Figura 1 – Região Pampeana do RS (1685)

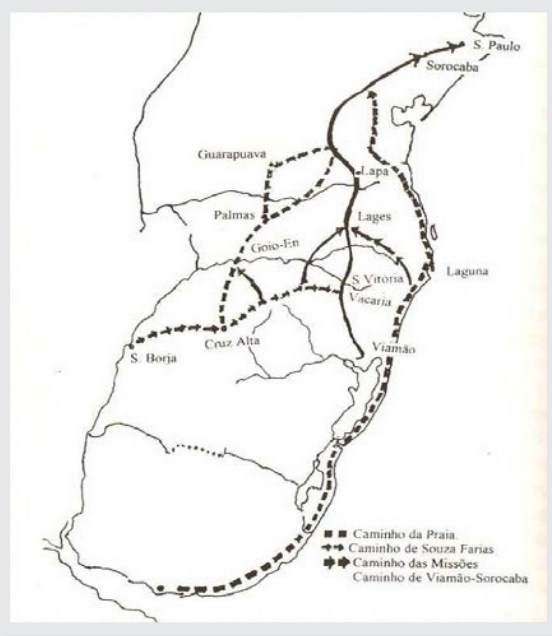


Fonte: www.hjobrasil.com

gentinas de Buenos Aires, La Pampa, Santa Fé, Entre Rios e Corrientes. No Brasil, o Pampa também é conhecido como Campos do Sul, Campos Sulinos ou Campanha Gaúcha.

As serras compreendem terrenos acidentados com fortes desníveis, frequentemente aplicados a escarpas assimétricas, possuindo uma vertente abrupta e outra menos inclinada. Um conjunto de serras forma uma cordilheira. O Caminho da Serra inicia-se em Viamão e termina em São Paulo conforme se observa no mapa acima.

Figura 2 – Região Serrana



Fonte: FLORES, 1998, p. 38.

Estâncias, tropeiros e caminhos da fronteira

Foi neste cenário que os tropeiros e estancieiros transitaram comercializando e conduzindo gados e tropas, levando para suas tropeadas suas

próprias tropilhas, geralmente de dez a vinte animais, ou seja, um conjunto de cavalos ou mulas do mesmo pêlo, que acompanham uma égua madrinha. O termo tropilha é diminutivo de tropa (NUNES, 2000, p. 511; CANTER,

Figura 3 – Os tordilhos da Estância do Cati



Fonte: <berega.com.br>

1962, p. 12). Algumas tropilhas ganharam fama no estado e até a década de 1980 existiram algumas remanescentes descritas a seguir.

Os *tordilhos da estância do cati* - no município de Livramento, nos primeiros tempos da república, o Cel. João Francisco Pereira de Souza teve a Estância do Cati, que também era quartel da brigada de cavalaria, criada por Júlio de Castilhos, para guarnecer a fronteira. Comandada pelo Cel. João Francisco, a força contava com 300 tordilhos, uma tropilha que deixou nome.

Os mouros da Estância da Alvorada

A tropilha formada para o fotógrafo deste suplemento apresentava na ponta, a bragada malacara, a madrinha com seu cinorro típico, que mantém entabulados os mouros da Estância Alvorada, pertencente a José Câmara Fagundes, situada em Uruguiana.

Figura 4 – Os mouros da Estância da Alvorada



Fonte: <berega.com.br>

Outras tropilhas ficaram famosas no estado e deram destaque às cidades, ficando conhecidas tanto pela alusão às estancias quanto aos seus proprietários

- Uruguiana: Estancia do Itapirocaí do Eng.º Francisco Martins Bastos; Cabanha Santo Angelo do Eng.º Angelo M. Bastos Filho; Sucessão René Ormazabal; Cabanha Painciria de Veter. Flavio Tellechea; Estância Nazareth de Dr. Luiz Martins Bastos; Estância Charrua de Francisco Carvalho; Estâncias de Angelo Martins Bastos e Carlos Estranzulas Pereira de Souza.

- Em Bagé: Belisário Sarmento Dr. Roberto Suño,
- Em São Gabriel: Estância do Bolso de Irmãos Geraldo e a Estância dos Vales do Eng.º Agron. Jomar Valle

Uma estância grande chegava a ter 50 cavalos mansos de uma só pelagem, isso século XX. Como exemplo, por volta de 1920, a Estância Santa Regina, em Rosário, de propriedade da Sra. Aulina Salles de Carvalho tinha mais de 200 cavalos mansos. A manada com éguas-de-cria e potrilhos passava de 500 cabeças. Era uma estância de pouco mais de uma légua de sesmaria. Tinha tropilhas de tordilhos, baios e lobunos. Outros exemplos de tropilha presentes na memória dos mais antigos foram registrados pelo jornal *Correio do Povo* em 1930, quando publicou a foto de uma tropilha de Raphael B. Gonçalves e filhos, constituída por 23 cavalos tordilhos. Também se pode citar o registro da tropilha de mulas zainas negras de Mariano Pimentel, conforme pintura do Berega.

Sobre o artista plástico conhecido por Berega, cujo nome é Luiz Alberto Pont Behegaray sabe-se que nasceu em Uruguaiana, RS, residiu em Porto Alegre de 1958 à (?) e faleceu em 2012, em Uruguaiana. Sua obra, teve como temática a vida rural do homem

do Rio Grande do Sul, pintando particularmente o cavalo com técnica própria e inédita, na qual utilizava tintas industriais sobre o couro. O autor também desenvolveu a arte caricata influenciada pela literatura regional Argentina, mais especificamente por Molina Campos, autor espanhol radicado na Argentina e ilustrador dos calendários das alpargatas Argentinas.

Berega publicou álbuns sobre cavalos, feitos em grafite com reproduções em offset com imagens de cavalos nacionais e importados de diversas raças para criadores brasileiros e do exterior. Os retratos de cavalos de sua autoria podem ser encontrados em coleções particulares no Brasil, Argentina, Uruguai, Chile, EUA e Inglaterra. Foi o autor do prêmio especial anual ao melhor animal da exposição de rústicos, a Angus e, autor da obra *Garanhões Árabes: Estudo de Cabeças*.

Figura 5 – Tropilha de mulas zainas negras



fonte: <bereega.com.br>

As tropilhas retratadas por Berega são remanescentes do ciclo das tropeadas, elas nos colocam diante de relações desenvolvidas entre pessoas durante um período de atividade comercial e de trocas que balizou o desenvolvimento do estado do Rio Grande do Sul. As imagens reapresentam atores e fatos históricos de regiões diversificadas. São indiciárias de atividades características de regiões do estado, juntamente com as trocas e intercâmbios culturais decorrentes destas relações. As tropilhas remanescentes indicam a importância da relação do homem e do cavalo no exercício de atividades e apontam para o declínio da atividade com o desenvolvimento industrial e a implantação das linhas férreas no estado.

Caminhos da Campanha (tropas, mulas e carretas)

As grandes criações de muares localizavam-se na Região da Campanha, onde hoje estão às cidades de Bagé, Uruguaiana, Sant'ana do Livramento, D. Pedrito, Caçapava, São Gabriel e Alegrete. As tropas subiam por S. Matinho e dali para a Região Serrana, para adaptação, antes de seguirem para Sorocaba conforme se verifica no mapa. (LIMBERGUER, 2004, p. 470).

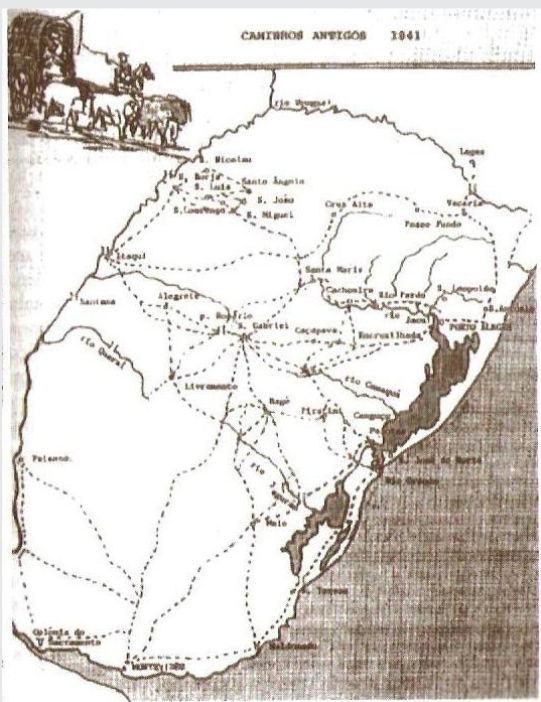
O caminho principal iniciava em Porto Alegre passava por Pedras Brancas e se estendia até Encruzilhada do Sul. Deste ponto fluíam outros três caminhos:

- 1º - Encruzilhada. Um ramo Cachoeira;

2º - Encruzilhada. Outro ramo para Passo do Rio C

- 3º - Encruzilhada, Caçapava, São Gabriel, Alegrete e Itaqui, onde havia um passo no rio Uruguai

Figura 6 – Mapa baseado no mapa da República Oriental do Uruguai (1841)



Fonte: FLORES, 1998, p. 38.

Para São Gabriel convergiam os vários caminhos que procediam das cidades de: Canguçu, Piratini, Bagé, Caçapava, São Gabriel, Alegrete, Itaqui e Uruguaiana (FLORES, 2004, p. 417). A cidade, também, era referência para os tropeiros como de posto de muda, local aonde as mercadorias que vinham de carreta de montevidéu eram transferidas para as cangalhas das tropas de mulas. (DREYES, 1990, p. 71).

Estâncias, tropeiros e caminhos da serra

Se por um lado, a denominação de alguns lugares de pouso ou comércio deu origem e caracterizou alguns municípios, por outro lado, alguns tropeiros marcaram o imaginário da população de locais distintos. A peculiaridade destes tropeiros permanece na memória de populares nas histórias de tropeadas, nos passos e largos, nos sepultamentos, nas memórias escritas, conforme verificamos nas seguintes histórias de vida destacadas a seguir:

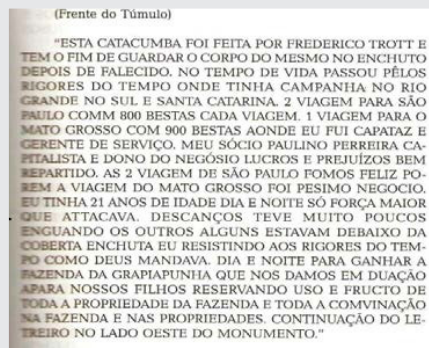
Manoel Encarnação: “Juca Saleiro”, atual município de Panambi/RS conduziu uma tropa arreada (lote de cargueiros, 10 a 20 mulas). Cada mula levava dois surrões de erva-mate da Palmeira (120 kg), vendia pelo caminho até Rio Pardo. Ali carregava as mulas com sal, cada uma com quatro sacos, anteriormente negociado, juntamente com encomendas de outras mercadorias. (GOMES, 1966, p.111, 138).

Frederico Trott (*1862) - Fazenda Grapiapunha, tropeava pelo caminho de Vacaria, São Leopoldo, Porto Alegre, São Paulo e Mato Grosso (escreveu um livro sobre sua vida de tropeiro, em seu túmulo mandou esculpir seu busto e lapidar sua história. (PETRY; DREHER; DUARTE, 2008, p. 45).

Figura 7 – Túmulo de Frederico Trott



Figura 8 – Epitáfio de Frederico Trott



Fonte: PETRY; DREHER; DUARTE, 2008, p. 45-47.

Estância de José Loureiro da Silveira (1966) ficava localizada na parada São Manoel, em Cruz Alta. O estancieiro foi pai de vinte filhos, quase todos tropeiros. Em homenagem a eles, o município denominou Largo dos Silveiras, o local onde estacionavam as tropas de mulas vindas da fronteira. (GOMES, 1966, p. 138).

Estes locais podem ser denominados lugares de memória, pois ajudam a representar o que ocorreu no passado, possibilitando perceber as transformações ocorridas através do tempo. Em Panambi, na Região do Largo dos Silveiras e em São Leopoldo e, se inserem na construção da memória coletiva local, pois, guardam vestígios materiais e imateriais de experiências passadas que se materializaram e propagam em lendas, monumentos e objetos. São as memórias herdadas dos antigos relativas ao passado que dão sentido ao sentimento de identidade.

Os tropeiros serranos, inicialmente procediam de São Paulo e Santa Catarina. Mantinham hábitos e costumes portugueses, semelhante à região de origem, que se caracterizava por campos redobrados, recortados por restingas, arroios e serras que exigiam movimentos mais lentos. Os homens em geral usavam chapéus com abas largas, calças e botas de cano grosso, arreios pesados, pelegos grandes, laço grosso e curto, relho de açoiteira, pesado, levavam rabichos nos arreios e peitoral (mulas) para melhor manusear o cavalo na região íngreme. Possuíam cavalos mais robustos, domados com a cabeça recolhida sobre o peito de forma a governar o cavalo por baixo. Laçavam de perto, com a armada pequena visando às patas trazeiras para derrubar a rê, utilizavam o facão sempre a mão. Usavam cuia grande e o chimarrão que tinha um sabor menos amargo. (GOMES, 1966, p. 94-95).

Já os tropeiros pampeanos ou fronteiriços procediam de Santa Catarina, Uruguai, Paraguai e Argentina. A região de origem caracterizava-se por campinas planas que exigiam movimentos rápidos e ágeis em tempos prolongados. Os homens usavam chapéus de abas estreitas, chiripás, calças e bombachas, botas de canos de fole (sanfonada) ou de potro que eram mais flexíveis. Seus arreios eram leves, pelegos pequenos, rebenque ou rabo de tatu. Laço fino e comprido para pealar com a armada grande ou boleadeiras, não usavam rabicho nos arreios. Possuíam cavalos mais delgados, domados de cabeça alçada, pegando a rédea por cima facilitando arrancadas largas e longas, não encilhavam mulas. Viviam atentos com espada e lança a mão. A cuia era pequena e a erva forte para tomar rápido. (GOMES, 1966, p. 94-95).

Os dados descritivos gerais sobre as características dos tropeiros serranos e dos pampeanos foram compilados da obra póstuma: *Fundação e evolução das estâncias gaúchas*, de Aristides de Moraes Gomes, publicada em 1966.

Nascido em Cruz Alta, faleceu em 1965. O autor foi político, poeta e estancieiro. A obra escrita em forma de crônica apresenta a sociedade rural da época por ele vivenciada. Descreveu pessoas, lugares, fazeres, atividades de comércio, relações sociais e descrições geográficas.

Considerações finais

Através da bibliografia relativa ao título tropeiro da Serra e tropeiro do Pampa, verificou-se na investigação que é possível reconhecer, por meio das imagens, indícios de variáveis socioculturais, nas pinturas, fotografias, narrativas, memórias e relatos orais das pessoas que vivenciaram fatos históricos em distintos tempos e locais históricos. Todas as manifestações demonstram formas de dizer e de pensar, que invocam, a partir do presente, por meio dos sentidos, as lembranças ou memórias do passado.

Também seguindo os pressupostos de Pollak (1992) e Barreiras (2005), constatou-se que a Região Serrana e a Região Pampeana, sofreram interferências tanto dos reinos ibéricos, desde a ocupação, como dos imigrantes europeus que se estabeleceram na região sul do Brasil. Cada período foi marcado pelas relações individuais e coletivas, que ocorreram em decorrência das necessidades sociais que se ampliaram e diversificaram ao longo do tempo. Estas necessidades se transformaram à medida que intensificaram os contatos e inter-regionais, interestaduais. Em cada fase pode se distinguir identidades diferentes, que foram estabelecidas pelas formas de reconhecimento das representações que um indivíduo constrói de si para “o outro”.

Neste sentido propõem-se aos professores desenvolver junto aos alunos os seguintes tópicos a fim de compreenderem, a partir da história local, a história do Rio Grande do Sul e do Brasil: - efetuar o mapeamento de locais e indivíduos; - reproduzir e catalogar vestígios da memória visual, oral e escrita, partindo do princípio que estes são patrimônios culturais das cidades gaúchas e, desta forma constituir um acervo investigativo para estudos posteriores sobre tropeirismo; - desenvolver técnicas interpretativas de imagens (visuais, orais e escritas) a fim de analisar os depoimentos orais e biografias e autobiografias; construir junto com os alunos a história cultural das cidades utilizando imagens, relatos e histórias dos habitantes antigos como fonte de estudo; refletir sobre as formas de preservação do patrimônio imagético: jornais, revistas, álbuns de família, registro institucionais, patrióticos e festivos entre outros (como são acondicionados, onde se encontram etc.). Tais providências despertarão o interesse dos alunos pela pesquisa sobre os antepassados que os ajudará a reconstruir uma memória afetiva através das lembranças de histórias sobre tropeiros e tropeadas.

Referências

- BARREIRA, Irllys Alencar F. A pesquisa como orquestra de sentidos. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, São Paulo, v. 21, n. 61, Jun. 2006. <http://dx.doi.org/>
- BEREGA. Disponível em: www.berega.com.br
- CANTER, Rita. *Impressões regionalistas e outras crônicas*. Porto Alegre: Difusão de Cultura, 1962.
- DREYS, Nicolau. *Notícia descritiva da Província do Rio Grande de S. Pedro do Sul*. Porto Alegre: Nova Dimensão; EDUPUCRS, 1990.
- DUARTE, Eliane Aparecida. As marcas de um tropeiro. In: MOELLER, Clarice Elisa; DEECKEN, Lorena Pedrinha (Org.). In: *Nossas Raízes II Três Coroas*. Três Coroas: Gráfica Serranense, 2008.
- FLORES, Moacyr. As cidades nas trilhas 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, p. 415-421.
- FLORES, Moacyr. *Tropeirismo no Brasil*. Porto Alegre: Nova Dimensão, 1998.
- GOMES, Aristides de Moraes. *Fundação e Evolução das Estâncias Serranas*. Cruz Alta: A. Dal. Forno, 1966.
- LIMBERGER, Emiliano J. K. Tropeirismo de açorianos em Rio Pardo. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi Santos; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org.). *Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004.
- MENESES, Lupino Bezerra. Rumo a uma História Visual. In: MARTINS, José de Souza; ECKERT, Cornélio; NOVAES, Silvia Caiuby (Org.). *O imaginário e o poético nas Ciências Sociais*. São Paulo: EDUSC, 2005, p. 33-56.
- NORA, P. Entre memória e história: a problemática dos lugares. In: *Revista Projeto História*. São Paulo, 1993. Disponível em <http://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/viewFile/12101/876310>.
- NUNES, Zeno Cardoso; NUNES, Rui Cardoso. *Dicionário de Regionalismo do Rio Grande Do Sul*. Porto Alegre: Martins Livreiro, 2000.
- POLLAK, Michael. Memória e identidade social. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, p. 200-212, 1992.
- TROTT, Adelmo. Frederico Trott: Traços biográficos do Tropeiro do Quilombo. In: RODRIGUES, Elusa Maria Silveira; MADEIRA, Jussara Lisboa; SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org.). *Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2000, p. 236-239.



Memórias de tropeiros e criadores de porcos à solta da região de Fraiburgo/SC

Marlon Brandt

*Pesquisador, Mestre em Geografia, Doutor em História/UFSC e
Professor da UFFS de Chapecó/SC. São José/SC*

A criação de porcos à solta foi durante anos uma das principais atividades econômicas de diversas famílias das áreas rurais do planalto da Região Sul em geral¹ Forma de criação que, apesar de possuir variantes regionais, consistia de modo geral em uma espécie de “suinocultura extensiva, onde os animais eram criados em completa liberdade”, onde os criadores aproveitavam os recursos naturais disponíveis na alimentação dos animais.

Na região onde se localiza o município de Fraiburgo, esta atividade, ao que tudo indica, principiou junto com a instalação dos primeiros habitantes de origem luso-brasileira, por volta da segunda metade do século XIX. Esta área, localizada na região divisora de águas das bacias dos Rios do Peixe e Canoas, apresentava originalmente uma vegetação onde destacavam-se formações de florestas de araucária, com eventuais aberturas de campos, consistindo em uma região de fronteira das atividades pastoris, pelo fato da floresta representar, nas palavras de Paulo Fernando Lago, “mais um obstáculo do que uma riqueza”. A floresta impedia a maior extensão dos campos e, portanto, de pasto para o gado.² Pode-se dizer assim, que este é um dos fatores que ajudam a compreender a interiorização da ocupação por pequenos e médios sitiantes independentes, rumo às áreas florestadas, afastadas dos campos, onde encontravam-se as grandes fazendas pastoris.

Como agentes desta expansão espacial, é possível incluir ex-escravos, negros libertos, foragidos da justiça, ex-agregados, peões e fazendeiros em buscas de novas terras, partindo principalmente das áreas situadas, ao leste, nos campos de Lages, Curitibanos e Campos Novos, enquanto do noroeste e oeste

¹ A criação de porcos à solta nas áreas de floresta no planalto dos três Estados da Região Sul do Brasil é apontada por autores como Roberto Lobato Corrêa, Man Yu Chang e Arlene Renk. CORRÊA, Roberto Lobato. O sudoeste paranaense antes da colonização. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro: n. 1, a. 32, p. 87-98, jan/mar. 1970; CHANG, Man Yu. *Sistema faxinal: uma forma de organização camponesa em desagregação no Centro-Sul do Paraná*. Londrina: IAPAR, 1988. 123p. (IAPAR, Boletim técnico, 22); RENK, Arlene Anélia. *A luta da erva: um ofício étnico no Oeste catarinense*. Chapecó: Grifos, 1997. No ano de 2006 pude também ouvir no VIII SENATRO o depoimento de diversos criadores e tropeiros de porcos da região da Lagoa Vermelha, no Rio Grande do Sul.

² LAGO, Paulo Fernando. *Gente da terra catarinense: desenvolvimento e educação ambiental*. Florianópolis: UFSC/FCC/Lunardelli/UEDESC, 1988, p. 264.

partiam dos campos de Guarapuava e de Palmas. Do Paraná ainda provinham populações dos Campos Gerais. Apesar de ser em menor número, a imigração alemã em Santa Catarina, que ocorreu a partir da segunda metade do século XIX, também contribuiu para o povoamento do planalto. Oriundos de colônias como a de Rio Negro, no Paraná, Blumenau e Joinville, em Santa Catarina, muitos acabaram se estabelecendo como comerciantes, fazendeiros ou pequenos sitiantes.³ A instabilidade política do Rio Grande do Sul, principalmente nos anos da Revolução Farroupilha e da Revolução Federalista trouxe um acréscimo a este contingente populacional.⁴ Muitos ex-combatentes passaram a viver nas regiões de Campos Novos e Campos de Palmas, no Irani.⁵

Escolhida a terra, o morador poderia viver da agricultura, baseada na formação de capoeiras, com rotação de terras, onde poderiam plantar milho, feijão, arroz sequeiro, abóboras e melancias, e da criação de animais, como bois, cavalos e porcos. Criação que ocorria à solta, com o mesmo espaço compartilhado *em comum* com animais de moradores confrontantes.

Enquanto nas áreas de campos predominava a criação do gado vacum, cavalar e muar, a situação se alterava nas áreas de florestas. Nestas eram os porcos que constituíam a principal criação, pois havia para eles, pelo fato de serem onívoros, em comparação aos herbívoros bois, cavalos e mulas, uma maior variedade de alimentos disponíveis. Comiam de tudo: frutos caídos, sementes, raízes e qualquer animal pequeno. Por não tolerarem a luz direta do sol, não conseguiam se adaptar aos campos, descobertos demais, preferindo viver nas florestas e capões, onde abundavam os pinhões nos meses frios.⁶

Porco era que nem rato. Assim comenta um antigo morador da região de Fraiburgo sobre a abundância do animal na região.⁷ O ambiente favorável propiciou a muitos dos moradores do planalto encontrar na criação de porcos uma fonte de renda. Soltos nos pinheirais, estes animais percorriam em manadas terras de diferentes posses ou fazendas em busca de alimento, pelo fato destas não possuírem cercas, e, isso persistiu até a colonização, “uma vez que a amplitude de terras o dispensava”, como aponta Arlene Renk,⁸

³ MACHADO, Paulo Pinheiro *Lideranças do Contestado: a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916)*. Campinas: Unicamp, 2004, p. 72-73.

⁴ AURAS, Marli. *Guerra do Contestado: a organização da irmandade cabocla*. 4. ed. Florianópolis: UFSC, 2001, p. 25.

⁵ MACHADO, Paulo Pinheiro (2004). *Op. Cit.*, p. 63. LUZ, Aujor Ávila da. *Os fanáticos: crimes e aberrações da religiosidade dos nossos caboclos*. 2 ed. Florianópolis: UFSC, 1999, p. 60.

⁶ CROSBY, Alfred. *Imperialismo ecológico: a expansão biológica da Europa, 900-1900*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p. 156-157.

⁷ SILVA, Altino Bueno da. 103 anos. *Depoimento*. 28 de setembro de 2005. Fraiburgo. Entrevistador: Marlon Brandt. Acervo do autor.

⁸ RENK, Arlene Anélia. *Narrativas da diferença*. Chapecó: Argos, 2004, p. 28.

sendo que a divisão destas, nas palavras de uma antiga moradora, “era por butieiro, por imbuia, era por rio”.⁹

Pelo fato das lavouras serem destinadas à subsistência e não à comercialização, estas ocupavam pouco espaço se comparadas às terras destinadas à criação, por isso eram as roças cercadas ao invés dos animais, impedindo assim a sua invasão. Utilizavam em muitos casos para cercar as roças, os chamados *rachões*, que consistiam em tábuas feitas a partir do pinheiro lascado. Cercas que poderiam também ser construídas com outros tipos de madeira ou árvores como o xaxim, e mesmo toras de pinheiro, as quais também poderiam ser utilizadas na construção de encerras, onde era plantado um milharal para a engorda dos porcos antes da comercialização.¹⁰ Sebastião Andrade dos Santos, descendente das famílias que formaram a fazenda Liberata, próxima a área urbana de Fraiburgo, descreve da seguinte maneira a instalação das cercas com toras de pinheiro nas terras da fazenda:

A minha família, os vi derrubando pinheiro, mas pinheiro de um metro, um metro e meio de diâmetro, derrubavam um pinheiro com a copa de um no toco do outro, fechavam uma área e faziam roça de milho, de feijão e plantavam também abóbora, aipim, essas coisas. Mais no sistema indígena mesmo, roça de queimada. Para cercar o boi, o porco, era feita essa cerca para os animais não entrarem.¹¹

Este sistema de criação era possibilitado pela existência de amplos espaços naturais, onde as terras, sejam propriedades legais ou posses, ocupavam uma grande faixa de terra. Não era raro uma simples posse ultrapassar o chamado “milhão” de terras (1.000.000 m²). Assim, vislumbrava-se na região uma baixa ocupação demográfica, e em algumas áreas, ao menos quando a colonização ainda se mostrava incipiente, a presença do homem, em uma área relativamente extensa, era identificada apenas pela existência de um estreito carreiro, sua casa de tabuinhas lascadas e uma pequena área onde era formada a roça cercada.

A respeito da criação de animais e a quantidade destes percorrendo campos e matas, à solta, é possível se valer, por exemplo, de alguns textos de

⁹ PRADO, Nair Ribeiro do. 63 anos. *Depoimento*, 27 de setembro de 2005. Fraiburgo. Entrevistador: Marlon Brandt. Acervo do autor.

¹⁰ ABRÃO, Sebastião Celso. 59 anos. *Depoimento*, 28 de setembro de 2005. Fraiburgo. Entrevistador: Marlon Brandt. Acervo do autor. LEITE, José Lindolfo Cordeiro. 64 anos. *Depoimento*, 2 de outubro de 2005. Fraiburgo. Entrevistador: Marlon Brandt. Acervo do autor. PRADO, Nair Ribeiro do. Entrevista citada.

¹¹ SANTOS, Sebastião Andrade dos. 56 anos. *Depoimento*, 4 de setembro de 2006. Fraiburgo: Entrevistador: Marlon Brandt.

militares que atuaram na Guerra do Contestado, que assolou a região entre os anos de 1912 e 1916, como o Capitão Vieira da Rosa, cujas notas sobre sua atuação no conflito, publicadas no jornal Terra Livre, de Florianópolis, sob o título de *Reminiscências da Campanha do Contestado – subsídios para a História*, fornecem algumas passagens onde o autor descreve o modo de vida da população cabocla e a paisagem do então vasto município de Curitiba, ao qual o município de Fraiburgo pertencia até sua emancipação em 1961, como é possível constatar a seguir:

Município serrano, Curitiba é, apesar disso, mais nemorensis [sic] que campesino, porem, mesmo nessas mattas, que nenhum ponto de contacto têm com as florestas virgens do littoral, que tem um character subtropical, pascem os gados bovinos e cavallar, criam-se manadas abundantes de porcos. É que esses Mattos, limpos de cipós, gramados, permittindo passear por ellas a cavallo, como nalgum parque europeu, os fructos nutritivos são abundantes, entre os quaes os guamirins, o vacuum, as goiabas serranas, os aracás, a imbuia, o pinhão, as amoras e o butiá, constituem o alimento principal para engorda de suínos.

O butiá vegeta expontaneamente numa area não muito dilatada: começando a apparecer junto à villa [de Curitiba], nos campos de Antônio Sampaio, prolonga-se pelo Guarda-mór, atravessa o Correntes, acompanha o Butiásinho e parte do Espinilho, volta pela Liberata, Butiá Verde, Bahia, Taboão, Perdizes, Trombudo e Fachinal das Aguas, onde de appproxima de novo do Guarda-mór tendo descripto um circulo de 20 leguas mais ou menos.

A descripção que fizemos das terras curitibanenses explica: primeiro o modo de vida do caboclo que, tendo a criação de porcos como sua principal e unicaindustria era obrigado a viver pelos ermos, no meio das mattas; segundo, a difficuldade que as forças do governo encontraram nas marchas e no serviço de intendência.

Vimos acima que os terrenos comprehendidos entre o Marombas e o Correntes, formam uma bella região campesina bordada de capões. Estende-se desde a barra do Timbó, Corrente ao Jusante, até a confluência do Marombas com o grande e megestoso Canoas. No ponto de bifurcação, porem, e isso numa extensão de meia legua, os campos desaparecem para dar lugar a uma frondosa matta de pinhaes e palmeiras.

Entre o Correntes e o Rio do Peixe, toda essa grande extensão curitibanense, com excepção dos Campos de Butiá Verde, o das Perdizinhas e Perdizes; gramados e um ou outro campestre, como o da Liberata e do Serro da Pedra, do Cahapiá etc, é coberta de matto. O character da vegetação altera-se cada vez ao appproximar-se do Rio do Peixe onde, apesar da existência dos pinheiros e imbuias, já aparecem especies que habitam a região littoral, de character

subtropical, e o que acontece com os vegetaes também succede aos animaes, encontrando-se alli espécies que só encontramos nas mattas da costa.

Os terrenos limpos, de campos, são todos propriedades de ricos fazendeiros que, cuidando também da lavoura, possuem outras terras no que chamam serras, terras de matto. Para os de Guarda Mór e para todos que ficam situados ao sudoeste da villa, essas terras de planta estão nas mattas da margem direita do Correntes, excellentes para todos os cultivos, sem excepção.¹²

Outro militar, o Primeiro-Tenente do Exército Herculano Teixeira D'Assumpção que atuou na Coluna Sul, entre 1914 e 1915, fez a seguinte observação a respeito da criação de animais em sua obra sobre o conflito:

[...] a criação suína e caprina é notável; durante as nossas operações militares, encontramos, por todo o sertão, muitos animaes porcos abandonados na matta, comendo exclusivamente pinhão, e, no reductinho do Trombudo, a 9 Km a sudeste de Perdizinhas, para mais de 100 bodes, cabras e cabritos, também em completo abandono. É regular a criação de ovinos, para o qual bem se presta a temperatura dos campos catharinenses collocados no planalto brasileiro. É, pois digno de registro o progresso do gado lanígero no Estado.¹³

É possível que o termo *abandonados*, ao qual o autor se refere aos porcos, não seja empregado apenas pelo fato de que parte da população tenha se deslocado aos redutos, mas também pelo modo como os animais eram criados, sobrevivendo principalmente de pinhões, além de outros produtos da mata. Animais, que segundo o autor poderiam seguir para a comercialização, conduzidos em tropa, rumo ao Vale do Itajaí.¹⁴

Em relação a esta forma de criação José Lindolfo Cordeiro Leite, antigo criador da região de Fraiburgo, relata o seguinte: naquele tempo [...] não era agricultura, porque quase ninguém lidava, era tipo criador, naquele tempo criava, nem tinha cerca, era aberto, só fazia uma marca onde eram as divisas, marcavam uma madeira assim, não tinham cerca, nada que não existia arame. E daí ali era a divisa de terreno, mas a criação criava tudo junto, uns criavam porco outros criavam animal, criavam gado. E era tudo misturado. Diz que era um espaço muito grande. Então a criação vivia solta, às vezes extraviava os animais, meus Deus do céu. Então da nossa fazenda nós vínhamos lá dos, para pegar animal no Ortiz ali na

¹² VIEIRA DA ROSA, José. Reminiscências da Campanha do Contestado – subsídios para a História. In: *Jornal Terra Livre*, Florianópolis, n. 6, a. 1, 7 de agosto de 1918, p. 1.

¹³ D'ASSUMPÇÃO, Herculano Teixeira. *A campanha do Contestado* (as operações da Columna do Sul). v. 1. Belo Horizonte: Imprensa Official do Estado de Minas Geraes, 1917, p. 181.

¹⁴ *Ibidem*, p. 190-206.

Liberata, e às vezes noutras partes.[...] Às vezes levava mês para a gente achar. Naquele tempo tinha tudo que era criação.¹⁵

Após alguns meses ou até anos percorrendo livremente as florestas, os porcos, ficando *gordos de tanto comer pinhão*, eram então capturados no meio do mato. Às vezes, conforme relata Sebastião Pires, recorria-se ao auxílio de cães treinados, “para pegar, levava o cachorro, se ele visse o porco já pegava”.¹⁶ Depois de arrebanhados, os porcos eram conduzidos a uma encerra de milharal para continuarem a engorda, ou a um mangueirão, de onde as varas de porcos partiam, conduzidas a pé, rumo aos centros consumidores. Assim relembra Sebastião Celso Abrão as tropeadas de porcos realizadas na infância, informando também o número de animais que conduzia para a venda: “[...] levava tocava aquele porco pelos matos, pelos carreiros, pelos rios. Para ver como naquele tempo o povo era lidador, tocava 100 cento e poucos porcos, tocava e não extraviava, ia como queriam. Eu to com 59, tinha 12”.¹⁷

Como muitos daqueles animais permaneciam mais de um ano soltos, se tornando desta forma alçados, os criadores, para conseguir transportar a porcada em tropa, adotavam o seguinte método, aqui descrito por José Lindolfo Cordeiro Leite:

Então pegava aqueles porcos de 3, 4 anos, assim, porco criado no mato que nunca via gente. Então a gente tinha que costurar os olhos, bem costurado para ele seguir os outros que daí ele segue a tropa e não sai. Porque se não costurar ele não acompanha, daí ele vai pro mato e não há mais quem pegue.¹⁸

Procedimento que também era adotado por outros criadores da região, que “costuravam-lhe as pálpebras com fio de *cedenho*¹⁹ ou pingavam-lhes uma gota de creolina nos olhos, a fim de deixá-los completamente cegos. Assim, os brutos seguiam a tropa só *pela bulha e pelo faro*”, conforme aponta Euclides Felipe.²⁰

No Vale do Rio do Peixe e região, a criação de animais soltos foi impulsionada, em um primeiro momento, pela colonização por teutos e ítalo-bra-

¹⁵ LEITE, José Lindolfo Cordeiro. Entrevista citada.

¹⁶ ABRÃO, Sebastião Celso. Entrevista citada.

¹⁷ ABRÃO, Sebastião Celso. Entrevista citada.

¹⁸ LEITE, José Lindolfo Cordeiro. Entrevista citada.

¹⁹ Crina cortada. VALENTINI, Delmir José. Tropeirismo regional: o singular tropeiro de suínos pelos caminhos históricos de Curitibanos. In: SANTOS, et al. (Org.). *Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004, p. 179.

²⁰ FELIPPE, Euclides. O caminho das tropas em Curitibanos. In: SANTOS et al. (Org.). *Bom Jesus e o tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2000, p. 144.

sileiros, oriundos na maioria do Rio Grande do Sul, nos anos seguintes ao conflito do Contestado. Se antes da colonização, o Vale do Itajaí e o Paraná os principais destinos dos porcos,²¹ a partir de então, com a criação de diversos núcleos de colonização e a possibilidade de escoamento da produção via férrea, abriram-se novos mercados. O crescimento na produção de banha relacionava-se, como aponta Roberto Lobato Corrêa, à expansão do mercado consumidor, “que o comércio importador não poderia suprir em função dos preços elevados dos artigos importados, possibilitando o aparecimento de unidades fabris produtoras”. Desta maneira aparecem os primeiros frigoríficos no Sul do Brasil, como o Matarazzo em Jaguaraíva, no Paraná, em 1917, seguido de outros que surgiram tanto no mesmo Estado, e no Rio Grande do Sul, em Marau e Serafina Corrêa, por exemplo.²²

Eram os tempos do chamado *porco banha*, destinado a abastecer as necessidades da população dos grandes centros urbanos, sobretudo da Região Sudeste. Os óleos vegetais eram então pouco utilizados, e sua produção, a partir de sementes oleaginosas, como no caso do azeite de dendê, visava atender o consumo regional. A banha era um produto valorizado, servindo tanto no cozimento quanto na conservação de alimentos. E os porcos criados soltos, como os da raça Macau, uma das variedades rústicas introduzidas na região e amplamente disseminada entre a população planaltina, possuíam uma boa quantidade de banha.²³

Na compra destes animais atuavam diversos comerciantes ao longo do Vale do Rio do Peixe, despachando, via férrea, alfafe e suínos para o Paraná, São Paulo e Rio Grande do Sul. Estes comerciantes, contudo, não eram os únicos destinos dos animais. Nos nascentes núcleos urbanos surgiram diversas iniciativas industriais, muitas destinadas ao aproveitamento e industrialização de carne, produzindo banha e embutidos em geral, destinados tanto ao consumidor local, formado pelos moradores do então nascente quadro urbano da região, quanto ao mercado consumidor das grandes cidades do Sul e Sudeste do país.²⁴

Muitos criadores negociavam seus animais diretamente com os comerciantes ou fábricas de banha e derivados de carne. Na região de Fraibur-

²¹ D'ASSUMPÇÃO, Herculano Teixeira. *Op. Cit.*, p. 190-206. FELISBINO, Pedro Aleixo. 61 anos. *Depoimento*, 07 de janeiro de 2006. Fraiburgo. Entrevistador: Marlon Brandt. Acervo do autor.

²² CORRÊA, Roberto Lobato. *Op. Cit.*, p. 93. ESPÍNDOLA, Carlos José. *As agroindústrias do Brasil: o caso Sadia*. Chapecó: Grifos, 1999, p. 23.

²³ LAGO, Paulo Fernando. *Op. Cit.*, p. 28; VALENTINI, Delmir José. O tropeirismo de suínos na região do Contestado e sua influência no incipiente processo agroindustrial. In: ZOTTI, Solange Aparecida (Org.).

²⁴ MAMIGONIAN, Armen. Indústria. In: *Atlas de Santa Catarina*. Florianópolis: Gaplan, 1986, p. 104.

go, depoimentos de antigos moradores indicam que a quase totalidade dos animais criados eram comercializados com a Ponzoni, Brandalise & Cia, atual Perdigão, utilizando a estrada que ligava Curitiba a Videira. Viagem que chegava a demorar, dependendo à distância, de cinco a seis dias, caso não ocorresse nenhum contratempo.²⁵ Outras famílias localizadas mais ao norte, como a Abrão, comercializavam também seus animais em Rio das Antas.²⁶ Como aponta o depoimento de Miguel Lara Sobrinho, isso ocorria tanto com porcos, quanto com bois: “eles despachavam faziam as tropas e levavam para São Paulo naquela época. Compravam um lote de gado e em Videira colocavam no trem. E porcada era a Perdigão, naquele tempo era Ponzoni, tempo dos Ponzoni, para ver como mudou”.²⁷

Porém, os suínos também poderiam ser vendidos a outros fazendeiros, que aumentavam assim o número de animais para a revenda, onde eram comprados pequenos rebanhos, possivelmente de pequenos criadores e posseiros, para formar então *o grosso* do negócio para a venda. Compradores que eram também conhecidos como *safristas*. Roberto Lobato Corrêa descreve o sistema da *safra* como sendo a segunda etapa da criação de porcos. Este sistema consistia na abertura de uma área, de tamanho variado, que poderia chegar a 100 hectares. Após o milharal se desenvolver, a porcada era solta para a engorda, sendo então comercializada.²⁸ Antigos moradores da região²⁹ mencionaram a formação de roças por alguns fazendeiros, da mesma forma que a compra dos animais, descrita da seguinte maneira por José Lindolfo Cordeiro Leite:

[...] fazia um lote de cem, cento e poucos, às vezes fazia de menos de 60, 50 às vezes, 30, 40 quando era porco bastante pesado. Que os Brandalise exigiam um tipo de porco para comprar. Só compravam a média, de quilo acima, daí a pessoa tinha que escolher um daquele tipo. Daí a pessoa vendia. Que nem nós, que era criador mais fraco, às vezes vendia os nosso pros outros pra fazerem a tropa para trazer.³⁰

Atuavam também na compra destes animais alguns migrantes de origem europeia que se instalaram na região a partir da colonização que chegara à região, com a fundação da colônia Marechal Hindemburgo, atual Dez de Novembro, em 1932.³¹ Sebastião Pires relembra a atuação destes compra-

²⁵ MAMIGONIAN, Armen. *Op. Cit.*, p. 178.

²⁶ ABRÃO, Sebastião Celso. Entrevista citada.

²⁷ LARA SOBRINHO, Miguel 78 anos. *Depoimento*, 3 de janeiro de 2006, Fraiburgo. Entrevistador: Marlon Brandt. Acervo do autor.

²⁸ CORRÊA, Roberto Lobato. *Op. Cit.*, p. 93.

²⁹ ABRÃO, Sebastião Celso. Entrevista citada. LARA SOBRINHO, Miguel 77 anos. *Depoimento*, 26 abril 2005, Fraiburgo. Entrevistador: Marlon Brandt. Acervo do autor.

³⁰ LEITE, José Lindolfo. Entrevista citada.

³¹ SANTA CATARINA. *Relatório da Diretoria de Terras e Colonização referente ao ano de 1935*, fl. 122.

dores de porcos na região: “Tinha no Dez de Novembro o comprador.[...] E os fazendeiros compravam da parte mais fraca, a preço de banana”.³²

Se a colonização das terras marginais ao rio do Peixe estimulou, em um primeiro momento, esta forma de criação à solta, com o surgimento de pequenas produções mercantis e da atuação de comerciantes, o avanço deste processo foi o responsável pela sua desagregação, abarcando faixas de terras por onde percorriam manadas de porcos livremente. Como bem aponta Roberto Lobato Corrêa, se a criação exigia amplas áreas, “à medida que o povoamento dos colonos progredia, essa atividade passava para áreas mais remotas”,³³ ou, em alguns espaços, simplesmente deixava de existir.

O estabelecimento da colônia Marechal Hindemburgo e seu crescimento fez com que cada vez mais áreas de florestas, usufruídas para a criação de animais, passassem também a sofrer a ação dos colonos para a produção de lavouras. Estas, diferentemente das realizadas pelos antigos moradores, cuja produção era em pequena escala e destinadas à subsistência, eram voltadas à comercialização de seus produtos, principalmente o trigo e o milho. A própria vegetação nativa passou a abrigar diversas serrarias que gradativamente punham ao chão florestas centenárias. A implementação destas novas atividades econômicas, baseadas na agricultura e na exploração madeireira eram incompatíveis com a criação à solta dos porcos, que passariam a ter sua circulação cada vez mais restrita. Acrescenta-se a este fato o processo de divisão por herança de antigas fazendas, onde não foram raros os descendentes que, em busca de dinheiro rápido e fácil vendiam os pinheiros e em alguns casos até as terras.

Colaboraram também para o fim da atividade de criação à solta e do tropeirismo de porcos, o próprio desenvolvimento econômico dos frigoríficos da região e as diversas inovações técnicas pelas quais estes passaram, sobretudo a partir da década de 1950. Estas abriram, conforme Delmir José Valentini, “uma nova fase na criação, transporte e comercialização de suínos”.³⁴ Novas raças passam a ser introduzidas, agora confinadas em pocilgas e chiqueiros, à maneira dos colonos.³⁵ Animais que não resistiriam às tropeadas nem ao ambiente rústico da floresta, cada vez mais escassa, fazendo com que fosse necessário o auxílio de caminhões para o transporte, muitos deles trafegando pelos antigos caminhos por onde percorreram, alguns anos antes, centenas, milhares de varas de porcos conduzidas a pé pelos tropeiros.

³² PIRES, Sebastião. 73 anos. Depoimento, 13 agosto 2005. Fraiburgo. Entrevistador: Marlon Brandt. Acervo do autor.

³³ CORRÊA, Roberto Lobato. *Op. Cit.*, p. 93.

³⁴ VALENTINI, Delmir José, 2004. *Op. Cit.*, p. 179.

³⁵ VALENTINI, Delmir José, 2004. *Op. Cit.*, p. 49.

Histórias de tropeiro

Duclerc João da Silva

Coordenador do Departamento de Cultura de Bom Jesus, Diretor do jornal Gazeta Serrana, Produtor e Ativista Cultural. Bom Jesus/RS

O relato a seguir é de autoria de Duclerc Silva, neto de Claro Ferreira de Mello,

Vamos falar um pouco de Claro Ferreira de Mello

Nascido em 12 de agosto de 1896 (isto conforme registro de nascimento, documento que era muitas vezes feito anos depois, quando as crianças já estavam mais crescidas e eram levadas até a cidade), faleceu no dia 24 de junho de 1990. Tropeiro desde muito novo, Claro foi domador, lutou em revoluções, até no Estado de São Paulo, foi professor e educou muita gente no interior de Bom Jesus. Como benzedor, era diariamente procurado para curar doenças como icterícia, sapinho, vermes, cobreiros de aranha, sapos e outros, afastar mau olhado, afastar animais peçonhentos e pragas das lavouras e tantas outras ações, pelas quais sempre foi muito conhecido, querido e procurado pela comunidade. Alguns de seus benzimentos já foram comentados por sua filha, Magdalena Ferreira de Mello da Silva, e publicados no subtítulo Medicina Popular, no livro *Bom Jesus e o Tropeirismo no Cone Sul* em edição lançada no ano de 2000.

A partir de agora vamos narrar histórias impressionantes, vividas e contadas por Claro Ferreira de Mello, registradas no início do Século XX.

As viagens dos tropeiros eram sempre cheias de muitas aventuras, dificuldades, bravatas e até assombrações eram comuns de aparecer. Devido às dificuldades de deslocamentos muitas vezes chegavam tarde e comumente tinham que armar o acampamento para pouso no local onde se encontravam, devido o adiantado da hora, no horário considerado como *as horas mortas da noite*; e, ainda tinham que cortar a vassoura mirim para fazer o cerco para deixar as mulas, antes de arrumar o acampamento. Eles se orientavam pelo sol e pela lua e as histórias mais assombrosas aconteciam no período da quaresma e depois da meia-noite. As tropas não podiam sair para a estrada antes das três da manhã.

Eu vou cair... eu caio...

Certa vez, durante uma tropeada, Claro Mello, Manoel Mello, Lourenço Mello, Jovino Santos e outros tropeiros, cansados da viagem e já com a noite

coabrindo o manto verde dos Campos de Cima da Serra, resolveram pernoitar em uma tapera. A construção composta de cozinha de chão, quartos e um girau (sótão) estava há muito tempo abandonada, quase ninguém ia até lá, devido aos relatos de que era assombrada. Corajosos, os tropeiros resolveram passar a noite ali mesmo. Iniciaram, então, o preparo do jantar: o charque no espeto foi levado ao fogo, e enquanto aguardavam o assado, fumavam palheiro, tragavam um bom “gole” de cana e tomavam mate.

Fez-se um instante de silêncio absoluto e uma voz misteriosa, parece que vindo do além, começou a ameaçar:

- Eu vou cair!!! Cuidado que eu caio!!!

Mesmo sem saber do que se tratava, ignoravam o que estavam ouvindo. E a voz insistia em repetir:

- Eu vou cair!!! Eu vou cair!!! Eu caio!!!

Então, mesmo sem saber do que se tratava, os tropeiros responderam:

- Pois se quer cair, então caia.

E, de repente, *bluft*; caiu perto deles um braço que parecia ser humano.

Mesmo assim, não mudaram de ação e continuaram em roda do fogo tranquilamente. E a voz continuou:

- Cuidado que eu caio!!! Eu vou cair!!!

- Pode cair. - responderam. E, *bluft*, outro braço surgiu do nada.

O silêncio tomou conta do ambiente e os tropeiros já começaram a ficar perplexos. Mas continuavam ali. E aquela voz do além também:

- Cuidado que eu caio!!! Eu vou cair!!!

- Pode cair. Não estamos nem ligando.

E, mais uma vez, *bluft*. Caiu uma perna. E, logo em seguida outra perna.

Os tropeiros continuavam indiferentes à toda aquela situação. Mas a voz insistia:

- Eu vou cair!!! Cuidado que eu caio!!! Eu vou cair!!!

- Pois então que caia de uma vez. - gritaram os tropeiros já indignados.

E não é que caiu mesmo. Caiu, agora, a cabeça, tronco... As partes do corpo começaram a se mexer, diante dos olhares surpresos, assustados, como que se não acreditassem no que estavam vendo. Aos poucos as partes do corpo foram se juntando e, de repente, levantou-se diante deles um homem negro, muito grande, que aparentava ter em torno de uns três metros de altura. Uma imagem realmente assustadora, tremeluzente ao clarão do fogo, que partiu para cima dos tropeiros.

Como estava mais próximo, Claro Mello imediatamente pegou o espeto do charque que estava no fogo e golpeou aquele que os ameaçava. Como num passe de mágica, ao ser atingido, o espectro parece que explodiu e de-

sapareceu, aumentando ainda mais a certeza de que o local era realmente assombrado. A ronda desta noite foi bem mais agitada que o normal, mas a tropa estava bem guarnecida e cuidada, sendo mantida em ordem.

Destemidos e convictos de sua bravura, passaram a noite ali mesmo e seguiram viagem logo ao amanhecer do dia seguinte, com mais esta história na bagagem.

Mas esta história não se encerra assim.

Em outra viagem pelo mesmo destino, novamente os tropeiros passavam perto da tal tapera quando chegou a noite e, mais uma vez, tiveram que pernoitar por ali mesmo. Até já esperavam que alguma coisa pudesse acontecer. Mas os destemidos tropeiros não corriam sem ao menos ver *o pelo do bicho*. Arrumaram o acampamento e com os animais estava tudo em ordem.

Chimarrão passando de mão em mão, intercalado com um gole de pura na guampa, enquanto o charque se aprumava no braseiro ardente.

De repente as conversas cessaram, silêncio total tomou o ambiente iluminado apenas pelo fogo, quando surgiu um homem desconhecido, forte, com um sapo num espeto e que se dirigiu ao fogo para assar aquilo. Os tropeiros se entreolharam, e lâminas de facas reluziram na luz do fogo. Mas não tomaram atitude mais ríspida e deixaram o homem ali. Até aí tudo bem. Só que o tal indivíduo começou a aproximar demais o sapo do assado dos tropeiros.

- Sai prá lá. Não chegue esse sapo no meu assado!

- Não encoste este sapo no meu assado.

- Tira este bicho daí!

E o vivente ali, tentando estragar o jantar dos tropeiros, até que encostou o sapo no charque. A *peleia* estava formada. Socos, *pranchaços* de facão, golpes de faca, relho, espeto, corre daqui, pega de lá, saíram da tapera e o homem pulou por sobre a taipa. A partir deste momento, então, todos ficaram meio que paralisados diante de um imenso clarão dourado que se formou do outro lado. Mulas, cavalos, cachorros, como se nada tivesse acontecido. Atônitos, os tropeiros voltaram para seus lugares. Quase nem dormiram. A noite passou rápida e uma forte geada cobriu tudo de branco, mostrando a beleza da natureza com os primeiros raios de sol, quando os tropeiros já seguiam seu destino.

Tempo depois, comentários de que um tropeiro de outro grupo, em outra oportunidade teria pulado junto com o homem sobre a taipa quebrando um certo encanto e resultando por encontrar uma *panela de dinheiro*.

Esta e muitas outras *histórias* fazem parte do imaginário e vivência dos tropeiros, os homens que desbravaram e ajudaram a formar toda a região dos Campos de Cima da Serra Gaúcha.

Experiências de infância na atividade tropeira: uma realidade nacional e regional: Praia Grande/SC (1920-1975)

Renata Carreira Corvino

*Historiadora, Graduada em Direito/UNESC e Assessora de Cultura do município de
Praia Grande/SC. Praia Grande/SC*

Introdução

O tropeirismo foi uma atividade de suma importância para o desenvolvimento econômico, geográfico e cultural do país. Segundo Job (2004, p. 34) “consolidou os caminhos com suas idas e vindas ao longo de muitos anos”.

Entretanto, tem se observado que a bibliografia sobre o assunto é escassa, existindo muitas lacunas a serem preenchidas. A documentação oficial pouco ou quase nada, informa a respeito da presença da criança nesse meio, pois estavam sempre presentes, segundo relatos, ajudando a conduzir a tropa, no manejo com os animais, nas casas de comércio e até mesmo colaborando com o desenvolvimento das cidades.

Diante da preocupação com o esquecimento e importância do tema, concordo com Lilina Bueno dos Reis Garcia, quando diz que: “Ciente de que uma sociedade sem memória é uma sociedade sem história, cada vez mais os indivíduos vêm buscando suas identidades” (2001, p. 11).

A autora ainda mostra que essa preocupação em reacender as histórias, memórias locais e regionais “como forma de repensar a formação histórica brasileira” (GARCIA, p. 11), se faz necessária para que haja uma compreensão das diversidades regionais.

Pesquisando sobre o tema “A influência do tropeirismo na formação de Praia Grande-SC (1900-1975)”, mesmo não tendo incluído no referente artigo, em várias entrevistas me foi citada a participação de crianças no meio da atividade tropeira.

Diante disso, o tema veio à tona, despertando-me a curiosidade e instigando-me à investigação, visando explorar a presença da criança na atividade tropeira dessa região.

Para contribuição e compreensão do tema em estudo “que deixaram suas marcas, contribuindo para a formação e o desenvolvimento da região” (GARCIA, op cit., p. 1), se fez necessário o uso de fontes orais.

Ao utilizar esses registros, as fontes orais constituíram a base deste trabalho, tornando-se uma fonte importante, não apenas de histórias de vida, mas unindo-se a história dessa atividade (tropeirismo) com a do próprio município Praia Grande.

Como aponta Amado, “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” (1995, p. 15).

Como acrescenta Mary Del Priore,

[...] a memória segue sendo a mola mestra da nossa existência social, pois é a única maneira de fazer triunfar a vida contra a morte, o espírito contra o vazio, oxigenando a cadeia de gerações cada vez mais preocupadas com o assado coletivo. Sabemos que a memória resgata o passado para servir ao presente e ao futuro. Está aí uma boa razão para nos preocuparmos com ela. [...], (2006, p. 8).

É bom lembrar que estas memórias, em forma de entrevistas, foram como mostra Bosi, “transcritas tal como colhidas no fluxo de sua voz” (1987, p. 8).

Mas, afinal, o que foi o tropeirismo?

Como analisa Straforini, “O tropeirismo foi um sistema social de extrema importância para a expansão e ocupação do território brasileiro nos séculos XVIII e XIX” (2001, p. 21).

Os tropeiros cruzaram o interior do Brasil, possibilitando a comunicação entre os distantes povoados e estabelecendo caminhos *rotas* na busca e transporte de muares, utilizando-os também como meio de transporte de cargas. “Nos seus lombos foram transportados de tudo um pouco” (Idem, p. 21).

Nesse ir e vir das tropas ocorria uma mistura das culturas, dos costumes e ideias entre os homens. Isso pode ser percebido na fala de Erichsen Pereira, “nesse ir e vir os tropeiros levavam para o sul em cada viagem um pouco de São Paulo e levavam para São Paulo um pouco do Rio Grande deixando, porém, nos campos Gerais, bem misturados os dois ” (2004, p. 663).

Como vimos:

O tropeirismo sul-brasileiro nasceu da imperiosa necessidade de muares no transporte de minérios como o ouro, em Minas Gerais, de cana de açúcar nos engenhos do nordeste, do café nas fazendas de São Paulo e

da necessidade de mulas arreadas no transporte de mercadorias entre as cidades brasileiras (FILIPAK, op. cit., p. 658).

As tropas de muares podem ser consideradas sob dois aspectos: a tropa xucra ou solta e a tropa arreada ou cargueira.

A tropa xucra era constituída pelos animais adquiridos no sul e trazidos soltos, pelos tropeiros. Esses animais seguiam instintivamente o animal guia colocado à frente, a égua madrinha, o que facilitava o trabalho dos peões [...] Ela representava a mercadoria móvel tão necessária em outras áreas do país.

A tropa arreada ou cargueira era composta por animais já habituados a pesada tarefa e que levavam suspensas em suas cangalhas, as canastras, contendo as mercadorias a serem negociadas.

Desse grupo humano que a conduzia fazia parte o tropeiros e alguns camaradas ou peões, cada qual desempenhando tarefas específicas: o arrieiro ou capataz que em alguns casos substituía o tropeiro; os tocadores ou tangedores de lotes, pequenos de grupos cargueiros, o *menino madrinheiro* (JOB, 1994, p. 14, grifos meus).

A profissão de tropeiros passava de pai para filho. Tivesse sido o pai um tropeiro, um capataz, um peão, o sonho de todo menino era quando crescesse ser tropeiro.

A primeira função obtida por um menino dentro da tropa era a de madrinheiro, a criança que conduzia a égua madrinha, animal mais importante da tropa. Com uns 12 anos de idade, já se aceitava que o menino – guri – ajudasse a conduzir a tropa.

Dona Eulina em suas lembranças conta que:

A égua madrinha na frente, com sinetinha, guiando os demais, que evitavam sair da sua trilha. Dois burros cargueiros, com suas bruacas de couro, carregavam os mantimentos, coisas de necessidade como arroz, farinha, sal, melado, etc. Não podendo faltar a cachaça, da boa, que era forte de escorrer água dos olhos e tão necessária para suportar o frio de castigar, que fazia lá [...] e nós subíamos (s.d/p. 17).

A criança contribuiu muito nessa tarefa, Aluísio de Almeida relata que além de madrinheiro, o menino também poderia ocupar a função de cozinheiro chegando sempre à frente da tropa para preparar a alimentação.

O cozinheiro era o mais humilde na escala. Um menino de 12 anos para cima. A tropeirada em viagem não usava guizados finos e por isso não exigia diploma em arte culinária.

Podia ser separado do madrinheiro, mas devia ir sempre à frente para chegar ao pouso com tempo de preparar a alimentação. O madrinheiro montava e ia sempre à frente da madrinha (1971, p. 74).

Esse menino sendo madrinheiro e cozinheiro tinha sua responsabilidade dobrada, “era o primeiro que se punha em pé” (ALMEIDA, p. 74). Depois de servir o café, lavar as cuias e colocar todo o aparato de sua cozinha ambulante dentro do jacá apropriado, “trata-se de encilhar o seu animal e montar, porque seu lote é o primeiro que sai [...]” (ALMEIDA, p. 75).

O trabalho precoce apresenta-se como um fenômeno social importante e já pode ser percebido desde a antiguidade, como apresenta Ferreira (2001), quando coloca que as crianças participavam ativamente do desenvolvimento das civilizações antigas, “[...] as crianças semeavam e colhiam, eram incluídas no trabalho artesanal, carpintarias, marcenarias e guarda de rebanho” (FERREIRA, 2011, p. 11).

Não só na Antiguidade, mas em todos os períodos da história, a iniciação da criança no mundo do trabalho ocorreu de forma diferenciada.

A iniciação do tropeiro era bem cedo. Alguns meninos houveram que saíram mestres no sul, onde eles faltavam. A maioria porém, escaparam-se dos bancos de aula antes de terminarem o curso, para ingressarem na dura faina de tropeiro.

E um belo dia o menino pedia a benção à mãe e montava sua mula ajazada de prata. Seguia como pai, na estrada que era um fascínio e algo de encantado para sua imaginação juvenil. Pousava a primeira noite na barraca. Olhos a furar as trevas, atentos. Admirado de si mesmo e dos indefinidos ruídos do campo, de que o cincerro da madrinha marcava o acanhamento [...].

E aí correndo o mundo. Vendo lugares novos, ouvindo todos os sotaques, admirando costumes diferentes. Principalmente endurecia o corpo nos trabalhos e fadigas sem conta e enrijecia o espírito nessa luta pela vida.

Aí! Muitas vezes cedia às primeiras paixões. A licença de costumes era maior, e o sentimento do poder e da força que traz a vitória contra os elementos levava a abusar das prisões morais.

O mais das vezes passava o fogo dos primeiros anos e o jovem, já adulto, prendia-se aos doces vínculos matrimoniais com a filha ou a irmã de um companheiro. A união entre as províncias completava-se e o fruto dela podia dizer mais tarde: meu pai é mineiro, minha mãe é do Rio Grande e eu sou paulista... (ALMEIDA, op cit., p. 93).

Em Praia Grande, “o movimento não se caracterizou pelo comércio de muares, mas por sua utilização como meio de transporte, principalmente de mercadorias” (CORVINO, op cit, p. 31)

Esse universo também fascinava as crianças desta região, e através de suas lembranças podemos observar que sentiam orgulho pelo trabalho que desempenhavam.

Meu pai de criação me levou eu tinha 10 anos, quando comecei de madrinheiro. Já fiquei faceiro. Descemos com 25 cargueiros. (OLÍMPIO, 2004). Comecei a tropear com 12 anos. Doze anos de carreira de tropeiro. (SILVEIRA, 2004).

Comecei por minha conta própria, eu tinha 12 anos. Eu tocava meus cargueirinhos por conta. (SILVA, 2004).

Eu acompanhava meu pai, desde os 8 anos. Descia a Serra da Pedra Branca e puxava gado e tudo. (SILVA, 2004).

A minha ligação com o tropeirismo foi desde que comecei a enxergar o trabalho com 2 anos. O meu pai era domador. (ROZA, 2005).

Em uma época em que a autoridade sobre a família era atribuída ao homem, não foram poucas as viúvas, ou mesmo esposas que com seus maridos adoentados, que tomavam à frente os negócios da família. Muitas vezes, sozinhas, outras acompanhadas pelo filho mais velho. A elas não faltavam firmeza, autoridade e segurança. Como exemplo desta situação, existe o relato sobre a senhora,

Ana Estevão Carneiro, que viúva aos 39 anos e com 6 filhos menores (de 14 anos a 22 anos), assumiu em 1843, o cuidado dos negócios da tropa, os campos na Jaguariaíva, as fazendas do Curralinho, do Vorá e de São Tomé, numerosos animais, casa na Vila de Castro, além de 53 escravos. Administrou prosperamente todo o patrimônio seus e de seus filhos, comprando ainda mais terras em seguida (CARNEIRO).

A sela que a mãe usava [...] era aquela que sentava de lado. Eu andava naquela outra (SANTOS, 2004).

A filha do tropeiro tinha também sua mestra. Era tratada com delicadeza. Se os pais moravam na fazenda ou em povoados distantes, mandavam-na as mestras de família distintas, na cidade, e pagavam-lhes uma pensão.

Era um pequeno colégio, internato. Desses houve muitos. Aprendiam-se prendas domésticas. Trabalhos de renda e crochet. Música. E também a ler e a escrever. As meninas cercavam a mesa grande da sala de jantar. E familiarmente iam aprendendo. Havia poucas escolas públicas para meninas.

As filhas dos tropeiros casavam-se cedo. Tinham bastante filhos. O lar era uma casa grande, povoada (ALMEIDA, op. cit, 92).

Às mulheres adultas cabia o cuidado com os filhos, a organização do lar e o devotamento religioso.

As filhas aprendiam a cozinhar, lavar, cerzir e bordar, alinhar a roupa da casa e ainda fabricar sabão, vela, licores e doces.

O trabalho das meninas na lida se dava principalmente em função da ausência da mãe, na maioria das vezes, havia morrido. O pai, preocupado em não deixar a filha sozinha, pois os tropeiros ficavam vários meses fora de casa, em viagem, as levavam juntas. É o caso de dona Eraclides:

Eu tinha 10 anos quando minha mãe morreu. Daí o meu pai me levava junto, toda vida. Nós morava lá no Silverão, ele vendia pro comércio na Praia Grande. A gente trazia cadeira [...].

Daí, depois de um ano meu pai casou de novo, e eu só ficava com a minha madastra (SILVA, 2004).

Eu era tropeira, andava com meu pai [Boaventura Francisco de Oliveira]. Comecei com 15 anos. Não sou daqui, sou da serra, mas casei quando tinha 16 anos, vim morar aqui em baixo com meu marido [...] eu ajudava os cargueiros, a tocá a tropa. Minha função era encher as bruacas, quando era milho, quando era feijão.

[...] a tropa do pai tinha 8 animais. Meu pai trazia tropa de gado, mas era de Jaquirana pra cá, da Serra das Antas.

A Serra do Cavalinho é onde eu criei os filhos (9). Eu descia ali, com as crianças tudo engarupada com o animal bem mansinho [...], muitas vezes vinha o casal, o marido e a mulher. Muitas vezes o pai e a filha. Primeiro não andava as moças sozinhas (SANTOS, 2004).

O grau de parentesco tinha muita importância e a divisão do trabalho era baseada na hierarquia familiar.

Isso pode ser percebido na fala do senhor Orquiza Demétrio de Oliveira, na época com 75 anos.

Viajava eu e um tio meu para não pagar peão. Aí eu tinha uma parte, meu tio outra [...]. Então viajávamos junto nós dois juntos porque daí nós tínhamos pratica, não precisava botar peão. Então nós viajamos sempre juntos, falecido meu pai, eu logo em seguida que sai de casa. Assim, já tinha um outro irmão que era mais novo que também viajava, depois como o falecido meu pai. Eu saí com um tio meu que também era tropeiros (2005)

Observa-se também a situação do agregado, como é o caso de Chico Olímpio, que quando era pequeno foi dado para os padrinhos criarem, [...] “fui criado aqui que nem cachorro, me deram pequeninho prôs outros [...]” (OLÍMPIO, op cit, 2004).

Não era só na condução da tropa que os pequenos ajudavam. Eles (meninos e meninas), também trabalhavam na casa de comércio e pousos.

[...] meu pai trabalhava, tinha 2 empregados [...]. Olha nós era tudo criançada assim, oh! Nós tava sempre metido. Eu tinha uma irmã, não a mais velha [...], ela tinha 14 anos. Ela era muito metida. Ela ajudava assim como se fosse um rapaz, o meu pai no armazém. Ela era muito ajudadeira. Os tropeiros chegavam e já perguntavam dela (SANTOS, 2005).

Baseado no estudo de Leite (1997), é possível perceber que a infância é uma construção histórica e cultural e não uma fase biológica da vida dos seres humanos. E que a partir dos 8 aos 12 anos, elas podem ser consideradas adultos aprendizes. (LEITE, 1997, p. 19).

Isso vai ser confirmado na obra de José Alípio Goulart, quando diz que, “era comum ver filhos de camaradas, e até mesmo de tropeiros, acompanhando a tropa, adestrando-se na profissão, para de futuro substituírem seus pais naqueles afazeres” (GOULART, 1961, p. 125).

Em suas lembranças Eulínia Esteves Corrêa, filha de Gervásio Esteves proprietário de uma das casa de comércio que atendia os tropeiros em Praia Grande, recorda-se de seus 6 anos, quando iam para a serra visitar os avós e seu pai arrumava os cargueiros para levá-las.

Meu pai mandou fazer, era de costume na região, dois cestos traçados com alças de couro para colocar sobre o cavalo. Eram [...], muito bem amarrados, pois dentro deles vínhamos nós, bem acomodados e amarrados, (ainda me lembro bem) com uma linda colcha de algodão e uma estampa de enormes papoulas vermelhas. Atrás de nós, como em retaguarda, a nos cuidar com muito zelo, vinha minha mãe, mulher corajosa e decidida, com o Euclides, bebê ainda, à sua frente, na cela. De vez em quando, por ordem de nossos pais, vinha um peão [...] (CORRÊA, op cit, p. 18).

Com simpatia e simplicidade com que escreveu suas memórias Eulínia Corrêa nos diz “enquanto a terra gira pelo espaço, nós aqui seguimos pelos caminhos traçados por Deus e pelos nossos pensamentos arquivados no subconsciente” (CORRÊA, op cit., p. 18).

Considerações finais

De acordo com Minharro

[...] não existe uma conceituação exata do que seja infância e adolescência, pois o significado desses termos varia conforme a sociedade, a cultura e a época. Sabe-se, porém, que é na infância e na adolescência que o indivíduo adquire a formação intelectual, física, social e moral

necessária para se transformar num adulto probo, consciente de seus direitos e obrigações, enfim apto para o exercício de atividades laborativas que lhe assegurem o sustento. Por isso, nas primeiras fases da vida, o ser humano não deveria lançar-se no mercado de trabalho (MINHARRO, 2003, p. 31).

Desde há muito tempo verifica-se a exploração desse trabalhador, “apesar da proibição legal ao trabalho infanto-juvenil ter sido objeto de diversos decretos e legislações, desde 1891” (DOURADO, 2000, p. 408).

Os motivos do ingresso da criança na lida tropeira, não coincidem com os casos de exploração de mão de obra infantil conhecidos em nosso país, como no caso dos trabalhadores dos canaviais, no sisal, nas pedreiras, e na periferia das grandes cidades, entre outros.

O tropeiro era visto como uma figura honesta e séria. Apresentava-se como uma presença forte na vida das crianças. Principalmente para os meninos, estar ao seu lado e em sua companhia era motivo de orgulho e admiração.

Quando o chefe da família ficava doente, era preciso optar pela manutenção da família, substituindo, ou melhor, transferindo os afazeres para os filhos, parentes ou muitas vezes até a esposa, que não tendo experiência, levava o filho mais velho como companhia.

Entre as meninas, o que se observou foi que as que não pertenciam a famílias abastadas e que não podiam receber uma educação mais privilegiada, algumas tinham que acompanhar seus pais na dura lida tropeira. Outras digamos de melhor sorte que estas, começavam a aprender em casa, modestamente, o árduo trabalho doméstico.

De maneira geral, o que se observou é que o universo tropeiro exercia uma enorme fascinação sobre as crianças e que as lembranças dos que vivenciaram esta atividade são cheias de afeições de alegrias.

Apesar de muitos terem começado cedo nessa luta pela sobrevivência, nessas caminhadas, quase sempre penosas, a sensação de liberdade que se revelava nesse universo a ser desbravado, era uma aventura que se iniciava por vontade própria.

Ao burilar a memória dessas pessoas, surgiram outros olhares cheios de saudades, quando ia para a serra visitar os avós e seu pai arrumava os cargueiros para levá-las: “Eu tinha mais ou menos uns 6 anos e nesta idade tudo parece mais grandioso e lindo” (CORREA, op. cit., p. 19). “Casa, galpão, tudo era muito grande para os meus olhos de 6 anos” (Idem, p. 20).

É fascinante perceber, que essas lembranças “capazes de fazer reviver [...] as cores, sons e cheiros do passado, que sugerem [...] uma busca do

que tenha sido, para muitas crianças anônimas, [...]” num país marcado por diferenças regionais e diferenças de condições sociais,“ e uma extensão territorial tão grande são hoje capazes de mostrar, dada a força desse movimento na região, “realizadas pelas mãos delicadas e corpos ainda tão frágeis das crianças” (RIZZINI, 2000, p. 388).

Referências

- ALMEIDA, Aluísio de. *Vida e morte do tropeiro*. São Paulo: Martins; EDUSP, 1971.
- 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.
- CORVINO, Renata Carreira. A influência do tropeirismo na formação de Praia Grande-SC (1900-1975). *Revista Tempos Acadêmicos*. Curso de História da UNESC, n. 3, Criciúma/SC. Universidade do Extremo Sul Catarinense, 2005.
- DOURADO, Ana; DABAT, Christine; ARAUJO, Teresa Corrêa. Crianças e Adolescentes nos canaviais de Pernambuco. In: Priore, Mary Del. (Org.). *História das Crianças no Brasil*. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2000.
- FERREIRA, Eleonor Stange. *Trabalho infantil: história e situação atual*. Canoas. Ed. ULBRA, 2001.
- FILIPAK, Francisco. O tropeirismo Meridional e seu legado sociolinguístico. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel. (Org.). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004.
- GARCIA, Liliana Bueno Garcia dos Reis. In: STRAFORINI, Rafael. *O Caminho das Tropas.. Sorocaba*, SP: TCM, 2001.
- GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.
- JOB, Vera Ravagnani. Algumas Considerações sobre o Ciclo do Ouro e o Tropeirismo. In: BONADIO, Geraldo; FRIOLI, Adolfo et al (Org.). *O tropeiro e a integração geográfica e cultural do Brasil*. 2. ed. Sorocaba (SP): Secretaria da Educação e Cultura, 1990.
- MINHARRO, Erotilde Ribeiro dos Santos. *A criança e o adolescente no Direito do Trabalho*. São Paulo: LTR, 2003.
- PRIORE, Mary del. (org.). *História das crianças no Brasil*. 2. ed., São Paulo: Contexto, 2000.
- RIZZINI, Irma. Pequenos Trabalhadores do Brasil. In: PRIORE, Mary Del. (Org.). *História das Crianças no Brasil*. 2 ed., São Paulo: Contexto, 2000.

Fontes orais

Enedir da Silva (Dile Veado), 66 anos. Entrevista concedida a Renata Carreira Corvino em 22/11/2004.

Eraclides Ribeiro da Silveira, 70 anos. Entrevista concedida a Renata Carreira Corvino em 07/09/2004.

Ercilia Oliveira dos Santos (Dona Morena), 78 anos. Entrevista concedida a Renata Carreira Corvino em 22/10/2004.

Francisco Olímpio (Chico Olímpio), 80 anos. Entrevista concedida a Renata Carreira Corvino em 25/07/2004.

Jorge Antônio da Silva Santos, 35 anos. Entrevista concedida a Renata Carreira Corvino em 22/10/2004.

Onorina Lodovila dos Santos (dona Tiloca), 85 anos. Entrevista concedida a Renata Carreira Corvino em 10/01/2005.

Orquiza Demetrio de Oliveira, 75 anos. Entrevista concedida a Renata Carreira Corvino em 04/01/2005.



O culto à memória e a memória negada: um estudo sobre os tropeiros no Vale Histórico

Filipe Cordeiro de Souza Alгатão

Mestre em Ciências Sociais, Pesquisador e Escritor. São Paulo/SP

Considerando o tropeirismo inicialmente como uma manifestação arcaica, meu propósito é recuperar sua história na região do Vale do Paraíba Paulista tendo como foco central de abordagem o município de Silveiras, onde constatei, empiricamente, certa ambiguidade em relação à maneira como a população reflete sobre seu passado. Parcela representativa vê na recuperação do passado tropeiro sinais de um tempo opulento que deve ser reverenciado; ao passo que outra parcela busca desvincular-se dessa ancestralidade, pois considera um capítulo atrasado na história da cidade. Esta pesquisa esta sendo feita por meio de estudo etnográfico, pesquisa documental e bibliográfica da memória do tropeirismo a partir da cidade de Silveiras e realização de entrevistas com moradores locais, dialogando metodologicamente com a História Oral. Visitei outras áreas no Vale do Paraíba e em outras partes do país onde a influência tropeira pode ser percebida. No entanto, em uma das atividades de campo deparei-me com pessoas que ainda utilizam mulas para transporte de produtos na região da Serra do Cipó em Minas Gerais, esse elemento novo redimensionou a pesquisa e os resultados que ora apresento ainda não são conclusivos acerca do tema.

Esta pesquisa nasceu a partir de uma etnografia em meu primeiro ano de graduação, realizada no município de Silveiras, região do Vale do Paraíba Paulista. Em campo pude observar que a cultura tropeira é muito forte na cidade, no entanto é uma questão polêmica, muitos vêem o período da atividade tropeira como uma fase de grande riqueza, material e cultural, que deve ser preservada; em contraste com outra parcela que a julga como um trabalho para pessoas rudes, transformando a figura do tropeiro em algo marginal, que deve ser esquecido.

Busco com essa pesquisa investigar os fatores que corroboram ambas as opiniões, para tanto foi necessária uma inflexão entre a bibliografia disponível acerca do tema, recuperação da história da cidade, coleta de entrevistas com antigos moradores, consultas documentais e pesquisas etnográficas, neste caso não se restringindo apenas a Silveiras ou ao Vale do Paraíba como a outras regiões do centro-sul do Brasil onde pude verificar que a influência tropeira é percebida com maior facilidade.

Visitar outras regiões de influência tropeira foi fundamental, pois como se trata de um estudo feito a partir do olhar de uma comunidade para seu passado, quando observamos a ocorrência do mesmo fenômeno em outros lugares, temos a oportunidade de agregar ao debate questões que podem repetir-se em várias regiões, assim como é possível identificar particularidades, que em muito enriquecerão a análise.

Metodologicamente, Memória e História Oral são as técnicas utilizadas tendo em vista que grande parte do esforço dessa pesquisa é no sentido de recuperar a história local através do olhar daqueles que viveram durante esse processo.

Ao identificar as causas do orgulho e da vergonha presentes nos moradores quanto à ancestralidade tropeira, dirigi-me para outras regiões que tiveram marcante influência dos tropeiros a fim de verificar se era um fenômeno que se repetia. Observei diferentes formas de assimilação da cultura tropeira, locais em que os mesmos chegaram a constituir, inclusive, uma elite local. No entanto um elemento novo surgido entre as últimas atividades de campo força o redimensionamento da pesquisa: deparei-me com a utilização de mulas no transporte de alguns produtos na região da Serra do Cipó, interior de Minas Gerais.

Este fato embora me obrigue a rever certos posicionamentos e a reinterpretar todos os dados coletados até então, contribui para que seja possível observar o tropeirismo a partir de dois prismas distintos: como uma atividade considerada obsoleta e não mais praticada nos centros urbanos e, como uma atividade que em localidades mais afastadas, ainda é utilizada em função de uma preferência cultural ou por falta de acesso a recursos materiais que possibilitem uma mudança. Responderei a este questionamento posteriormente.

Esta pesquisa conta com o apoio financeiro da Fundação de Amparo À Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

Desenvolvimento

O tropeirismo surgiu a partir da necessidade de transportar as riquezas naturais da colônia, de seu local de extração até o porto onde embarcavam para a metrópole portuguesa, visto que os nativos, com o passar do tempo começaram a hostilizar os europeus e se mostraram inaptos para realizar o transporte de mercadorias adequadamente; esta tarefa ficou a cargo dos homens livres que habitavam as terras da América Latina até então.

Os primeiros muares chegaram à América nos porões dos navios vindos da Espanha, no entanto a matriz geradora do rebanho permanecera na Europa. Com o passar do tempo e o crescente aumento do volume de negócios, fez-se necessário instaurar um criatório de muares no continente recém-descoberto. O lugar escolhido para estabelecer tal atividade foi a planície dos pampas, localizada entre o atual estado do Rio Grande do Sul e o Uruguai.

Os muares foram muito utilizados devido a sua grande capacidade de conviver em situações climáticas adversas, não se ferirem ou adoentarem durante o trajeto, por terem grande senso de direção e conseguirem atravessar relevos os mais diversos.

Em 1733, o coronel português Cristóvão Pereira de Abreu partiu sem qualquer apoio, traçou e percorreu com sua tropa cerca de 1500 quilômetros por uma rota que depois ficaria conhecida como Caminho do Viamão, ligando-se com Curitiba e Sorocaba, esta última abrigando mais tarde o principal centro mercador de tropas do Brasil.

No início do século XIX a criação de muares deu um grande salto. Com o declínio das jazidas auríferas, um surto de febre amarela assolando a região sorocabana e a concorrência na criação dos muares, visto que Minas Gerais, Goiás Velho e os campos de Cuiabá já despontavam na criação de mulas; fizeram com que a feira de muares fosse transferida para a cidade de Itapetininga nos idos de 1820, de acordo com a bibliografia relacionada.

Durante o ciclo do café o tropeirismo conheceu seu apogeu na região do Vale do Paraíba, pois não havia ferrovias para transporte dos grãos; os tropeiros por já conhecerem as trilhas existentes rumo ao litoral e terem certa experiência em percorrê-las, mostraram-se fundamentais para que a cafeicultura se tornasse uma prática lucrativa ao transportarem o carregamento sem qualquer prejuízo.

Maria Sylvia de Carvalho Franco (1983, p. 60) em seu livro ressalta a importância do tropeiro para o escoamento da produção e para o abastecimento das fazendas, “o traçado das estradas e a precariedade crônica de sua conservação tornaram a besta de carga o único meio possível de trânsito”.

Ainda em referência a obra citada anteriormente, apesar da precariedade tecnológica presente até metade do século XIX, o movimento de cargas revelava-se bastante intenso. Carregadas de bens de consumo ou produtos a serem exportadas, as tropas cruzaram todo o país durante o século citado e cortaram em todas as direções a região de nossos estudos, o Vale do Paraíba, transpondo as serras do Mar, Bocaina, Quebra-Cangalha e Mantiqueira ou seguindo pelo vale rumo a São Paulo ou Rio de Janeiro.

As trilhas abertas nos dois séculos anteriores pelos índios foram utilizadas a partir deste período para otimizar o transporte de café, que se encontrava em franca expansão no lado fluminense do Vale do Paraíba e que já começava a penetrar no estado de São Paulo nas cidades limítrofes de Bananal e Ubatuba.

Ainda segundo a autora, é através da tecnologia rudimentar e do grande empreendimento mercantil que podemos enquadrar a categoria do tropeiro no século XIX. Ele surge como elemento vital da manutenção do sistema econômico vigente, pois era indispensável para as operações comerciais e, também, para a consolidação dos traçados para transporte da nascente exportação cafeeira.

A atividade tropeira, enquanto relacionada à questão do trabalho desempenhou fortíssimo papel regional. Todas as formas de labor desenvolvidas nas cidades cuja economia pautava-se sobre o tropeirismo, de certa forma a ele se destinava, de bens de consumo a ferramentaria; tal ocupação também representava a inserção social dos homens na vida da cidade; aqueles que não faziam parte das diligências, ao menos trabalhavam em função de servi-la, sendo impensável alguma atividade que em nada tivesse relacionada a tropa.

Devido a sua extensa jornada de trabalho, todas as tarefas desempenhadas por seus familiares, especialmente pela esposa, tinham como fim que a ausência do provedor da casa fosse minimamente sentida.

O papel da memória do trabalho é importante neste quesito, pois agrega os praticantes da atividade tropeira e seus servidores secundários, movendo assim a vida econômica e social não apenas de Silveiras como de todas as áreas do país que um dia viveram diretamente sobre a influência do Tropeirismo.

Há dois tipos que podem ser incluídos dentro da categoria de tropeiro; um deles é o negociante de animais, que possuía certo número de muares e que os levava às feiras e mercados urbanos ou se dirigia às regiões de cultura

negociando com proprietários de terras. O outro tipo é o condutor de tropas, foco preferencial de nossos estudos.

As rotas mais importantes que ligavam São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro eram: Caminho Velho, ligando a região mineradora ao porto de Paraty, passando pela Garganta do Embaú¹ e pelas vilas de Guaratinguetá e Cunha; Caminho Novo de Nossa Senhora da Piedade à Santa Cruz, partindo de Lorena, passando por Silveiras - foco de nossa pesquisa, Areias, Bananal e terminando no porto da fazenda de Santa Cruz, no Rio de Janeiro e a Trilha da Independência, percorrida por Dom Pedro I, ligando as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro.

As rotas de escoamento da produção cafeeira eram mais curtas, ligando vilas valeparaibanas aos portos mais próximos: de Cunha a Paraty, de Taubaté a Ubatuba, de São José do Barreiro a Mambucaba, de Barra Mansa a Angra dos Reis e de São José dos Campos a São Sebastião.

Muitos ranchos de tropa tornaram-se os atuais mercados municipais, figuras comuns das cidades brasileiras; na região estudada, em função da atividade comercial dos pousos despontaram diversas vilas neste período: Cunha, Areias, Lorena, Lagoinha, São Luiz do Paraitinga, Bananal, entre outras.

Os tropeiros, além de transportarem o café traziam para a vila batata, galináceos, suínos, feijão, milho, sal e arroz.

As picadas na mata, como eram referidas as rotas de tropa foram utilizadas também como trincheiras durante as revoluções de 1842² e 1932.³

Já no século XX, com as ferrovias encurtando as distâncias, já não eram mais tão utilizadas as rotas para o litoral. Os tropeiros faziam o transporte das cargas da zona rural ao centro da cidade e deste ponto, até a estação ferroviária mais próxima.

Suas jornadas já não eram tão longas, mas o número de tropas ainda permanecia grande, tanto que após 1928, com a construção da Estrada de Rodagem São Paulo – Rio de Janeiro, aproveitando o antigo traçado das tropas, foi instituída uma norma por parte do Departamento de Estradas de Rodagem que obrigava toda tropa registrada a colocar na cabeça da mula que seguia a frente uma placa identificando de onde era a tropa (Cf. FERRAZ, 2002).

¹ Ponto mais baixo da Serra da Mantiqueira, uma passagem utilizada pelos bandeirantes e, posteriormente, pelos tropeiros em direção às Minas Gerais. (Cf. FERRAZ, 2002).

² Revolução de caráter liberal cuja finalidade era impedir que Dom Pedro II assumisse o trono e fosse proclamada a república. Silveiras por ter se posicionado em favor dos Liberais teve muitos pais de família assassinados pelas tropas imperiais, chefiadas pelo Barão, depois Duque de Caxias.

³ Levante paulista contra as medidas tomadas por Getúlio Vargas a frente da presidência do país. A região do vale histórico, subdivisão do Vale do Paraíba onde se encontra Silveiras, por fazer divisa com os estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro foi fundamental para que as tropas federais avançassem rumo à capital Paulista

As principais rotas utilizadas pelas tropas silveirenses neste período eram as que ligavam os distritos rurais ao centro da cidade, de acordo com a bibliografia os caminhos mais conhecidos eram os provenientes dos bairros Bom Jesus, Macacos e Bocaininha, sendo este último, já nos contrafortes da serra da Quebra-Cangalha; e partindo do centro da cidade, as rotas que ligavam Silveiras às vizinhas Cachoeira Paulista e Lavrinhas e suas respectivas estações ferroviárias, a primeira era usada para cargas que tinham São Paulo como destino e a última para as cargas endereçadas ao Rio de Janeiro.

O fator que viria abalar mais significativamente a atividade tropeira na região aconteceu em 1951, com a abertura da Rodovia Presidente Dutra ligando as duas principais cidades do país em poucas horas, passando pelas mesmas cidades que já eram atendidas pela ferrovia; o tropeirismo passou a ser considerado uma maneira “obsoleta” de transporte.

Durante o século XIX até meados do século XX o tropeiro foi um dos tipos humanos que mais teve chances de ascender socialmente, esta influência foi mais fortemente percebida no sul do país, onde tropeiros fizeram consideráveis fortunas e tornaram-se prósperos fazendeiros.

O *maior fenômeno agrícola do século* (MILLIET, 1982), trouxe consigo muita riqueza e opulência social para a região valeparaibana; as cidades concentravam muitos titulares do império, que dotaram localidades como Lorena de infra-estrutura comparável a da corte.

No entanto, com a queda e consequente colapso da produção cafeeira na região, a população do Vale do Paraíba migrou em massa para as terras do oeste paulista, “[...]certas regiões como as de Areias, Silveiras, Bananal, outrora berço de magnatas, apresentam-se em ruínas aos olhos do viajante.” (MILLIET, 1982, p. 30).

A chegada da Via Dutra atraiu para as cidades mais próximas um verdadeiro surto industrial, o eixo São Paulo – Rio de Janeiro transformou-se rapidamente no principal pólo econômico do país. No entanto, as cidades como Silveiras, fora do traçado da rodovia, não participaram deste processo. Conviveram com a saída de muitos de seus habitantes em busca de empregos nas maiores cidades da região como São José dos Campos e Taubaté e presenciaram a perda da importância da cidade no panorama regional.

Ao contrário da região sul do país onde a atividade tropeira permaneceu consensualmente como uma atividade mais valorizada, motivo de distinção social; na região valeparaibana permaneceu esta ambiguidade quanto ao tropeirismo.

Parte das famílias silveirenses ressentiu-se dessa perda de importância e o assunto tropeirismo transformou-se em tabu na cidade durante certo tempo.

Em contrapartida, parcela da população continuou manifestando orgulho do passado tropeiro. Este espírito de preservação da cultura local foi o responsável por recuperar a economia da cidade anos depois, a revelia dos que se incomodavam com a profissão de seus ancestrais. (Cf. FERRAZ, 1984).

Resgatando as tradições culturais da cidade foi possível dinamizar a economia local e propiciar que a cidade voltasse a se destacar no cenário regional. No entanto ainda persiste certa antítese acerca da ancestralidade tropeira na cidade.

O grande elemento responsável pela geração de divisas em Silveiras é a festa do tropeiro. Realizada no mês de agosto, é a ocasião onde as manifestações em relação à cultura local se dão de forma mais explícita.

Constatada a ambiguidade, inclusive pelas entrevistas coletadas onde foi possível identificar grandes focos de tensão entre os moradores, fui a outras regiões do país com o intuito de verificar se havia a ocorrência do mesmo fenômeno.

Inicialmente fui às cidades do Vale do Paraíba vizinhas a Silveiras. Bananal, a primeira delas, é conhecida por ter sido a terra de ricos barões do café do período imperial. A cidade também nasceu a partir de um rancho de tropa, no entanto, teve sua cultura modificada pela influência da nobiliarquia, intimamente ligados a Corte e a Europa.

Ao contrário de Silveiras, Bananal chegou a possuir ramal férreo, conectando a cidade com a linha tronco da ferrovia na cidade de Barra Mansa, no Rio de Janeiro. Apesar do avanço que a ferrovia significava, a mesma não foi suficiente para impedir a decadência econômica que se abateu sob a região com o declínio da produção cafeeira.

Desde o século XIX, tropeiros já não eram presença constante na cidade, apenas há alguns vestígios nas estradas rurais que se dirigem a Serra da Bocaina, simbolizando que as jornadas eram curtas, não influenciando culturalmente a cidade.

Em Areias, outra cidade que visitei, a influência tropeira pode ser observada mais facilmente. Trata-se de um município que chegou a ter as mais férteis fazendas de café do Brasil de acordo com Sérgio Milliet, nos anos 1850. No entanto, por não possuir ferrovia e não ser um pólo tropeirista, Areias foi talvez a cidade que mais declinou no cenário regional. Monteiro Lobato foi promotor de justiça no antigo fórum local, durante sua passagem escreveu alguns excertos que originaram o livro *Cidades Mortas*.

Nesta obra, editada pela primeira vez em 1919, Lobato já descrevia o cenário em certa medida denunciando a situação que se instalava não apenas em Areias como em todo o Vale Histórico

[...] pelas ruas ermas, onde o transeunte é raro, não matracoleja sequer uma carroça; de há muito, em matéria de rodas, se voltou aos rodízios desse rechinante símbolo do viver colonial – o carro de boi. Erguem-se por aí soberbos casarões apalaçados, de dois e três andares, sólidos como fortalezas, tudo pedra, cal e cabiúna; casarões que lembram ossaturas de megatérios donde as carnes, o sangue, a vida para sempre refugiram. (LOBATO, 1978, p. 3).

A estagnação econômica no município foi tamanha que além de perder o status de sede de comarca para a vizinha Queluz, viu sua população migrar quase completamente.

Outra cidade que visitei, Cunha guarda características similares a Silveiras, por ser um município extenso, grande parte da população vive nas áreas rurais, preservando elementos culturais que nos remetem ao período colonial como as festas do Divino Espírito Santo, São Benedito, Congadas e Jongo.

Muitos moradores ainda utilizam as mulas por serem resistentes e comportarem maior peso, no entanto, não constitui tropa, pois há apenas um animal.

Cunha faz parte do circuito da Estrada Real. Assemelha-se com outras cidades do circuito pelas construções históricas e pelo relevo acidentado, na zona rural da cidade havia um registro de tropa, próximo a Serra do Mar, onde qualquer tropa ou expedição em viagem era obrigada a parar e recolher impostos, só assim poderiam dirigir-se a Paraty, no litoral ou ao interior do país.

No Rio Grande do Sul, o tropeirismo é intimamente vinculado a cultura gaúcha,⁴ portanto a sua influência foi assimilada com grande sucesso, expedições transportadoras de muares no Brasil saíram da planície do pampa, por onde passaram deixaram marcas que influenciaram os hábitos de diversas cidades. Em Santa Catarina e no Paraná as manifestações da cultura tropeira também são bastante intensas. Inclui-se a criação de circuitos turísticos como a Rota dos Tropeiros, na região dos Campos Gerais (Paraná) e o Roteiro dos Campos de Cima da Serra (Rio Grande do Sul).

Se a região sul foi o pólo criador dos muares, Minas Gerais foi o local onde a atividade encontrou terreno mais fértil. Durante o ciclo do ouro as mulas foram amplamente utilizadas para o transporte do metal, da jazida ao porto e de bens de consumo, do porto ao interior do país.

Devido ao relevo extremamente acidentado, as mulas mostraram-se eficientes e necessárias, pois não era possível que os escravos transportassem o ouro sem que houvesse um modo mais adequado.

⁴ Neste caso, o termo refere-se ao gentílico dos naturais do estado do Rio Grande do Sul (N.A.).

Visitando algumas cidades nos estados mencionados foi possível ver como a questão do passado tropeiro é tratada em diferentes contextos. Um primeiro questionamento cuja reflexão se impôs diz respeito ao fato de que conforme Maria Sylvia de Carvalho Franco, o tropeiro, por ser um trabalhador livre, foi um dos tipos sociais do século XIX que mais teve chances de ascender socialmente. No Paraná constituíram uma elite local e alguns chegaram a receber títulos nobiliárquicos, no Rio Grande do Sul, adquiriram propriedades rurais e transformaram-se em prósperos fazendeiros e no Vale do Paraíba, devido ao ocaso da atividade, ficaram relegados a uma figura marginal, à sombra dos grandes barões valeparaibanos.

Nessas regiões, mesmo com os traços culturais tropeiros sendo bastante marcantes, a atividade é vista como uma manifestação arcaica, que já não mais é praticada nos centros urbanos, porém em uma das últimas atividades de campo um elemento novo se colocou diante dessa pesquisa e obriga que todo o material coletado e analisado seja revisto: deparei-me com a utilização de mulas no transporte de alguns produtos na região da Serra do Cipó, interior de Minas Gerais.

Este novo fator nos faz pensar na ocorrência de tal atividade, que julgávamos em processo de suplantação desde o século XIX e é mister compreender por que em pleno século XXI, com a existência de modernos meios de transporte, ainda há pessoas que transportam mercadorias em lombo de burro; seria uma forma de preservação cultural ou o símbolo da discrepância na distribuição de renda no Brasil, que não permite que determinados setores da sociedade tenham acesso a modernas técnicas de transporte e necessitem recorrer ao mesmo método usado por seus avós.

A observação de tal fenômeno se deu às vésperas da análise final do material, sendo necessário um retorno ao campo e uma re-elaboração dos conceitos até então apresentados.

No local em questão, distrito de Ipoema, município de Itabira, Minas Gerais, os produtores rurais transportam na tropa o que produzem em suas propriedades como cana-de-açúcar, leite e lenha até a sede do distrito.

A ocorrência de tal fenômeno redimensiona a pesquisa por que anteriormente pautava-me na premissa de que a atividade tropeira não mais era exercida sob tais aspectos, transporte de produtos, no entanto, essa constatação prestará um grande serviço a este trabalho possibilitando que observemos o passado tropeiro sob dois aspectos distintos: a partir de locais onde a atividade desapareceu e através do olhar daqueles que nos dias atuais ainda praticam, de alguma maneira, o tropeirismo.

Conclusão parcial

Ainda não é possível apresentar a conclusão da pesquisa, pois grande parte do trabalho será redimensionado.

Preliminarmente identifiquei as causas do orgulho e da vergonha na cidade de Silveiras.

A vergonha por parte dos moradores se dá por considerarem a atividade tropeira como algo a ser praticado apenas por pessoas rudes, sem qualquer instrução, além de ser um serviço muito pesado.

O orgulho é fruto do desenvolvimento da cidade nos tempos da tropa; há uma nostalgia desse período, pois foi a fase em que a cidade conheceu seu maior desenvolvimento econômico, e a recuperação da cultura através da festa do tropeiro mostrou àqueles que faziam oposição, que rememorar o passado daria condições para que a cidade saísse da situação de miséria em que se encontrava, nas palavras dos moradores.

Desde então muitas pessoas de cidades vizinhas vem a Silveiras prestigiar a manifestação local.

A festa do tropeiro estimulou o artesanato local, que é conhecido nacionalmente pela confecção de pássaros de madeira. O artesanato somado à festa são os responsáveis pela geração de empregos na cidade, e é esse o motivo do orgulho ter se sobreposto à vergonha e preponderado nos dias atuais.

Quanto à observação da atividade tropeira através da opinião dos que a exercem, será necessário realizar uma atividade de campo em Minas Gerais, coletando o depoimento de alguns tropeiros e entrecruzar suas informações com as obtidas nas entrevistas com os ex-tropeiros de Silveiras. Os resultados serão apresentados posteriormente.

Referências

- ABREU, Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975.
- ALMEIDA, Aluísio de. *Vida e morte do tropeiro*. São Paulo: Martins, 1971.
- FERNANDES, Florestan. *Comunidade e sociedade no Brasil: leituras básicas de introdução ao estudo macro-sociológico do Brasil*. São Paulo: Ed. Nacional; Ed. da Universidade de São Paulo, 1972.
- FERRAZ, Ocílio José Azevedo. *Voltando às origens*. São Paulo: CESP, 1984.
- FERRAZ, São Paulo, *Caminhos da colonização: viagens de tropeiros entre serras*. São Paulo: Antonio Bellini, 2002.
- FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. 3 ed. São Paulo: Kairós, 1983.

- GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.
- LOBATO, José Bento Monteiro. *Cidades mortas*. 20 ed. São Paulo: Brasiliense, 1978.
- MAIA, Tom; MAIA, Thereza Regina de Camargo. *O folclore das tropas, tropeiros e cargueiros no Vale do Paraíba*. Rio de Janeiro/Taubaté: MEC-SEC, FUNARTE, Instituto Nacional do Folclore; Secretaria de Estado da Cultura, Universidade de Taubaté, 1981.
- MAIA, Thereza Regina de Camargo. *O passado ao vivo*. São Paulo: FDE, 1988.
- MILLIET, Sérgio. *Roteiro do café e outros ensaios*. 4 ed. São Paulo: Hucitec/Instituto Nacional do Livro, 1982.
- MOTA SOBRINHO, Alves. *A civilização do café*. 3 ed. São Paulo: Brasiliense, 1980.
- POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, 1989.
- REIS, Paulo Pereira dos. *O caminho novo da Piedade no nordeste da capitania de São Paulo*. São Paulo: Conselho Estadual de Cultura, 1971.
- VON SIMSON, Olga de Moraes. *Experimentos com histórias de vida: Itália – Brasil*. São Paulo: Vértice, 1988.
- THOMPSON, Paul. *La voz del pasado*. Valencia: Alfons el Magnànim, 1988.
- TOLEDO, Francisco Sodero. *Silveiras: memória e vida*. Lorena: Faculdades Integradas Teresa D'Ávila, 1979.



As peripécias da Família Bianchi

Aureo Bertelli

Pesquisador. São Marcos/RS

Corre o ano de 1890, o Reino da Itália passa por grandes dificuldades. A fome e a miséria reinam absolutas. É neste contexto que se encontra a família Bianchi, a qual resolve imigrar para o Brasil. Deixam a pequena localidade de Villaraspa que pertencia ao Comune de Mason Vicentino da Província de Vicenza/Itália, para nunca mais retornar a sua velha pátria. A família Bianchi chega a seu destino, Linha Riachuelo, Colônia de São Marcos, no Rio Grande do Sul em dezembro de 1890, e em janeiro de 1891 já possuem os lotes rurais.

O jovem Pietro Natale Bianchi, então com 23 anos, ocupa o lote 59 da referida Linha. O acompanha seu pai Francesco, sua madrastra Lucia Minchio e os irmãos: Lorenzo, Secondo e Santa. Seu tio Giovanni Bianchi, casado com Cecilia Goggi, e seus filhos também estão na mesma leva de imigrantes.

Pietro Bianchi, logo se dá conta da carência de recursos do local onde fo-

ram assentados, e decide, já na primeira colheita transportar meio saco de milho nas costas e ir moê-lo na Vila de Nova Trento, hoje Flores da Cunha. Com o passar dos anos adquire uma mula, que o auxilia no transporte de grãos.

Em 1893, estoura a Revolução Federalista, entre maragatos e pica-paus, e com duas mulas continua a fazer seu trabalho de transportar grãos, porém com um agravante agora, os revolucionários degoladores. Pietro, agora chamado de Pedro Bianchi, valendo-se de pá, picareta e outros meios faz o sepultamento dos revolucionários mortos que encontra nas picadas por onde anda, isto é, nas recostas do Rio das Antas e São Marcos. Os revolucionários escondidos nestas recostas ficam sabendo deste trabalho piedoso, que é feito por Pedro Bianchi, e evitam de atingi-lo quando passa com sua pequena tropa de mulas. Por esta atitude Pedro é respeitado nas cercanias.

Com o passar do tempo, a família de Pedro Bianchi aumenta, pois casara-se com Lucia Luvigion em 1894, e nascem os filhos: Otavia, Francisco, Magdalena, Veronica, Segundo João Battista, Anna Maria, Maria Giuseppina e Roberto.

Neste período, Pedro Bianchi já possuía várias mulas que faziam o transporte de produtos coloniais de São Marcos e região, indo vendê-los em Montenegro. As tropeadas duravam vários dias, e o “nono Piero” já contava com ajuda de seus filhos, Francisco (zio Chico) e Segundo João Battista (zio Secondo) e mais a madrinheira Maria Giuseppina (Marieta). Maria Giuseppina Bianchi ia na frente com a égua madrinha que possuía um pequeno cincerro (sininho) que batia e chamava os demais animais. Maria Giuseppina usava chapéu com lenço, vestido, e nas pernas *polainas* que vinham até para cima dos joelhos. Ia na frente da tropa e em determinado lugar parava para fazer o almoço.

Estoura a Revolução de 1923, entre assististas e borgistas e novamente a família Bianchi entra neste contexto. As tropas revolucionárias invadem as colônias e levam tudo o que podem, desde produtos alimentícios até animais.

Maria Giuseppina com 15 anos de idade e muito bonita continua com o seu trabalho de madrinheira e numa destas viagens topam com revolucionários que cercam a pobre jovem e começam os gracejos. Nisso aparece Pedro Bianchi que vem em socorro da filha. O irmão de Maria, Segundo João Battista (zio Secondo), com uma coragem imensa, passa entre os revolucionários e pegando na rédea da égua madrinha, levando consigo Maria Giuseppina, se jogam numa picada íngreme, seguido pelo tropeiro Pedro Bianchi, e conseguem fugir, abaixo de balaços que passam zunindo. A tropa se dispersa e é recuperada depois. Algumas mulas são pegas pelos revolucionários, e as demais pelos componentes da família Bianchi.

Entrevistada em 1983, pelo seu neto Aureo Bertelli, 60 anos após ocorrido este fato, Maria Giuseppina Bianchi Chemello recordava-se muito bem do episódio e achava impossível ter se livrado ilesa após receber tantos tiros. Falava

da coragem de seu irmão Segundo João Battista, em se lançar entre os revolucionários e jogar-se picada abaixo, sem mesmo saber o que aconteceria depois.

Maria Giuseppina Bianchi casou em 20 de agosto de 1927 com Antonio Chemello, e faleceu em 04 de maio de 1990 com a idade de 82 anos e está sepultada no Cemitério Público Municipal de São Marcos.



De Giruá a Itapetininga: histórias de um peão de tropa

Cecília Maicá

Poeta, Escritora, Genealogista, Pesquisadora, Empresária e Publicitária. Giruá/RS

Meu bisavô Pacífico Luis de Oliveira, pai de Maria Luiza, minha avó materna, assim como Licínio Antunes de Oliveira, foi o maior tropeiro do município de Giruá. Fez quinze tropeadas conduzindo à Itapetininga as mulas adquiridas nas Missões. O tempo de viagem entre ida e volta, muitas vezes durava quase um ano, visto ele se estabelecer em invernadas paulistas até vender a tropa, para então retornar.

Devido ao tempo prolongado das viagens, em muitas delas, Maruca, sua esposa, o acompanhava, tendo inclusive numa delas, engravidado e dado à luz a uma menina que foi batizada de Guilhermina. Esta menina, posteriormente veio a ser madrinha de batismo de minha mãe.

Pacífico, sempre se fazia acompanhar de algum familiar, senão a esposa, algum filho, e os peões, entre esses, peões domadores, que domavam algumas mulas durante o trajeto, visto que mula mansa tinha melhor preço.

Licínio, o Dico Antunes e Pacífico Luis de Oliveira foram tropeiros, invernadores e comerciantes de mulas, mas destacaram-se também no tropeirismo Olímpio Rolim Fucks, Dorval Correa, Eurico Mello, Aparício Mello, entre outros, como invernadores. Esses compravam as mulas no interior das Missões, invernando-as em solo giruaense onde ficavam à espera dos tropeiros paulistas.

Hermínio Duarte era o comprador de mulas, para a invernada de Olímpio Rolim Fucks. Quando o Mimo, como era mais conhecido, saía para a jornada de aquisição de mulas, vestia um colete de brim na cor caqui cheio de bolsos por dentro para guardar seguramente o dinheiro e tocava-se Missões a dentro. Escolhia as mulas, pagava e as deixava na invernada seguindo em frente até atingir uma tropa, quando então voltava recolhendo as mulas

que havia comprado, trazendo-as até a internada de Olímpio, nas proximidades de Fazenda Velha, hoje Rincão dos Fucks.

Manoel de Almeida Fucks, o Neneco, filho de Olímpio e bisneto de Manoel Joaquim de Almeida, veterano da Guerra do Paraguai, foi peão de uma tropeada. Na flor de seus vinte anos, seu grande sonho era conhecer São Paulo, e o único meio para conhecer São Paulo era ir como peão de algum tropeiro.

Numa feita, o tropeiro Vergílio Lopes, de Itapetininga, comprou de Eurico Mello e Aparício Mello uma tropa de 371 mulas e convidou Neneco para acompanhá-lo na tropeada. Visto ser seu grande sonho conhecer São Paulo, aceitou o convite.

A tropeada seguiu rumo à Palmeira das Missões, fazendo pousada na internada da Guarita. Neneco foi incumbido pelo tropeiro de ir até a residência do dono da internada para dar ciência de que a tropa passaria a noite ali. Ao amanhecer, após o pagamento do pernoite ao proprietário do campo, a tropeada seguiu; cruzou a nado o Rio da Várzea e rumou a Nonoai.

Antes de chegar a Nonoai, a tropa pernitoou numa internada e no outro dia, ao recontarem os animais perceberam a falta de uma mula. Neneco recebeu a missão de arribá-la.

Na busca pelas redondezas, já bem próximo de Nonoai, Neneco sentiu necessidade de comprar cigarro. Então, chegou numa venda deparou-se com dois camaradas que com a sua chegada solicitaram ao balconista um liso de canha com mel, e, quando servido, um deles sacou de um revólver, enfiou o cano dentro do copo e mexeu bem, o outro também sacou do revólver e alegando que a bebida não estava bem mexida, mexeu mais um pouco com o cano do revólver e ofereceram o misturado a Neneco, que agradeceu dizendo:

– *Desculpem-me, não posso beber sou peão de um tropeiro, vim comprar cigarro e se chegar cheirando à cachaça ele me despacha aqui mesmo.*

– *Então te manda daqui* – respondeu um deles – *vai cuidar de tuas obrigações...*

Não sei se Neneco chegou a comprar cigarro, porém na busca da mula foi feliz, encontrou o animal que havia se infiltrado noutra tropa.

Alcançou os companheiros antes da travessia do rio Uruguai.

A travessia foi feita por barca a remo, levando quase um dia para varar toda a tropa, pois a capacidade da barca era de 25 animais por vez.

No estado de Santa Catarina a tropa seguiu por Xaxim, Xanxerê, atravessou o Rio Chapecó indo em direção a Palmas no estado paranaense, posteriormente cruzou, também a nado, o Rio Iguaçu, rumando para Guarapuava.

Neste trajeto alcançou os *porcadeiros*, ou seja, *tropas de porcos*. Duas varas que estavam sendo levadas por diante para Ponta Grossa. Nos Pinhais,

sertão de Guarapuava, havia internadas para pernoite de tropeiros e *porca-deiros*. Neneco lembra que os porcos misturaram-se às mulas e foi muito difícil separá-los. Os *tropeiros* de porcos pediram então aos tropeiros de mulas para que reiniciassem a jornada um pouco mais tarde, pois eles precisavam aproveitar a fresca da manhã, porque ao sol esquentar a porcada se estirava à sombra e não havia quem a fizesse andar.

A viagem era cercada das maiores peripécias, perigos de toda sorte, tanto no embrenhado das matas, quanto nas travessias dos rios, onde a tropa muitas vezes antevendo o perigo chegava a urrar tentando livrar-se das águas. Canoeiros ficavam de prontidão para amparar animais que porventura se sentissem mal na passagem; caso isso acontecesse um dos canoeiros pegava o animal pelas orelhas reclinando-lhe a cabeça sobre a canoa, enquanto o remador fazia a travessia.

No terreno íngreme da Serra da Esperança, ao coice da tropa chegava a dar a impressão de que o cavalo madrinheiro estava retornando, porque o som do cinorro parecia estar atrás.

A tropeada passou por Ponta Grossa, Castro, Jaguaraiva, Itararé, e após sessenta e um dias chegou a Itapeva, ali o tropeiro Vergílio Lopes internou a mulada, depois seguiu para Itapetininga, onde sua família o esperava.

As mulas geralmente eram vendidas para Ribeirão Preto devido terem importante desempenho no trabalho dos canaviais; e Minas Gerais para o serviço de mineração.

A velha Maria-fumaça foi o transporte usado por Neneco para retornar ao solo gaúcho, numa viagem de três dias e três noites ininterruptas, acompanhada, é claro, da alegria e satisfação de ter conseguido realizar seu tão almejado sonho, e, ainda com a bonificação de quinhentos mil réis no bolso.

Vergílio Lopes que costumava pagar cento e sessenta mil réis por viagem aos peões de tropa bonificou seu convidado com quinhentos mil réis, devido estar contando vinte e duas tropeadas e apenas nessa não ter tido nenhum desfalque, ou seja, nenhuma perda de animal.

Além de Neneco e do tropeiro Vergílio, acompanharam a viagem o *capataz*, o *madrinheiro*, o *comitiveiro* (nome, segundo Neneco, dado ao peão condutor do cargueiro e encarregado do rancho), mais dois peões.

Ao contar oitenta e um anos de idade, seu Neneco, que não raras vezes era convidado pelas escolas do município para relatar sua experiência de vida, e recebia em sua casa a visita de estudantes e pessoas interessadas em resgatar histórias do passado, recebeu-me com sua hospitalidade costumeira. Acolheu-me educadamente e com muita lucidez e simpatia narrou a sua magnífica viagem. Magnífica porque graças à realização do sonho de um jovem de Giruá, na época 5º distrito de Santo Ângelo, pude reconstruir o

caminho percorrido pelo meu bisavô Pacífico Luis de Oliveira e conhecer mais a respeito da rude vida dos nossos antepassados.

Manoel de Almeida Fucks (10/10/1919 – 25/10/2015) foi verdadeira enciclopédia viva que nunca se negou a contar suas vivências. Sempre disposto e alegre, chegou aos 96 anos, provido de boa memória e incomparável senso de bom humor e até os últimos dias de sua existência acolheu estudantes e interessados em suas histórias, sem esquivar-se de contá-las quantas vezes fosse necessário a qualquer pessoa interessada no assunto. A ele e a memória dos antepassados, eterna gratidão.

Figura 1 – Pacífico Luis de Oliveira com a esposa Maria Alves de Oliveira (Maruca), e os filhos: Acácio, Ernestina, Luiza, Guilhermina (entre o casal), Angélica, Vangelina (em pé, da esquerda para a direita), Alzira (sentada ao lado do pai) e Maria Luiza (no colo da avó materna)



Fonte: acervo da família de Oliveira Maicá.

Figura 2 – Manoel de Almeida Fucks – Neneco, com estudantes, contando suas vivências



Fonte: acervo da família Fucks.

Figura 3 – Manoel de Almeida Fucks

Fonte: acervo da família Fucks.

Fontes orais

Iracema de Oliveira Maicá. Lembranças dos avós. Giruá/RS, 2000. Depoimento.
Manoel de Almeida Fucks. Tropeiro. Giruá/RS, inverno 2000. Entrevista com relato de viagem.

Valdomiro Dias de Oliveira. Sobre seu avô Pacífico. Giruá/RS, 2000. Entrevista.



João Ferreira dos Santos: a história viva do tropeirismo

Edgar Bueno Silveira

Professor, Pesquisador, Palestrante e Capataz da Invernada Cultural do Grupo de Cultura Gaúchos de 35 de Vacaria. Vacaria/RS

Natália da Silva Pereira

Estudante, Tradicionalista e Prenda da Invernada Juvenil do Grupo de Cultura Gaúchos de 35 de Vacaria. Vacaria/RS

Introdução

Diversos são os historiadores e pesquisadores que utilizam a memória oral para contextualizar e relatar fatos históricos. No Seminário Nacional e Encontro do Cone Sul sobre Tropeirismo – SENATRO, não é diferente: pesquisadores desenvolvem seus estudos e suas pesquisas a partir de entrevistas e relatos orais de pessoas relacionadas ao tema.

Lucila Maria Sgarbi dos Santos, uma das principais organizadoras do SENATRO, já coordenou um importante trabalho a partir da oralidade do povo de Bom Jesus.

Conosco não foi de outra forma: conversamos com peão de tropa *aposentado*, e descobrimos que se tratava de uma lenda viva do tropeirismo, tanto por ter sido peão de tropa, quanto pelas histórias acumuladas em 104 anos de vida.

Formulamos algumas perguntas, que foram feitas ao senhor João, entre elas o percurso e o tipo de tropa que fazia. Após o registro em filmagem e anotações, transcrevemos as principais falas da conversa e formatamos o texto.

É impressionante o apego deste homem centenário, não só pelas tropeadas, mas também por todas as coisas do pago.

João Ferreira dos Santos: um tropeiro centenário

O senhor João Ferreira dos Santos é uma *lenda viva do tropeirismo gaúcho*. Natural de Esmeralda, este gaúcho está hoje (abril de 2008), com 104 anos de idade.

Recepcionados por ele e seu filho Altamiro, ficamos encantados com as histórias que nos foram contadas.

Os anos pesam como bruacas e cargueiros no lombo de seu João. A idade avançada faz com que ele enxergue e ouça pouco, mas a lucidez e o sentimento tradicionalista estão intactos. Segundo João, ele sabe que está no fim da vida, e já encarregou os filhos de o vestirem quando vier a falecer, com a pilcha que ele mesmo escolheu.

Entre outras histórias de tropeadas, domas, eleições municipais, rodeios, revoluções e lidas de campo, João nos contou que aos sábados, é tradicional a ida a barbearia.

Indagado se sentia saudade dos tempos de tropa, respondeu que não apenas disso, mas sim de todo e qualquer lida campeira, pois sabia fazer todas e gostava de todas, inclusive domar *um burro bem brabo era um prazer*.

Figura 1 – João Ferreira dos Santos



Fonte: acervo do autor.

João reafirma que ele era *peão de tropa*, *justado por vários patrões diferentes*. Na sua concepção, *tropeiro* era o dono da tropa. Ele nos conta que, em média, conduzia 200 bovinos por tropeada.

Questionado por quanto tempo tropeou, João afirmou que *isso foi sua vida inteira*.

Entre as diversas tropeadas que realizou entre Vacaria e São Leopoldo, João contou dois fatos que gosta de recordar: a da tropeada, na qual o tropeiro lhe encarregou de voltar e encontrar três bovinos que haviam ficado para trás, e a de um burro, que além de levar nos peçuelos os mantimentos dos tropeiros, sabia de cor todo o caminho de Porto Alegre até *pra diante de Canoas*.

João gosta de enfatizar que era muito bom domador.

Campeão da Prova de Rédeas do Rodeio de Vacaria em duas oportunidades, João nos contou a história da uma eleição na cidade, na qual o senhor João Joaquim Ferreira, seu particular amigo, porém de partido político oposto, lhe pediu apoio na campanha. Passadas as eleições, o político, que era Patrão do Rodeio de Vacaria, o convidou para a competição, onde aí se destacou por duas vezes.

Outro fato interessante que este peão de tropa aposentado nos contou foi sobre a Revolução de 1930. Segundo ele, chegaram a lhe procurar para compor as forças gaúchas, mas ele preferiu se *esconder*, pois estava *casado de novo*, e preferiu ficar com a esposa a arriscar a vida nos combates, embora, na concepção de João, *não houve (a revolução)*, *o governo se rendeu*.

A seguir está a transcrição da entrevista que fizemos com o senhor João:

Edgar: - Tem alguma passagem que o senhor queira contar, de alguma tropeada?

João: - Nós subia o morro, cruzamos a ponte, de tarde, o tropeiro *conta* a tropa, na entrada da ponte, ele disse:

- Falta três boi, e o João volta procurá.

- Voltei, lá por tardezinha achei os boi, botei na estrada. Quando cheguei no poso deles na Criúva, eles já tinham saído. Continuei com os boi e fui costurando o morro na sesteada.

Figura 2 – Da E/D: Edgar Bueno Silveira e João Ferreira dos Santos



Fonte: acervo do autor.

Edgar: - E se encontrou aonde, daí?

Altamiro: - Pra lá da Criúva.

Edgar: - E o senhor tem saudade das tropas, das tropeadas, do tempo que o senhor era tropeiro?

João: - Eu sinto saudade de tudo, de um burro bem brabo, pra mim montá;, pra mim era um prazer.

Edgar: - Era domador também?

Altamiro: - Ginete, ele era tudo.

João: - Trinta a quarenta animal por safra, potro frenado.

Altamiro: - Conta aquela das eleições.

Edgar: Quem era o patrão do rodeio que o senhor foi Campeão?

João: - Um era o João Joaquim Ferreira, ele foi patrão. E foi vereador. Nós éramos muito amigo particular, só contrário de partido, ele era vereador e me pediu se eu arrumava com uns amigos, três votos, eu prometi, falei com as amiga e não dei o meu voto, as amiga deram três votos pra ele, passou a eleição ele me bateu no ombro, e me convidou pras prova de rédea de novo.

Edgar: - O senhor ia pra tudo quanto era lado.

João: - São Leopoldo pra diante.

Edgar: - E pros lados de Bom Jesus, o Senhor nunca foi? Nunca tropeou?

João: - Fui uma vez de noite, comprá *burrichó*.

Edgar: - O senhor tem alguma história do tempo que era tropeiro?

João: - Eu nunca fui tropeiro, mas fui peão de tropa.

Edgar: - Então o Senhor tem mais alguma história do tempo que era peão de tropa, pra nos conta, parecida com aquela da ponte que nos contou antes?

João: - Os tropeiros me justavam, eu tinha muitos patrões, uma vez com um, outra vez com outro

João: - Eu domava quarenta animal por safra.[...]

Altamiro: - Ele pegava uma viagem, de Esmeralda pra leva em Charquedá.

João: - Boi pra canga, também. Vaca pra queijo, fazia queijo, trabalhei até com 100 vacas de cria.

João: - Fui pra Sananduva de carreta, e trazia pra Estrema Velha (Esmeralda atualmente) que era um comércio forte.[...]

João: - 1930. A Revolução de Getúlio Vargas.

Edgar: - O senhor participou da Revolução ou só a viu?

João: - Me escondi.

Edgar: - Mas tinham chamado o senhor pra compor as tropas?

João: - Procuraram, mas eu me escondi, eu estava casado de novo.

Edgar: - E a revolução?

João: - Não houve, o governo lá se rendeu.

Edgar: - Se rendeu, e assumiu Getúlio, como presidente de 1930 a 1945.

Altamiro: - E aquela do burro, conta aquela do burro.

João: Tinha aquela do cargueiro de carregá boia. O patrão tinha o nome de um burro de Faustino. Vocês entreguem a tropa! A tropa era entregada, cruzada e ia pra o outro lado, pra Pedras Brancas. Depois que a gente embarcava o último boi, o patrão disse: “Vocês carreguem o Faustino e bota na estrada e sigam de atrás do burro que andava de um lado para o outro”. E quando vimos, estávamos em Pedras Brancas.

Edgar: - O burro conhecia bem a estrada.

Figura 3 – À direita João Ferreira dos Santos



Fonte: acervo do autor.

Considerações finais

Mais, uma vez, fica reiterado alguns dos valores do gaúcho tradicionalista: o apego ao seu trabalho e às coisas do pago, e, sobretudo, à família. Isso tudo fica claro no orgulho demonstrado pelo senhor Altamiro ao referir-se ao seu pai, bem como a do senhor João ao relatar que não foi para a Revolução de 1930 por estar *casado de novo*. Os relatos que João nos fez sobre as tropeadas e as lides campeiras que ele desempenhava também reforçam a idéia inicial.

João, como tantos outros, hoje guarda na lembrança as boas recordações do seu tempo de tropeiro. Embora o peso dos anos seja significativo e tanto a audição quanto a visão lhe sejam poucas, a lucidez de sua memória conserva intactas estas recordações.

Com muita gratidão, essas horas que passamos com o João e seu filho Altamiro, não só foram de muita importância para nós, mas com certeza também para os dois, que ficaram muito gratos pela valorização que lhes foi dada.

Seu João sente muito orgulho por ser gaúcho, coisa que também sentimos por ter uma pessoa que retratou tantas coisas importantes que aconteceram, e que às vezes são esquecidas. Pessoas mais jovens não conheceram essas histórias. Foram muitas as lembranças nesses momentos que tivemos o prazer de retratar, e que foi uma experiência única e de muita importância para nós, que não havíamos tido o prazer de estar a frente com uma pessoa que já a vivenciou durante tantos anos de sua vida.

Fontes orais

Entrevistas com os senhores João Ferreira dos Santos e Altamiro, concedidas a Edgar Bueno Silveira, em abril de 2008.



Histórias de um avô tropeiro: Zulmiro Della Giustina

Alexandra Della Giustina Baldisserotto
Jornalista. Caxias do Sul/RS

A família Della Giustina é da região de Antônio Prado e Vacaria, mas também tem laços com Bom Jesus. Duas irmãs do Zulmiro se casaram com bom-jesuenses da família Grazziotin, a *Vovó Severina* e a *Vovó Dite*.

Para estar aqui hoje, busquei informações nas histórias da minha avó, Lola Paim Della Giustina, falecida em 1997. Ela estudou apenas até o *segundo ano*, conforme se dizia. E, mesmo assim, publicou um livro: *Memórias*, com histórias que eu ouvia desde criança sobre as tropeadas.

Desde cedo eu lia muito: Erico Veríssimo, Simões Lopes Neto, Guimarães Rosa... Então, aquelas histórias do avô que era tropeiro, que dormia ao relento cuidando da tropa, eram fascinantes. Essa avó escritora, Lola, foi também uma das fundadoras do CTG Cancela do Imigrante, de Antônio Prado. Zulmiro foi o Patrão por muitos anos.

Como ela dizia, “vamos falar do Zulmiro”. Ele foi um tropeiro do século XX, acompanhou a evolução a partir do surgimento do caminhão boiadeiro – diferente dos tropeiros das épocas mais remotas. Assim como hoje nós vivemos a evolução das comunicações, imagino que para ele tenha sido um salto e tanto passar da condição de tropa na estrada para o transporte pelo caminhão boiadeiro.

Mas, antes disso, Zulmiro conduziu tropas pelas estradas, durante muitos anos. Segundo meu tio Renato Della Giustina, ele conduzia o gado da região de Lagoa Vermelha, Vacaria e Antônio Prado até o Vale do Caí. Lá, na localidade da Escadinha, vendia o gado para um senhor chamado João Braun, descendente de imigrantes alemães. Essa localidade ficava próxima a Bom Princípio e Feliz, região que pertencia a Campo Bom.

Saíam com a tropa e atravessavam o Rio das Antas na altura do Passo do Zeferino, entre Antônio Prado e Flores da Cunha. Ali, tinham que colocar um ou dois bois na balsa e atirá-los na água para que o resto da tropa seguisse e também atravessasse a nado. Os tropeiros iam na balsa com os cavalos. Na outra margem, era preciso repontar e reunir todo o gado espalhado.

Vou ler uma passagem do livro *Memórias*, de Lola Paim Della Giustina (1966, p. 25).

Vamos sestar um pouco (assim ela convidava o leitor à história). Os tropeiros saíam dos Campos de Vacaria e passavam por Vila Ipê (hoje Ipê), Flores da Cunha, Caxias do Sul, Galópolis, Caí, São Sebastião. A Porto Alegre iam também. A sesteada tinha que ser onde tivesse potreiro grande, com boa pastagem e, de preferência, a casa de pasto, tipo uma lancheria onde davam almoço aos tropeiros e eles pagavam aluguel do potreiro. O gado pernoitava. A comida era polenta, salame, formaggio (queijo) e, claro, não faltava o vinho. Em cada casa de pasto, os tropeiros tinham uma namorada para na volta ser o assunto da viagem. Os tropeiros dormiam no local da tropa. A cama era no chão. O forro eram dois pelegos. O arreo era o travesseiro. A coberta era a capa de chuva. Procuravam sempre as beiras das taipas para se abrigar do frio. Dormiam um em cada lugar para cuidar que a tropa não escapasse. Zulmiro dizia que o sono deles era muito leve e que sempre escutavam o caminhar do gado no potreiro. Quando chegavam ao lugar do pouso, estavam muito cansados e com fome. Ele, uma vez, de tão cansado, fez a cama na beira de uma taipa. Quando se levantou, pela manhã, ainda escuro, viu que tinha dormido na beira da taipa de um cemitério.

E segue:

Muitas vezes a janta e o almoço eram de charque, que levavam no cargueiro. Iam buscar lenha, faziam fogo de chão. [...] Cortavam o guisado na carona (peça de couro dos arreios). Cozinhavam e faziam arroz carreteiro. Tinha que pegar água na sanga com a chaleira de ferro. Nesta chaleira também se fazia o café. Quando fervia a água, colocavam dentro duas ou três colheres de pó de café. Depois de ferver, retiravam. Para baixar o pó, colocavam dentro um pau de lenha aceso. O café estava pronto. (1966, p. 27).

Era o famoso *café de chaleira*. No livro, Lola convida os netos a pesquisar os termos do vocabulário dos tropeiros.

Porém, essas narrativas vocês devem estar cansados de ouvir, pois são acadêmicos, pesquisadores do assunto. Então, o que eu gostaria de deixar a vocês neste evento? Eu gostaria de testemunhar o quanto está viva a centelha do tropeirismo, que meu avô Zulmiro plantou na família como uma semente. Ele dizia: “Sejam hospitaleiros. Jamais deixem alguém sem pouso”.

Claro que hoje em dia é complicado colocar para dentro de casa um desconhecido. Infelizmente, os tempos mudaram e convivemos com a ameaça permanente da insegurança e da violência. No entanto, existem outras formas de nós exercermos a hospitalidade ensinada pelas famílias que acolheram tropeiros: oferecer um chimarrão, um sorriso, uma gentileza.

E ficou no DNA da nossa família este sentimento de cortesia, que certamente se originou lá atrás, nas dificuldades que Zulmiro deve ter enfrentado muitas vezes ao chegar, dar o *Oh! de Casa* e pedir pouso. Algumas vezes ele deve ter encontrado abrigo, outras não. Então, pontuava sempre em família: “Jamais deixem alguém sem pouso”. Ficou essa bonita lição.

Para encerrar, gostaria de agradecer mais uma vez pelo convite e parabenizar vocês do SENATRO. Acho fundamental que se mantenha esse resgate, essa memória viva. Infelizmente, a matriz produtiva dos campos vem mudando, o homem e a mulher do campo estão sendo expulsos. Assim é cada vez mais difícil manter a atividade rural.

Uma vez existia segurança no campo; hoje não existe mais. Uma vez havia condições de trabalhar, sustentar uma família com a atividade rural. Não se tem mais essa possibilidade.

Que os Campos de Cima da Serra não fiquem só na história, assim como as tropeadas.



O tropeiro surdo-mudo

Hugo de Castro Bülow

Pesquisador e Escritor. Gramado/RS

Como me disse o velho Homero, com a autoridade que lhe concede os seus setenta e cinco anos. O tempo vai desenrodilhando o seu laço sem fim e, as coisas e a vida vão mudando, o progresso vai chegando e o que ficou pra trás nada mais é do que história.

Morador em um sítio, lá no Canela, no nosso pago, o Homero, que foi tropeiro, me contou que desde gurizinho andava junto com o pai, nas andanças, como tropeiro de mulas de carga.

Saíam perto de São Francisco, desciam para Três Forquilhas e sul de Santa Catarina.

A lida começava já nos dias anteriores, tempo necessário para arrumar a carga que seria levada pela tropa. Era de charque, queijo e pinhão, a carga que desceria a serra.

Seriam três dias para ir e três para voltar se corresse tudo bem, não chovesse, nem houvesse nenhum entrevero na estrada.

Na noite anterior as mulas já pousavam na mangueira e, na madrugada, ao primeiro cantar do galo, uma por uma, das mulas, eram arreadas. O arream – conjunto do cargueiro –, era formado pelo baixeiro, a cangalha e as bruacas de couro cru. Por cima se punha o “ligar”, um couro que servia de proteção para a chuva e para o sol e, depois, pegava-se a “riata”, uma corda trançada de couro que servia para amarrar as bruacas.

Deveriam ser amarradas por dois homens, em forma de cruz para que ficassem bem firmes e, entre dois, as mulas nem corcoveavam. Se, por acaso, as bruacas ficassem meio frouxas, é certo que teriam problemas na estrada.

Havia o cuidado para se por, no máximo, seis arrobas em cada mula; é o peso da carga.

Dez mulas, o pai do Homero, o próprio e um peão surdo-mudo formavam a comitiva; os dois últimos pela primeira vez.

Algumas vezes iam as mulas de carga só do tropeiro, mas, na maioria das vezes levavam-se mulas dos vizinhos, principalmente de uma vizinha, muito prendada, que pedia o favor.

Homero, filho do tropeiro, rapazote de confiança, ia montado na égua-madrinha, puxando a frente.

O cinorro, dependurado no pescoço da égua, badalava, emitindo o som que era seguido pelas mulas.

Todos descansariam na entrada do sol, no prenúncio da noite.

Passaram por São Chico, em direção a Tainhas, descendo por Contendas e Itaimbezinho. Desciam sempre pela Serra da Bananeira, perau aparado que, rodeando os morros, na trilha cabia uma, e somente uma mula de cada vez, uma atrás da outra, no “salto certo”, seguindo a égua-madrinha que era quem determinava o caminho a ser seguido.

Quando os aparados estavam tapados de neblina, a primeira mula que seguia era a mais apegada à égua-madrinha, as outras vinham atrás, devagar.

O Homero à frente, montado “em pelo” e agarrado às rédeas e às crinas da égua, assoviava coisas que nem conhecia tentando disfarçar o medo e, os outros dois vinham atrás tocando a tropa.

Na descida, de quando em quando, havia um “rodeio”. Quando se chegava a ele, seguravam-se as mulas de carga e, Homero caminhava até a beira do precipício, fazia concha com as mãos e gritava, a todos os pulmões, para baixo. Depois, punha as duas mãos, em concha, atrás das orelhas e ficava, por uns instantes, a escutar, para saber se alguém vinha subindo a trilha. Tudo para evitar houvesse encontro, no meio do caminho; não havia como fazer a volta ou retornar, com as mulas carregadas. Se não houvesse resposta, soltavam-se as mulas e desciam até o próximo rodeio, onde tudo era repetido, até chegar ao sopé dos morros.

Antes, contavam os mais velhos, o sinal era dado a dois gritos e três pulos para o próximo rodeio, mas como aconteceram alguns acidentes, resolveram mudar para só um grito.

De ponto em ponto havia galpões de tropeiros ou, para os tropeiros. Eram verdadeiros “bodegões”, onde havia lenha seca, trempe, trato para os animais, cachaça e fumo em corda. Ah! Havia farofa de charque feita num pilão. E os olhos do Homero brilharam. Cozinhavam o charque, não muito, cortavam em guiado, botavam num pilão, acrescentavam a farinha de mandioca e socavam até o charque ficar desfiando, uma verdadeira delícia. O café dos tropeiros era o de chaleira de ferro, com o tição em brasa para baixar o pó.

Contou, ainda, que lá pras bandas de São Chico, havia dois galpões de tropeiros: um dos Alves e outro de um tal de Betinho. Na maioria dos galpões quem ficava dormindo com a carga, para cuidar, era um dos tropeiros, mas lá, lá havia um mulato enorme quem dormia nos galpões para cuidar. Cobrava uns duzentos reis pelo serviço, mas era garantido. Se alguém tentava surrupiar alguma coisa ele avisava uma, duas vezes, mas na terceira, ninguém mais via o “cuera”. Podiam ir procurar por perto de uma cascata que havia por lá que iriam só encontrar os “soquetes” do indivíduo, espalhados.

Mas não se vivia só de trabalho. Havia muitas festas e, as melhores eram as de São João. Fogueiras, rojões de vara, quentão de pinga e de vinho, pipoca, amendoim torrado, pinhão na brasa e garapa de cana, além de poderem dançar a “quadrilha” com as prendas do lugar. Aliás, prendas do lugar também chamadas de “tias”, eram o que havia em qualquer lugarejo ou bodegão.

Houve, certa vez, um tropeiro, e isso ocorreu ali no Passo do Inferno, no tempo que havia balsa para atravessar o rio, pois não é que o gaudério ficou tirando um dedo de prosa com umas tias e deixou a égua-madrinha ir em frente, puxando as mulas. Pensou que o balseiro iria segurar os animais. A

égua cruzou a balsa e atirou-se na água para atravessar o rio, estava acostuada. Bem, as mulas, umas dez e que estavam carregadas de sal, se mandaram atrás da égua. Morreram umas três e o resto perdeu a carga. O balseiro também estava proseando... Pois é, parece que ninguém precisou salgar os peixes que pegavam ali, por algum tempo.

Prontos para iniciar o retorno, com dinheiro, açúcar amarelo, cachaça da boa, polvilho e farinha de mandioca, o pai de Homero ficava torcendo para que não houvesse muito sol. Quando estava muito quente, que o calor fazia escorrer o suor no rosto do tropeiro, o açúcar mascavo que entrara soltinho dentro das bruacas, já no início do segundo dia se empedrava, grudava no fundo e ficava difícil até para levantar aquelas danadas de quarenta e cinco quilos para pôr de volta em cima das mulas.

Cansado de comer poeira atrás das mulas e imaginando a folga do guri que ia à frente, o mudo tanto fez, tanto gesticulou que o pai de Homero entendeu e permitiu que ele fosse, pelo menos por um tempo, montado na égua-madrinha e puxando a tropa.

O mudo andava um pouco e olhava pra trás sorrindo, feliz como uma égua com dois potrinhos.

Quando chegaram ao primeiro rodeio, só para “farrancho”, ficaram observando o procedimento do mudo e ele não se fez de rogado. Aproximou-se da beira do perau, olhou pra baixo, olhou pra cima, ficou de boca aberta, que nem burro que comeu urtiga, botou as duas mãos na boca, em forma de concha e aguardou um pouco. Depois, fechou a boca, pôs as duas mãos atrás das orelhas, aguardou mais um pouco e voltou-se. Olhou sorrindo para o patrão, levantou o polegar e apontou pro rumo da trilha, como a dizer que tudo estava tranquilo, que podia tocar a tropa.

Não é necessário dizer que todos caíam na gargalhada e que o mudo voltou ao seu lugar...

Bem, desde o primeiro SENATRO, muito tem se falado sobre personagens da nossa história que, talvez tenham sido os pioneiros do tropeirismo no nosso Estado ou que influenciaram, sobremaneira, criando alternativas de rotas ou, ainda, comercializando produtos regionais com o resto do país, em épocas de difícil locomoção terrestre.

Procurando enriquecer os meus conhecimentos sobre o tropeirismo, de pesquisas em livros, encontrei no “Baú de Recuerdos”, de Galvão de Almeida Souza, 2ª edição ampliada de 1995, umas décimas de “payada” que conta a história de alguns pioneiros, que repasso para subsidiar seus estudos.

Monumentos que faltam

Com apenas 24
Anos de idade esbarrou
O pingo, e o quarto boleou
Aqui Cristóvão Pereira,
Nesse pago sem porteira
Ele viu o seu ideal,
Nessa terra, então bagual,
Criava gado à vontade,
No império da liberdade
Todo sem marca e sinal.

Esse jovem português
Ilustre por nascimento,
Pra Era, raro talento
No pago que gatinhava.
O gado aqui se criava
Silvestremente bravio.
A sina então lhe sorriu
Para o seu dom de campeiro
E aventurou ser tropeiro –
Primeiro que o pago já viu.

Nessa terra de ninguém
- Colônia de Sacramento –
Até Laguna, o advento
De nossa emancipação,
O traço de ligação
C'o a Corte fez o tropeiro,
Porque ele foi o primeiro
Arauto que vislumbrou
Nosso futuro, e avaliou
O comércio verdadeiro.

As tropas levavam meses
Das bandas do Rio da Prata,
Rumo ao norte, sempre à pata,
De cavalo, o luso moço,
Pela costa do Mar Grosso
Até Laguna, primeiro,
C'os laços do pampeiro
Sempre arriando animais
Até as Minas Gerais
Com gado todo matreiro.

Graças a sua aventura
Seguiu a mineração,
Também a manutenção
Da indústria canavieira
E também a garimpeira.
O gado foi a defesa
Que acostumou com firmeza
O intruso naquele chão,
Que grato, aderiu então
À coroa portuguesa.

Foi também Souza Farias
Que conduziu animais,
A instituições coloniais
Da Casa grande e Senzala.
Então essa Era assinala
Tanto abuso de poder,
Que doava a bel prazer
As glebas de sesmarias,
Aos casais e suas crias
E também ao por nascer.
(O que estava na barriga da mãe
também ganhava uma sesmaria)

Nas rodilhas do ano mil
 Setecentos, setenta e sete,
 Um nortista de topete
 E modesto retirante, do Ceará, tão distante
 Pela seca, atormentado,
 Ele viu aqui mercado
 Para o qual tinha vaquia
 Só o couro e o cebo valiam.
 E o resto desperdiçado.

Na gadaria de antanho
 Somente o que valia ouro
 Era o cebo e o couro,
 Mas a indústria verdadeira
 Viu o nortista que inteira
 Toda ela desperdiçada;
 Ir toda para a corvada
 Que andava de pelo fino,
 No pago continentino
 Sem fronteira demarcada

O modesto cearense
 Foi José Pinto Martins,
 Que veio lá dos confins
 Dum sertão abrasador.
 Ele foi explorador
 Da carne desperdiçada,
 Como não valia nada
 Foi então que esse nortista,
 O seu ideal conquista
 C'oa primeira charqueada.

Nas rodilhas do ano mil
 De setecentos e oitenta,
 Que Pinto Martins fermenta
 A sua idéia e levanta
 Lá em Pelotas e planta
 O seu primeiro galpão,
 A charqueada de então
 - primeira no continente.
 Pra orgulho de nossa gente
 Floresceu nesse Rincão.

Por ironia da sina
 Esses dois tauras campeiros,
 Nossos primeiros tropeiros
 E o nortista de valor,
 Primeiro charqueador
 Conto com alma dorida:
 Lutaram tanto na vida
 Pra morrer sem um vintém,
 E nem esses tauras têm
 Sepultura conhecida.

O tropeiro que marcou a história da família, acolhendo uma criança

Iria Jacoby de Oliveira

Psicóloga. Caxias do Sul/RS

Desde muito tempo escutei histórias nas rodas de conversa realizadas pelos meus avós Olga Tietböhl Jacoby e José Carlos Jacoby (Carlinhos), sempre muito acaloradas, ora pelo calor do fogão à lenha, ora pela fala. Destas, borbulhavam sentimentos advindos de amor, admiração, persistência, dor e sofrimento, entre outros. Havia sentimentos que não eram falados, calados eram, mas nem por isso deixaram de existir na história familiar.

Há muito me interessei pelas histórias de mulheres e seus fazeres, seus prazeres, suas dores e seus amores. Porém, foi através de minha análise que descobri a importância e a paixão por estas histórias, quanto mais me debruçava sobre o passado mais conseguia definir meu presente, e no momento, desejo expressar através da escrita estes relatos, ocupando um lugar, com o objetivo de dar a voz ao que não foi dito, apresentando a vida de mulheres com identidade, sujeitos com desejos e anseios.

Este relato será um recorte de uma pesquisa realizada de forma bibliográfica e oral de cinco gerações de mulheres. A primeira geração tem início com Luiza Elizabeth Dhiel Diefenthaaer nascida Biebelheim (atual Alemanha) 27/02/1807; logo Juliana Wilhelmina Fitten Wetter 1836; após minha tataravó, Luiza Henrietta Voges, nascida em 24/08/1860, em Três Forquilhas; seguindo a sequência, minha bisavó Mathilde Christina Jacoby Tietbohl, nascida 12/08/1885, em Bom Jesus e concluo com minha avó Olga Tietböhl Jacoby, nascida em 20/12/1914, em Bom Jesus.

Vou me ater à história de uma dessas cinco mulheres, será Luiza Henrietta Voges a qual descreverei mais tarde. Através de pesquisas relatadas acima, surgiu o interesse de contar a história de um tropeiro que passa por uma fazenda e leva uma criança que foi concebida em uma época, na qual a mulher solteira não poderia tê-lo.

A passagem deste tropeiro não é apenas na fazenda como de praxe conduzindo o gado e alimentos, ele leva este menino recém-nascido, acolhe em sua residência e lhe oferece como forma de amor a palavra, o que é de mais precioso, ele adota esta criança, e principalmente não nega sua história, devido a este ato de amor, é que o segredo da família deixa de existir, é então revelado anos mais tarde.

Este homem que infelizmente desconheço sua identidade, pois não sei seu nome, não sei de sua história, faz uma marca, e torna esta criança um sujeito que pode se apropriar de sua história.

Vou relatar através da escrita, o que escutei, que posso chamar de pesquisa oral.

Em 24/08/1860 nasceu em Forquilhas Luiza Henrietta Voges, filha de Juliana Wilhelmina Fitten Wetter e Adolph Philipp Voges e neta do conhecido pastor Carl Leopoldo Voges (1801-1893) (pastor Voges). Esta jovem mulher teve uma educação baseada no patriarcalismo da época, de religião luterana extremamente conservadora. Mas, em meados de 1875, se vê gerando um filho aos 15 anos, talvez movida pela paixão pueril ou um encontro casual por um homem anônimo, pois *não tenho dados sobre o fato, apenas me atenho às divagações*. No entanto, é possível afirmar que ela estava contrariando às normas culturais e religiosas da época.

Em torno de 1850, conforme Hunsche (1983), o Pastor Voges havia construído seu respeitável sobrado tipo (enxaimel). Neste funcionava uma escola em sua parte alta, e na parte norte fora construído um armazém de secos e molhados. A família Voges encontrava-se em ascensão na colônia de Três Forquilhas, tinha grande influência na igreja e na comunidade. No contexto histórico-cultural da época seria difícil aceitar uma filha ou neta grávida solteira, assim como um casamento com um homem escravo, com ascendência indígena ou colono não abastado.

Após o nascimento da criança em meados de 1875, supõe-se que Luiza Henrieta tenha permanecido solteira, pois seu casamento só ocorreu em 1878.

Conforme Toigo (2008), Luiza Henrieta casou-se com João Pedro Jacoby Neto em 15 de julho de 1878 em Três Forquilhas. Vinte e dois anos depois, em 1900, após a morte do pastor Voges o casal comprou terras no município de Bom Jesus. Subiram a serra com seus cinco filhos; duas filhas já estavam casadas. O casal teve sete filhos, Albertina Voges Jacoby, Lúcia Voges Jacoby, João Carlos Voges Jacoby Sobrinho, Virgilina Voges Jacoby, Leonor Voges Jacoby, Deodelino Voges Jacoby e Mathilde Voges Jacoby.

Após dois anos fora *arranjado* o casamento com João Pedro Jacoby Neto, que segundo relatos de minha avó Olga, era um homem ríspido que a tratava de forma grosseira devido aos fatos passados (possível gravidez). Supõe-se que este peso foi carregado por toda sua existência, além da profunda dor que lhe amargava o coração não sabendo do paradeiro de seu filho.

Segundo relatos de meus avós que não gostavam que falassem sobre o assunto, pois era algo que não poderia ser falado, o filho que fora adotado pelo tropeiro muitas vezes passava em sua fazenda em Bom Jesus, para des-

cansar a tropa, pois onde Luiza Henrietta morava era considerado pouso de tropeiros. O filho sabendo de sua história reconhecia a mãe, mas ela infelizmente não o reconhecia.

Luiza Henrietta, em seu leito de morte, em 1942, poderia ter acolhido como seu este filho do esquecimento, mas lhe foi negado novamente vê-lo. Esse gesto é marca da cultura patriarcalista. Após décadas permanecia, com a desculpa de que ela, ao vê-lo, poderia não resistir e ir a óbito. Hoje, porém, podemos considerar que sua voz não foi escutada, desde sempre calada, pois o sujeito mulher não falava, não desejava. Na época, ela encontrava-se na cama consciente, pois sofrera uma fratura no quadril que a impedia de caminhar. Acredito que esta fratura era psíquica, também, pelo tamanho corte sofrido. Considerando que a mesma era neta de pastor e administrador da comunidade, filha de pai militar e político da época, impossível mensurar seu sofrimento devido o envolvimento amoroso com uma gravidez e suas consequências.

Luiza morre aos 82 anos em 31/05/1942 em sua residência. sem conhecer seu filho primogênito.

Luiza Henrietta foi abdicada de sua voz, mas seu filho não, este sabia de sua história. Mesmo em situação de possível sofrimento fora autorizado a falar para seus descendentes sobre sua mãe biológica, inclusive, um de seus descendentes que residia no município de Vacaria tinha uma foto da mesma, marcando sua história. Este relato só ocorreu devido a grandeza deste tropeiro anônimo do qual sou imensamente grata.

“Nenhum ser humano é capaz de esconder um segredo. Se a boca se cala, falam as pontas dos dedos”. *Sigmund Freud*

Referências

HUNSCHE, Carlos Henrique. *O Protestantismo no Sul do Brasil, nos 500 anos de nascimento de Lutero (1483-1893)*. Porto Alegre: Sinodal, 1983.

MÜLLER, Elio Eugenio. *Três Forquilhas (1826-1899): I Fase de Formação de Colônia*. Curitiba: Fonte, 1992.

MÜLLER, Elio Eugenio. *Três Forquilhas (1900-1949): II Tempos de República*. Curitiba: Italprint, 1993.

TOIGO, Alice Maria Tietböhl. *Cartas da Pomerânia: a história da família Tietböhl*. Caxias do Sul: Lorencetti, 2008.

Fontes orais

Entrevistas com Olga Tietböhl Jacoby e José Carlos Jacoby (Carlinhos). Estas entrevistas foram realizadas informalmente em conversas ao redor do fogão, principalmente nos invernos de Bom Jesus.

Tropeiros no século XXI: uma discussão necessária

Filipe Cordeiro de Souza Alгатão

Bacharel em Sociologia e Política, Pesquisador, Membro do Instituto de Estudos Valeparaibanos, Mestre e Doutorando. São Paulo/SP

A reflexão em torno da presença de atividade tropeira nos dias atuais surge como desdobramento necessário dentro do debate que envolve a história do tropeirismo no Brasil. Como é de conhecimento, a tropa no país surge no contexto do período colonial – sendo que à época representava a única alternativa viável de transporte de mercadorias e informações.

Sergio Buarque de Hollanda, em *Caminhos e Fronteiras* ressalta que a partir do século XVIII, com as primeiras incursões tropeiras entre os criatórios do Sul e as jazidas auríferas de Minas Gerais, estabelecendo como ponto central a Feira de Muares na cidade paulista de Sorocaba, “o manejo da cavalaria adentra definitivamente na ordem dos costumes dos paulistas, o tropeiro é o sucessor direto do sertanista e o precursor, em muitos pontos, do grande fazendeiro.” (HOLLANDA, 1994, p. 133).

Maria Sylvia de Carvalho Franco em seu trabalho ressalta que o tropeiro, sendo uma etapa posterior da experiência bandeirante, somando-se a sapiência indígena, detentor de sólidos conhecimentos sobre os caminhos que levam os adensamentos populacionais litorâneos aos confins do sertão, mostrou-se como o tipo humano que mais chances teve de ascender socialmente entre os séculos XVIII e XIX pois todas as atividades desempenhadas pelos homens inseridos nas dinâmicas sociais, dependiam se não integralmente, ao menos em parte, aos préstimos dos tropeiros.

Sua participação, ainda segundo Franco, oscilou entre a tecnologia rudimentar presente em contraste com o grande empreendimento mercantil. A figura do tropeiro surgiu como elemento vital para a manutenção da economia da colônia e posteriormente do império, sendo indispensável tanto para o ciclo do ouro e minerais preciosos quanto posteriormente contribuiu decisivamente para a consolidação da nascente produção cafeeira na então província do Rio de Janeiro e leste do atual estado de São Paulo¹.

A pesquisa ora apresentada leva em conta a região delimitada pela frente pioneira da expansão cafeeira na região sudeste do Brasil, que compreende a zona do Vale do Paraíba, entre os estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Mi-

¹ Indica-se como atual estado de São Paulo, pois no período referido, primeiros decênios do século XIX, a província de São Paulo ainda compreendia além do seu atual território, o atual estado do Paraná, emancipado em 1853.

nas Gerais. Trata-se de um recorte relevante visto que há presença marcante de tropas de mula na região desde o período colonial, pois era passagem obrigatória entre as jazidas de Minas Gerais e o Porto de Paraty e posteriormente a Fazenda de Santa Cruz (Caminho Velho e Caminho novo respectivamente), compreendendo os traçados da Estrada Real. Posteriormente, com a cafeicultura as mulas transportavam a produção das fazendas até os portos litorâneos valendo-se além dos caminhos oficiais, de trilhas abertas para contrabando de mercadorias, caso dos caminhos do Ariró entre São José do Barreiro e a vila de Mambucaba (em Angra dos Reis), trilha dos Campos da Bocaina, com ramificações para Campos Novos de Cunha, Silveiras e Areias, ligando-se com a trilha do Ariró no topo da Serra do Mar, ou mesmo outros caminhos importantes da região como a Trilha entre a região de São José dos Campos e a vila de São Sebastião, ou entre Taubaté, os campos de São Luiz do Paraitinga e Ubatuba; Barra Mansa, São João Marcos (atual distrito do município de Rio Claro/RJ), Serra do Piloto e Mangaratiba. Todos esses caminhos foram fundamentais para o sucesso da empreitada tropeirista.

Há duas diferenciações imperativas para o escopo desta pesquisa. A primeira delas diz respeito ao que se entende pela categoria de tropeiro. Um deles é o negociante de animais, dono da tropa, que possuía certo número de animais e os levava às feiras e mercados urbanos ou se dirigia às regiões de cultura, negociando com proprietários rurais; o outro é o condutor de tropas em si, ou tocador de burro de tropa arreada, é este personagem o foco preferencial dessa abordagem.

O outro ponto cumpre dissociar o universo do tropeirismo quanto a sua temporalidade e contingência: de um lado o movimento que se iniciou durante o período colonial exercendo a primazia no transporte de bens e em menor escala de pessoas, atravessou o século XIX até meados do século XX como complementar a atividade ferroviária e sucumbiu à Era das Rodovias – a este chamamos de “Tropeirismo Clássico”. Em contrapartida tem-se a atividade tropeira típica de lugares afastados, onde a ferrovia não alcançou e as estradas são bastante precárias. Trata-se de um “Tropeirismo Residual”, que descende do tropeirismo clássico quanto a forma, mas não estabelece dependência, visto que o tropeiro contemporâneo cuja figura do Matuto das Serras da Mantiqueira e Bocaina seria seu maior expoente, insere-se em uma lógica de mercado outrora inexistente. Será o condutor de tropas do *Tropeirismo Residual* verificado no século XXI o foco preferencial desta pesquisa.

O cenário em que essa sobrevivência da atividade tropeira se dá são bairros rurais do interior, e suas causas obedecem a diferentes contextos históricos, geográficos, cronológicos e socioeconômicos. Essa reelaboração

da atividade guarda semelhanças em relação ao tropeirismo, mencionado como clássico (aquele que foi desempenhado até a disseminação do modal ferroviário), apenas quanto à forma, pois ao ligar-se a uma lógica de mercado, outrora inexistente, marca sua sobrevivência de maneira diversa. Antes, o tropeirismo enquanto profissão se mostrava enquanto atividade fim, nos dias atuais, ele se configura como um meio cujo intuito é inserir-se na sociedade de consumo.

Para melhor compreensão do debate proposto, se faz necessário enquadrar o cenário em que a pesquisa transcorre. As localidades abordadas como caso paradigmático ao desenvolvimento dessa pesquisa são os bairros de Campos de Cunha (popularmente conhecido como Campos Novos de Cunha), localizado no município de Cunha/SP e os bairros de Fragária e Serra Negra, ambos no município de Itamonte/MG.

As localidades são consideradas bairros rurais levando em conta as definições para essa categoria de núcleo populacional estabelecidas por Antônio Candido e por Maria Isaura Pereira de Queiróz, em que representam; “Unidade mínima de povoamento nas áreas rurais paulistas, de nível econômico bastante precário, entrando em decadência facilmente e parecendo fadado à degradação social ao sofrer o impacto da industrialização ora em processo no Estado.” (QUEIRÓZ, 1973, p. 2).

Ainda segundo Maria Isaura Pereira de Queiróz, “era o bairro rural um grupo de vizinhança de *habitat* disperso, mas de contornos suficientemente consistentes para dar aos habitantes a noção de lhe pertencer, levando-os a distingui-lo dos demais bairros da zona.” (Op. cit, p. 3). Esta forma de agrupamento, cuja denominação é marcadamente típica do povoamento das Zonas Paulistas² (que se estendem principalmente por Minas Gerais) leva em conta o sentimento de pertencimento por parte dos habitantes, que os leva a configurar o bairro rural tanto nas relações sociais quanto geograficamente, sendo que a religiosidade, simbolizada a partir da capela se colocava como eixo central das relações e a festa do santo padroeiro local e os mutirões realizados, os grandes acontecimentos facilitadores das interações sociais.

Os bairros rurais converteram-se em cidades tradicionais da região de influência Paulista, cujas localidades eleitas como caso paradigmático ao desenvolvimento da pesquisa se afirmaram como fruto da expansão bandeirante e da corrida do ouro aos Sertões de Minas Gerais e como característica intrínseca de seu povoamento disperso em território bastante escarpado e

² Por “Zonas Paulistas” entendam-se as regiões cujo povoamento se deu a partir das Bandeiras Paulistas.

pouco adensado permaneceram como regiões isoladas e de acesso dificultado, condições essenciais para a sobrevivência do tropeirismo na contemporaneidade.

De todas as regiões isoladas do estado de São Paulo, a mais velha, a maior e a mais famosa nos círculos acadêmicos, é o município de Cunha, que se estende na região Sul do Vale, no Alto Paraíba. Por causa de uma combinação de fatores históricos e geográficos, Cunha, até bem recentemente, permanecia uma das regiões mais isoladas e conservadas do Estado e um dos últimos centros conservadores da velha cultura *Folk* rural de São Paulo, o chamado “Caipira Paulista”. (SHIRLEY, 1977, p. 28).

A história do município de Cunha, onde o bairro de Campos Novos de Cunha está inserido remete ao início do povoamento da Região do Vale do Paraíba, no século XVII por localizar-se entre a Vila litorânea de Paraty e as nascentes vilas de Taubaté e Guaratinguetá. Seu nome primitivo era Facão, sua localização era estratégica, logo após o topo da Serra do Mar, sendo o primeiro adensamento de Serra Acima, era conhecido como *Boca do Sertão*.

A história de Cunha retrocede quase até o mais antigo povoamento português no Brasil meridional. Sua história, como declarou Mário Wagner Vieira da Cunha, está intimamente vinculada a história do transporte, à história das estradas, da migração dos povos e do embarque de muitas espécies de produtos. Cunha é e tem sido sempre uma região periférica. Ela foi sempre secundária e dependente dos grandes movimentos sociais e econômicos, que ocorreram no vizinho Vale do Paraíba e no imenso interior de São Paulo e Minas Gerais. (SHIRLEY, op. cit. p. 35).

Com a abertura das jazidas auríferas nas Minas Gerais, a região do Facão ganhou grande destaque por sediar o registro das tropas, onde se recolhiam os tributos para a coroa portuguesa no alto da serra, bem como o Pouso da Aparição, no bairro homônimo, constituindo-se em parada obrigatória para descanso das tropas tanto vindas do litoral quanto do Sertão. Algumas léguas a frente do ponto referido, no alto do morro foi erguida uma capela em louvor a Nossa Senhora da Conceição, que deu nome a povoação de Nossa Senhora da Conceição do Facão, cujo nome posterior seria Vila de Nossa Senhora da Conceição de Cunha, simplificado para Cunha, como conhecemos atualmente.

A parte do território cunhense que nos interessa é o distrito de Campos de Cunha, ou Campos Novos de Cunha, como é mais conhecido. De acordo com Shirley (1977), “A parte nordeste do município de Cunha, formando

um subdistrito, Campos Novos de Cunha, é isolada e povoada muito esparsamente. É linda, agreste, grande parte dela completamente desabitada e até inexplorada.” (SHIRLEY, op. cit, p. 32).

A história do distrito remonta ao século XVIII, fruto das entradas de diligências e tropas ao interior do território Cunhense para alcançar trilhas que levassem ao Porto da Vila de Mambucaba (pertencente a Angra dos Reis) evitando-se o pagamento de impostos na Barreira do alto da Serra no caminho de Paraty. De acordo com Veloso (2010), no decênio de 1850 foi erguida na região dos Campos de Cunha uma paróquia em louvor de Nossa Senhora dos Remédios, dando origem ao povoamento que seria anos mais tarde (através da Lei nº 5 de 08 de março de 1872) elevado pela então Província de São Paulo a categoria de Distrito de Paz, tendo seu nome simplificado para Campos de Cunha através do Decreto-lei estadual nº 9073 de 31 de março de 1938.

O distrito de Campos de Cunha (nome oficial da localidade) está geograficamente localizado entre as Serras do Mar, Bocaina e Quebra-Cangalha, fazendo divisa com os municípios paulistas de Guaratinguetá, Lorena, Silveiras, Areias e São José do Barreiro e com o município de Paraty, no Rio de Janeiro. Sua população é de cerca de 5 mil habitantes (IBGE 2010), distribuídas de acordo com a historiadora Kely Muller (2005) em 142 adensamentos populacionais entre capelas curadas, bairros rurais e a sede do distrito. Salientando que a região tem vital importância para o abastecimento hídrico regional, pois o principal rio da região, o Paraitinga, nasce na divisa dos municípios de Silveiras e Areias, no entanto, tem seus principais afluentes na área do distrito. Este rio junta-se ao Rio Paraibuna na cidade homônima e formam o Rio Paraíba do Sul, responsável pelo abastecimento da região do Vale do Paraíba Paulista e da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, portanto compõe uma das principais bacias hidrográficas do país.

São poucas as fontes que dão conta da circunstância exata de criação dos povoados e dos bairros rurais que circundam a região de Campos Novos de Cunha, mas de acordo com Veloso (2010), o bairro de Campos Novos surgiu, devido a sua estratégica localização, entre o final do século XVIII e início do século XIX já que se encontrava entre o Caminho Novo de Nossa Senhora da Piedade (aberto em meados do século referido como variante da Estrada Real entre Lorena, então capitania de São Paulo e a Fazenda Santa Cruz no Rio de Janeiro) e o Caminho Velho (ou Estrada Real do Sertão, que vindo das Minas Gerais demandava Paraty) e concentrava pequenas trilhas para contrabando de ouro para área do litoral diversa do autorizado pela Coroa Portuguesa. Trata-se de uma região cercada por montanhas de altitude

elevada, algo que no cenário regional impôs um isolamento geográfico perante a sede do município e as cidades vizinhas, culminando na manutenção de suas características peculiares, com elementos herdados dos primeiros moradores, em síntese, um bairro tradicional – entendido como lugar onde manifestações culturais foram preservadas.

De acordo com as informações coletadas em campo sobre a presença das tropas, na percepção dos moradores o tropeirismo representava senão a único, o mais importante meio de vida da população. A tropa era empregada para transportar produtos como leite, banha (a localidade era a principal produtora de derivados suínos da região), milho e candeia para as cidades vizinhas e ao retornar, abastecia o povoado de bens de consumo que não eram produzidos por eles como sal, açúcar, querosene, pólvora, fósforo e demais itens indispensáveis à vida do homem do campo.

As vias tropeiras, como se pode observar em campo, influenciaram em grande medida a cultura local. Encontramos diversas expressões típicas da tropa no anedotário popular, no imaginário coletivo, nas brincadeiras das crianças, na gastronomia regional, na arquitetura das antigas propriedades e na própria escolha do local onde se fundou o povoado, notando-se portanto que a herança cultural dos tropeiros nos habitantes está profundamente enraizada nos costumes locais.

Em campo encontramos pessoas que ainda possuem em suas propriedades, mulas para uso doméstico, em tarefas como movimento de moenda, transporte de ferramentas e da produção leiteira. No bairro afastado de Bocaininha da Boa Esperança, próximo a divisa entre o distrito de Campos Novos com o município de Areias e a aproximadamente três quilômetros da nascente do Rio Paraitinga há um morador que ainda possui mulas e transporta a produção de seus vizinhos das propriedades afastadas até o ponto onde é possível chegar de caminhão. O homem se chama Lucimar e possui quatro burros, transporta na maior parte das vezes a produção de milho e carregamentos de madeira. Aprendeu este ofício do pai, e ainda o desempenha devido a dificuldade de acesso da região em que vive.

Em seu relato, emociona-se quando conta sobre a maneira como aprendeu o ofício, que seu pai desde os 8 anos de idade o chamava para ver como alceava um burro, como ajeitava a carga, como se faziam utensílios como jacás, paus de cangalha, arreios e assim aprendeu e desempenha as mesmas tarefas até hoje. No lado cunhense da Serra da Bocaina este é um tropeiro sobrevivente, seus vizinhos quase todos abandonaram as mulas em benefício de motocicletas, restando somente animais para alcançar áreas escarpadas das propriedades e bairros de difícil acesso.

Em outro bairro rural visitado, Serra do Indaiá, distante três quilômetros em linha reta da divisa entre os estados de São Paulo e Rio de Janeiro, encontramos outros dois senhores que ainda possuem mulas, o primeiro deles, senhor Osmar, vivia no bairro de Águas de Santa Rosa e mudou-se para a Serra há pouco mais de 20 anos, seu pai era um dos tropeiros que transportava a produção de toucinho do bairro em que residiam até o rancho de tropa localizado no atual Bairro da Cruz, município de Lorena. Atualmente possui quatro mulas e as utiliza em serviços domésticos e quando algum vizinho solicita esporadicamente para algum tipo de frete (como ele declara), normalmente madeira extraída de dois bairros que ficam às margens do ribeirão Guaripú (divisa SP/RJ) que se chamam Sertão da Paca e Capoeirinha, já dentro do Parque Nacional da Serra da Bocaina, onde não há estradas, apenas trilhas utilizadas desde o tempo das tropas com destino ao litoral.

O outro morador que ainda possui mulas na região é o senhor José Tolino, de sua propriedade é possível avistar o topo do morro que marca a divisa estadual. No interior de suas terras passa o Ribeirão que dá origem ao Rio Guabiobas, que corta o distrito de Campos Novos e é uns dos principais afluentes da cabeceira do Rio Paraitinga. Aprendeu o ofício com o pai, que era um tropeiro conhecido da região e em sua casa, às margens do referido rio, havia um rancho em que tropeiros e viajantes pernoitavam quando no rumo da vila de Mambucaba. Ele utiliza-se dos animais para a lida na fazenda e para transportar materiais de construção dentro das suas terras ou por solicitação de seus vizinhos.

Na outra parte do campo delimitado, os bairros rurais de Fragária e Serra Negra em Itamonte (MG) há um uso diverso das tropas. Localizamos quatro homens que ainda possuem mulas e as utilizam no transporte de queijos, notadamente o parmesão da Mantiqueira, ovos, frutas, doces e licores entre os bairros que residem e o distrito turístico de Visconde de Mauá (RJ). Esses tropeiros cruzam a Serra da Mantiqueira, saindo de suas residências na sexta-feira por volta de nove horas da manhã, atravessando a região do Parque Nacional das Agulhas Negras, passando pelo vale do Rio Preto (divisor entre os Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro), chegando à vila de Maromba (um dos povoados do distrito) no princípio da noite (por volta de 18:00). Não existem mais ranchos de tropa durante o trajeto, esses tropeiros pou-sam na casa de parentes, amigos e levam o gado para pasto alugado, onde descansam e iniciam suas vendas na manhã do sábado percorrendo as vilas de Maromba e Maringá.

Tivemos oportunidade de conversar com esses tropeiros em duas ocasiões, primeiro no ano de 2010 e no mês de abril de 2014. Na primeira

conversa, encontramos esses tropeiros desanimados com o fraco movimento das vendas em relação a dura jornada de cerca de 40 km que enfrentam semanalmente. No entanto, no mesmo ano uma série de reportagens realizadas pela Rede Globo intitulada “Tropeiros do Parmesão”, organizada pelo programa Globo Rural, alterou o cenário para esses profissionais. Após a divulgação, grande parte dos turistas, nas palavras de Gezuel, um dos entrevistados, passou a procurá-los em Visconde de Mauá para comprar os produtos diretamente de suas mãos. Gezuel é o mais antigo dos tropeiros em atividade da região, percorre o mesmo trajeto há 40 anos, vem de uma família de tropeiros que transportavam produtos próprios e dos vizinhos a uma feira no bairro da Barreira, às margens da atual Rodovia BR – 354, na divisa de estados RJ/MG e também transportavam mercadorias que abasteciam a cidade de Resende/RJ.

Também herdou a profissão de seu pai, contou-nos que aprendeu o ofício acompanhando as jornadas e embora tenha parado um tempo de lidar com Burros em detrimento da produção carvoeira, retornou a atividade devido a fiscalização cada vez maior sobre a produção de carvão, o que não ocorria na tropa.

O outro tropeiro que entrevistamos, Natanael, mais conhecido como Natal, primo de Gezuel, também vive no bairro de Serra Negra e transporta além dos itens já mencionados, trutas congeladas produzidas por seu filho para abastecer os restaurantes da região. Dentre os tropeiros da região ele é o detentor da maior quantidade de mulas, 7 ao todo, utilizando entre duas e três a cada jornada, fazendo rodízio com os animais. Os outros tropeiros identificados ainda não foram localizados.

Na continuação do processo investigativo a pesquisa está agora coletando informações mais apuradas sobre as condições de vida daqueles que desempenham atividade tropeira ainda nos dias atuais. Verificamos diferenças e similitudes não apenas geográficas quanto aos contextos culturais dos grupos analisados. Um estudo comparativo com os dados observados em Campos Novos de Cunha (SP), região do Parque Nacional da Serra da Bocaina e em Fragária e Serra Negra, Região do Parque Nacional do Itatiaia em Itamonte (MG), trará luz ao problema proposto.

Por entendermos que se trata de um aprendizado e de uma atividade transmitida oralmente, além de propormos reconstruções da história das comunidades a partir da memória de seus habitantes, essa pesquisa dialoga com os recursos metodológicos da História Oral.

Trata-se enfim de uma pesquisa em curso cujos resultados ainda não são conclusivos. O que está em questão neste momento é, sobretudo, os dados

coletados em campo e a eventual re-significação pela qual entendemos passar a atividade tropeira contemporaneamente, seus impactos nas comunidades em que o uso de mulas ainda se faz necessário, embora em conjuntura socioeconômica diversa do observado no período clássico do tropeirismo no Brasil (entre os séculos XVIII e XX) e as formas de transmissão de conhecimento numa eventual sobrevivência desse ofício.

Referências

- ALBERTI, Verena. *Manual de História Oral*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2004.
- ALMEIDA, Aluísio de. *Vida e Morte do Tropeiro*. São Paulo: Martins, 1971.
- ARANTES, Antonio Augusto. *O que é cultura popular*. São Paulo: Brasiliense, 1981.
- FLORES, Moacyr. *Tropeirismo no Brasil*. Porto Alegre: Nova Dimensão, 1998.
- FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. 3. ed. São Paulo: Kairós, 1983.
- GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.
- HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Vértice, 1990.
- HOLANDA, Sérgio Buarque. *Caminhos e Fronteiras*. 3 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- MONTENEGRO, Antonio Torres. *História, metodologia, memória*. São Paulo: Contexto, 2011.
- MULLER, Kely. *Distrito de Campos de Cunha: Cultura e Tradição*. Lorena, 2005.
- TCC (Graduação em História) – Campus Lorena, Centro Universitário Salesiano de São Paulo.
- POLLAK, Michael. Memória e identidade social. In: *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, Ed. FGV, v. 5, n. 10, p. 200-212, 1992.
- QUEIRÓZ, Maria Isaura Pereira. *Bairros rurais paulistas: dinâmicas das relações Bairro Rural, Cidade*. São Paulo: Duas Cidades, 1973.
- SHIRLEY, Robert W. *O fim de uma tradição: cultura e desenvolvimento no município de Cunha*. São Paulo: Perspectiva/SEC/SP, 1977.
- VELOSO, João José de Oliveira. *A história de Cunha (1600-2010): Freguesia do Facão, a rota da exploração das minas e abastecimento de tropas*. São José dos Campos: JAC Editora, 2010.



Histórias tropeiras: entrevistas e pesquisa bibliográfica

Edgar Bueno Silveira

Tradicionalista, Coordenador do Departamento Cultural do CTG Rancho da Integração, Pesquisador, Professor, Pedagogo, Especialista em Educação das Relações étnico-raciais e Multiculturalismo e Tecnologias em Educação. Vacaria/RS

Jayane Eduarda Alves do Amaral

Estudante, Terceira turma Juvenil do CTG Rancho da Integração (Gestão 2017-2019) e Membro do MTG/RS. Vacaria/RS

Leandra Cassol Vieira

Estudante, Coordenadora do Departamento Jovem do CTG Rancho da Integração (Gestão 2017-2019) e Membro do MTG/RS. Vacaria/RS

O presente trabalho tem por objetivo incentivar jovens tradicionalistas a realizarem pesquisas e buscarem informações relevantes sobre o tema tropeirismo. As pesquisas realizadas foram a bibliográfica e a entrevista. Na entrevista, a memória oral mostrou-se importante, bem como o sentimento de pertencimento e de vínculo familiar. Na pesquisa bibliográfica, aspectos do tropeirismo foram confirmados no relato escrito.

Este trabalho foi composto por duas pesquisas, uma bibliográfica e outra na forma de entrevista, valorizando a memória oral. De início, temos o relato de Jayane Alves do Amaral, realizando considerações acerca de uma obra literária. Posteriormente, temos o relato de Leandra Cassol Vieira, filha e neta de tropeiros. A memória oral de sua avó também serviu de referência para a elaboração do trabalho. Ao final, percebe-se que os objetivos propostos foram alcançados, pois visou estimular a pesquisa e o apego pela história do nosso Estado, bem como de outras regiões do Brasil e de fora dele, pois o tropeirismo foi uma prática em diferentes partes do mundo. Pode-se mesmo falar em uma identidade tropeira.

Família tropeira

Leandra Cassol Vieira, nascida em 2004, apesar da tenra idade, tem apreço às coisas do pago. Coordenadora do Departamento Jovem, declamadora e dançarina de inverno no CTG Rancho da Integração, em Vacaria/RS, entrevistou em abril de 2018 sua avó, senhora Ivanir da Silva Vieira com

60 anos. Seu avô, senhor Euclides Firmino Vieira tem 69 anos, e seu pai, Ivan da Silva Vieira, 41 anos.

O avô Euclides Firmino Vieira, morava em Barra Grande, e atualmente mora em Campo Alto, e sua avó Ivanir da Silva Vieira, sempre ajudou o esposo, arrumando a comida, arrumando *os trem de cama* para ele e outros tropeiros dormirem na estrada ou no mato, durante a tropeada.

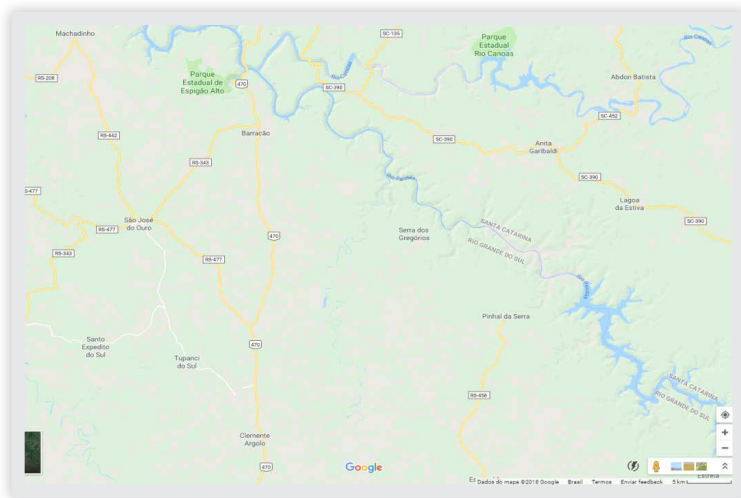
O avô tropeava de Barra Grande até Machadinho, Anita Garibaldi, Barreirão, entre outros. Eles tropeavam com mulas, gado, levavam milho, entre outros alimentos em bruacas e cestos para os moinhos. As viagens duravam entre 4 e 10 dias. O avô relatou que eles passavam as mulas e o gado a nado no Rio Pelotas, quando iam para Anita Garibaldi. Hoje, por conta da Usina da BAESA e do lago da hidroelétrica, o rio está muito mais largo e profundo.

Os tropeiros consumiam quirera, charque, salame, queijo, alimentos esses que produziam em casa. Dormiam em baixo de árvores, capão de mato, armavam lonas e dormiam em cima dos pelegos e se cobriam com a capa de chuva. Caso chovesse eles não se molhavam. Assim eram os pousos tropeiros.

O pai de Leandra chegou a acompanhar tropas durante a infância, ajudando o seu pai. A avó relata que nunca “contrataram caminhão” para transportar gado ou mulas, e que os animais eram sempre tropeados.

O senhor Euclides, além de músico, foi patrão do CTG de Pinhal da Serra.

Figura 1 – Mapa da região de atuação dos tropeiros entrevistados



Fonte: Google Maps.

Figura 2 – Leandra, quando criança, e seu avô tropeiro, Senhor Euclides

Fonte: acervo de Leandra.

Conhecendo o tropeirismo através de pesquisa bibliográfica

Adriana Lins, jornalista graduada pela universidade de Caxias do Sul e autora do livro *Tropeando lembranças* conta a vida de seu pai de criação Anacleto Gomes da Silva, tropeiro que viajou em todo o Rio Grande do Sul levando mulas e mercadorias para fazendeiros e agricultores, ou bois que eram entregues a matadouros ou frigoríficos como o de Gravataí, que era o mais utilizado na época.

No livro a autora conta a vida dura de Anacleto, tropeiro durante muitos anos. Frio, chuva, roupas e botas molhadas, fome e cansaço, as viagens duravam semanas e até meses, as cicatrizes pelo corpo de tombos eram muito comuns.

Tropeavam pelo dia inteiro, só paravam para descansar quando o sol era muito forte para não prejudicar as mulas. Era muito comum acordar ao lado de cobras e animais perigosos e até de onças, que eram muito comuns na região. O trajeto era considerado difícil, pois além de alguns acidentes, muitos animais morriam por conta das feras que os atacavam.

Anacleto Gomes da Silva, nascido em 29 de maio de 1926 em uma localidade conhecida como Fazenda dos Ilhéus, pertenceu a São Francisco de Paula e hoje pertence a Caxias do Sul. A família era constituída de 11 irmãos sendo ele o caçula, seu pai morreu quando ele tinha sete anos de idade. Ele era muito travesso e costumava aprontar muito com a mãe Maria Cristina Mengues.

A mãe era descendente de alemães e considerada uma mulher corajosa e forte. Era parteira de campanha, e, muitas vezes, saía para auxiliar em diver-

sas famílias. Após a morte do marido foi obrigada a se virar para sustentar a família e pouco tempo depois se mudaram para São Jorge da Mulada. Aos oito anos foi convidado por Miguelão Florêncio e esposa para morar na casa do casal. Tempo depois mudou-se para a residência de Cidreira Moreira e Adelina Prux, pais do Dr. Jaime Moreira e Agnelo Moreira, permanecendo até os onze anos. Depois se mudou para a casa da irmã em Canela, permanecendo oito meses, e em seguida se mudou para a casa de França Guerreiro, compadre de Dona Cristina, sua mãe.

França Guerreiro exercia a função de tropeiro e passou os ensinamentos para Anacleto. As estradas eram precárias com trilhas estreitas feitas há muito tempo pelos índios.

O tropeiro montava um cavalo que possuía uma sacola de couro, mala de carga, para guardar a capa apresilhada aos arreios. A mula ou cavalo chamada de *madrinha* era um animal mais envelhecido e experiente, abria percurso e era considerado a *cabeça* da tropa. A tropa era formada por 300 a 400 bois e tinha no máximo oito homens. Pernoitavam em poteiros alugados que eram locais próprios para os tropeiros, não muito confortáveis, dava para apenas esticar o pelego e descansar o corpo, esses locais também eram perigosos.

Ele conta que em uma noite acordou com os latidos do cachorro, seu companheiro, quando se deparou com um assaltante que iria levar o maço de dinheiro que possuía.

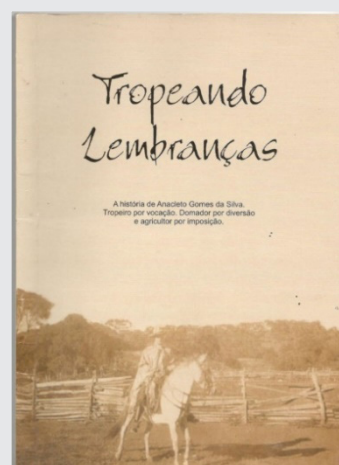
Buscava mercadorias nas localidades de Praia Grande, Santo Antônio da Patrulha, Barra de Ouro e Três Forquilhas e levava para os Campos de Cima da Serra. Trocava mercadorias da fazenda no antigo mercado Luiz Andreazza em Caxias do Sul.

As trilhas eram chamadas de caminho das tropas. Iniciavam em Viamão, atravessando os campos de Vacaria, Lages, Curitiba, Papanduva, Rio Negro, Campo do Tenente, Lapa, Palmeira, Ponta Grossa, Castro, Piraí do Sul, alcançando Sorocaba.

Na década de 1940 teve início a BR 116 que facilitou as condições dos tropeiros.

O tropeiro foi fundamental para o desenvolvimento do interior e estimular a fixação das populações.

Figura 3 – Livro base da pesquisa (Autora: Adriana Lins)



Fonte: acervo do autor.

Nos dias atuais, os caminhos de tropa deram lugar a rodovias que interligam cidades e localidades. O gado é transportado em caminhões, o comércio dispõe de facilidades. Mas, tudo isso, hoje é possível através da iniciativa dos homens, que não conheciam o medo, as dificuldades de se locomover de um lado para o outro: os tropeiros, desbravadores de uma sociedade moderna.

Conclusão

Apesar de muito jovens, as pesquisadoras que contribuíram para a elaboração deste trabalho ficaram realizadas com o resultado do mesmo. Descobriram e confirmaram aspectos já conhecidos acerca do tema proposto. O sentimento de pertencimento e o apego pelas coisas do Rio Grande do Sul se fortaleceram, pois, na entrevista, além da valorização da memória oral, valorizou-se também a história familiar. O fato de ser descendente de tropeiros deixa muito feliz qualquer tradicionalista.

Tanto na pesquisa bibliográfica quanto na entrevista, confirmou-se aquilo que já se sabia: pousos de tropeiros, rotas perigosas, feras, rotas que os indígenas abriram e que foram aproveitadas pelos tropeiros. A alimentação e os *trem de cama*, preparados pela esposa do tropeiro e os alimentos produzidos antes da jornada também apareceram. Chamou a atenção, na pesquisa bibliográfica, o fato de o calor ser evitado, para não prejudicar as mulas. Essa informação era desconhecida de todos.

Com a juventude participando de pesquisas, valorizando a história e cultura de nosso chão. Pode-se afirmar que há, nesses e muitos outros casos, uma identidade tropeira: pessoas que não tropearam, mas que conhecem o assunto, pesquisam, buscam informações sobre, sentem-se parte, pois seus antepassados cruzaram os pagos conduzindo mulas, gado, porcos, perus, etc. É justamente essa identidade tropeira o diferencial de quem gosta e sente-se parte do tropeirismo.

Referências

LINS, Adriana. *Tropeando Lembranças*. Farroupilha: Gráfica e Livraria Niqueti, 2010.

Fontes documentais

Acervo fotográfico da família de Leandra Cassol Vieira.

Site

Google Maps, imagem capturada em abril de 2018.

Tropeiros petroleiros

Emiliano Cilon Silveira

Funcionário público estadual aposentado, Tradicionalista e Pecuarista. Bom Jesus/RS

Meu avô, Emiliano Silveira Hoffmann é filho de José Silveira Hoffmann e Dorotéia Hoffmann, e sobrinho do Manoel Silveira de Azevedo, fundador de Bom Jesus.

Emiliano era patriarca de numerosa família, pecuarista, criador de mulas, tendo uma tropilha de éguas. Seus familiares tropeavam para subsistência das respectivas famílias, trazendo víveres de Três Forquilhas, Torres e Caxias do Sul. Levavam queijo, lã, charque, sedem e couro. Traziam açúcar, farinha de mandioca, arroz, sal e, de sobrecarga, corotes de cachaça, rapadura e laranja.

Com a chegada de alguns automóveis em Bom Jesus, automaticamente surgiu um posto de gasolina, na esquina das ruas Cel. Avelino Paim com a Rua Julho de Castilhos. Revendedor da gasolina: Jocundo Boff; Companhia: Texaco; marca da gasolina: Jacaré; bomba manual; capacidade: 50 litros. O carregamento era feito na Estação Ferroviária de Caxias do Sul.

Em 1938, meu avô dedicou-se a fazer frete, com tropa de muares, transportando combustível de Caxias do Sul para Bom Jesus. Sua tropa era composta de 12 cargueiros, égua madrinha, uma mula com o comboio; esta levava o necessário para a viagem, e duas mulas de arreo. Na ida para Caxias do Sul, as mulas eram arreadas somente com cangalhas, reatas, alças e ligal. Segundo meu informante, esta gasolina vinha dos Estados Unidos, embalada em caixas de madeira com duas latas de 20 litros cada caixa. Estas caixas eram alceadas e colocadas na cangalha, duas caixas por cargueiro. Eram numeradas com a identificação de cada mula, com lado esquerdo e direito, não podendo trocar de mula ou de lado. A tropeada era feita em fila indiana. Uma mula jamais poderia passar pela outra, evitando assim uma carga enroscar na outra e provocar acidentes. Na frente vinha o madrinheiro, seguido por seis cargueiros, ao meio vinha um tropeiro, mais seis mulas e o culatreiro. Se tivesse alguma mula arisca (ligeira), esta era amarrada na cola da égua madrinha.

Por ser uma tropeada de alto risco, os tropeiros foram escolhidos dentre os membros da família, por serem homens tranquilos, sem pressa e dispostos há demorar o tempo necessário na tropeada, pois a tropa não podia trotar por risco de furar as latas e provocar combustão, andava lentamente, a passo.

Quando furava uma lata, a tropa parava, descarregava-se a mula, a caixa era desmanchada e para consertar a lata furada usava-se o sabão caseiro.

Participavam dessas tropeadas, Itamiro Maciel, como madrinheiro, montando a égua Maneca, Francisco Silveira de Azevedo, culatreiro, montava a mula Gilete e João Silveira de Azevedo, montava a mula Zaininha, sendo meeiro da tropa. O Francisco, por ser o mais tranquilo da família, era o comandante da tropeada.

Na volta de viagem, carregados com a gasolina, vinham pela estrada do Passo do Meio: Caxias do Sul, Vila Seca, Apanhador, Cazuza Ferreira, Pedra Lisa, Passo do Meio no rio das Antas, Governador e Bom Jesus. Este trajeto, pela periculosidade da carga, era feito em quatro dias e meio, sendo que tropas com outro tipo de carga, faziam em dois dias. Este, em sentido inverso, também era o trajeto feito na viagem até Caxias do Sul.

Durante o verão eram feitas cinco viagens, no inverno, só quando necessário, pois nesta estação os carros praticamente não andavam, devido à precariedade das estradas, conseqüentemente o uso de gasolina era muito pouco.

As mulas eram escolhidas pela mansidão. Entre elas estavam o burro Piriquito, a mula Cara Baia, a mula Tordilha Negra, a mula Pitoca Pangaré, mula Tostada Grande, o burro Mouro Perna Torta e a mula Gralha, os demais, o informante não lembra.

Tanto nos pousos, como nas sesteadas, as mulas eram descarregadas, ficando a carga a mais ou menos trinta metros do acampamento, coberta pelos ligais.

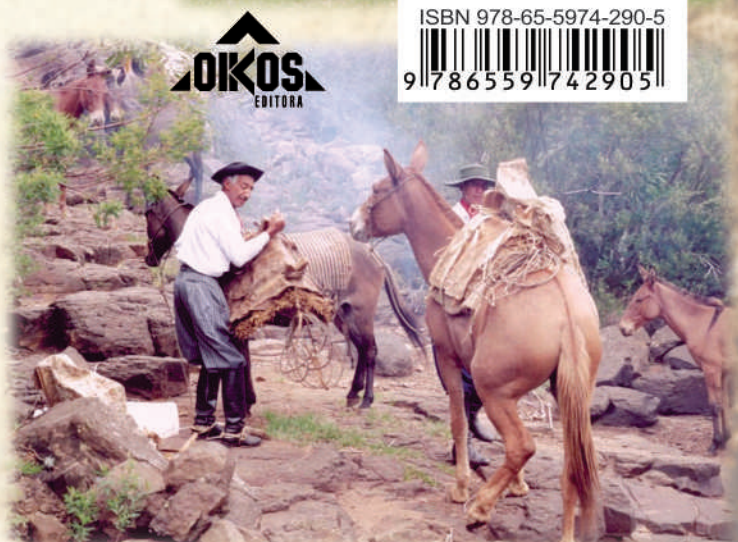
A tropa era composta por 08 cargueiros de gasolina e 04 de querosene.

Os tropeiros nunca ficavam sabendo o valor do frete, pois o Sr. Emiliano, sendo patriarca, acertava diretamente com o Sr. Jocundo. Os tropeiros não recebiam nada pelo trabalho, sendo este um trabalho familiar.

Os poucos proprietários de carros que consumiam esta gasolina eram: Alfredo Júlio, Álvaro Camargo Ramos (seu Danda), Guerino Grazziotin, Luiz Grazziotin, Ricieri De Boni e Sebastião Ribeiro Velho.

O informante, Sr. Clodovino Silveira, conhecido como Nei e seu primo Flori, filho do Francisco, na época com 09 anos de idade, ajudavam a descarregar a tropa, e ganhavam as caixas, com as quais faziam carrinhos de lombas.





OKOS
EDITORA

ISBN 978-65-5974-290-5

