

Itací de Souza e Silva

**Tropeirismo e criatórios de mulas em Lagoa
Vermelha, nordeste do RS (1914-1955)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade de Passo Fundo como requisito parcial e final para obtenção do grau de mestre em História sob a orientação do Prof. Dr. João Carlos Tedesco.

Passo Fundo

2011

CIP – Catalogação na Publicação

-
- S586r Silva, Itací de Souza e
Tropeirismo e criatórios de mulas em Lagoa Vermelha,
nordeste do RS (1914-1955) / Itací de Souza e Silva. – 2011.
140 f. : il. ; 30 cm.
- Orientação: Prof. Dr. João Carlos Tedesco.
Dissertação (Mestrado em História) – Universidade de Passo
Fundo, 2011.
1. Tropeiros – Lagoa Vermelha (RS). 2. Rio Grande do Sul –
História – Séc. XX. 3. Rio Grande do Sul - Migração. I. Tedesco,
João Carlos, orientador. II. Título.

CDU: 981.65

Catalogação: Bibliotecária Ângela Saadi Machado - CRB 10/1857

Agradeço aos meus pais Darci e Euronita, a minha esposa Marli pelo apoio constante. Às demais pessoas que de uma forma ou de outra contribuíram para o desenvolvimento deste trabalho, minha gratidão. Em especial, meu reconhecimento ao Dr. João Carlos Tedesco pelo incentivo e motivação ao longo de todo o processo.

RESUMO

O tropeirismo de mulas no Brasil teve seu início nas primeiras décadas do século XVIII quando foram descobertos minerais preciosos no centro do país, mais precisamente na região de Minas Gerais. O transporte do ouro, prata e diamantes era feito por muares (burros e mulas) buscados no Sul do Brasil. O Rio Grande do Sul tornou-se o principal fornecedor de produtos de origem animal e de muares à região central, através da feira de Sorocaba. Por volta da década de 1860 o comércio de muares entrou em declínio, sendo que no Rio Grande do Sul o tropeirismo com mulas continuou tendo sua importância econômica, servindo como alternativa para o transporte de cargas. Lagoa Vermelha, cuja fundação ocorreu em razão da atividade tropeira, comercializava muares criados na região e produtos cultivados no município com as áreas de colonização alemã e italiana. Em contrapartida comprava das colônias produtos básicos que eram necessários à subsistência das fazendas. A ruptura desse sistema se fez sentir desde 1950 quando surgiram investimentos alternativos na região como na pecuária bovina, no cultivo agrícola, e na substituição do transporte animal pelo automóvel. Esta abordagem mostra-se, portanto relevante, pois reconstitui aspectos peculiares do tropeirismo de mulas no município, ocorrido entre os anos de 1914 a 1955, possibilitando, assim, compreender também as raízes históricas de sua formação. Esta investigação baseou-se em fontes orais, documentais e bibliográficas sobre o tema, tendo sido feita uma pesquisa na região de Lagoa Vermelha junto a criatórios de mulas, antigos criadores, tropeiros, carreteiros, em arquivos históricos, etc. A pesquisa aponta, enfim, que Lagoa Vermelha teve um grande dinamismo nesse processo, tendo havido uma intensa ligação com a região colonial italiana e alemã do estado gaúcho assim como o incentivo na criação de muares no município.

Palavras-chave: Tropeirismo de mulas. Criatórios. Lagoa Vermelha.

ABSTRACT

The tropeirismo of mules in Brazil had its beginning in the first decades of century XVIII when they had been discovered mineral precious in the center of the country, more necessarily in the region of Minas Gerais. The transport of the gold, silver and diamonds was made for muares (donkeys and mules) searched in the South of Brazil. The Rio Grande do Sul became the main supplier of products of animal origin and muares the central region, through the fair of Sorocaba. For return of the decade of 1860 the commerce of muares entered in decline, being that in the Rio Grande do Sul the tropeirismo with mules continued having its economic importance, serving as alternative for the load transport. Red lagoon, whose foundation occurred in reason of the tropeira activity, commercialized muares bred in the region products cultivated in the city with the areas of German and Italian settling. On the other hand it bought of the colonies basic products that were necessary to the subsistence of the farms. The rupture of this system if made to feel since 1950 when alternative investments in the region as in the cattle bovine, the agricultural culture, and the substitution of the animal transport for the automobile had appeared. This boarding reveals, therefore excellent, therefore it reconstitutes to peculiar aspects of the tropeirismo of mules in the city, occurrence enters the years of 1914 the 1955, making possible, thus, to understand also the historical roots of its formation. This inquiry was based on verbal sources, registers and bibliographical on the subject, having been made a research in the region of Red Lagoon next to criatórios of mules, old creators, tropeiros, carreteiros, in historical archives, etc. the research points, at last, that Red Lagoon had a great dynamism in this process, having had an intense linking with the Italian and German colonial region of the state gaúcho as well as the incentive in the creation of muares in the city.

Word-key: Tropeirismo of mules. Criatórios. Red lagoon.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	7
1. A FEIRA DE SOROCABA E O TROPEIRISMO “CLÁSSICO” NO BRASIL	17
1.1 O início do tropeirismo e sua importância econômica durante o período colonial.....	18
1.2 A expansão para o sul e o caminho das tropas	25
1.3 A crise do “grande tropeirismo”	39
2 OS CRIATÓRIOS DE MULAS NO RIO GRANDE DO SUL.....	43
2.1 O tropeirismo no Rio Grande do Sul.....	43
2.2 A importância econômica do Tropeirismo no Rio Grande do Sul.....	48
2.3 O tropeirismo e as comunidades indígenas do Rio Grande do Sul.....	52
2.4 O tropeirismo e o escravo negro	55
3 A “GRANDE” LAGOA VERMELHA: TROPEIRISMO, CRIATÓRIOS E A REGIÃO COLONIAL DO RIO GRANDE DO SUL (1914 – 1955).....	59
3.1 Lagoa Vermelha no contexto do tropeirismo de mulas.....	59
3.2 O tropeirismo e os criatórios de muares nos Campos de Cima da Serra.....	73
3.3 O tropeirismo em Lagoa Vermelha e a cobrança de tributos.....	81
4 LAGOA VERMELHA: TROPEIRISMO E A REGIÃO COLONIAL DO RIO GRANDE DO SUL.....	94
4.1 Os tropeiros e o ciclo econômico entre o litoral e a região serrana.....	94
4.2 O tropeirismo e as colônias alemãs e italianas: a mula e os comerciantes coloniais.....	100
4.3 Dinâmicas e relações econômicas do tropeirismo em Lagoa Vermelha.....	118
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	131
REFERÊNCIAS.....	135

INTRODUÇÃO

O tropeirismo constituiu-se de um fenômeno mundial, cuja atividade remonta desde épocas distantes, onde o principal meio de transporte de pessoas e de mercadorias era realizado no lombo de animais. No Brasil, essa atividade ganha maior importância quando da descoberta de riquezas minerais no país e conseqüentemente pela necessidade de transportá-las até os locais de negócios. Além do mais com o tropeirismo ocorre a expansão e ocupação do território brasileiro durante os séculos XVIII e XIX. Homens se aventuravam a adentrar pelo interior do país em busca de muaras e de indígenas para serem utilizados nas áreas de mineração. Nesse contexto, rotas foram traçadas, caminhos foram abertos e ampliados, povoados foram formados em razão do dinâmico comércio que se estabeleceu entre os negociantes e os compradores de mulas.

Ao abordar-se a questão do tropeirismo deparamo-nos com diversas definições, sendo difícil precisar o significado exato da palavra, uma vez que foi empregada para diferentes tipos de atividades com animais. Porém, em nosso caso, a utilizaremos no sentido de evidenciar as relações comerciais efetivadas entre o homem tropeiro, condutor de tropas de mulas xucras ou arreadas, e moradores de localidades distantes ou próximas regionalmente.

O tropeirismo de mulas foi uma atividade de significativa importância para o Brasil, não sendo diferente para o município de Lagoa Vermelha/RS, cuja economia dependia quase que exclusivamente do animal muar. Ao dar ênfase a este trabalho de pesquisa sobre a história regional, especificamente sobre o tropeirismo de mulas em Lagoa Vermelha, tem-se por objetivo analisar as relações que vinculam o tropeirismo a Lagoa Vermelha, visto que sua fundação, organização econômica, social e cultural em grande parte estava atrelada ao tropeirismo, nos criatórios, comércio e uso do animal muar.

Num segundo momento do tropeirismo de mulas, este meio de vida se concentrou no comércio de mercadorias transportadas em cargueiros sob o lombo do animal muar, sendo que Lagoa Vermelha igualmente se integra neste contexto ampliando suas relações comerciais com diversos municípios cuja atividade prolongou-se ainda por algumas décadas do século XX. Portanto, torna-se indispensável enfatizarmos e ressaltarmos essas questões vinculando

Lagoa Vermelha nesse cenário, pois sua origem e crescimento também tem suas raízes na atividade tropeira de mulas.

Acima temos o mapa da “Grande Lagoa Vermelha” podendo-se observar, embora pouco legível, o caminho das tropas por onde os tropeiros de mulas, procedentes de várias regiões do país, atravessavam com suas tropas de muares as áreas de campos e de matas pertencentes à região de Lagoa Vermelha, as quais abrangiam uma extensa área de terras inserida no território gaúcho.

Os estudos locais até então realizados fazem referência, de forma superficial, a alguns fatos relacionados ao tropeirismo de mulas que vinculam indiretamente Lagoa Vermelha ao contexto da atividade tropeira, até porque o presente trabalho não tem como principal objetivo analisar e aprofundar assuntos relacionados ao tropeirismo de mulas no município, como é o caso de algumas obras contatadas entre as quais Raízes de Lagoa Vermelha – I encontro dos municípios originários de Lagoa Vermelha. 1º edição - 1996. Nova História de Lagoa Vermelha - 1981. Há, portanto, ausência de estudos mais específicos sobre esse assunto, cuja temática torna-se indispensável e enriquecedora para a história do município.

Neste trabalho busca-se responder às seguintes questões:

- Que relações vincularam o tropeirismo clássico a Lagoa Vermelha? Quais processos econômicos atrelaram o município ao tropeirismo regional?
- Qual é a relação entre os criatórios de muares em Lagoa Vermelha e o tropeirismo?
- O que os criatórios promoveram na região?
- Quais foram as causas de sua ruptura?

Metodologicamente este estudo tornou-se possível pela utilização de variadas fontes de pesquisa, entre elas bibliográfica, cuja revisão de literatura possibilitou entender o processo de formação da atividade tropeira no país. Inicialmente foram analisados os estudos voltados para a história nacional com ênfase na literatura regional e local. A medida que o trabalho investigativo, foi avançando, passou-se a colher informações e dados econômicos junto à biblioteca municipal de Lagoa Vermelha, ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), ao Arquivo Histórico de Passo Fundo e também no X Seminário Nacional e VII Encontro do Conesul sobre o Tropeirismo em Bom Jesus-RS. A partir dessa análise e investigação bibliográfica adentrou-se, então, nas questões regionais, onde o tropeirismo com mulas arreadas ganhou valor e destaque no cenário econômico da região, considerando neste contexto a importância da história oral como forma de ampliação do conhecimento acerca deste tema.

No que se refere às questões regionais parte-se da concepção de que região é um espaço de identidade e pertencimento, numa área delimitada na qual estão inseridos um conjunto de elementos econômicos, políticos e sociais inter-relacionados. Além do mais “No estudo da história regional o historiador normalmente se defronta com a temática relativa ao regionalismo. Muitas vezes, é ele próprio o seu objeto de estudo. Em torno do regionalismo o debate também está colocado”.¹

Ao reduzir o recorte espacial da pesquisa abre-se a possibilidade de um novo campo de análise para o historiador, além das questões relativas às relações de poder permite certamente relacionar as atividades comerciais ocorridas regionalmente assim como entre uma micro e uma macro região.²

Além disso, a história regional não pode ser compreendida fora do contexto da história nacional e global, possibilitando, dessa forma, entender as particularidades e peculiaridades de um determinado território. Nesse sentido Viscardi afirma que,

Não é simplesmente que múltiplas histórias e identidades possam co-existir, mas que a história regional é somente significativa com referência a nacional, e as histórias nacionais são sempre informadas por uma perspectiva regional, ou competindo com perspectivas regionais.³

No Brasil a história regional ganhou maior importância a partir da década de 1970, quando se multiplicaram os estudos voltados para questões regionais especialmente no âmbito da história agrária. Além do mais o recorte regional permite, entre outros elementos facilitadores da pesquisa histórica, a homogeneidade das fontes.⁴

Para tanto procurou-se estabelecer articulações entre as diversas regiões já constituídas, visto que neste contexto além das questões comerciais, envolvem-se também sentimento de pertencimento a um território, línguas, hábitos, costumes entre outras representações que os agentes sociais têm da realidade e que estão direta ou indiretamente relacionados a atividade tropeira no país.

¹ VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. *História, Região e Poder: A busca de Interfaces Metodológicas*. Revista de História. v. 3, n. 1, jan. – jun. Juiz de Fora, 1997, p. 89.

² Idem, p. 97.

³ WEINSTEINS, Barbara. *História regional versus história nacional: repensando as categorias de uma perspectiva comparativa*. (Revista do programa de pós – graduação em História da Universidade Federal de Mato Grosso), 1982.

⁴ Idem, p. 85.

Ao dar-se ênfase às questões regionais vinculou-se a investigação a uma das linhas de pesquisa do curso de mestrado em História da Universidade de Passo Fundo, não obstante os tropeiros de mulas fossem de várias nacionalidades, oriundos de diferentes regiões do país. Inicialmente se deslocaram de São Paulo, Mato Grosso, Minas Gerais e Paraná, buscando muares no Sul do Brasil para revendê-los na Feira de Sorocaba, cuja atividade ficou conhecida como o “Tropeirismo Clássico”. Posteriormente, o tropeirismo de mulas se concentrou no Rio Grande do Sul, onde o sistema de trocas e vendas de produtos regionais passaram a fazer parte do dia-a-dia dos tropeiros e das comunidades da região, onde o transporte de mercadorias de uma localidade a outra se dava através de mulas arreadas (mulas cargueiras).

Dessa forma tanto o tropeirismo clássico quanto o tropeirismo regional integraram econômica, social e culturalmente as diversas regiões estabelecidas pelo território brasileiro. Os tropeiros ao se deslocarem pelo interior do país iam promovendo trocas, intercâmbios, regionalizando suas peculiaridades locais, desde seus hábitos alimentares, sua cultura, seus costumes até seu modo de vida, de ser e de agir. Além disso, cada região do país apresenta suas particularidades embora pertençam a uma mesma nação, a um mesmo território e organização social se diferenciando portanto, umas das outras. As características sociais, culturais, econômicas e físicas de uma região interferem nos usos, costumes e nos hábitos da população, enfim em uma série de fatores que vai destacar as suas características essenciais e determinantes a serem analisadas.

A própria região não se encontra sozinha e muito menos isolada, através das atividades comerciais entre tropeiros e moradores de localidades próximas ou distantes geograficamente e assim, de certa forma foram em parte responsáveis pela transformação e ocupação do espaço brasileiro. Caminhos foram abertos e ampliados, povoados surgiram, entre outras mudanças resultantes da atividade tropeira. Para tanto, se torna necessário enfatizar as questões regionais, visto que ao falar-se em tropeirismo de mulas integramos as diferentes regiões que sofreram influência dessa atividade.

Após esta primeira etapa de análise, passou-se a trabalhar com as fontes orais, sendo que os relatos e informações colhidas junto a moradores do município e descendentes de imigrantes italianos permitiu-nos melhor fundamentar e enriquecer esta temática de pesquisa, sobretudo a partir do momento em que foram confrontadas as fontes orais com as fontes escritas, documentos e demais evidências do passado.

Pode-se dizer que a partir da década de 1970 a história oral é uma grande tendência na historiografia contemporânea permitindo às demais disciplinas do conhecimento humano

adentrar no campo da memória, que além de envolver noções de temporalidade, lembranças e oralidades, com suas técnicas e seus instrumentos analíticos e metodológicos possibilitam serem problematizados. “Num sentido comum, por memória entende-se a faculdade humana de conservar traços de experiências passadas e, pelo menos em parte, ter acesso a elas pelo veio da lembrança”.⁵

De acordo com Montenegro:

[...] Afinal, o vivido que guardamos em nossas lembranças e que circunscreve ou funda o campo da memória se distingue da história. Entretanto, se são distintos, arriscaríamos afirmar também que são inseparáveis. Afinal, compreendermos a história como uma construção que, ao resgatar o passado (campo também da memória), aponta para formas de explicação do presente e projeta o futuro. Esse operar, próprio do fazer histórico na sociedade, encontraria em cada indivíduo um processo interior semelhante (passado, presente e futuro) através da memória.⁶

Além disso, a história oral se fundamenta através de entrevistas, depoimentos que em muito complementam e ampliam o conhecimento bibliográfico. Ao recorrermos a oralidade estamos dando base às fontes escritas e nos deparando com variadas e ricas formas de se perceber o passado.

Para Thompson:

A história oral envolve história de vida, não só pela insuficiência de fontes históricas, mas para enriquecer as temáticas em questão, provocar outras perspectivas de análises, novas relações entre pesquisador (a) pesquisado (a), dá-se mais importância à fala de idosos, resgata-se a memória, a seletividade da memória, o esquecimento, os enquadramentos, a representatividade (seleção de sujeitos) grupal da fala e sua potencialidade na contribuição para os objetivos da pesquisa.⁷

A história oral oportuniza um novo olhar sobre o pretérito, um ponto de vista diferenciado sobre determinados acontecimentos históricos, além de se resgatar a história

⁵ JEDLOWSKI, P. *Memória*: Ressegna Italiana di Sociologia, XXXVIII. n° 1, gen. /marz. 1997, p. 135-146.

⁶ MONTENEGRO, Antonio Torres. *História Oral e Memória*: a cultura popular revisitada. São Paulo: Contexto, 1992, p. 17.

⁷ THOMPSON, Paul. *A voz do passado*: História Oral. 1. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

vivida por personagens até então anônimos, os quais fizeram e fazem parte de sua comunidade e estão indiretamente envolvidos na construção de sua história.

A história oral possibilita novas versões da história ao dar voz a múltiplos e diferentes narradores. Este tipo de projeto propicia, sobretudo fazer da história uma atividade mais democrática, a cargo das próprias comunidades, já que permite construir a história a partir das próprias palavras daqueles que vivenciaram e participaram de um determinado período, mediante suas referências e também seu imaginário.⁸

Interessante ressaltar que a memória faz parte da história e nada mais produtivo de que ouvirmos relatos de pessoas com maior vivência, transmitindo suas memórias e experiências de vida que nos possibilitam irmos além dos registros escritos, conhecermos a história sob outros pontos de vista, o que certamente enriquece o trabalho investigativo.

Assim sendo recorreu-se a história oral como forma de ampliarmos e reforçarmos a veracidade deste trabalho investigativo. Através dos depoimentos os sujeitos foram capazes de retratar as realidades, as vivências e os modos de vida de uma comunidade em cada tempo e nas suas mais variadas sociedades o que permitiu o aprofundamento da investigação como fonte subsidiária e complementar. Além do mais, ao utilizarmos a história oral como fonte de pesquisa e como recurso alternativo não apenas enriquecemos nosso trabalho investigativo como também valorizamos os atores sociais por nós entrevistados num momento histórico em que a história regional está em harmonia com as novas tendências e abordagens historiográficas que prezam pela valorização de sujeitos anônimos, esquecidos ou negligenciados no contexto da história. Embora existam controvérsias em relação a validade das fontes orais, acreditamos que são indispensáveis e merecedoras de credibilidade num trabalho de pesquisa, pois através dos depoimentos os sujeitos foram capazes de retratar as realidades, as vivências e os modos de vidas de uma comunidade em cada tempo e nas suas mais variadas sociedades.

Um dos aspectos mais polêmicos das fontes orais diz respeito a sua credibilidade. Para alguns historiadores tradicionais os depoimentos orais são tidos como fontes subjetivas por nutrirem-se da memória individual, que às vezes pode ser falível e fantasiosa. No entanto, a subjetividade é um dado

⁸ THOMPSON, Paul. *A voz do passado: História Oral*. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002, p. 18-19.

real em todas as fontes históricas, sejam elas orais, escritas ou visuais. O que interessa em história oral é saber porque o entrevistado foi seletivo, ou omisso, pois essa seletividade com certeza tem o seu significado. Além disso, este século é marcado pelo avanço sem precedente nas tecnologias da comunicação, o que abalou a hegemonia do documento escrito.⁹

Sendo assim, para a realização deste trabalho de pesquisa, contou-se com a colaboração de várias pessoas, sendo que foram entrevistados no período entre 2009 e 2011 onze idosos cuja faixa etária variou de 64 a 93 anos. Organizaram-se inicialmente algumas perguntas em forma de questionário versando sobre o tema da pesquisa e após um contato inicial com os entrevistados agendou-se o dia e o horário do trabalho. Tanto na região colonial quanto nas demais localidades houve uma recepção calorosa e amigável por parte das pessoas envolvidas no trabalho. Depois de alguns minutos de conversa explicitando o motivo da pesquisa, dava-se início à entrevista, as quais foram gravadas e posteriormente analisadas e transcritas. Em dias e horários diferenciados realizou-se este trabalho com oito moradores do município de Lagoa Vermelha, um de Capão Bonito do Sul e os demais da cidade de Casca/RS. Além desses depoimentos muitas outras pessoas colaboraram com informações, documentos escritos e fotografias, que muito contribuíram para a fundamentação desta pesquisa.

Após a organização, ajustes e sistematização dos estudos realizados, o trabalho foi organizado em três capítulos, estruturados de forma a possibilitar a compreensão da relação que vinculam o tropeirismo de mulas com a dinâmica econômica e cultural regional.

No primeiro capítulo, enfatiza-se o início do tropeirismo de mulas no Brasil e sua relação com a atividade mineradora, especialmente com Minas Gerais. Destaca-se, igualmente, a importância da feira de Sorocaba nesse contexto, visto que era o maior centro de negócios de animais do país para onde os mesmos eram levados, leiloados e depois distribuídos aos centros consumidores. Trata-se, ainda, da expansão do tropeirismo em direção ao sul do país e as principais rotas percorridas até a chegada nos criatórios de muare, bem como os motivos que levaram a crise do tropeirismo clássico no país. Para tanto, julga-se este primeiro capítulo indispensável à compreensão do processo de formação e importância econômica do tropeirismo e sua ligação histórica com o Rio Grande do Sul, uma vez que o Estado tornou-se o maior fornecedor de animais muare para o centro do país.

⁹ THOMPSON, Paul. *A voz do passado: História Oral*. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002, p. 18.

Com isso pretende-se demonstrar a ligação do centro comercial colonial com o sistema de tropeirismo de mulas e sua importância econômica, social e cultural nesse cenário. Além disso, procura-se evidenciar que além de Sorocaba haviam outras localidades também importantes que promoviam feiras de animais, como a de Viamão no Rio Grande do Sul. Ressalta-se ainda que na feira de Sorocaba não eram realizados apenas negócios de animais mas que também envolvia todo o ciclo da economia da colônia assim como os motivos que levaram ao seu auge econômico e seu declínio. Dessa forma julgou-se indispensável abordar essas questões, visto que a partir desse contexto a atividade tropeira se desloca em direção ao sul do Brasil e conseqüentemente chega à região de Lagoa Vermelha.

No segundo capítulo dá-se ênfase ao tropeirismo de mulas no Rio Grande do Sul, destacando-se o processo de colonização e ocupação lusitana de seu território através da concessão de sesmarias e o surgimento dos criatórios de muares. Busca-se, igualmente, salientar o comércio de gado muar realizado entre o estado gaúcho e a região central do país assim como a presença no tropeirismo das populações indígenas e do homem negro também presentes nesse contexto. Esta abordagem tem como escopo principal demonstrar a motivação que levou os portugueses a explorar o território gaúcho e a investir na criação de muares, assim como a importância econômica do Estado junto ao cenário nacional, mais especificamente durante o período colonial. Ao abordar-se a questão do índio e do homem negro, buscou-se mostrar que foram personagens não menos importantes no processo de formação do tropeirismo de mulas no país.

Indispensável dar ênfase a essas questões, até porque o surgimento de Lagoa Vermelha, em grande parte, deve-se ao tropeirismo de mulas, visto que está na rota dos tropeiros que buscavam animais na região sul e então acaba se integrando nesse sistema de tropeadas através da criação e comércio de muares especialmente para Sorocaba.

No terceiro e último capítulo busca-se contextualizar Lagoa Vermelha no cenário do tropeirismo brasileiro, relacionando-se essa atividade com o surgimento de sua sociedade. Evidenciam-se, também, os criatórios de muares no município, bem como sua relação com a economia regional e as atividades comerciais estabelecidas entre tropeiros e as áreas de colonização alemã e italiana, cujo meio de transporte e de cargas era realizado através do animal muar. Ressaltam-se, ainda, as relações comerciais com os comerciantes coloniais que serviram para fortalecer econômica, social e culturalmente Lagoa Vermelha.

Dessa forma, buscou-se defender neste terceiro capítulo a importância do tropeirismo, dos criatórios de muares e da própria mula em Lagoa Vermelha, uma vez que somados a outros processos, o tropeirismo contribuiu para a dinâmica econômica, social e cultural de

Lagoa Vermelha e região. Além disso, veio a contribuir com a geração de empregos e lucros para o município através do pagamento de impostos.

Assim sendo o norte do trabalho se constitui a partir da análise das relações que vinculam o tropeirismo a Lagoa Vermelha, e por essa razão os capítulos são assim estruturados.

1 A FEIRA DE SOROCABA E O TROPEIRISMO “CLÁSSICO” NO BRASIL

Para melhor situar o tema deste trabalho de pesquisa e entender o processo de formação do tropeirismo de mulas no Brasil, neste primeiro capítulo será feita uma síntese do contexto histórico no qual a atividade tropeira surge como um meio de transporte alternativo e gerador de riquezas, especialmente nas regiões centrais e do sul do país durante o período colonial, mais precisamente nos séculos XVIII e XIX. Para tanto, parte-se de um cenário nacional, onde se consagra a atividade tropeira como fator econômico preponderante, a fim de que se compreenda o ciclo do tropeirismo que tem no Rio Grande do Sul sua maior fonte de criação de muares de todo o país.

Neste contexto, como já mencionado, será enfatizado o tropeirismo de mulas no Brasil e sua relação com a atividade mineradora. Destaca-se o surgimento e a organização econômica da feira de animais de Sorocaba assim como o interesse e a expansão do tropeirismo paulista em direção ao sul do Brasil, em cuja região havia grande quantidade de gado bovino e de mulas indispensáveis ao suprimento da demanda mineira.

Outro ponto a ser discutido são os diversos caminhos que se abriram ao longo dos anos ligando as áreas mineradoras aos locais de criação de muares e os motivos que levaram a diminuição gradual no comércio de mulas no centro do país.

Estas, entre outras questões gerais que serão abordadas, são de fundamental importância para a fundamentação desta primeira parte do estudo, além de possibilitar uma melhor compreensão sobre o processo de formação da atividade tropeira no Brasil. Além do mais, ao fazer-se tal abordagem, comprova-se que a atividade tropeira não ficou restrita apenas às áreas de mineração ou na região central do país, mas sim se deslocou para áreas mais distantes, especialmente para o Rio Grande do Sul, onde havia um número considerável de muares que poderiam ser comercializados. Dessa forma vincula-se o tropeirismo de mulas com o estado gaúcho, visto que se tornou uma das principais regiões fornecedoras de gado muar às áreas de mineração através da feira de Sorocaba. Portanto torna-se indispensável abordar-se tais questões uma vez que encontram-se diretamente vinculadas ao tema da pesquisa.

1.1 O início do tropeirismo e sua importância econômica durante o período colonial

O principal objetivo da colonização portuguesa no Brasil foi explorar as riquezas naturais do país e posteriormente incentivar o cultivo da cana-de-açúcar, cujo plantio e manejo deveriam estar voltados para a economia de exportação sob o controle da metrópole europeia, sendo que essa atividade econômica, no entanto, ficou restrita a algumas capitanias. São Paulo, nessa época, apresentava um aumento expressivo de sua população devido à intensa migração que ocorreu de São Vicente em consequência da decadência de seus canaviais, o que levou à ruína muitos fazendeiros. São Paulo era separado do litoral pela extensa serra do mar, o que dificultava a comunicação com os principais centros mercantis. Com o crescimento demográfico, seus habitantes precisavam buscar formas de subsistência, e uma das soluções seria se dedicar ao bandeirantismo, já que a penetração para o interior desse Estado era facilitada pelo rio Tietê.

Desde o início da colonização portuguesa na América, um dos principais objetivos do governo português era encontrar riquezas minerais, tendo em vista que as possessões espanholas no mesmo continente forneciam essa riqueza à metrópole. A organização de expedições que ficaram conhecidas como “entradas” e “bandeiras”, facilitou a penetração dos bandeirantes no interior da colônia, contribuindo assim, de certa forma, para o descobrimento das primeiras jazidas de ouro na América portuguesa.¹⁰

Por volta do início do século XVIII, os bandeirantes, como ficaram conhecidos na época os paulistas, homens em sua maioria mestiços, filhos de portugueses com nativas, acabam descobrindo as primeiras jazidas de ouro na região de Mato Grosso e posteriormente em Goiás. No entanto, foi na região de Minas Gerais que a mineração se deu em alta escala, atraindo grandes ondas migratórias vindas de Portugal e de outras partes da colônia. A partir de então, se inicia o ciclo do tropeirismo no Brasil, em razão da crescente procura por animais para o abastecimento da população e para o transporte de cargas e de pessoas.

A procura por índios e a descoberta de ouro pelos bandeirantes e alguns aliados indígenas, além de proporcionar novas fontes de renda para os descobridores paulistas, motivou ainda mais as entradas pelo interior do país em busca das populações indígenas para trabalhar nas regiões de mineração. A preação e o comércio de nativos intensificou-se, de tal

¹⁰ STRAFORINI, Rafael. *No caminho das tropas*. Sorocaba: TCM, 2001, p. 23.

forma que provocou o extermínio de grande parte dessas populações, as quais se viam obrigadas a defenderem suas terras contra os invasores.

Com a descoberta do ouro havia a necessidade de mão-de-obra para o transporte dessa mercadoria. Num primeiro momento foi utilizado o trabalho do índio e do homem negro, até mesmo porque, ainda no século XVIII, os meios de transporte não faziam parte das prioridades dos colonizadores e os primeiros núcleos comerciais eram realizados em lugares de fácil acesso, geralmente próximo ao litoral e dos portos de exportação; além disso, o relevo da região mineira era acidentado e com vegetação densa, entre outras dificuldades que impossibilitavam a adoção do meio de transporte usual: o carro de boi.

À medida que se intensificou a atividade mineradora, o índio e o negro não mais conseguiam atender a demanda de transporte imposta pela economia de exportação, tendo em vista que para esse trabalho era exigida uma grande quantidade de escravos, uns para os trabalhos nas minas e outros para o transporte. Essa realidade tornou-se insustentável em razão do alto preço do escravo no mercado. Como alternativa para substituir a mão-de-obra escrava no transporte de cargas surge o emprego de muares, animais que eram encontrados nos campos sulinos tanto brasileiros quanto uruguaios e argentinos e que durante muito tempo haviam sido ignorados. A comercialização do muar se intensifica e a partir daquele momento entra neste cenário a figura do tropeiro, que gradativamente tornaram-se os principais negociantes da região, substituindo, ao longo dos anos, os chamados bandeirantes.¹¹

Nas primeiras décadas do século XVIII oficializa-se a descoberta do ouro em Minas Gerais, quando já estava decadente a indústria do açúcar no litoral nordestino em decorrência das plantações de cana-de-açúcar nas Antilhas. A Coroa portuguesa inicialmente proibiu qualquer plantação de alimentos ou criação de gado na zona de mineração com o objetivo de concentrar a mão-de-obra existente na atividade mineradora, que produziria mais lucros do que qualquer outra atividade ligada à agricultura ou à pecuária.

As transformações provocadas pela atividade mineradora – O Século do Ouro – deram como resultado final o deslocamento do eixo econômico da colônia, das regiões açucareiras para as das Minas. A própria capital da colônia é transferida em 1763, da Bahia para o Rio de Janeiro, já que este porto facilitava a comunicação e conseqüentemente a fiscalização do produto das minas com o exterior.¹²

¹¹ STRAFORIN, Rafael. *No caminho das tropas*. Sorocaba: TCM, 2001, p. 23.

¹² POZZEBON, Maria Catharina Lima. *O caminho das tropas e a formação de Cruz Alta*. (Dissertação de Mestrado em História) – PUCRS, Porto Alegre, 2002, p. 51.

O expressivo número de pessoas que rumaram em direção às áreas de mineração, em Minas Gerais, acabou gerando uma forte crise de abastecimento. Elas conseguiam ouro e diamantes, mas faltava-lhes o essencial, que era a alimentação. O povoamento desordenado naquela área gerou dificuldades de se estabelecer um sistema de transporte eficiente e econômico que ligasse as áreas de mineração.

O relevo acidentado de Minas Gerais, com terrenos montanhosos e solo pedregoso, dificultava o uso de carros de bois e de carroças para o transporte das mercadorias. Os paulistas começaram a prender o gado vacum e cavalar, ainda em pequena escala, e os conduziam com dificuldades até a região de Minas.

A primeira grande onda de emigração ao planalto central do Brasil pressionou forte demanda por meios de transporte – inicialmente, cavalos. Até meados do século XVIII a demanda por animais de transporte pessoal e de carga supria-se de rebanhos de cavalos já existentes na área do rio São Francisco. A contínua expansão dos pólos auríferos na primeira metade do século XVIII fez incrementar as linhas de abastecimento, tornando a condução de animais do distante sul do país, desde cedo, negócio lucrativo. A ampla utilização de cavalos para o transporte pessoal adiou a pressão de demanda por bestas muares (mulas), cruzamento do gado eqüino com o asinino (burros), mais compactas, fortes e resistentes, melhor adaptadas ao terreno montanhoso.¹³

Além disso, o gado existente na região não se reproduzia rapidamente e com isso havia dificuldades para atender à demanda mineira, tanto na alimentação quanto no transporte de cargas. O cavalo, por exemplo, não possuía as qualidades de cargueiro para suportar longos percursos sob pesadas cargas. A solução para o problema estaria na região sul do Brasil, onde havia grande quantidade de animais muares e de gado vacum. Apesar das dificuldades que os tropeiros teriam de enfrentar para buscar esses animais, em consequência da distância e perigos pelo caminho, seria uma alternativa na resolução do problema. A coroa portuguesa via com bons olhos a saída desses produtos, uma vez que traria muitos recursos e benefícios, entre eles: a carne para a alimentação, a montaria e os cargueiros. Por outro lado, geraria impostos sobre o trânsito de animais que seguiam em direção aos centros consumidores.

Importante mencionar, nesse contexto, que o muar é um animal resistente fisicamente podendo percorrer longas distâncias, apropriado para transportar cargas, sobretudo em regiões

montanhosas, como era o caso de Minas Gerais. A mineração exigia um meio de transporte eficiente e econômico, fazendo com que mineiros, paulistas, lagunistas e outros viessem em direção ao sul do Brasil em busca de muares.

Os terrenos acidentados das regiões mineiras dificultava o uso do carro de bois e a carroça. Restava apenas o uso de muares como cargueiros, por suportar cargas e longas jornadas por simples trilhas. No início do século XVIII, por falta de bestas, na zona de mineração, utilizaram índios e negros carregadores para o transporte de mercadorias.¹⁴

Na América do Sul o tropeirismo teve início com os colonizadores espanhóis que descobriram em meados do século XVI, riquezas minerais no alto Peru e necessitavam de animais para transportar a prata explorada no país andino. A economia da Espanha na América girava em torno do ouro e, sobretudo, da prata extraída no Peru. Para o transporte dessa riqueza foram utilizados muares, especificamente as mulas trazidas inicialmente da Europa pelos espanhóis. A lhama, animal característico da região, tinha capacidade de carga limitada na visão dos espanhóis, portanto inadequado para serem utilizados no transporte de cargas, diferentemente dos muares, que eram animais fortes, capazes de andar pelas montanhas andinas com terrenos pedregosos e bordas de abismos.¹⁵

Com a decadência da riqueza mineral o fluxo do tropeirismo deslocou-se das montanhas andinas para as montanhas de Minas Gerais e do Rio de Janeiro via Rio Grande do Sul, inaugurando um novo ciclo na atividade tropeira e no comércio de animais. A região platina foi um centro fornecedor de muares para as minas de Potosi. Como não havia ligação por terra entre os criatórios e a demanda de muares era intensa, a Coroa portuguesa autorizou a abertura de um caminho que possibilitasse trazer mulas diretamente da Argentina para a região de mineração, concentrando-se, posteriormente, no Rio Grande do Sul a procura e busca por esses animais.¹⁶

Nesse cenário a cidade de Sorocaba ganha notoriedade na história do Brasil com o advento do tropeirismo e da feira de animais. A partir desse momento Sorocaba solidifica uma

¹³ SUPRINYAK, Carlos Eduardo; RESTITUTTI, Cristiano Corte. *Os muares e as minas: relações entre a demanda mineira e o mercado de animais de carga nos séculos XVIII e XIX*. 2006. Disponível em: <<http://www.cedeplar.ufmg.br/>>. Acesso em: 24 nov 2009, p. 4.

¹⁴ FLORES, Moacyr. *Tropeirismo no Brasil*. Porto Alegre: Nova Dimensão, 1998, p. 15.

¹⁵ BORGES, Maria Neli Ferreira. *O tropeirismo na região de Vacaria: como entender de forma simples*. Caxias do Sul: Educs, 1998, p. 7.

realidade, que por longos anos estaria voltada para o abastecimento interno do país. Anualmente rumavam para Sorocaba inúmeras pessoas e tropas de animais em direção a tão festejada feira de animais. “O intenso comércio ali celebrado até o final do século XIX acabou por determinar a configuração espacial, as particularidades físicas, econômicas e sociais da Vila Tropeira de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba”.¹⁷

A fixação de uma data para o início dos negócios revolucionou a vida da cidade. Circos, teatros, mascates, artesãos, casa de jogos e de diversões, todos se preparavam para o grande evento. E, até como novidade, vendiam-se pães aos tropeiros. O pão de farinha de trigo era desconhecido na alimentação do brasileiro. Após a abertura do caminho de Cubatão, ligando São Paulo a Santos, as tropas arriadas traziam farinha de trigo em barricas e os padeiros de Sorocaba mandavam escravos, muito limpos e arrumados, vender pãezinhos nas ruas como guloseimas. Vendia também um refresco chamado jacuba, feito com farinha de milho e marmelada ou melado, delícia dos velhos tropeiros.¹⁸

O ciclo do tropeirismo no Brasil começa a ser mais dinâmico, a partir do ano de 1750, com a instalação do Registro de Animais em Sorocaba pela Coroa portuguesa e entregue à administração de negociantes brasileiros. A partir desse momento é que se torna sistemática a passagem de tropas de mulas pela região sul, rumo à realização das grandes feiras sorocabanas, conhecida em todo o país.

A partir de 1730, o comércio de compra e venda de animais em Sorocaba tornou-se efetivo e regular. Segundo Aluísio de Azevedo, o movimento da feira foi: de 1724 a 1726, mil cavalos por ano; de 1731 a 1750, 2.000 cavalos por ano; de 1780 a 1800, 10000 muares por ano; de 1800 a 1820, 20 mil muares por ano; de 1826 a 1845, 30 mil por ano; de 1845 a 1855, 50 mil muares; de 1855 a 1860, dez mil muares por ano.¹⁹

¹⁶ FONSECA, Pedro Ari Veríssimo da. Tropas. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Vera Lucia Maciel (Org). *Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004, p. 49.

¹⁷ PRESTES, Lucinda Ferreira. *A Vila Tropeira de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba: aspectos socioeconômicos e arquitetura das classes dominantes (1750-1888)*. São Paulo: ProEditores, 1999, p. 13.

¹⁸ FONSECA, Pedro Verissimo da. *Tropeiros de Mula: a ocupação, a dilatação das fronteiras*. Passo Fundo: Berthier, 2004, p. 67.

¹⁹ BARBOSA, Fidélis Dalcin. *Vacaria dos pinhais*. Porto Alegre: Co-Edições, 1978, p. 20.

Sorocaba foi escolhida para a instalação desse registro por ser um local estratégico, era considerada uma porta de entrada para o sertão, circundada por extensos campos que abrigavam um grande número de animais. Além disso, havia uma ponte sobre o rio Sorocaba, que exigia uma passagem mais cuidadosa e o próprio rio servia como um divisor climático entre a região de campos e a região de matos.

Em 1736, foi inaugurado o de Iguçu, perto de Curitiba, depois o do rio Negro e, por último, o de Sorocaba, em 1750. As primeiras tropas não passavam por Sorocaba, mas por Itu e, com a cobrança de impostos a partir de 1750, a passagem por Sorocaba torna-se obrigatória, pois a travessia do rio só poderia ser feita pela ponte onde foram instalados a porteira do Registro de Impostos e o quartel.²⁰

No caminho entre o Rio Grande do Sul e a cidade de Sorocaba havia vários outros registros de animais a serem percorridos pelos tropeiros, como o de Viamão, Rio Negro e de Curitiba, onde era expedida a guia e muitas vezes dependendo do caso o pagamento era efetuado no ato da passagem dos animais. Mas os pagamentos das guias normalmente eram realizados em Sorocaba. “Os registros foram criados como postos de controle e cobrança de impostos sobre as mercadorias e pessoas que circulassem nas estradas. Na época, a principal mercadoria que circulava nos caminhos do Sul era o gado”.²¹

A Feira de Sorocaba durava em média dois meses, geralmente realizada entre abril e maio até se venderem todos os animais trazidos, sobretudo da região Sul e do Norte da Argentina. Nesse período de negócios, Sorocaba tornava-se uma cidade movimentada, muitas pessoas da região corriam até a feira como mascates, jogadores, artistas entre outros para também fazerem o seu comércio local. A Feira Sorocabana não se limitava apenas à venda de animais muares, mas também era um comércio que envolvia todo o ciclo da economia pecuária, desde o pagamento de tributos no registro de animais até os interesses dos proprietários de carga arreada.²²

A história consagrou a Feira de Muares de Sorocaba como o mais importante evento do país nos séculos XVIII e XIX, em virtude da própria importância do animal luar para a

²⁰ PRESTES, Lucinda Ferreira. *A Vila Tropeira de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba: aspectos socioeconômicos e arquitetura das classes dominantes (1750- 1888)*. São Paulo: ProEditores, 1999, p. 36-37.

²¹ NEIS, Rubens. *A Guarda Velha de Viamão*. Porto Alegre: EST/Sulina, 1975, p. 72.

²² OLIVEIRA, Sérgio Coelho de. O Registro das Tropas em Sorocaba. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lúcia Maciel (Org). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004, p. 357.

economia da época. “Com o dinheiro necessário para a compra de uma mula – 28\$000 (cotação da década de 20 do século XIX) dava para comprar 3 cavalos ou 4 bois”. Entre os fatores que favoreciam esta valorização, estava a grande utilidade do animal muar no campo e na cidade.²³

Sorocaba, diferentemente de muitas outras cidades que surgiram em função do trânsito dos tropeiros, originou-se devido ao intenso comércio de animais muares. A força econômica desse município foi o fator preponderante para o seu rápido crescimento que em pouco tempo não mais dependia da realização da feira de animais para dinamizar a sua economia. A cidade já havia adquirido uma dinâmica própria capaz de gerar ganhos, mesmo nos meses em que não havia animais para serem vendidos, o que possibilitava a realização das atividades produtivas urbanas ao longo do ano.²⁴

Na segunda metade do século XIX, Sorocaba era o município mais importante do interior do Brasil, famoso em todos os cantos do país, pela boca dos tropeiros. Dispunha dos mais modernos melhoramentos públicos, tinha escolas, teatros, cinema e até uma estrada de ferro a sorocabana – ligando com São Paulo, construída com recurso de seu empresariado. Atrás do poder econômico, cresceu a força política, com representações parlamentares gerais e provincial, elegendo até mesmo, em duas oportunidades, o presidente da Província de São Paulo, o brigadeiro Rafael Tobias de Aguiar, dono de tropas e administrador do Registro de Animais.²⁵

Além disso, Sorocaba tornou-se um espaço não apenas para as atividades urbanas, mas também rurais, com toda uma estrutura produtiva organizada, sendo que a economia do município complementava-se com a produção de algodão e outros gêneros alimentícios básicos. Interessante ressaltar ainda que os muares leiloados e negociados na feira de muares eram vendidos a diversas regiões do país entre elas São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Mato grosso e até mesmo para províncias do Nordeste.

Nesse cenário de comércio de muares, ocorre a tomada das Missões, em 1801, e com a chegada da família real em 1808, que abandonara seu país devido à iminente invasão das

²³ OLIVEIRA, Sérgio Coelho de. O Registro das Tropas em Sorocaba. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lúcia Maciel (Org). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004, p. 357.

²⁴ STAFORINI, Rafael. A Especificidade de um Lugar Chamado Sorocaba: O Tropeirismo sob o Enfoque Geográfico. In: SANTO, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lúcia Maciel (Org). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004, p. 353.

²⁵ OLIVEIRA, Sérgio Coelho de. O Registro das Tropas em Sorocaba. In. SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lúcia Maciel (Org). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004, p. 356-357.

tropas napoleônicas, o governo português visando assegurar seu domínio no sul do país, conquista estrategicamente os campos de Guarapuava, região que fazia divisa com os domínios espanhóis e que facilitaria o caminho até os criatórios de muares.²⁶

Como o principal objetivo era buscar animais de carga e de transporte, “D. João VI cria a Real Expedição para a conquista dos campos de Guarapuava. Esta expedição visava abrir um caminho que ligasse o Brasil ao “país das missões”, onde encontravam as mulas.” Após anos explorando o sertão do Tibagi e os próprios campos de Guarapuava, essa expedição se desloca em direção ao sul do Brasil, cujas ordens reais deveriam ser cumpridas pelo Alferes Atanagildo Pinto Martins, episódio documentado por Roselys Vellozo Roderjan, em “Raízes e Pioneiros do Planalto Médio”.²⁷

1.2 A expansão para o sul e o caminho das tropas

O governo colonial, buscando proteger as criações de cavalos de Pernambuco e do Piauí, proibiu inicialmente a produção de mulas no Brasil e o comércio desses animais que vinham do lado espanhol. Mas em pouco tempo essa proibição não mais foi respeitada, surgindo o contrabando de muares e conseqüentemente a fuga de capitais em função da lei portuguesa. O governo, então, desconsidera essa norma e resolve entrar no lucrativo negócio de criação e comércio de mulas no país.

As atividades pecuárias desenvolvidas no extremo sul do Brasil desde o século XVI estiveram relacionadas aos impulsos de demanda oriundos da região das Minas Gerais por laços, se não estreitos e unívocos, certamente duradouros. Tais ligações estão associadas fundamentalmente ao fornecimento de animais de carga, dos quais dependia a economia da região centro-sul para seu bom funcionamento. Estes animais eram criados em condições altamente favoráveis nas planícies do sul, geograficamente adequadas para a pecuária e já estruturadas em torno desta atividade quando do primeiro surto de demanda das Minas Gerais.²⁸

²⁶ RODERJAN, Roselys Vellozo. *Raízes e pioneiros do Planalto Médio*. Passo Fundo: Ediupf, 1991, p. 57.

²⁷ FONSECA, Pedro Ari Veríssimo da. Tropas. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Vera Lucia Maciel (Org). *Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004, p. 49.

²⁸ SUPRINYAK, Carlos Eduardo; RESTITUTTI, Cristiano Corte. *Os muares e as minas: relações entre a demanda mineira e o mercado de animais de carga nos séculos XVIII e XIX*. 2006. Disponível em: <<http://www.cedeplar.ufmg.br/>>. Acesso em: 24 nov 2009, p. 2.

Com a descoberta do ouro e a necessidade cada vez maior por animais de carga, houve um maior fluxo de muares e de tropeiros pelo interior do Rio Grande do Sul, sendo que o Estado tornou-se o principal fornecedor de mulas ao mercado consumidor do Sudeste. Entre as razões dessa preferência está o fato de sua localização ficar mais próxima do centro consumidor que as longínquas viagens a região norte da Argentina, onde se concentravam os maiores criatórios de muares em razão da existência de pastagens apropriadas, barreiros salitrosos e água salobra, indispensável para a criação deste tipo de animal.

Visando facilitar o deslocamento dos tropeiros e reduzir a distância em relação às regiões criadoras do gado muar, optou-se pelos animais do Rio Grande do Sul, tendo sido abertos caminhos que ligavam o Estado gaúcho à província de São Paulo, a fim de que se trouxessem as mulas que eram criadas nos pampas gaúchos para o transporte de mercadorias no relevo mineiro.

Eram os animais do Rio Grande do Sul que despertava o grande interesse, assim criou-se a proposta de abertura de caminhos que possibilitasse a condução desses animais até São Paulo. Em 1725 Cristóvão Pereira de Abreu, participou com tropas próprias e de outros tropeiros, da criação da passagem, que ficou conhecida como Novo Caminho de Viamão. Esse caminho torna mais fácil a chegada até Sorocaba. Era novo, mas os perigos e as dificuldades continuavam as mesmas, como, serras, passos, vaus, chuva, frio, sol, barrancas, entre outros.²⁹

Enquanto o ouro continuava a ser extraído da região de Minas Gerais, a necessidade de carne e de muar levava os tropeiros a avançar cada vez mais nos domínios das Missões para a obtenção de gado, tendência que se firmou com o passar do tempo. A abertura do Caminho das Tropas, em 1732, ligando Sorocaba aos Campos de Viamão consolida e favorece esse comércio, até porque em Viamão realizava-se também uma feira de gado e de mulas que deveriam prestar serviços na região mineira.

Os sucessivos caminhos abertos em direção ao oeste constituíram um fator importante para a interiorização de estâncias e núcleos urbanos no território gaúcho. Em 1721, Bartolomeu Pais de Abreu propunha ao Governador César

²⁹ WESTPHALEN, Cecília Maria. *Comércio exterior do Brasil meridional*. Curitiba: CD, 1999, p. 229.

de Menezes uma estrada aos Campos de Viamão. O empreendimento estava condicionado à isenção de impostos, por nove anos, dos animais que Pais de Abreu por ela conduzisse. Em 1728, partia de Laguna uma expedição oficial liderada por Francisco de Souza Faria, subindo a Serra Geral pela localidade de Araranguá, cerca de noventa quilômetros ao sul de Laguna, até atingir a “Vacaria dos Pinhais”. O caminho ficou conhecido como Estrada dos Conventos, encontrando na Vacaria “pastos admiráveis e neles intensidade de gado”.³⁰

A expansão do tropeirismo em direção à região sul ocorreu sob a liderança dos portugueses, impulsionada pela iniciativa de lagunistas e paulistas que tinham como principal objetivo suprir as necessidades do centro econômico colonial. O deslocamento de tropeiros se deu inicialmente em direção às reservas de muare que se encontravam próximas das esgotadas jazidas de Potosi, sendo que posteriormente durante o século XVIII se concentrou no Rio Grande do Sul, iniciando dessa forma o chamado “ciclo do luar” no território gaúcho.³¹

Com o surgimento do tropeirismo no Brasil, a partir de 1732, surge a necessidade de abertura de caminhos que conduzissem os tropeiros e as mulas até os centros consumidores, como nas regiões de São Paulo, Sorocaba e Minas Gerais. Dessa forma, várias estradas foram abertas para passagem das tropas, entre elas “os caminhos que cortaram os estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo – o Caminho do Viamão e o Caminho das Missões. No estado do Rio Grande do Sul foram abertas outras variantes desses caminhos para atender regiões afastadas do seu curso principal”.³²

As estradas utilizadas pelos tropeiros obedeciam, sobretudo, as condições naturais, visando o menor desgaste possível do luar. Contudo, muitas vezes, era preferível subir e descer serras à procura de campos para os animais pastarem nos pousos, a percorrer apenas vales e relevos pouco montanhosos.³³

Nesse contexto do tropeirismo de mulas no Brasil, não pode-se deixar de mencionar Cristovão Pereira de Abreu, coronel das forças imperiais, que prestava serviços a coroa

³⁰ TRINDADE, Jaelson Bitran. *Os tropeiros*. São Paulo: Publicações e Comunicações, 1992, p. 30.

³¹ BARROSO, Véra Lúcia Maciel. O tropeirismo na formação do Sul. In: CAMARGO, Fernando; GUTFREIND, Ieda; REICHEL, Heloisa. *História Geral do Rio Grande do Sul*. Colônia. v. 1. Passo Fundo: Méritos, 2006, p. 179.

³² MOREIRA, Hélio Costa. *A toponímia paranaense na rota dos tropeiros: caminho das missões e estradas de Palmas*. 2006. Disponível em: <<http://www.filologia.org.br/>>. Acesso em: 28 nov 2009, p. 4.

³³ STRAFORINI, Rafael. *No caminho das tropas*. Sorocaba: TCM, 2001, p. 28.

portuguesa, e que juntamente com outros tropeiros conduziram inúmeras tropas de muares para o mercado consumidor mineiro, onde ocorria a extração do ouro. Além disso, o mesmo auxiliou na abertura de vários caminhos, inclusive a Estrada das Tropas que facilitou o deslocamento de animais e de tropeiros em direção à “Grande Feira Sorocaba”.

A estrada de Sorocaba, também conhecida como Estrada das Tropas, Estrada do Sertão, Estrada Real ou Estrada de Viamão era o caminho oficial que ligava o Brasil Meridional a São Paulo. Esta mesma estrada servia também para as tropas militares que lutaram nas guerras do sul ou do Sacramento, no século XVIII.³⁴

Antes da abertura do Caminho do Sul, as mulas de carga seguiam por terra até Laguna e daí, eram transportadas por mar, desembarcando em Santos ou Rio de Janeiro. Os centros de criação de gado do sul proporcionaram a ampliação do comércio entre a região Sul e o centro do país, mais precisamente com a região mineradora em Minas Gerais. Surgiram nesse contexto não apenas a Feira de Sorocaba e de Viamão, mas outras espalhadas pelo caminho das tropas.

Cabe ressaltar que os tropeiros inicialmente seguiam pelas trilhas indígenas, sendo que mais tarde diversas outras estradas foram abertas, mas sempre que possível atendendo ao deslocamento dos criatórios e os centros consumidores. O caminho da Vacaria como exemplo, foi considerado o percurso clássico do tropeirismo, “ia de Cruz Alta, município com grandes invernadas no passado, até Sorocaba, SP, principal centro de compra e venda de muares do Brasil colonial, do século 18 até o início do século 20”.³⁵

Além dessa rota havia também o caminho das Missões ou de Palmas que fora definido em 1845, que atinge o centro do território missioneiro, chamado de “terra do luar”. Esse caminho era bem mais curto e de fácil acesso, atravessando áreas de campos, sem as dificuldades das matas e dos desfiladeiros. “Partindo de Santo Ângelo e de Palmeiras das Missões, passava por Nonoai e cruzava o oeste catarinense à altura de Chapecó, e seguia para os campos de Guarapuava, no Paraná, até atingir Ponta Grossa”.³⁶

³⁴ POZZEBON, Maria Catharina Lima. *O Caminho das Tropas e a Formação de Cruz Alta*. (Dissertação de Mestrado em História) – PUCRS, Porto Alegre, 2002, p. 55.

³⁵ GLOBO RURAL. *Os Tropeiros: II A Travessia*. São Paulo: Globo, 2006, p. 3.

³⁶ Op. cit. p. 5.

Observando o mapa abaixo, podemos identificar as principais rotas abertas ao longo do ciclo do tropeirismo no país, entre eles o de Viamão aberto em 1728, o qual seguia diretamente à feira sorocabana, e o caminho da Vacaria dos Pinhais, considerada a rota clássica do tropeirismo. Mostra ainda o caminho de Palmas que também atravessava o interior do território brasileiro, inclusive parte do Rio Grande do Sul seguindo em direção a maior feira de animais do país.

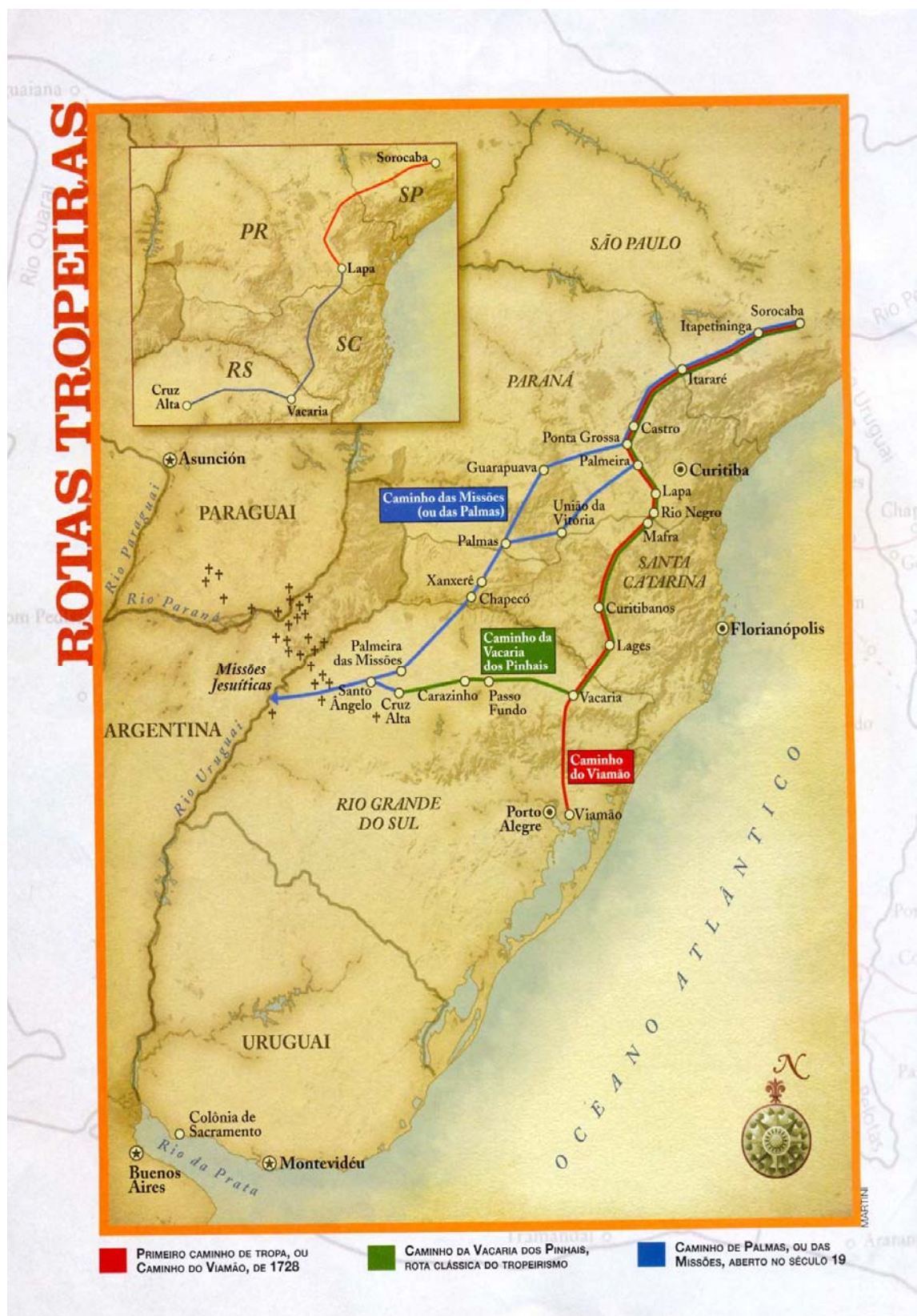


Figura 1: Mapa das Rotas Tropeiras pelo interior do Brasil entre o século XVIII á XX.
 Fonte: Revista GLOBO RURAL. *Os tropeiros: II A travessia*. São Paulo: Globo, 2006, p. 2.

Os tropeiros ao saírem do Sul com seus animais, geralmente nos meses de setembro e outubro, passavam por vários postos de controle pelo caminho, entre eles o Registro de Viamão, considerado o mais importante do sul do país, justamente por exercer um maior controle sobre o trânsito de tropas no Rio Grande do Sul; esse gado normalmente chegava a Feira de Sorocaba no mês de março, onde eram leiloados e vendidos a comerciantes oriundos de diversas partes do Brasil. Nas fazendas, ao redor de Sorocaba, onde os muares permaneciam até serem negociados, normalmente eram domados, adestrados e transformados em animais de carga e de transporte.

A importância do Registro de Viamão deveu-se a três fatores: 1. exercer o controle de pessoas e animais que entravam ou saíam do território sul-riograndense; 2. da vultosa soma em dinheiro, destinada aos cofres da Fazenda real, proveniente das taxas cobradas pela passagem do gado muar que ia para São Paulo; 3. por ter permitido a fixação da população, principalmente estancieiros, em seu território.³⁷

Foram abertos diversos caminhos como o de Viamão visando facilitar e encurtar o deslocamento das tropas e tropeiros desde os campos do sul até a então cidade de Sorocaba, onde eram realizadas as maiores feiras de animais do país. Os caminhos mais antigos da época colonial, porém, teriam sido originados do caminho indígena do chamado Peabiru. Por eles se chegava aos campos de Curitiba e depois, seguindo por diversos ramais, tinha-se acesso a Estrada de Sorocaba. “Esses caminhos foram sempre usados no transporte de tropas de gado e também de tropas arreadas, assim chamadas as que transportavam cargas”.³⁸

Peabiru foi um caminho criado e usado pelos índios, ligava uma tribo a outra, seu traçado original sofreu mudanças ao longo dos anos, em virtude da conquista espanhola da chegada dos bandeirantes e tropeiros, mas que não deixou de ter sua importância histórica como rota de passagem para tropeiros e tropas de muares que seguiam pelo interior do Brasil rumo a feira de Sorocaba.³⁹

³⁷ JACOB, Andre Luiz. Registro de Viamão: novos aportes históricos e arqueológicos. In: SANTOS, Maria Sgarbi; VIANNA, Maria Leda Costa; BARROSO, Véra Lúcia Maciel. (Org.) *Bom Jesus e o tropeirismo no Brasil Meridional*. Porto Alegre: EST, 1995, p. 126.

³⁸ RODERJAN, Roselys Vellozo. Caminhos do sul. In: SANTOS, Maria Sgarbi; VIANNA, Maria Leda Costa; BARROSO, Véra Lúcia Maciel (Org.). *Bom Jesus e o tropeirismo no Brasil Meridional*. Porto Alegre: EST, 1995, p. 28.

³⁹ MILAN, Pollianna. *Influência dos espanhóis, tropeiros e bandeirantes*. In: GAZETA DO POVO: Vida e Cidadania. Publicado em: 20 set 2008. Disponível em: <<http://portal.rpc.br/>>. Acesso em: 24 nov 2009.

Visando buscar caminhos alternativos que fossem mais seguros, de fácil acesso e que reduzissem a distância entre a região mineradora e os locais de criação de muares no Sul do Brasil, uma comitiva coordenada por Atanagildo Pinto Martins, militar que prestava serviços a coroa portuguesa, encontra uma nova rota que passa pela região norte e nordeste do Estado do Rio Grande do Sul.

Atanagildo guiado por índios atravessou o rio pelotas no passo do pontão, saindo na atual Lagoa Vermelha, onde atingiu a estrada real de Santa Vitória e pela picada de Santa Vitória varou o mato Português, o Campo do Meio e o Mato Castelhana, saindo nos campos de Passo Fundo, cruzando o passo deste rio logo abaixo da atual cidade do mesmo nome e, pelo campo limpo, chegaram ao comando Militar de São Borja, onde se apresentou. Oficializada essa nova rota em 1816, abre-se um novo horizonte para o tropeirismo.⁴⁰

Apesar do esforço e das dificuldades para se entrar no território das Missões, isso veio a ocorrer somente por volta de 1845 através do chamado passo do goio-em no rio Uruguai. Com essa descoberta surge uma nova alternativa de caminho que certamente reduziu a distância e facilitou o deslocamento dos tropeiros até os centros criadores de animais.

A Real Expedição da Conquista de Guarapuava, projeto do Conde de Linhares, ministro de Dom João, ocupou em 1810 os Campos de Guarapuava, fundando Atalaia, início de seu povoamento. Apesar da tentativa realizada por Atanagildo Pinto Martins, abrindo a vereda das Missões, em 1816, continuava sem solução a ligação dos campos de Guarapuava com as Missões. Criada a Província de São Paulo, seu governo vai insistir novamente na execução desse projeto, levado agora pelas vantagens que teria o comércio do tropeirismo.⁴¹

A Estrada de Sorocaba recebeu várias denominações entre elas de Estrada das Tropas, Estrada do Sertão, Estrada do Sul, Estrada Real, ou Estrada de Viamão, era o caminho que ligava o Brasil Meridional a São Paulo, cuja existência possibilitou a passagem de tropas de

⁴⁰ FONSECA, Pedro Ari Veríssimo da. Tropas. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lúcia Maciel (Org). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004, p. 49-50.

⁴¹ RODERJAN, Roselys Vellozo. *Os curitibanos e a formação de comunidades campeiras no Brasil Meridional*. Curitiba: Works Informática – Editoração Eletrônica, 1992, p. 257.

mulas e de tropeiros como também contribuiu com o povoamento de muitas regiões do Brasil, além de servir de caminho para os militares que lutaram nas Guerras do Sul, no século XVIII.⁴²

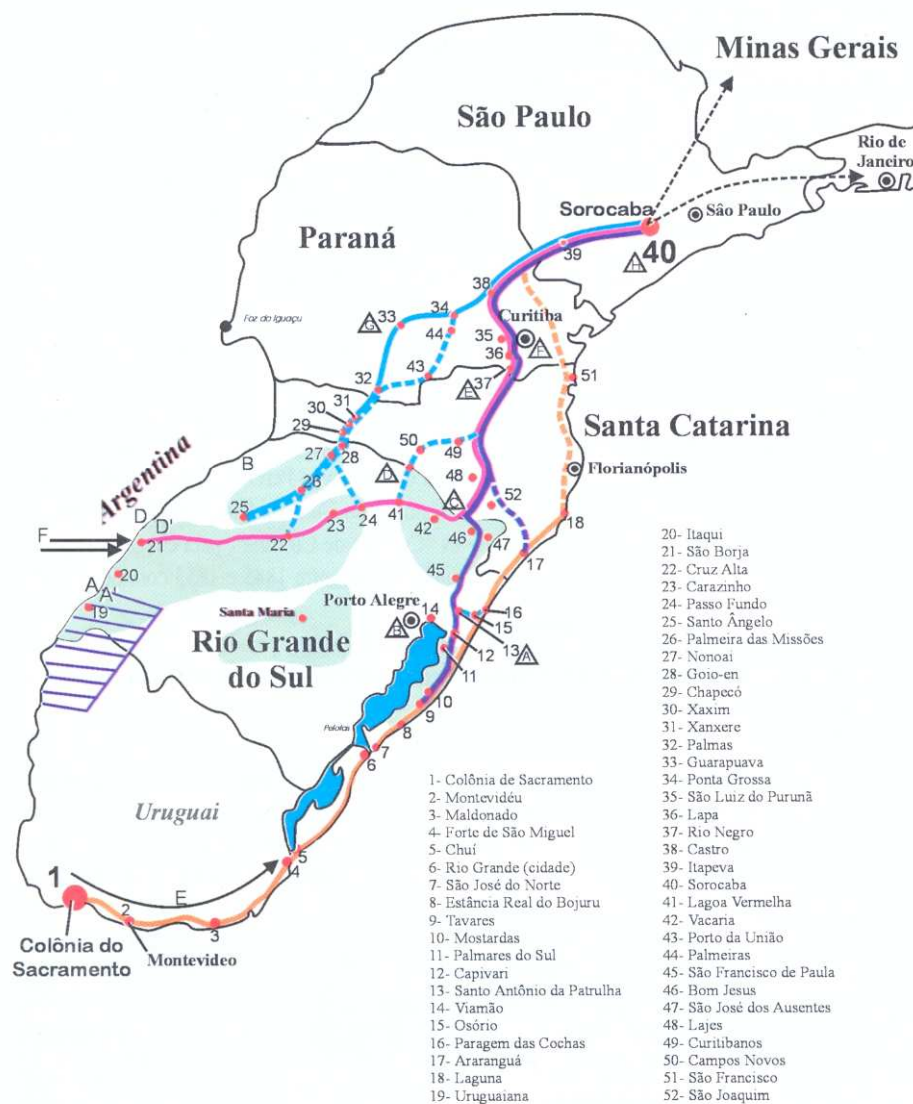
A ilustração a seguir ressalta os caminhos do sul percorridos pelos tropeiros, havendo várias ramificações dessas rotas, sendo que todas convergiam na direção de Sorocaba, para onde eram levados os animais muares. Após serem leiloados, vendidos e domados eram transportados para as áreas de mineração em especial para Minas Gerais e Rio de Janeiro, onde eram utilizados também como meio de transporte. Nesses trajetos observa-se também inúmeras cidades que se localizavam nas proximidades dessas estradas, muitas das quais originaram-se em função da atividade tropeira.

⁴² RODERJAN, Roselys Vellozo. Caminhos do sul. In: SANTOS, Maria Sgarbi; VIANNA, Maria Leda Costa; BARROSO, Véra Lúcia Maciel (Org.). *Bom Jesus e o tropeirismo no Brasil Meridional*. Porto Alegre: EST, 1995, p. 29.

CAMINHOS DO SUL

Sinótese das “Estradas” do Tropeirismo

- Séculos XVII, XVIII, XIX e XX -



52

Figura 2: Mapa dos caminhos do sul por onde trafegavam os tropeiros de mulas.

Fonte: CORTES, João Carlos D'Ávila Paixão. *Danças Birivas do Tropeirismo Gaúcho*. Porto Alegre: Corag, 2000, p. 52.

Nesse contexto convém salientar que houve mais de um ciclo do tropeirismo no Brasil. Havia, por exemplo, de gado, de porcos, de cavalos, que também tiveram sua importância econômica durante o período colonial, mas a mula era a mercadoria indispensável de que os mineiros precisavam para trabalhar na mineração, a principal economia da colônia portuguesa na América, especialmente ao longo da primeira metade dos anos 1700. No entanto, havia diferença entre tropeiros negociantes de animais e aqueles que transportavam cargas, uma vez que estes conduziam as tropas a maiores ou menores distâncias e estavam sempre andando, levando e trazendo mercadorias, enquanto os negociantes de animais iam parando pelo caminho, tendo domicílio em vários lugares, onde as paradas eram obrigatórias.⁴³

A tropa de muares, como sistema de transporte já organizado cingiu-se a uma área delimitada, embora imensa, compreendendo os atuais Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro e Espírito Santo. Grupos de animais cargueiros foram muito comuns em todo o Brasil e até hoje são encontrados, pelos caminhos do interior, mas o que diferencia o grupo de cargueiros das tropas de muares do centro-sul e oeste é que enquanto os primeiros eram, em geral, propriedade dos estabelecimentos de produção, levados por assalariados dos fazendeiros, as tropas pertenciam ao tropeiro, homem livre e independente que negociava não só o meio de transporte como as mercadorias.⁴⁴

Mas é a partir dos primeiros anos do século XVIII, quando se descobre as primeiras jazidas de metais preciosos em Minas Gerais e a nova rota traçada para se chegar as Missões, que os condutores de mulas passam a ter uma maior importância histórica, econômica e cultural no país. A ocupação da terra em grande parte consolidou-se com as idas e vindas de tropeiros que seguiam por caminhos ampliados e por outros recém-abertos, como o da vacaria dos pinhais dentre tantos outros, atrás de mulas para vender em Sorocaba.

Era o tropeiro quem, no lombo de mulas, atravessava regiões do Brasil, negociando muares e levando cargas através de longas viagens, a fim de as comercializar. As mulas eram levadas do Rio Grande do Sul para a feira de Sorocaba, no estado de São Paulo. Entretanto, esta cidade não era o único ponto de muares. Santos também era o centro de negócio desses animais de carga, assim como Congonhas do Campo, em Minas Gerais. Havia aí um

⁴³ ALMEIDA, Aluísio de. *Vida e morte do tropeiro*. São Paulo: Martins/EDUSP, 1981, p. 156.

⁴⁴ POZZEBON, Maria Catharina. *O caminho das tropas e a formação de Cruz Alta*. (Dissertação de Mestrado em História) – PUCRS, Porto Alegre, 2002, p. 53.

mercado onde, por ocasião das romarias, os muares eram vendidos, já há três séculos.⁴⁵

As relações sociais e econômicas surgidas no trilho das tropas evoluíram para a formação de pequenos povoados e posteriormente cidades, fundadas em razão da necessidade de garantir a passagem dos tropeiros ou para a cobrança de pedágios pela passagem dos animais e de mercadorias. “Nas imediações dos paços dos rios ou dos registros/guardas fiscais arrecadoras (pedágios do tempo colonial), não poucas povoações foram plantadas. Os locais de pouso e invernadas foram articuladores também de povoamento”.⁴⁶

Nessas circunstâncias, e por outras, o tropeirismo acabou por exercer as funções de elo e de fator de integração entre as regiões próximas ou até bem distantes, movidas pelos interesses econômicos que as completavam. O ir e vir das tropas foram promovendo, por onde essas tropas transitavam, através de um verdadeiro corredor por elas articulado, uma dinâmica de relações humanas que ditaram raízes socioculturais definidoras de uma identidade tropeira. Mais que isso, os tropeiros promoveram trocas, intercâmbios e a difusão de culturas entre diversos lugares, além de serem portadores de notícias e de divulgação de idéias por onde andavam.⁴⁷

O tropeirismo de mulas estava diretamente vinculado ao comércio realizado na colônia. Essa atividade econômica envolvia não apenas a compra e venda de animais como força de tração, mas também o comércio de animais para o transporte de mercadorias, sobretudo fora dos centros urbanos. “Desta forma, ao falar-se em Tropeirismo integram-se a esta atividade ainda outras atividades econômicas, como o transporte de produtos agrícolas, pecuárias e de outros bens além de pessoas”.⁴⁸

Nesse contexto torna-se importante também enfatizar que geralmente a tropa pertencia ao tropeiro, homem que negociava o transporte de animais e cargas de terceiros, mas que também, comercializava com cargas de sua propriedade, às vezes compradas de outras pessoas, para serem revendidas. Existia ainda o grande fazendeiro que negociava animais

⁴⁵ MATIAS, Lindon Fonseca; MASCARENHAS, Rúbia Gisele Tramontin. *Culinária tropeira e suas potencialidades no turismo dos campos gerais do Paraná: uma análise nos municípios de Castro, Lapa e Tibagi*. Parana: Cultur – Revista de Cultura e Turismo ano 02, nº 02 – jul- 2008.

⁴⁶ BARROSO, Véra Lúcia Maciel. O tropeirismo na formação do Sul. In: CAMARGO, Fernando; GUTFREIND Ieda; REICHEL, Heloisa. *Colônia*. v. 1. In: Passo Fundo: Méritos, 2006, p. 173.

⁴⁷ Idem, p. 173.

xucros, sendo que em sua fazenda esses animais eram domados, e posteriormente entregues a um capataz que transportava as cargas, sob responsabilidade do patrão. Assim, se tornaram tropeiros muitos fazendeiros de café que, com suas próprias mulas, conduziam seu produto ao porto, acompanhado de seus capatazes.⁴⁹

Os locais escolhidos para pouso e alimentação dos tropeiros serviram também para a formação de pequenas vilas e posteriormente cidades, possibilitando igualmente a gradativa integração das economias regionais. Apesar das dificuldades encontradas pelos caminhos recém explorados, o tropeirismo de mulas foi promovendo a integração cultural e social com as mais diversas comunidades que habitavam o interior do Brasil.

A formação, a condução e a venda da tropa eram atividades que exigiam tarefas pesadas, desprendimento e adaptação. Cheias de riscos, capazes de tornar ricos os tropeiros mais afortunados, ou pobres homens aqueles vítimas de assaltos, roubos e de maus pagadores. Sem contar a ‘mortandade de avultado número de animais que ficavam sepultados nos intermináveis abismos dessa legendária estrada’, conforme assinala ainda em 1870 a Câmara Municipal do Príncipe ao Presidente da província.⁵⁰

A partir do início do século XVIII até meados do século XX, os tropeiros de certa forma facilitaram o transporte da riqueza mineral garimpada em algumas regiões do país assim como o transporte da produção das fazendas de café, da colheita da cana de açúcar e do algodão. Ao longo das estradas até chegar à feira anual de Sorocaba, muitos negócios eram realizados entre tropeiros e comerciantes, principalmente nas pequenas feiras de animais que existiam pelo caminho. Nas primeiras décadas do século XX especialmente no Rio Grande do Sul, um novo sistema de tropeirismo ganha força e importância econômica no país. Trata-se do tropeirismo de mulas arreadas, de cargueiros destinados a transportar a produção agrícola e de comércio pelo interior do território brasileiro.⁵¹

Convém salientar neste contexto que as tropas de mulas arreadas já eram utilizadas durante o século XIX, porém essa atividade ganha maior mobilidade no sul do país, logo após

⁴⁸ STRAUBE, Kelly Von Knoblauch. *A estruturação sócio-espacial do sistema tropeiro: o caso do caminho das tropas entre Palmas e União da Vitória/PR*. (Dissertação de Mestrado), Curitiba, 2007, p. 58.

⁴⁹ ALMEDA, Aluísio de. *Vida e morte do tropeiro*. São Paulo: Martins/EDUSP, 1981, p. 113.

⁵⁰ WESTPHALEN, Cecília Maria. *O Barão dos Campos Gerais*. Curitiba: Cd, 1995, p. 16.

⁵¹ VELHO, Adenair Pereira; ALMEIDA, Júlio Henrique Kramer de; SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; FAVERO, Marlecí de Fátima. (Org). *Tropeirismo: “Bom Jesus, Rio Grande do Sul – Terra do tropeiro”*. Porto Alegre: CORAG, 2008, p. 41-42.

o declínio da feira de animais de Sorocaba, quando muitos tropeiros e, fazendeiros concentram seus negócios no Rio Grande do Sul.

Através dos tropeiros iniciaram-se também o processo de articulação do território sulino ao centro da colônia e a ocupação sistemática das terras por esses tropeiros, que acabavam de fixar-se nos locais que integravam a rota das suas mudanças. A estrada por onde cruzavam as tropas, eram antigas trilhas abertas pelos guaranis missioneiros em tempos remotos, quando da fundação e desenvolvimento das vacarias. Com o passar dos animais, tais trilhas iam sendo alargadas naturalmente. A iniciativa de abertura dos caminhos no Sul do Brasil, não foi apenas uma iniciativa dos tropeiros: “O próprio Estado português, que visa ampliar seus domínios no Sul, na confluência das terras portuguesas e espanholas, também o faz deliberadamente”.⁵²

Embora as estradas atravessassem também áreas de campos naturais, os tropeiros se deparavam com inúmeras dificuldades como matas fechadas, salteadores, ataques de animais e dos próprios indígenas que lutavam pela sobrevivência e pela defesa de seu território. Os caminhos em algumas regiões eram estreitos, podendo passar apenas um animal de cada vez, sem falar nos atoleiros que eram comuns em épocas de chuvas. “Muitas pontes se encontravam danificadas, obrigando a utilização de balsas improvisadas nas travessias de leitos mais largos. As dificuldades encontradas ao longo das estradas refletiam no modo de vida do homem tropeiro”.⁵³

As atividades dos tropeiros eram muito arriscadas e desgastantes, pois atravessavam sertões extensos, com marcha monótona, ataques de feras, cobras, aranhas e índios, doenças, solidão, dificuldades de obter alimentos, muitos cuidados com as tropas tanto na alimentação como no abastecimento de água, climas variados, subida de serras, travessia de rios, sem conforto para dormir, pois dormiam em barracas, e até mesmo ao relento sobre o chão duro, entre outros.⁵⁴

O comércio de mulas estabelecido entre o sul e Sorocaba favoreceu a movimentação econômica da colônia, vez que as tropas de muares foram um sistema de capital que interligou

⁵² FERREIRA, Mariluci Melo. *Tramas do poder: a política no Rio Grande do Sul (século XIX)*. Passo Fundo: UPF, 2003, p. 38.

⁵³ STROFARINI, Rafael. *No Caminho das Tropas*. Sorocaba: TCM, 2001, p. 30.

diferentes regiões brasileiras como o Centro-Sul (São Paulo), centro-oeste (Minas Gerais) e o extremo-oeste (Mato Grosso).⁵⁵

Além dos pousos, as pontes situadas no caminho das tropas também foram determinantes para o surgimento de vilas e cidades. Com o aumento do fluxo de muares, os moradores das vilas responsáveis pela conservação e manutenção dessas construções, passaram a tirar proveito com a passagem dos animais, cobrando um valor individual pelos muares que por ela passavam. Essa cobrança inicialmente indevida acabou sendo institucionalizada pela coroa portuguesa e pelo próprio governo provincial sob a forma de pedágio, cuja arrecadação maior era repassada aos cofres do governo imperial.⁵⁶

Por volta do ano de 1732 quando ocorre a abertura do chamado “Caminho das Tropas” também conhecida como “Estrada Real”, a distância entre a Província do Rio Grande do Sul e a Província de São Paulo ficou menor. Por esse caminho partia-se de Viamão, considerado o meio caminho entre a Colônia do Sacramento e São Paulo, passando por Santo Antônio da Patrulha, onde também se situava um registro de animais, chamado de Guarda Velha de Viamão, seguia-se ainda pelo vale do rio rolante, subindo a serra até encontrar-se mais a diante com a “Estrada dos Conventos”. A partir de então se dirigia para o registro de Curitiba e chegava-se a São Paulo. Além de diminuir a distância e o caminho até a Província de São Paulo esse novo trajeto era um trecho de serra de acesso mais fácil que a “Estrada dos Conventos”, nos aparatos da serra, evitando assim a perda de animais pelo caminho.

1.3 A crise do “grande tropeirismo”

Após um período de florescimento comercial entre os anos de 1850 a 1860, quando os negócios de muares na feira de Sorocaba atingem seu maior valor, demonstrando sua relevância econômica, surgem os primeiros sinais de declínio desse comércio. A partir de 1860 as vendas de muares se reduzem pela metade quando o transporte de mulas começa a ser substituído pelo transporte férreo em algumas regiões e também porque já havia criações de gado e de mulas na região de Minas Gerais, direcionadas também para atender a demanda do Rio de Janeiro. Por volta de 1875, realizou-se a ligação férrea entre Sorocaba e São Paulo,

⁵⁴ TRINDADE, Jaelson Bitran. *Tropeiros*. São Paulo: Editoração publicações, 1992, p. 159.

⁵⁵ Revista GLOBO RURAL. *Os Tropeiros: III A Jornada final*. São Paulo: Globo, 2006, p. 3-4.

⁵⁶ STRAFORINI, Rafael. *No Caminho das Tropas*. Sorocaba: TCM, 2001, p. 33.

fazendo com que Sorocaba perdesse o monopólio na distribuição de muares. Além disso, em 1897 a vila foi acometida pela febre amarela, o que levou as pessoas a se afastarem dela, sendo que nesse ano a feira já estava em decadência e ocorreu pela última vez.⁵⁷

Até a implantação da ferrovia, o muar foi o meio de transporte fundamental. As tropas carregavam nas costas o minério de ouro, o minério de ferro, açúcar, café, algodão, mantimentos, uma imensa riqueza. [...]. O comércio chegava a toda a parte nas costas dos burros. As comunicações – notícias, mensagens - iam e voltavam com as tropas. Foi uma das mais importantes entre as poucas atividades econômicas “relativamente fortes no passado brasileiro que se organizou em função da existência de um mercado interno” [...] o Brasil andou de mula, até o advento da ferrovia. [...].⁵⁸

Além dessas causas que direta ou indiretamente contribuíram para o final do comércio de animais em Sorocaba, de acordo com Nanci Marti Chiovitti, existiam outros fatores que foram diretamente responsáveis pela decadência da Feira de Sorocaba. Ao contrário do que se pensa, não foram a vinda da ferrovia e o surto de febre amarela as causas principais da queda do comércio em geral e o fator determinante para o fim da feira; havia outros motivos segundo a autora. As fontes por ela pesquisadas sugerem que os tropeiros já tentavam evitar o caminho por Sorocaba, desde o final da década de 1870. Através de uma comparação com o número de muares que passavam pelo Registro, depois de 1875, com as quantidades anteriores, se comprova a queda brusca na comercialização de muares, num momento em que esses animais ainda eram necessários. Uma das hipóteses apontadas pela autora para explicar o fim das feiras de muares de Sorocaba seria a de que havia “o empenho da municipalidade e da camada de intelectuais que estavam por trás das discussões sobre a ferrovia e o progresso do município, em afastar o trânsito de animais e de pessoas desconhecidas (os tropeiros que vinham de fora, em sua maioria) do centro da cidade. O controle do trânsito de animais já explicita nas posturas. O código de 1865 previa que ninguém poderia ter animais vacuns, muares e cavalares soltos na cidade, sem pagar 30 réis por cada rês e 5 réis por outros animais. Tal determinação não recai apenas sobre as tropas xucas vendidas pelos tropeiros,

⁵⁷ TRINDADE, Jaelson Bitran. *Tropeiros*. São Paulo: Editorações publicações, 1992.

⁵⁸ PETRONE, *Apud*; TRINDADE, Jaelson Bitran. *Tropeiros*. São Paulo: Editorações publicações, 1992, p. 72.

mas também sobre as tropas arreadas, as quais eram proibidas de parar mais tempo do que o necessário para carregar ou descarregar”.⁵⁹

Nesse cenário de fatores que contribuíram para o declínio da “grande feira de animais de Sorocaba” vale mencionar também a utilização da carroça, que começa a se fazer presente no transporte de mercadorias propiciado pela abertura de estradas. Contudo, as mulas e seus cargueiros resistem, tornando-se quase que insubstituíveis por longos anos. As próprias carroças continuaram sendo puxadas por mulas.⁶⁰

A carroça só começa a se fazer presente quando as estradas são abertas. Mesmo assim, as mulas e seus cargueiros resistem, tornando-se quase insubstituíveis por várias décadas. As próprias carroças eram puxadas por pares de mulas. A sua substituição e/ou convivência posterior com outros cavalares e bovinos levou muito tempo.⁶¹

Seja qual for o motivo que levou a decadência da Feira de Sorocaba e conseqüentemente da atividade tropeira no Brasil, um novo trabalho agrícola renascia. Tratava-se do cultivo do café, que também necessitava de animais muares para o transporte das sacas, em grande parte até os troncos ferroviários e o próprio mercado de importação e exportação da colônia que ainda utilizava como meio de transporte as mulas. Dessa forma continuou, talvez em menor escala, a procura por esses animais, prolongando assim por mais alguns anos a atividade tropeira no centro do país.

Mas é no Rio Grande do Sul que as mulas continuarão tendo sua maior importância econômica. No rastro das estradas tropeiras dá-se a expansão das populações do centro do país para o sul, sobretudo paranaenses e paulistas que acabam participando da fundação de diversas comunidades, estabelecendo suas estâncias nas primeiras décadas do século XIX, colaborando assim na formação das primeiras vilas e constituindo numerosas famílias.

Constata-se, portanto, que o processo de formação do tropeirismo de mulas no Brasil está diretamente relacionado à descoberta de riquezas minerais no país, sobretudo na região de Minas Gerais, que se tornou o centro da extração de ouro e diamantes do país, atraindo grandes contingentes populacionais que buscavam através da mineração sua ascensão

⁵⁹ CHIOVITTI, Nanci Marti. Trabalho, disciplina e progresso – o fim das Feiras de muares em Sorocaba (1850-1900). In. SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lúcia Maciel (Org). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004, p. 371.

⁶⁰ TEDESCO, João Carlos. *Colonos, carreteiros e comerciantes*. Porto Alegre: EST, 2000, p. 55.

⁶¹ TEDESCO, João Carlos. *Colonos, carreteiros e comerciantes*. Porto Alegre: EST, 2000, p. 55.

econômica e social. A partir dos achados auríferos, encontrados pelos bandeirantes que posteriormente foram substituídos pelos tropeiros, e da atividade mineradora, a mula torna-se a mercadoria indispensável para ser utilizada como meio de transporte e de cargas na região de garimpo.

O emprego de muares, portanto, foi a solução para fazer o transporte de cargas na região das minas, mas esse gado era encontrado na região de Corrientes, posteriormente também no sul do país, especialmente no Rio Grande do Sul, havendo a necessidade de buscá-los. Nesse contexto ocorre a expansão para o sul, sob a liderança de portugueses paulistas e lagunistas, que tinham como principal objetivo encontrar muares e trazê-los em segurança até a Feira de Sorocaba, de onde eram leiloados e levados para a área de mineração. Além dos caminhos indígenas inicialmente utilizados pelos tropeiros, havia a necessidade de ampliação desses trajetos e a aberturas de rotas alternativas que facilitassem e encurtassem a distância entre os locais de criação de mulas e o centro consumidor da colônia. Entre os principais responsáveis pela abertura de caminhos e pelo transporte de gado muar pelo interior do Brasil encontra-se Cristóvão Pereira de Abreu, habilidoso tropeiro, que por longos anos conduziu tropas de muares do sul até Sorocaba.

A Feira de Sorocaba atinge seu auge econômico por volta das décadas de 1850 a 1860, porém seu declínio estava próximo, sendo que a partir de 1860 ocorre a decadência da feira, em razão de vários motivos já elencados, entre eles, a aberturas de novas estradas que possibilitou a utilização da carroça, a construção das estradas de ferro que substituíram em parte o transporte de cargas através do trem. Porém a atividade tropeira ainda persiste principalmente na região sul, onde havia os maiores criatórios de muares do país. A partir de então se inicia uma nova fase no tropeirismo, onde a mula será utilizada como meio de transporte e de cargas no dinâmico comércio estabelecido na região sul do Brasil.

Para uma melhor compreensão do que foi o tropeirismo de mulas em Lagoa Vermelha, sua importância econômica, social e cultural na região, entende-se indispensável enfatizar inicialmente o processo de colonização lusitana no Rio Grande do Sul, o surgimento dos principais locais de criação de muares e sua importância econômica regional. Há também a questão da participação das comunidades indígenas e do homem negro nesse contexto, entre outras abordagens importantes e necessárias que estão direta ou indiretamente ligados à reconstituição da atividade tropeira em Lagoa Vermelha. Esses aspectos serão abordados no próximo capítulo.

2 OS CRIATÓRIOS DE MULAS NO RIO GRANDE DO SUL

Neste capítulo, como já foi mencionado, objetivar-se-á, inicialmente, analisar o processo de colonização e exploração lusitana do território gaúcho, bem como a formação dos criatórios de muares e a sua relevância nesse contexto. Analisar-se-á igualmente a importância do Rio Grande do Sul junto à economia do país enfatizando-se também a participação das comunidades indígenas e do negro no tropeirismo sulino, visto que ambas as populações fizeram parte dessa atividade, contribuindo de diversas maneiras no tropeirismo com mulas, desde peão de estância, guia de caminhos e até mesmo como tropeiros. Assim sendo, torna-se necessária essa abordagem até porque o tropeirismo sulino recebeu certa influência cultural do elemento negro e do indígena e além do mais a própria formação da atividade tropeira no Rio Grande do Sul estava diretamente vinculado com a sua colonização. Com isso buscou-se estabelecer relações dessas variáveis com o surgimento do tropeirismo de mulas em Lagoa Vermelha, objeto deste estudo.

2.1 O tropeirismo no Rio Grande do Sul

Ao abordar-se alguns aspectos relacionados ao tropeirismo de mulas no Rio Grande do Sul, durante o período colonial, torna-se necessário falar da ocupação lusa deste território, pois foi com a chegada dos bandeirantes portugueses que se intensificou o tropeirismo de mulas no estado gaúcho, consagrando-se como uma importante atividade econômica que ajudou ao longo dos anos a integrar o sul às demais regiões brasileiras, especialmente com Minas Gerais.

A colonização do Rio Grande Sul ocorreu tardiamente em comparação com o restante da costa brasileira. O principal atrativo para os colonizadores lusos foi a exploração econômica da pecuária, visto que havia nesse território grande quantidade de gado vacum e muar que serviria tanto para abastecer de alimentos a região mineradora como para ser utilizado como meio de transporte.

O Rio Grande do Sul incorpora-se ao território brasileiro tardiamente devido as lutas de fronteiras. A província ficou praticamente inexplorada nos séculos XVI e XVII, sendo despertada para si a atenção no séc. XVII, movida por interesses econômicos ligados ao tropeirismo, por parte de paulistas e lagunenses, e de defesa da fronteira por interesse de Portugal. A exploração do gado no Rio Grande do Sul se fazia necessária devido a ação mineradora no sudeste do país, tornando a região central, sendo que fornecia gado em pé e mulas para o transporte nas minas.⁶²

Além disso, esse processo de colonização e povoamento diferenciado ocorrido no Rio Grande do Sul em relação a outras regiões do país se deu porque não havia extensas lavouras e sim essa grande criação de gado vacum, muar e cavalar. Sua integração ao processo econômico se deu por volta do século XVIII. Num primeiro momento, ocorreram as instalações das estâncias, fixando em definitivo o homem, cuidando da terra e organizando a grande propriedade.⁶³

Quando chegaram os portugueses, eles se valem inicialmente dos caminhos indígenas. Ampliando áreas, buscando expandirem-se, eles estabeleceram novas rotas, outras trilhas que não só proporcionaram uma comunicação interna na Capitania, como impôs um roteiro que vinculou o sul ao centro brasileiro. Foram, portanto, os caminhos dos tropeiros lusos ou luso-descendentes que animaram o processo de conquista e a instalação dos primeiros “arranchementos” no Rio Grande do Sul, notadamente no Litoral Norte e nos Campos de Cima da Serra, inicialmente.⁶⁴

Como foi visto no capítulo anterior, durante o século XVIII o espaço sul rio-grandense passa a ser trilhado por tropas de gado muar, que são levadas à Feira de Sorocaba pelos vários caminhos até então abertos. A economia do país estava atrelada à mineração e ao lucrativo comércio do gado muar e é justamente nesse cenário, que os portugueses começam a receber glebas de terras. “A primeira sesmaria em terras do Rio Grande do Sul foi concedida ao português Manoel Gonçalves Ribeiro, na Paragem das Conchas, área do atual Tramandaí”. A partir de 1734, outras tantas foram distribuídas na região litorânea e também nos Campos de

⁶² FÉLIX, Loiva Otero. *Coronelismo, Borgismo e Cooptação política*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1987, p. 23.

⁶³ FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 33.ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2004.

⁶⁴ BARROSO, Véra Lucia Maciel. Os Lusos e o Tropeirismo. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004, p. 456.

Cima da Serra a lusitanos ou seus descendentes que desejavam investir na atividade pecuária.⁶⁵

Paralelo a este avanço ocupacional do território, o Rio Grande do Sul ganhava também importância com área subsidiária da economia central brasileira. O comércio muar, estabelecendo o primeiro vínculo entre o extremo-sul e o centro do Brasil, apressava a sua integração territorial ao domínio colonial luso.⁶⁶

Por volta do século XVIII com o início do tráfego de animais do extremo Sul à região central do país, verifica-se um maior movimento na economia brasileira. O Sul, que até então era visto como um estado oneroso pela Coroa Portuguesa, passa a ser uma região produtiva ao lado de Minas Gerais, que movimentava grande quantidade de recursos em razão da atividade mineradora. A mineração cada vez mais necessitava de animais para o transporte e o Sul complementava economicamente, com o fornecimento do animal muar. No início, os tropeiros levavam grande quantidade de mulas, sendo que depois passaram a transportar também produtos variados de origem animal como a carne seca, couro e o sebo.⁶⁷

No Rio Grande do Sul, o surgimento dos primeiros criatórios de mulas esteve relacionado à distribuição das sesmarias que oficializava a posse da terra ao sesmeiro. Antes dessa concessão, o que havia era o aprisionamento do gado alçado proveniente das missões jesuíticas. As sesmarias eram terras doadas pelo governo colonial sob a forma de prêmios geralmente às pessoas que direta ou indiretamente tinham algum vínculo com o governo imperial e desejavam explorá-las. “No Brasil, as primeiras sesmarias localizaram-se em São Vicente, no litoral paulista, em 1532. No Rio Grande de São Pedro do Sul, os primeiros sesmeiros são aqueles povoadores luso-brasileiros da frota de João Magalhães”.⁶⁸

As fazendas e estâncias no sul, onde se criavam o gado vacum, cavalari e muar, também foram importantes para a fixação e expansão da fronteira

⁶⁵ BARROSO, Vera Lucia Maciel. Os Lusos e o Tropeirismo. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Vera Lucia Maciel (Org). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004, p. 456-457.

⁶⁶ POZZEBON, Maria Catharina Lima. *O caminho das tropas e a formação de Cruz Alta*. (Dissertação de Mestrado em História) – PUCRS, Porto Alegre, 2002, p. 13.

⁶⁷ TRINDADE, Jaelson Bitran. *Tropeiros*. São Paulo: Editorações Publicações, 1992.

⁶⁸ ZIMMERMANN, Florisbela Carneiro. Criatórios de Muares no Planalto Médio. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Vera Lucia Maciel (Org). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004, p. 160.

brasileira. Elas eram concebidas sob a forma de sesmarias aos proprietários de terra, negociantes e ocupantes de cargos públicos das cidades de São Paulo, Santos e Curitiba. Porém esses proprietários preferiam continuar morando nas cidades, outorgando a outros o dever do trabalho nessas terras sob a forma de salário ou participação nas crias.⁶⁹

A partir das primeiras estâncias que se formaram no Rio Grande do Sul por volta do ano 1732, surgem então os primeiros criatórios de mulas. Estes animais eram muito úteis e requisitados, sobretudo na região central do país, onde demonstraram sua importância não apenas para os criadores e para a coroa portuguesa, mas também para os negociantes e tropeiros que passaram a ter no tropeirismo sua principal fonte de trabalho e geração de rendas. Além dos criatórios de mulas, os estancieiros investiam também em outras atividades como a criação de cavalos e bovinos. “Nessas áreas de campo, propícias ao desenvolvimento da pecuária, várias comunidades foram se estabelecendo gradativamente, integradas no ciclo do tropeirismo, dedicadas ao criatório de animais e à sua comercialização”.⁷⁰

A criação de mulas exigia conhecimento e experiência dos criadores, não bastando abandonar esses animais no campo para que procriassem como normalmente ocorria com bovinos e equinos, mas sim havendo a necessidade de cuidados e acompanhamento do animal até a fase adulta. A preferência por muares para o transporte de cargas se devia as suas características físicas adequadas para o transporte de mercadorias, apresentado robustez muscular e resistência física que permitia entre outras coisas percorrer longos caminhos sobre qualquer terreno.

Para facilitar o processo, se iniciava o trabalho desde a cria nova: quando nascia um burrinho macho, este era logo afastado da burra e enxertado na égua que havia parido à pouco e dela retirando-se a cria. O potrilhinho era então criado guacho. Em outras épocas, sacrificavam ao potrilhinho do qual tiravam o couro e com o mesmo retovavam o burrinho. Assim, trazendo o couro as catingas próprias a égua reconhecia o cheiro e adotava o burrinho com o mesmo cuidado da cria.⁷¹

⁶⁹ STRTAFORINI, Rafael. *No Caminho das Tropas*. Sorocaba: TCM, 2001, p. 33.

⁷⁰ RODERJAN, Roselys Vellozo. *Os Curitibanos e a formação de comunidades campeiras no Brasil Meridional (séculos XVI a XIX)*. Curitiba: Works Informática – Editoração Eletrônica, 1992, p. 271.

⁷¹ PONT, Raul. *Campos Realengos: Formação da Fronteira Sudoeste do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Edigal, 1986, p. 868.

Apesar dos investimentos e cuidados dispensados na criação de muares até estarem prontos para a comercialização, esse empreendimento possibilitou a muitos criadores e tropeiros sua ascensão social e econômica. Conforme Santos “o muar representava 49,86 % dos animais transportados, contra 22,12% de cavalos e 28% de bois”.⁷² Além do mais a mão de obra exigida para essa atividade era simples e barata se comparada à complexidade da agricultura que exigia maiores investimentos e conhecimento dos trabalhadores. A criação de muar, de certa forma, mantinha também os tropeiros unidos (patrão e empregado) por laços de amizade e muitas vezes de confiança, diferentemente dos engenhos de açúcar do Nordeste que criavam distanciamento, barreiras entre a casa grande, local de moradia dos senhores de Engenho e a senzala onde ficavam os escravos.

Interessante ressaltar que no Rio Grande do Sul, os rebanhos de gado reproduziam-se com maior facilidade em virtude das condições favoráveis para o desenvolvimento da pecuária, bem como a existência de boas pastagens e inúmeras fontes de água, o que possibilitou o surgimento de duas grandes reservas de gado: a Vacaria do Mar, localizada em terras delimitada pelos rios Camaquã, Negro e o litoral, e a Vacaria dos Pinhais, localizada nos Campos de Cima da Serra. A Vacaria dos Pinhais surgiu quando os jesuítas decidiram esconder inúmeras cabeças de gado bovino e para impedir o alcance dos bandeirantes que adentravam a região em busca de índios para escravizá-los, conduziram os rebanhos para os Campos de Cima da Serra, localizada entre o rio das Antas e o rio Pelotas, onde eram soltos para desenvolverem-se e procriar livremente.⁷³

Além do Rio Grande do Sul, as mulas eram também criadas na Bacia do Prata. Normalmente nos meses de setembro a outubro essas tropas partiam de Viamão para aproveitar os pastos verdes, sendo levadas para Sorocaba. Os compradores vinham das mais diversas partes do Brasil para se encontrarem com os criadores e tropeiros, procedentes do Sul. Obviamente que o interesse maior era pelos animais muares que se destinavam principalmente ao transporte. O gado vacum e cavalari igualmente comercializado na feira destinava-se, sobretudo, ao consumo do Rio de Janeiro, e os bovinos destinados a Minas Gerais, seguiam juntamente com as mulas até os locais de mineração. Esse comércio de

⁷² SANTOS, Corcino Medeiros dos. *Economia e Sociedade do Rio Grande do Sul: Século XVII*. 1. Ed. São Paulo: Nacional, 1984, p. 75.

⁷³ SILVA, Sueli Maria da. *Tropeirismo de porcos*. Porto Alegre: EST, 2007, p. 48.

animais era bastante atrativo, inclusive para o governo que ganhava com essa atividade através da arrecadação de impostos.⁷⁴

[...], Esse comércio proporcionava ao governo somas consideráveis. Em 1820 pagavam-se 3\$500 por mula vinda do sul. Dessa importância 1\$000 pertencentes à Província do Rio Grande, deveriam ser pagos no registro de Santa Vitória, margens do Rio Pelotas, na divisa da Capitania. Para facilitar o comércio permitia-se que tudo fosse pago em Sorocaba [...].⁷⁵

No Rio Grande do Sul havia diversos criatórios de mulas, além de Cruz Alta cuja região atraiu os primeiros povoadores e criadores de gado muar, sendo que muitos outros municípios também investiram na atividade pecuária em especial na criação e comércio de muares como Passo Fundo, Santo Ângelo, Tupanciretã, Júlio de Castilhos, Alegrete e Bom Jesus.

2.2 A importância econômica do tropeirismo para o Rio Grande do Sul

A base fundamental da economia rio-grandense foi o gado introduzido pelos jesuítas durante o período colonial, que facilmente se adaptou às extensas áreas de campo do estado gaúcho. Com o ciclo do muar, o tropeirismo de mulas surgiu como uma atividade subsidiária à economia colonial portuguesa, transformando a área mineradora em mercado consumidor de gado em pé, que eram criados na província gaúcha para essa finalidade.

O gado vacum, cavalari e muar seria originário, sobretudo dos animais introduzidos pelos jesuítas, na margem direita do rio Uruguai, e pelos espanhóis de Buenos Aires, na margem setentrional do rio da Prata. As técnicas e os hábitos pastoris sulinos são também continuação do período missionário. Nas estâncias e invernadas missioneiras, criou-se o gado aproveitando-se as excepcionais condições da natureza para a reprodução

⁷⁴ FLORES, Moacyr. O tropeirismo e a economia colonial. In: SANTOS, Maria Sgarbi; VIANNA, Maria Leda Costa; BARROSO, Véra Lúcia Maciel (Org.) *Bom Jesus e o tropeirismo no Brasil Meridional*. Porto Alegre: EST, 1995.

⁷⁵ BARBOSA, Fidélis Dalcin. *Vacaria do Pinhais*. Porto Alegre: Co-Edição, 1978, p. 21.

natural dos rebanhos – escassez relativa de animais predadores; invernos e verões benignos; pastos e aguadas abundantes, etc.⁷⁶

Com o crescimento da atividade pecuária especialmente a criação e o comércio de animais muares somados a outros investimentos, a economia rio-grandense passa a ter maior visibilidade perante o governo imperial. O constante fluxo de animais muares e de tropeiros pelo interior do território gaúcho, além de se tornar uma atividade freqüente, acabou contribuindo com a ampliação de caminhos e a formação de vilas e povoados. Até porque muitas famílias organizavam suas moradias próximo ao caminho das tropas em razão de maior facilidade de comunicação e acesso com outras localidades.

Os tropeiros intercalavam nas tropas, uma, duas ou três comitivas de cargueiros, aproveitando a viajada e assim obtendo bom resultado. Os lotes obedeciam sempre uma certa arregimentação: Eram constituídos em lotes de nove em nove animais, cada um deles sob a guarda de um tropeiro e guiados pela madrinha, que quando se trata de asininos é chamada de burro guia.⁷⁷

A partir do momento que a demanda por animais de corte e de tração se intensifica, em razão da atividade mineradora, os rebanhos do sul ganham maior importância econômica e comercial. O comércio de muares do sul para as zonas de mineração torna-se bastante lucrativo incentivando até mesmo os jesuítas a negociarem esses animais com os tropeiros, sendo que posteriormente muitos deles acabaram organizando seus criatórios. Ao perceber o crescente comércio de muares a própria coroa espanhola passou a fiscalizar e controlar essa atividade.⁷⁸

A ilustração a seguir mostra uma grande quantidade de animais muares negociados no Rio Grande do Sul e sendo levados diretamente para a feira sorocabana. O caminho feito pelos tropeiros parece ser de fácil acesso e se localiza no território da região sul, até porque ao fundo se percebe a presença de araucárias, árvores típicas da região.

⁷⁶ MESTRI, Mário. *História do Rio Grande do Sul: A ocupação do Território*. Passo Fundo: Ediupf, 2006, p. 67.

⁷⁷ PONT, Raul. *Campos Realengos: Formação da Fronteira Sudoeste do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Edigal, 1986, p. 870.

⁷⁸ COSTA, Elmar Bones da. *História ilustrada do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: JÁ Editores, 1998, p. 56.



Figura 3: Tropas de mulas sendo levadas para Sorocaba.

Fonte: SCHMIDLIN, Henrique Paulo. Os caminhos de tropas no Paraná. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Vera Lucia Maciel. (Org). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004, p. 319. Arquivo Municipal de Campos Novos/SC – 1940.

O comércio de mulas xucras e arreadas ou tropa de carga buscadas no Sul do Brasil tinham por finalidade abastecer as áreas de mineração especialmente na região de Minas

Gerais e nos estados de Mato Grosso, São Paulo, Rio de Janeiro e Espírito Santo que necessitavam de muares para o transporte de mercadorias.⁷⁹

A importância do animal mular no Rio Grande do Sul se verificava de diversas maneiras, indo desde os tributos gerados com a venda e o transporte dos animais até sua utilidade como animais de carga. Toda produção agrícola do interior até os portos da região e das fazendas ou colônias até as cidades era transportada sobre o lombo dos animais muares. Além do mais, parte do comércio regional inclusive interprovincial era feito pelos tropeiros que se utilizavam das mulas para transportar suas mercadorias.

O comércio foi uma atividade importante para a localidade de Casca, até porque muitos colonos tinham a oportunidade de depositar sua produção num local específico para posteriormente vendê-los. Esses produtos eram negociados e levados pelos tropeiros para o porto de Muçum de onde eram encaminhados para centros consumidores maiores. Os tropeiros ao retornarem para a colônia traziam diversos outros produtos como o azeite, tecidos, açúcar para serem revendidos ou trocados no comércio do seu Silvio Ferrarezi.⁸⁰

Havia também, nesse contexto, o comércio marítimo, porém em menor escala em razão do elevado custo do frete e normalmente utilizado para o transporte de mercadorias entre localidades mais distantes. Obviamente que outras atividades eram igualmente desenvolvidas no Brasil e tiveram também sua importância regional e nacional como o ciclo do algodão, do café, da cana-de-açúcar, etc., que juntamente com o ciclo do tropeirismo ajudaram a impulsionar a economia do país durante o período colonial.

Assim sendo, percebeu-se a importância econômica do tropeirismo para o Estado do Rio Grande do Sul, cuja atividade movimentou grande parte da economia gaúcha, projetando-a junto ao cenário nacional. No próximo item será dado ênfase à participação do homem negro e das comunidades indígenas no tropeirismo sulino.

⁷⁹ STROFARINI, Rafael. *No Caminho das Tropas*. Sorocaba: TCM, 2001, p. 24.

2.3 O tropeirismo e as comunidades indígenas do Rio Grande do Sul

Nesse contexto do tropeirismo de mulas, não se poderia deixar de abordar a participação das comunidades indígenas na atividade tropeira do Brasil, pois além de serem os precursores da abertura de caminhos e atalhos, facilitando a travessia dos tropeiros pelo interior do território brasileiro, muitos acabaram também sendo vítimas da conquista e exploração da coroa portuguesa.

A presença indígena na região não pode ser negligenciada quando se estuda o processo de povoamento e conquista do Rio Grande do Sul, visto que estas terras já estavam povoadas por eles quando da chegada dos brancos. O processo de povoamento e conquista da região nordeste do Rio Grande do Sul, mais precisamente nos chamados Campos de Cima da Serra, não foi tarefa fácil para os colonizadores portugueses, em razão da forte presença das comunidades indígenas que habitavam a região. Nas primeiras tentativas de povoamento, por volta do ano de 1735, houve forte resistência das tribos nativas contra os portugueses, que se viam muitas vezes obrigados a recuar frente aos ataques do “gentio”. No entanto, apesar dos desafios e confrontos com os nativos, o homem europeu conquistou esse território à custa de muitas vidas humanas, sobretudo do lado indígena.⁸¹

Apesar de o bandeirantismo dizimar grande parte da população indígena no sul do país, durante as chamadas entradas e bandeiras que tinham como um de seus objetivos a caça ao índio para levá-los como escravo as regiões de mineração, ainda assim existiam comunidades indígenas dispersas pelo território do Rio Grande do Sul. Muitas dessas comunidades de ameríndios viviam quase que exclusivamente da caça e da coleta de frutas. Outros, porém, da carne bovina, empreendendo movimentos migratórios característicos de seu modo de vida seminômade

Tal como no resto do Brasil, o Rio Grande do Sul era habitado também por índios, que foram nossos primeiros povoadores. Nos Campos de Cima da Serra por exemplo havia os Kaingang, do grupo jê. Eles eram nômaades, ou seja, mudavam constantemente de lugar em busca das melhores aguadas, e locais de caça e pesca, o que os tornaram conhecedores de caminhos e regiões. Os índios Guaranis foram os catequizados pelos jesuítas e formaram

⁸⁰ Entrevista concedida ao autor pela senhora Elvira Ferrarezi Vicari, no dia 04/09/2010, - 81 anos, na cidade de Casca/RS. Filha de imigrantes italianos que por muito tempo dedicou-se ao trabalho na colônia

⁸¹ OLIVEIRA, Lizéte Dias de. O caminho das tropas. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Vera Lucia Maciel (Org). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004, p. 193.

as Reduções. Os principais alimentos dos índios guaranis eram derivados do gado vacum. O gado foi de grande importância dentro do processo de formação e preservação das Reduções Jesuíticas, pois os índios vão possuir alimentação o ano inteiro. Isto tornou os índios guaranis grandes condutores de gado, ou os grandes tropeiros do Rio Grande do Sul.⁸²

Durante o processo de exploração do Novo Mundo, as populações indígenas serviram como fonte de informação e mão de obra escrava aos colonizadores europeus. Ao conhecerem diversos caminhos pelo interior do território brasileiro, estes levaram os conquistadores a avançar cada vez mais pelo interior do país, estabelecendo centros de conquista e submissão. A conquista, exploração e submissão das comunidades nativas foram impulsionadas quase que involuntariamente pelos próprios indígenas. Porém, a partir do momento em que os colonizadores exerceram o domínio sobre o território do Novo Mundo, essa relação de guia e guiado se reverteu num processo de opressão sistemática dessas comunidades.⁸³

Como a expansão portuguesa no sul ocorreu inicialmente pelo mar, os jesuítas espanhóis foram os primeiros europeus a integrarem os Guaranis no processo histórico colonial através da fundação de povoados missionários no Itatim, Uruguai e Tape. Uma vez que os missionários adentraram a região do rio Uruguai a partir de 1726, beneficiaram-se de uma ampla rede de caminhos indígenas previamente existentes, chegando até os campos do planalto localizados a oriente.⁸⁴

Por volta do século XVI e início do XVII, o Rio Grande do Sul era habitado por um número expressivo de índios guaranis, muitos deles, aldeados e convertidos a religião católica através do trabalho evangelizador dos padres jesuítas, que se estabeleceram na região formada pelos atuais estados do Rio Grande do Sul, Paraná, Argentina e Paraguai, onde no século XVII fundaram as chamadas Missões Jesuíticas. À medida que o trabalho catequizador foi se expandindo, um número cada vez maior de indígenas era convertido. Com o crescimento das missões novos investimentos foram realizados na atividade pecuária com o objetivo de alimentar as populações indígenas. Com isso a região passou a ser cobiçada pelos

⁸² BORGES, Maria Neli Ferreira Borges. *O Tropeirismo na Região de Vacaria: como entender de forma simples*. Caxias do Sul: Educs, 2008, p. 9.

⁸³ STRAUBE, Kelly Von Knoblauch. *A Estruturação sócio-espacial do Sistema Tropeiro - O caso do caminho das tropas entre Palmas e União da Vitória/PR*. (Dissertação de Mestrado em História), Curitiba, 2007, p. 75.

exploradores portugueses que desejavam apresar índios e escravizá-los, sendo que o gado poderia abastecer as áreas de mineração. “Fora do trabalho forçado, restava aos índios às missões religiosas, formadas por extensos territórios que muitas vezes se transformaram em províncias na administração espanhola”.⁸⁵

Já os Campos de Cima da Serra eram habitados pelos índios Kaigang do grupo jê. Eram povos nômades que frequentemente mudavam suas moradias, em busca de melhores condições de subsistência, procurando lugares mais seguros que oferecessem melhores aguadas, caça e pesca. Esses povos indígenas exerceram diversas profissões desde guia de caminhos até tropeiros de mulas, cuja atividade era realizada na região das Missões, onde geralmente eram encarregados de cuidar dos animais. “Após a destruição das reduções os índios conduziram seus rebanhos de animais para lugares mais seguros, formando dessa forma a Vacaria do Mar e posteriormente a Vacaria dos Pinhais, onde hoje estão localizados os Campos de Cima da Serra”.⁸⁶

No território português reduziram o índio à escravidão, obrigando-o ao trabalho agrícola, atividade que contrariava os padrões culturais, pois a maioria dos índios consideravam-na como atividade feminina. O índio do Brasil adaptou-se à pecuária por ser desconhecida e executada pelos homens europeus, portanto masculina.⁸⁷

Além disso, muitos peões de estâncias tinham suas origens nas comunidades indígenas, sendo que na região de Sorocaba geralmente eram encarregados de acompanhar os animais negociados na feira até as fazendas de seus compradores.⁸⁸

No Sul do Brasil, além de serem condutores de gado, muitos nativos trabalhavam como guia dos tropeiros, auxiliando-os a seguir caminhos mais seguros que evitassem os ataques de tribos agressivas que se sentiam ameaçados com a presença de estrangeiros.

⁸⁴ SOUZA, José Otávio Catafesto de. Influência do Tropeirismo na Formação Humana dos Campos de Cima da Serra. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004, p. 483.

⁸⁵ FLORES, Moacyr. *Colonialismo e Missões Jesuíticas*. Porto Alegre: EST/Instituto de Cultura Hispânica do Rio Grande do Sul, 1983, p. 18.

⁸⁶ ZIMMERMAN, Florisbela Carneiro. Índios. In: VELHO, Adenair Pereira; ALMEIDA, Júlio Henrique Kramer de; SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; FAVERO, Marleci de Fátima (Org). *Tropeirismo: “Bom Jesus, Rio Grande do Sul – Terra do Tropeiro”*. Porto Alegre: CORAG, 2008, p. 18.

⁸⁷ FLORES, Moacyr. *Colonialismo e Missões Jesuíticas*. Porto Alegre: Instituto de Cultura Hispânica do Rio Grande do Sul, 1983, p. 18.

⁸⁸ NEPOMUCENO, Davino Valdir Rodrigues. *História de Lagoa Vermelha até o início do 3º Milênio*. Porto Alegre: EST, 2003, p. 28.

Embora houvesse uma convivência relativamente pacífica entre índios e tropeiros, em muitos momentos certamente houve confronto e desavenças que vitimaram muitos nativos e até mesmo tropeiros.⁸⁹

2.4 O tropeirismo e o escravo negro

Assim como as populações indígenas, os negros tiveram também sua participação e importância junto ao tropeirismo no país. Esses povos, ao chegarem ao Rio Grande do Sul, vieram como carregadores das caravanas dos tropeiros. Com o lucrativo negócio do animal muar, houve um maior investimento nas fazendas de criação de gado. A necessidade de serviços domésticos foi inicialmente ocupada pelos negros africanos natos ou descendentes, que por longos anos exerceram essas atividades. Com a instalação e desenvolvimento das charqueadas no Rio Grande do Sul, a necessidade de mão de obra foi também preenchida com o trabalho do homem negro, havendo a partir de então o ingresso de significativo número de pessoas de cor no Estado, os quais trabalhavam nas precárias instalações desses saladeiros.⁹⁰

Até a crise final da escravidão no Brasil, a charqueada foi movida pelo braço escravizado. Em média, uns sessenta cativos trabalhavam nas charqueadas sulinas. Algumas charqueadas ultrapassavam os cem escravos. Em 1877, o saladeiro do rico barão de Butuí possuía 158 trabalhadores feitorizados. Esta íntima associação – trabalho escravo/charqueada – impunha-se. A produção do charque exigia um trabalho intenso, pesado e prolongado. Somente baixos salários garantiriam altos lucros.⁹¹

De acordo com alguns pesquisadores, entre eles, Mario Maestri, o clima de cordialidade e de confiança fazia parte das relações sociais entre senhores e escravos negros na região sul do Brasil. Os escravos jovens geralmente trabalhavam na lida de campo, os mais

⁸⁹ ZIMMERMAN, Florisbela Carneiro. Índios. In: VELHO, Adenair Pereira; ALMEIDA, Júlio Henrique Kramer de; SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; FAVERO, Marleci de Fátima (Org). *Tropeirismo*: “Bom Jesus, Rio Grande do Sul – Terra do Tropeiro”. Porto Alegre: CORAG, 2008, p. 20.

⁹⁰ ZIMMERMAN, Florisbela Carneiro. Negros. In: VELHO, Adenair Pereira; ALMEIDA, Júlio Henrique Kramer de; SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; FAVERO, Marleci de Fátima. (Org). *Tropeirismo*: “Bom Jesus, Rio Grande do Sul – Terra do Tropeiro”. Porto Alegre: CORAG, 2008, p. 21.

⁹¹ MAESTRI, Mário. *História do Rio Grande do Sul: A Ocupação do Território*. Passo Fundo: Ediupf, 2006, p. 70.

idosos que não podiam acompanhar as tropeadas eram deixados nas fazendas de criação de gado, chegando até mesmo a assumirem a responsabilidade pela administração dos trabalhos nas estâncias, especialmente durante os séculos XVII e XIX.⁹²

Mas mesmo assim, os escravos do sul quase sempre eram tidos como uma “peça” importante na casa e na família. Receberam, sim, carinho e aconchego principalmente por parte das mulheres e crianças, mas sempre eram submetidos ao sistema social sem liberdade. Assim, a liberdade tornou-se o maior valor diferenciador do sistema tropeiro do antigo sistema de escravidão. A naturalização do escravo neste conjunto era tanto que as amas-de-leite que comumente eram responsáveis pela amamentação das crianças dos fazendeiros eram vistas (quase como vacas) de fornecedoras de um leite que permitiu a criação de crianças “mais fortes e saudáveis”. No entanto, as considerações de humanidade não os livravam da condição de ser uma coisa, um bem móvel, a disposição das vontades de seu proprietário.⁹³

O homem negro foi também trançador, peão de estância, ginete e taipeiro, entre outras profissões que direta ou indiretamente estavam vinculadas ao troperismo gaúcho. Além disso, muitas mulheres negras foram utilizadas para amamentar os filhos dos brancos, até porque a crença popular da época dizia que as crianças que fossem amamentadas por mulheres de cor cresceriam mais fortes e saudáveis. O próprio tratamento dispensado pelos patrões em relação ao homem negro no Rio Grande do Sul não era tão violento se comparado com a maioria dos escravos negros existente no país.

A utilização do trabalhador escravizado no pastoreio era prática tendencialmente sistêmica, ainda que não fosse necessária, ou seja, os cativos campeiros eram praticamente imprescindível nas grandes estâncias e, em geral, raros ou inexistentes nas fazendas pastoris menores.⁹⁴

Nas estâncias de criação de gado, muitos homens negros demonstravam também sua habilidade no trato com animais. Tornavam-se bons domadores, hábeis cavaleiros e, portanto

⁹² STRAUBE, Kelly Von Knoblauch. *A Estruturação sócio-espacial do Sistema Tropeiro - O caso do caminho das tropas entre Palmas e União da Vitória/PR*. (Dissertação de Mestrado em História), Curitiba, 2007, p. 73.

⁹³ STRAUBE, Kelly Von Knoblauch. *A Estruturação sócio-espacial do Sistema Tropeiro - O caso do caminho das tropas entre Palmas e União da Vitória/PR*. (Dissertação de Mestrado em História), Curitiba, 2007, p. 73.

⁹⁴ MAESTRI, Mário. *O negro e o gaúcho: estâncias e fazendas no Rio Grande do Sul, Uruguai e Brasil*. Passo Fundo: UPF, 2008, p. 236.

tropeiros de mulas, que em muitos momentos acompanhavam caravanas de gado até as regiões de São Paulo e Minas Gerais.

A doma de mulas, por exemplo, era feita por especialistas no ramo, geralmente pessoas de cor. Os imigrantes italianos consideravam essa tarefa como trabalho de “nego”. A influência dos tropeiros vindos dos Campos de Cima da Serra talvez tenha criado essa mentalidade e definido divisões de saberes entre os colonos e caboclos da região. Porém, a doma de bois para o arado o para seu uso em carroças era feita pelos próprios italianos.⁹⁵

Concluindo o capítulo, constata-se então que o tropeirismo no Rio Grande do Sul teve início com a vinda dos portugueses. A colonização do território gaúcho estava atrelada à exploração econômica da pecuária, tendo em vista que havia grande quantidade de gado vacum, cavalar e muar que poderiam ser utilizados para abastecer a região mineira que necessitava de alimentos e, sobretudo de muares para o transporte de cargas. A partir do século XVIII, o Rio Grande do Sul passa a ser trilhado por tropas de gado muar e por tropeiros que seguem em direção a maior feira de animais do país, a Feira de Sorocaba.

Com a distribuição das sesmarias no Rio Grande do Sul, por volta de 1732, surgem os primeiros criatórios de muares. Os investimentos nesse tipo de empreendimento eram lucrativos para os proprietários das fazendas, tropeiros e até mesmo para o governo, em razão da grande procura e pela alta cotação comercial do muar, assim como pela própria cobrança de impostos através de pedágios e sobre os animais. Com o aumento das vendas e conseqüentemente o fluxo de animais transportados para Sorocaba, o Rio Grande do Sul torna-se também uma região geradora de riquezas ao lado de outras regiões, sendo incorporado à economia colonial.

Apesar de exigir maiores investimentos e cuidados na criação dos animais muares, esse empreendimento foi positivo, tendo em vista que ajudou no crescimento econômico e social de muitos estancieiros e tropeiros. No Rio Grande do sul as condições climáticas, e pastagens naturais, entre outros fatores, favoreceram investimentos na atividade pecuária em especial na criação de muares. Havia inúmeros criatórios no território gaúcho, entre eles na região de Cruz Alta, Passo Fundo, Bom Jesus entre outros municípios. O surgimento das duas

⁹⁵ TEDESCO, João Carlos. *Colonos, carreteiros e comerciantes*. Porto Alegre: EST, 2000, p. 59.

maiores reservas de gado do sul do país, a Vacaria dos pinhais e a Vacaria do mar, estava relacionado aos inúmeros rebanhos de gado bovino disperso pelo território gaúcho.

No Rio Grande do Sul, a cidade de Viamão tornou-se um dos principais centros de comércio e formação de tropas que tinham como destino o mercado consumidor de São Paulo. Com o tropeirismo pelo interior do território brasileiro muitos caminhos foram ampliados e localidades surgiram em razão da parada para descanso e pouso dos tropeiros.

Por fim, finalizou-se mostrando a contribuição das comunidades indígenas na formação da atividade tropeira no sul do país. Antes da chegada dos europeus, os índios já haviam aberto uma ampla rede de caminhos que levaram o colonizador europeu a penetrar cada vez mais pelo interior do território brasileiro e da América, facilitando assim o caminho para os tropeiros. Com a necessidade de mão de obra nas áreas de mineração, muitos povos indígenas foram escravizados e utilizados no transporte do ouro extraído das minas. No Rio Grande do Sul havia diversas comunidades indígenas dispersas pelo território gaúcho, sendo que muitos deles foram tropeiros como os índios da região das Missões, que eram encarregados de cuidar dos animais e conduzi-los, quando necessário, a lugares mais seguros e com melhores pastagens.

Além do índio, tem-se também, e não menos importante, a participação do escravo negro no tropeirismo. A partir da organização das primeiras fazendas de criação de gado no Rio Grande do Sul e a necessidade de serviços domésticos foi preenchida pelos negros africanos natos ou descendentes, além de trabalharem como carregadores nas caravanas dos tropeiros, tratadores de animais entre outras atividades correlatas que integravam o escravo negro na atividade tropeira. Um dos aspectos marcantes relacionados ao escravo negro no sul do país era o clima de cordialidade e confiança que se mantinha entre senhores e escravos, diferentemente do processo de escravidão nas demais regiões brasileiras, onde predominava o sistema de exploração e humilhação do escravo negro na sociedade colonial.

No próximo capítulo será abordado o ciclo do tropeirismo em Lagoa Vermelha, mas desta vez, com tropas de mulas arreadas, cuja atividade principal concentrava-se no transporte de mercadorias entre as regiões da serra e do litoral com a campanha gaúcha. Enfatizar-se-á igualmente o significado do tropeirismo em Lagoa Vermelha nas suas dimensões sociais, econômicas e culturais assim como a importância dos criatórios de muaras entre outras abordagens julgadas importantes e necessárias para a reconstituição do que foi o tropeirismo de mulas nesse município.

3 A “GRANDE” LAGOA VERMELHA: TROPEIRISMO, CRIATÓRIOS E A IMPORTÂNCIA DA MULA PARA A ECONOMIA DO MUNICÍPIO (1914 – 1955)

Neste capítulo será apresentado Lagoa Vermelha no cenário do tropeirismo de mulas, desde o seu surgimento até sua configuração como município, mostrando suas principais áreas de criação de muares e sua importância econômica. Além disso, será dada ênfase a tributação sobre o gado muar e demais atividades vinculadas ao tropeirismo, visto que a economia de Lagoa Vermelha dependia em muito da cobrança de impostos sobre a criação e o uso desses animais como meio de transporte.

Com isso busca-se demonstrar a relação da atividade tropeira com a formação de alguns municípios da região nordeste do Rio Grande do Sul, especialmente de Lagoa Vermelha. Mostrando ainda que a criação de muares e o uso desses animais no transporte de cargas, contribuíram com o fortalecimento da economia do município, através da arrecadação de tributos. Sendo assim, inicialmente, contextualizar-se o município de Lagoa Vermelha, cujas origens estão relacionadas ao tropeirismo de mulas, sobretudo quando tropeiros paranaenses e paulistas organizam suas moradias na região, formando suas fazendas de criação de gado, tendo ainda na mula seu principal meio de transporte e ferramenta de trabalho, atividade essa que se prolongou por mais algumas décadas do início do século XX.

3.1 Lagoa Vermelha no contexto do tropeirismo de mulas

Inserida no contexto do tropeirismo de mulas do Brasil, Lagoa Vermelha derivou de um conjunto de acontecimentos e fatos que fizeram parte da história do povoamento do Sul do Brasil e dos primórdios da formação do Rio Grande do Sul. Para a compreensão de sua origem, torna-se necessário entendermos as rotas dos tropeiros que demandavam o sul e levavam até a Colônia do Sacramento, da influência da região das Missões, da atividade dos jesuítas e dos interesses econômicos dos portugueses que buscavam índios no sul para vendê-los como escravos nos centros mineradores e conduziam tropas de gado muar para abastecer outras regiões.⁹⁶

⁹⁶ LIMA, Jarbas. O tropeirismo e o surgimento de Lagoa Vermelha. In: AMARANTE, Zeli Maria do (Org). *Raízes de Lagoa Vermelha*. Porto Alegre: EST, 1996, p. 15.

Nesse cenário, por volta do ano de 1738, o tropeiro Cristóvão Pereira de Abreu, abriu um caminho que chegava com maior facilidade à região das Missões, cuja rota ficou conhecida como caminho das tropas, ligando Laguna à região pelo Planalto, nos atuais municípios de Bom Jesus, Vacaria, Lagoa Vermelha, Passo Fundo, Carazinho, Cruz Alta, Palmeira das Missões entre outros pequenos povoados.⁹⁷

Segundo Piardi, a povoação e formação deste município está diretamente relacionada com essa rota, quando menciona em uma de suas considerações sobre a BR 470, que o caminho dos tropeiros passava junto ao cruzamento de duas estradas, uma a BR 470 e a outra a BR 285, ambos os caminhos se encontravam em terras onde posteriormente seria fundado o município de Lagoa Vermelha, conforme observamos na citação abaixo.

O povoamento de Lagoa Vermelha e de toda a região está ligado em razão de duas estradas: uma que ligava as Missões a Vacaria, atualmente a BR 285, e outra que seguia em direção a Santa Catarina e ao Paraná pelo Passo do Pontão, no Rio Uruguai (Pelotas), a atual BR 470. Nesse cruzamento tropeiros passavam para descansar junto a lagoa de águas vermelhadas.⁹⁸

É justamente o prolongamento dessas estradas que atravessam o local que posteriormente viria a ser a rua principal de Lagoa Vermelha, onde em muitas ocasiões os tropeiros de mulas se reuniam para descanso e depois para seguir viagem em direção as feiras de animais. Nessas andanças os perigos eram uma ameaça frequente, não sendo diferente no trajeto que levava a Passo Fundo, onde havia a forte presença indígena, que poderiam assaltar e saquear as caravanas, havendo, portanto, a necessidade de se contratar os chamados bugreiros para defendê-los.

No centro da cidade de Lagoa Vermelha, cruzava a estrada das tropas, onde mais tarde, torna-se entroncamento da nova estrada das tropas denominada por Estrada do Pontão e seguia rumo para a fronteira; e além de ser um importante cruzamento de estradas, era ponto de concentração dos tropeiros que se reuniam a fim de atravessar com segurança o Mato Português e o Mato Castelhana, que eram habitados por índios considerados “gentio brabo”. Em torno desse cruzamento de estradas os tropeiros formavam suas

⁹⁷ BARBOSA, Fidélis Dalcin. *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: EST, 1993, p. 50.

⁹⁸ PIARDI, Osmar. Considerações sobre a BR 470. Trabalho de pesquisa referente o trajeto dos tropeiros em Lagoa Vermelha. 2007.

invernadas, para suas tropas de mulas pastarem, antes de seguirem viagem rumo a Sorocaba e a outras províncias.⁹⁹

Além do mais, a própria posição geográfica de Lagoa Vermelha, formada por extensas áreas de campos, pequenas matas e rios, contribuiu para que os tropeiros buscassem esse trajeto. Embora houvesse o perigo do ataque das populações indígenas, facilitaria o deslocamento dos animais e tropeiros, desviando, portanto caminhos acidentados e de difícil acesso.

⁹⁹ BARBOSA, Fidélis Dalcin. *Nova História de Lagoa Vermelha*. Porto Alegre: EST, 1981, p. 32.

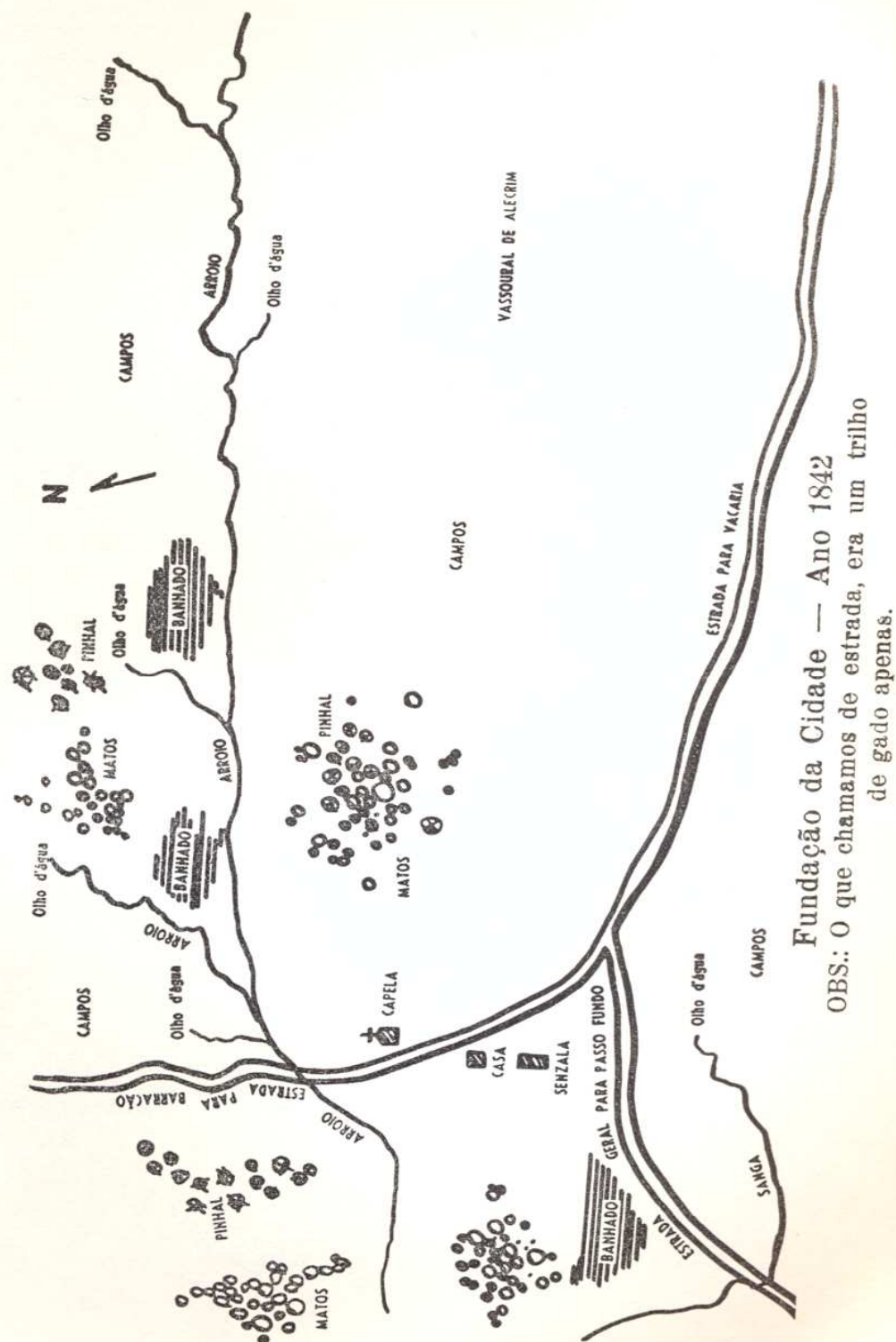


Figura 4: Mapa da fundação do município de Lagoa Vermelha.

Fonte: MORAES, Demétrio Dias de. *Brasil Grande e História de Lagoa Vermelha*. Lagoa Vermelha: Planalto, 1977.

Ao longo dos séculos XVIII e XIX, caminhos foram abertos, roteiros foram mudados, visando facilitar e reduzir a distância entre os locais fornecedores de muares e os centros consumidores; nesse cenário a atividade tropeira acabou contribuindo com a expansão e ocupação do território brasileiro.

O tropeirismo, foi um sistema social de extrema importância para a expansão e ocupação do território brasileiro nos séculos XVIII e XIX. Homens cruzavam o interior do Brasil, estabelecendo rotas, trilhas, na busca dos muares (burros, mulas) e na utilização destes como meio de transporte.¹⁰⁰

Os tropeiros geralmente formavam seus pousos após a travessia de rios e onde havia boas pastagens para alimentar o gado. O método utilizado naquela época para a recuperação dos pastos era bastante rudimentar prevalecendo ainda a técnica da coivara que consistia em atear fogo ao terreno com a finalidade de que as pastagens brotassem mais verdejantes e fortes. Dessa forma mantinham-se esses locais para serem arrendados ou alugados para tropeiros que seguiam por esses caminhos necessitando de pouso e alimento para o gado mular.¹⁰¹

O município de Lagoa Vermelha foi um dos muitos que surgiram em consequência do ciclo do tropeirismo. O lugar onde foi fundada a cidade era ponto de passagem e de parada para descanso dos tropeiros que vinham das Missões e seguiam para Sorocaba, através de Vacaria, cruzando o passo de Santa Vitória. Esse registro foi criado em 1780 no rio Pelotas, ligando Bom Jesus a Lages, onde era realizado a cobrança de pedágios dos tropeiros que vinham de Lagoa Vermelha e de outras regiões.¹⁰²

O Sr. Franklin Barros Pinto, morador do município de Lagoa Vermelha, em um de seus depoimentos traz à memória lembranças de sua infância e adolescência quando ainda residia com seus pais na casa de seus avós na década de 1930. Em seus relatos fala a respeito - das viagens de seu avô o Sr. Jango de Barros, quando seguia em direção a outras localidades com objetivo de comprar mantimentos como açúcar e arroz, os quais eram trazidos em buacas no lombo de mulas para Lagoa Vermelha. Em muitas ocasiões presenciou a parada para descanso dos tropeiros assim como a passagem de tropas de mulas pela rua principal da cidade.

¹⁰⁰ STRAFORINI, Rafael. *No Caminho das Tropas*. Sorocaba: TCM, 2001, p. 21.

¹⁰¹ GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.

¹⁰² ALMEIDA, Ney Garcez. *Evolução territorial de Lagoa vermelha – RS*. Passo Fundo: Méritos, 2008, p. 30.

Outras vezes os tropeiros e suas tropas de muares atravessavam a rua principal da cidade seguindo em direção a Vacaria; em muitos momentos esses tropeiros e seu gado muar pernoitavam nas áreas de campos próximas a cidade de Lagoa Vermelha, cujos proprietários eram os Srs. João Lúcio Nunes, José Jacob Nácul, Manoel Júlio Garcez e outros.¹⁰³

Posteriormente, com a abertura do Passo do Pontão entre Lagoa Vermelha a Campos Novos, os tropeiros passaram a preferir essa passagem, para não pagar o imposto que era cobrado naquele posto de controle. Esta segunda estrada encontrava a Estrada das Missões justamente onde está hoje a cidade de Lagoa Vermelha.

Devido ao tropeirismo, o Rio Grande do Sul tornou-se uma economia subsidiária ao centro do país. No entanto, esse movimento foi responsável por importantes acontecimentos na ocupação do território rio-grandense e, ao longo dos caminhos abertos pelos tropeiros, foram surgindo inúmeros povoados, hoje importantes cidades do estado, dentre as quais está Lagoa Vermelha. Por aqui os tropeiros passavam num trajeto conhecido como “Caminho das Tropas” que segue hoje mais ou menos o traçado da BR 285.¹⁰⁴

Interessante ressaltar nesse contexto que o Rio Grande do Sul além de tornar-se o principal fornecedor de animais muares ao centro do país exportava também o charque produzido na região da campanha. Mas é com o comércio de mulas que a região Sul impulsiona sua economia. A principal rota dos tropeiros e sua parada para repouso na região nordeste do Estado se localizava próxima a uma lagoa, que servia para saciar a sede dos animais e oferecia maior segurança aos tropeiros ao atravessarem a mata densa e perigosa conhecida como Mato Português. Local este, que ficava onde hoje está a cidade de Caseiros, região naquela época habitada por índios que, ao defenderem seu território, frequentemente atacavam e saqueavam as caravanas que por este caminho seguiam.¹⁰⁵

A partir dos primeiros sinais de crise no comércio de mulas e conseqüentemente na decadência da feira de muares de Sorocaba, muitos tropeiros da região de Curitiba, Laguna, Lapa, São Paulo, migraram para as áreas de campos da região Nordeste do Estado,

¹⁰³ Entrevista concedida ao autor por Franklin Barros Pinto, no dia 07/08/10, – 84 anos, em Lagoa Vermelha/RS. Seu pai foi negociante, viajava para localidades próximas em busca de mantimentos para o consumo, o meio de transporte e de cargas era através do animal muar.

¹⁰⁴ ALMEIDA, Ney Garcez. *Evolução territorial de Lagoa vermelha – RS*. Passo Fundo: Méritos, 2008, p. 35.

¹⁰⁵ BARBOSA, Fidélis Dalcin. *Lagoa Vermelha e sua História*. Lagoa Vermelha: Lagoense, 1974, p. 8.

organizando suas estâncias de criação de gado, inclusive de muares. Muitos desses tropeiros ocupavam as terras como posseiros, tendo em vista que ainda não havia a regulamentação da lei de terras, que concedia, entre outros direitos, a legalização da propriedade, gerando dessa forma conflitos relativos a legitimidade da posse.¹⁰⁶ “A Lei de Terras, aprovada e emendada, sete anos depois (1850), exigia legitimações de posses mansas e pacíficas que se achassem cultivadas ou com princípio de culturas e morada habitual do posseiro ou seu representante”.¹⁰⁷

Cabe ressaltar que muitos desses tropeiros que migraram para a região de Lagoa Vermelha, continuaram ainda por mais algumas décadas negociando muares com a região central do país, porém com um número reduzido de animais comercializados.

A cidade de Lapa, no contexto do tropeirismo de mulas, manteve uma importante ligação histórica com o Rio Grande do Sul e especialmente com Lagoa Vermelha, porque era uma cidade estratégica que se localizava na rota dos tropeiros e certamente servia de pouso e descanso durante as viagens que se realizavam entre o Rio Grande do Sul e a feira de Sorocaba e vice-versa; e também por ser a cidade de origem de muitos tropeiros que passaram a morar no Rio Grande do Sul e do próprio José Ferreira Bueno, considerado um dos principais tropeiros que contribuiu com a doação de terras para a fundação de uma povoação, que posteriormente viria a ser Lagoa Vermelha.

Lapa florescia na condição de entreposto comercial e pouso obrigatório encravado no roteiro das tropas entre Viamão e Sorocaba por onde circulavam as promessas de fortuna e riqueza. Tratava-se de um período de rendosos negócios. A então Vila Nova do Príncipe viveu a experiência de progresso. “Centro econômico e social superior a Curitiba sobravam-lhe razões para alardear fartura e envaidecer-se do nível cultural de suas reservas pensantes. As famílias mais requintadas mandavam seus filhos às melhores escolas do país ou do exterior”.¹⁰⁸

Até 1898, o espaço territorial de Lagoa Vermelha tinha, aproximadamente, 12.000 km². Seus limites atingiam o rio das Antas ao Sul e o rio Pelotas ao Norte, na divisa com Santa Catarina, contando com áreas de campos nativos e grande parte, também, de sua área

¹⁰⁶ SILVA, Sueli Maria da. *Tropeirismo de porcos*. Porto Alegre: EST, 2007, p. 20.

¹⁰⁷ TEDESCO, João Carlos. *Colonização e ocupação da terra no Brasil: uma análise a partir da teoria de Wakefield*. História: Debates e Tendências. Nº 6. 2003.

¹⁰⁸ NEPOMUCENO, Davino Valdir Rodrigues. *História de Lagoa Vermelha até o início do 3º milênio*. Porto Alegre: EST, 2003, p. 32.

coberta por florestas, destacando-se nela, as araucárias. A região passou a ser povoada e reterritorializada.¹⁰⁹

¹⁰⁹ SILVA, Sueli Maria da. *Tropeirismo de porcos*. Porto Alegre: EST, 2007, p. 19.

Em consequência da extensa área pertencente ao município de Lagoa Vermelha, originaram-se diversos outros municípios, sendo que o maior número de emancipações ocorreu após o início do século XX, devido à forte presença de imigrantes italianos na região.¹¹⁰

[...] A colonização feita pelos imigrantes italianos nos diversos municípios originados de Lagoa Vermelha não só contribuiu para a formação da identidade étnica como também teve repercussão na incidência dos processos emancipatórios, já que estes foram muito frequentes em áreas de colonização italiana [...].¹¹¹

A exploração dessas terras pertencentes ao município de Lagoa Vermelha foi realizada inicialmente pelos luso-brasileiros, através da criação de gado e com o tropeirismo. Seus primeiros moradores chegaram por volta do ano de 1800, enfrentando algumas dificuldades como a presença de animais selvagens e salteadores, mas o problema maior era em relação aos índios coroados da região, que se rebelavam contra a ocupação de suas terras. Diante de tais adversidades esses colonizadores recuaram, retornando alguns anos depois, organizando suas propriedades de criação de gado na região.¹¹²

Mesmo após a fundação de Lagoa Vermelha, os tropeiros, continuaram transitando com tropas de mulas pela sede central da cidade, sobretudo quando retornavam das Missões com animais para serem transportados e depois negociados em Sorocaba; em razão disso, a rua principal do município ficou conhecida como rua das tropas, atualmente Benjamin Constant.

Dentre as recordações que tenho na época do tropeirismo de mulas, é das tropas de gado bovino, cavalariço e, sobretudo de muaras que vinham da fronteira e de outros lugares passando com frequência em frente da casa de

¹¹⁰ Emanciparam-se, portanto as seguintes localidades: Veranópolis (1898), Nova Prata (1924), Marcelino Ramos (1944), Sananduva (1954), Machadinho (1959), São José do Ouro (1959), Maximiliano de Almeida (1961), Paim Filho (1961), Barracão (1964), Cacique Doble (1964), Nova Araça (1964), Nova Bassano (1964), Ibiraiaras (1965), Ibiaçá (1965), Paraí (1965), Cotiporã (1982), Fagundes Varela (1987), Guabiju (1987), São Jorge (1987), São João da Urtiga (1987), Caseiros (1988), Vila Flores (1988), Vista Alegre do Prata (1988), André da Rocha (1988), Santo Expedito (1992), Tupanci do Sul (1992), Muliterno (1992), Santa Cecília do Sul (1996), Capão Bonito do Sul (1996). SILVA, Sueli Maria da. *Tropeirismo de porcos*. Porto Alegre: EST, 2007, p. 19.

¹¹¹ ALMEIDA, Ney Garcez de. *Evolução territorial de Lagoa Vermelha*. Passo Fundo: Méritos, 2008, p. 70-71.

¹¹² BARBOSA, Fidélis Dalcin. *Nova História de Lagoa Vermelha*. Porto Alegre: EST, 1981, p. 42.

meu avô, na rua Dr. Jorge Moojen, e também pela rua principal da cidade de Lagoa Vermelha; em razão disso, deram-lhe o nome de rua das tropas; às vezes esse gado seguia em direção à Estância Velha, atualmente Clemente Argolo, e rumavam para Barracão e para outros estados.¹¹³

Conforme nos mostra a ilustração a seguir, as ruas centrais da cidade além de servirem de rota de passagem das mulas, eram tidas também como lugar de descanso para os tropeiros. Atualmente, o local chama-se Avenida Benjamin Constant. Essa avenida assim como a rua principal da cidade denominada de Avenida Afonso Pena foi rota de passagem, descanso e pouso dos tropeiros. O hotel foi inaugurado no ano de 1899, porém a fotografia data do ano de 1917. Lagoa Vermelha era uma cidade tipicamente interiorana que ainda nas primeiras décadas do século XX, fazia uso da mula como meio de transporte e animal de carga.

¹¹³ Entrevista concedida ao autor por Franklin Barros Pinto, no dia 07/08/10, – 84 anos, em Lagoa Vermelha/RS. Seu pai foi comerciante, viajava para localidades próximas em busca de mantimentos para o consumo, o meio de transporte e de cargas era através do animal muar.

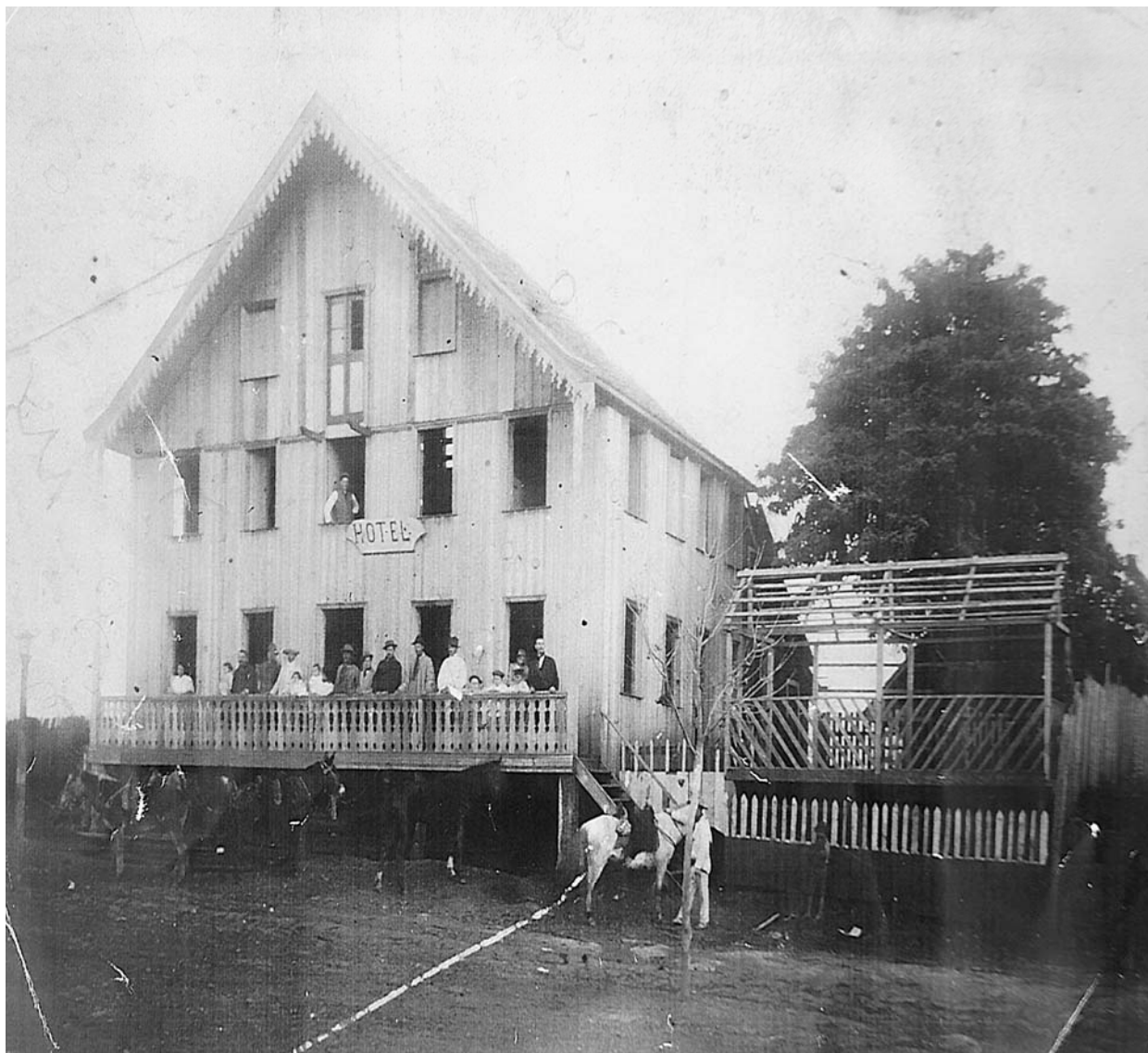


Figura 6: Foto do primeiro Hotel construído no município de Lagoa Vermelha no ano de 1899.
Fonte: José Oscar Bertuol Koch. Filho de Primo Koch, primeiro fotógrafo a trabalhar na cidade de Lagoa Vermelha.

Convém salientar neste contexto que o gado foi de significativa importância para a subsistência dos tropeiros e para o fortalecimento da economia do país, juntamente com outras atividades realizadas durante o período colonial. O gado vacum foi introduzido no Rio Grande do Sul em meados do século XVII, através das missões jesuíticas. A partir do momento em que os bandeirantes paulistas adentraram no território gaúcho em busca de indígenas para escravizá-los, atacaram as reduções fazendo com que os jesuítas abandonassem a região deixando o gado solto nas matas, o qual se reproduziu e se tornou xucro.¹¹⁴

¹¹⁴ TRINDADE, Jaelson Bitran. *Tropeiros*. São Paulo: Editoração Publicações, 1992.

Em princípios do século XVII, os jesuítas retiraram-se com os índios aldeados para a margem direita do Rio Uruguai, tentando se proteger dos ataques dos bandeirantes. Os guaranis missioneiros organizaram reservas de gado selvagem, em territórios acessíveis para os povos, nas imediações do Rio Jacuí, em direção ao sul. O gado reproduziu-se facilmente e espalhou-se alcançando o litoral e áreas próximas ao atual Uruguai.¹¹⁵

Os jesuítas ao se retirarem em fuga diante dos ataques dos bandeirantes deixaram o gado vacum que acabou se deslocando em direção a parte sul do Estado indo em direção à campanha do Rio Grande e aos campos do Uruguai, formando a chamada Vacaria do Mar. Para o norte, esse gado se deslocou em direção aos chamados Campos de Cima da Serra, dando origem ao que se chamou Vacaria dos Pinhais. Interessante ressaltar também que os jesuítas, por volta do ano de 1630, conseguiram aldear alguns índios não guaranis nas proximidades da atual cidade de Lagoa Vermelha, fundando a chamada Redução da Conceição aglutinando cerca de três mil índios.¹¹⁶

Nas primeiras décadas do século XIX, Lagoa Vermelha pertencia ao município de Santo Antônio da Patrulha e fazia parte da freguesia de Nossa Senhora de Oliveira de Vacaria. Em 22 de outubro de 1850, passou a fazer parte do município de Vacaria, criado nesse período. Em 16 de janeiro de 1857, foi a sede do município de Vacaria transferida para a então povoação de Lagoa Vermelha. Criada a freguesia em 17 de fevereiro de 1857, posteriormente removida a sede do município de Vacaria para a Vila Velha, Lagoa Vermelha foi elevada a categoria de vila, em 12 de abril de 1876, sendo instalada em 18 de janeiro de 1877; voltando Lagoa Vermelha a ser distrito de Vacaria em 1º de abril de 1878. Lagoa Vermelha voltou novamente a ser município em 10 de maio de 1881 e foi reinstalado em 26 de janeiro de 1883.¹¹⁷

¹¹⁵ FERREIRA, Mariluci Melo. *Campos de Cima da Serra: no “caminho das missões” surge Lagoa Vermelha*. Lagoa Vermelha: Jornal GAZETA POPULAR, publicado em: 05 mai 2001, p. 9.

¹¹⁶ LIMA, Jarbas. O tropeirismo e o surgimento de Lagoa Vermelha. In: AMARANTE, Zeli Maria do (Org). *Raízes de Lagoa Vermelha*. Porto Alegre: EST, 1996, p.15.

¹¹⁷ BARBOSA, Fidélis Dalcin. *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: EST, 1993, p. 5.

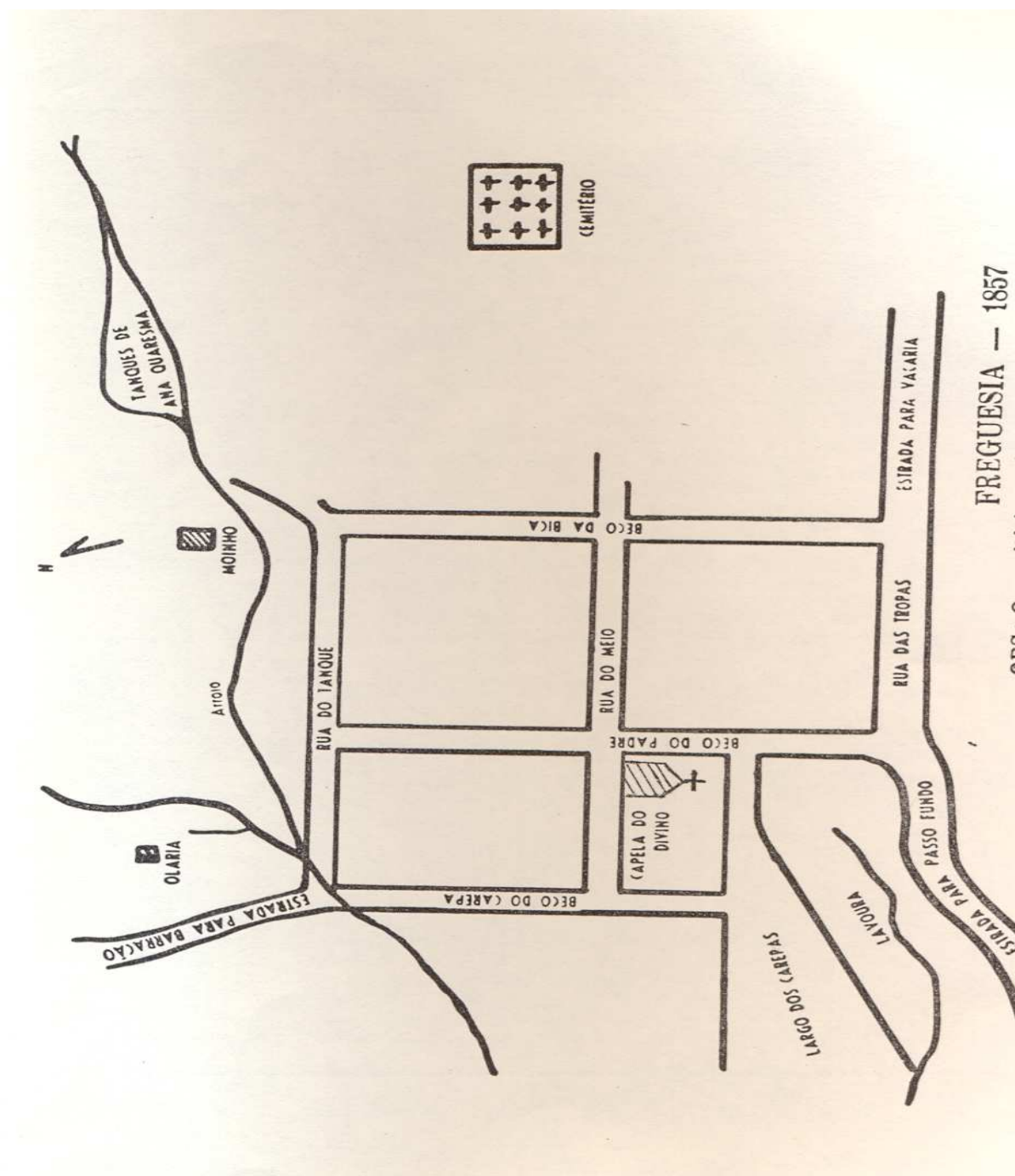


Figura 7: Mapa de Lagoa Vermelha, na condição de freguesia no ano de 1857.

Fonte: MORAES, Demétrio Dias de. *Brasil grande e história de Lagoa Vermelha*. Lagoa Vermelha: Planalto, 1997, s/p.

O povoamento do município de Lagoa Vermelha foi formado inicialmente por pessoas que já se dedicavam à atividade tropeira e à criação de gado, sendo que os imigrantes de origem italiana, alemã e de outros povos chegaram posteriormente quando o município já estava organizado, ou seja, após a sua fundação, dando segmento ao processo de formação econômica e a expansão populacional.

As primeiras famílias a fixar residência em Lagoa Vermelha chegaram em 1842. Três anos depois foi erigida uma capela sob o orago de São Paulo Apóstolo de Lagoa Vermelha. Esta construção marcou a fundação do povoado que levou o mesmo nome. Nos caminhos abertos pelo tropeirismo pode-se acompanhar a expansão das populações rumo aos campos do interior sulino.¹¹⁸

Os imigrantes vindos para a região de Lagoa Vermelha, em sua maioria foram representados pelos italianos, sendo que em menor número vieram os alemães, poloneses entre outras nacionalidades que se estabeleceram no município, provocando significativas transformações no espaço, economia e na cultura regional.¹¹⁹

3.2 O tropeirismo e os criatórios de muares nos Campos de Cima da Serra

No final do século XVII o comércio de couro e “carne salgada” ou charque era um negócio lucrativo no extremo Sul do Brasil em razão da grande quantidade de gado existentes nas “vacarias”, que se reproduziam livremente. O caminho da praia e o de Viamão eram as rotas utilizadas para transportar o gado vindo do Rio Grande do Sul e dos campos do Paraná, onde eram conduzidos para o norte da capitania de São Paulo. Inicialmente, esses animais foram arrebanhados pelos tropeiros naquelas vacarias, sendo que mais tarde, com o surgimento dos criatórios de muares, o gado era buscado nesses locais e vendido principalmente na feira de muares de Sorocaba, que fora fundada em meados do século XVIII.¹²⁰

Apesar da decadência da atividade mineradora e conseqüentemente na redução do comércio de mulas, o tropeirismo ainda continuou presente na região do Rio Grande do Sul. Os investimentos na pecuária e em outras atividades correlatas deram maior impulso a economia regional e na geração de emprego e de renda dos tropeiros.

¹¹⁸ FERREIRA, Mariluci Melo. *Campos de Cima da Serra: no “caminho das missões” surge Lagoa Vermelha*. Lagoa Vermelha: Jornal GAZETA POPULAR, publicado em: 05 mai 2001, p. 11.

¹¹⁹ NEPOMUCENO, Davino Valdir. Rodrigues; MORAES, Demétrio Dias de; LACERDA, Nelly Pinto. *Grande Lagoa Vermelha 1881–1981*. Porto Alegre: Companhia Rio Grandense de Artes Gráficas, 2001, p. 48.

¹²⁰ RODERJAN, Roselys Velozo. *Os Curitibanos e a Formação de Comunidades Campeiras no Brasil Meridional*. Curitiba: Works Informática – Editoração Eletrônica, 1992, p. 61.

Mesmo com a desintegração da economia mineradora, o Rio Grande do Sul não enfrentou crise e fim do tropeirismo porque, paralelamente foram criadas outras alternativas econômicas, correspondentes ao desenvolvimento da produção de trigo e da indústria de charque, caracterizando a economia gaúcha como de tipo agropecuário. O desenvolvimento da pecuária incentivava a economia de charqueio de meados do séc. XVIII a meados do séc. XIX. Nesse meio tempo, 1807, o Rio Grande do Sul passava à categoria de capitania geral de São Pedro, com sede em Porto Alegre. Prosseguiram as estâncias de criação de gado, juntamente com o desenvolvimento, em grandes proporções, do latifúndio e de suas relações sociais características.¹²¹

Nos Campos de Cima da Serra, no Rio Grande do Sul, o estabelecimento das primeiras fazendas teve como objetivo a ocupação do território e o aproveitamento das reservas de animais deixadas pelos padres jesuítas. O comércio de muares estabelecido com o centro do país tornou-se um investimento lucrativo para os produtores e comerciantes de gado. Porém o trabalho nas fazendas geralmente exigia mão-de-obra familiar, havendo a necessidade de contratar agregados que se tornavam ao longo dos anos, membros efetivos da fazenda ao receberem moradia e trabalho.¹²²

A exemplo do restante do Rio Grande do Sul, o povoamento dos Campos de Cima da Serra procedeu-se nos princípios do militarismo com as relações de autoridade historicamente constituídas. A fundação das primeiras fazendas abriu caminho para o surgimento de povoados. Nas proximidades da casa do fazendeiro, os peões e escravos construía seus ranchos de acordo com suas possibilidades.¹²³

Com o tropeirismo pelo interior do país surgiram áreas de pastagens para serem arrendadas aos tropeiros que conduziam os animais. As longas tropeadas exigiam paradas pelo caminho, pois as tropas perdiam peso e havia a necessidade de descanso, pouso e alimentação, tanto para o gado como para os tropeiros.

¹²¹ FÉLIX, Loiva Otero. *Coronelismo, borgismo e cooptação política*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1987, p. 23-24.

¹²² KRONE, Evander Eloí. *Queijo Artesanal Serrano: história e tradição nos campos de altitude do sul do Brasil*. 2008. Disponível em: <<http://www.slowfoodbrasil.com/>>. Acesso em: 05 jan 2010, p. 2.

¹²³ FERREIRA, Mariluci Melo. *Campos de Cima da Serra: no “caminho das missões” surge Lagoa Vermelha*. Lagoa Vermelha: Jornal GAZETA POPULAR, publicado em: 05 mai 2001, p. 9.

O aluguel de poteiros para os comboios de mulas vindas do Rio Grande do Sul em direção à feira de Sorocaba era um negócio atraente e incessante. O percurso era tão longo, e demorava tantos meses, que era necessário descansar as tropas e engordá-las várias vezes no trajeto antes de apresentá-las aos compradores, e os campos do Paraná eram um dos pousos principais. O negócio era lucrativo e fácil, isento de riscos, e acessível a todos que tivessem áreas de capim com aguadas e matas, características que nas pradarias dos planaltos abundavam.¹²⁴

No Rio Grande do Sul, as áreas de campos eram apropriadas para a criação de gado, havia boas pastagens, diversas fontes de água e clima agradável que favoreciam a criação extensiva de animais e propícias para abrigar tropas de mulas, visto que a própria localização geográfica dessas propriedades ficavam na beira do caminho dos tropeiros.

Os rebanhos se reproduziram rapidamente, estimulados pelo clima ameno, pelas boas pastagens e aguadas da região, formando as imensas estâncias missioneiras localizadas na margem esquerda do rio Uruguai, até a Lagoa dos Patos, no atual Rio Grande do Sul. Duas grandes reservas de gado foram formadas: a Vacaria do Mar, localizadas em uma enorme área de terras delimitada pelos rios Camaquã, Negro e o litoral, e a Vacaria dos Pinhais, localizadas no Planalto, no que se tem hoje como Campos de Cima da Serra.¹²⁵

Além das fazendas que criavam mulas, “não eram incomuns as bodegas do meio rural funcionar como casas de pastos, hospedarias, lojas de secos e molhados; possuírem galpão para os carreteiros e tropeiros, poteiros para os animais de carretas e de tropas”.¹²⁶

Seu Noé Carneiro Dutra, filho de comerciantes e criadores de gado bovino residia na localidade de Estância Velha, município de Lagoa Vermelha, atualmente Clemente Argolo, localidade distante 30 Km da cidade, nos fala a respeito de suas lembranças quando ainda morava nesse povoado com seus pais, onde frequentemente presenciava a passagem e a chegada de tropeiros no estabelecimento comercial de sua família.

¹²⁴ KAISER, Jakzam; ZOTZ, Werner. *Aventura no Caminho dos Tropeiros*. Disponível em: <<http://www.letstrasbrasileiras.com.br/>>. *O Brasil na ponta dos cascos*. Acesso em: 06 jan. 2010.

¹²⁵ SILVA, Nery Luiz Auler da. No Norte do Planalto, a Ocupação do Território e as Primeiras Fazendas. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Vera Lucia Maciel (Org). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004, p. 239.

¹²⁶ TEDESCO, João Carlos. *De olho na balança! Comerciantes coloniais do Rio Grande do Sul na primeira metade do século XX*. Porto Alegre: EST, 2008, p. 32.

Meus pais possuíam uma “Casa de Comércio” na localidade da “Estância Velha” onde eram vendidas muitas mercadorias tais como tecidos, ferragens, louças, secos e molhados bem como a compra de produtos coloniais como o milho, feijão, lãs, couros, etc. O comércio tornava-se mais intenso no verão, quando os colonos vendiam a sua safra e os fazendeiros seu gado de corte, assim na época em que os tropeiros seguiam a Sorocaba levando animais muars. Estes chegava na loja para comprar mercadorias para as viagens. Era comum a passagem de tropas de mulas e tropeiros pela Estância até porque era uma rota por onde dos negociantes de animais seguiam. Havia também junto a loja um potreiro de aproximadamente 20 há, onde os clientes deixavam seus animais para descanso.¹²⁷

A existência de pastagens povoadas pelo gado xucro oriundo do empreendimento jesuítico facilitou o surgimento no norte do Rio Grande do Sul, dos criatórios de animais. Essas estâncias eram destinadas a invernar o gado solto para ser levado e vendido na feira de Sorocaba. Com a procura cada vez maior por animais oriundos do sul, esses estabelecimentos rurais foram ampliados, passando a criatórios efetivos de mulas, sendo que paralelamente a esses investimentos também eram desenvolvidas algumas atividades agrícolas e práticas fabris incipientes como a produção de farinha de mandioca em moinhos, a produção de charque e o curtimento do couro.

Ao redor da terceira década do século XVIII, teve início o processo de distribuição de sesmarias, definindo-se a posse da terra e do gado, com o estabelecimento de estâncias. A coroa distribui terras aos tropeiros que se sedentarizaram ou aos militares que deram baixa e se afazendaram. Há aqui uma diferença entre o processo de concessão de terras sob a forma de sesmarias no Nordeste e no Rio Grande. Enquanto que na área açucareira a capitalização prévia era um requisito básico para a obtenção da terra no Rio Grande este não era critério definidor. Embora não se desprezando a ocorrência da disponibilidade de recursos por parte dos futuros estancieiros, sesmarias eram concedidas como retribuição a serviços militares prestados.¹²⁸

¹²⁷ Entrevista concedida ao autor por Noé Carneiro Dutra, no dia 23/01/11, - 81 anos, em Lagoa Vermelha/RS. Seus pais tinham uma casa de comércio em Estância Velha, cuja localidade ficava próximo a rota dos tropeiros de mulas.

¹²⁸ PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1984, p. 15.

Na região nordeste assim como no norte do Rio Grande do Sul surgiram as fazendas de criação de gado, inclusive de mulas. Na região de Lagoa Vermelha os primeiros criadores e tropeiros de muares eram procedentes, na sua maioria, da região da Lapa, Guarapuava, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Missões e de várias outras localidades do estado do Rio Grande do Sul. Alguns imigrantes de origem italiana e alemã se estabeleceram no município e passaram a investir também na criação e comércio de animais assim como na atividade tropeira.¹²⁹

Os principais fazendeiros, pioneiros no território de Lagoa Vermelha, foram representados por paulistas e paranaenses. Eram tropeiros que vinham apresar o gado xucro, para comercializar em Paraná e São Paulo. Como em Vacaria já estavam eles fundando estâncias e fazendas, logo também em Lagoa Vermelha iniciavam-se as fundações e fixação do tropeiro na terra.¹³⁰

Em Lagoa Vermelha existiam vários locais onde se criavam muares, destacando-se dentre eles, as regiões de Campo do Meio, Capão Bonito, Clemente Argolo e Barracão. Obviamente que as famílias dedicavam-se também a outras atividades como agricultura, pecuária bovina, enfim, a outras tarefas ligadas a vida campeira, porém a maior fonte de lucros para o proprietário era a venda do animal luar, em razão de sua grande procura e maior valor comercial.

Na década de 1840 veio o pioneiro Claro José de Lima, Capitão da Guarda, oriundo do Paraná, fixando-se no Capão Bonito, na sua fazenda de Rabão, imenso latifúndio que ocupava mais da metade do atual território desse distrito. Criava milhares de mulas e escravos para o comércio.¹³¹

O processo de criação de animais muares requeria alguns conhecimentos e cuidados dos proprietários e das pessoas encarregadas pelo trabalho, até porque os muares são animais híbridos oriundos do cruzamento entre as espécies *equus caballus* e *equus asinus*, ou seja,

¹²⁹ BABOSA, FIDÉLIS DALCIN. *Nova História de Lagoa Vermelha*. Porto Alegre: EST, 1981, p. 42.

¹³⁰ NEPOMUCENO, Davino Valdir Rodrigues; MORAES, Demétrio Dias; LACERDA, Nelly Pinto. *Grande Lagoa Vermelha 1881-1981*. Porto Alegre: Companhia Rio Grandense de Artes Gráficas, 2001, p. 103.

¹³¹ ANDRADE, José Antônio de. Capão Bonito dos Pinhais. In: AMARANTE, zeli Maria do. (Org). *Raízes de Lagoa Vermelha*, I Encontro dos municípios originários de Lagoa Vermelha. Porto Alegre: EST, 1996, p. 15.

entre equinos e assininos: havia, assim, a necessidade de cuidados no período de acasalamento, sendo necessário separá-los dos outros animais.

A mula era é um animal muito melindroso exigindo certos cuidados no período de acasalamento, sendo que nessa fase eram separados em piquetes havendo assim o cruzamento de um jumento com uma égua para se conseguir a cria, burro ou mula. Quando pequeno o jumento era retirado ainda mamando na jumenta, sendo condicionado a mamar em uma égua. Assim ficariam com esses animais até que comesse a cobri-las. Quando adultos, então, eram criados soltos nas pastagens.¹³²

Além do mais o próprio trabalho relacionado a doma do animal muar, assim como o seu preparo para a lida no campo e para a venda exigia pessoas qualificadas e preparadas para tal atividade. O trabalho de amansar muares levava dias e até semanas, dependendo do comportamento do animal. A mula era utilizada de várias maneiras nas fazendas, entre elas servindo para percorrer as extensas áreas de campo, onde os proprietários acompanhavam o desenvolvimento dos animais.

A doma da mula era um trabalho cuidadoso, exigindo perspicácia e conhecimento do domador. Primeiro colocava-se no lombo do animal muar um socado (espécie de arrelho), puxando-o para o campo. Aí um dos companheiros ou mais orelhava o bicho e outro montava, esporeando o animal para ser domado. Quando necessário dava algumas batidas com o relho ou com o tal rabo de tatu para adestrá-lo. Colocava-se na boca do muar um bocal de couro (espécie de freio) e um par de rédeas para golpeá-la, quando necessário. No final do dia deixava-se o animal amarrado com uma sogá grossa, sendo que esse procedimento normalmente levava dias até o animal muar ir se amansando. Depois de prontos esses animais eram comercializados, sendo que uma quantidade menor era utilizado na fazenda. Em alguns casos os próprios compradores de animais vinham buscar os muares na fazenda, não havendo a necessidade de levá-los até o centro consumidor.¹³³

¹³² Entrevista concedida ao autor pelo Sr. Adolfo Mendes, 82 anos de idade, em Lagoa Vermelha/RS. Foi produtor rural e domador de mulas na região de Lagoa Vermelha.

¹³³ Entrevista concedida ao autor pelo Sr. Adolfo Mendes, 82 anos de idade, em Lagoa Vermelha/RS. foi produtor rural e domador de mulas na região de Lagoa Vermelha.

Observando o mapa abaixo, identificamos algumas das principais áreas de criação de muares na região de Lagoa Vermelha, sendo que nessas fazendas, além do gado muar, criavam-se também outros animais como bovinos e eqüinos.

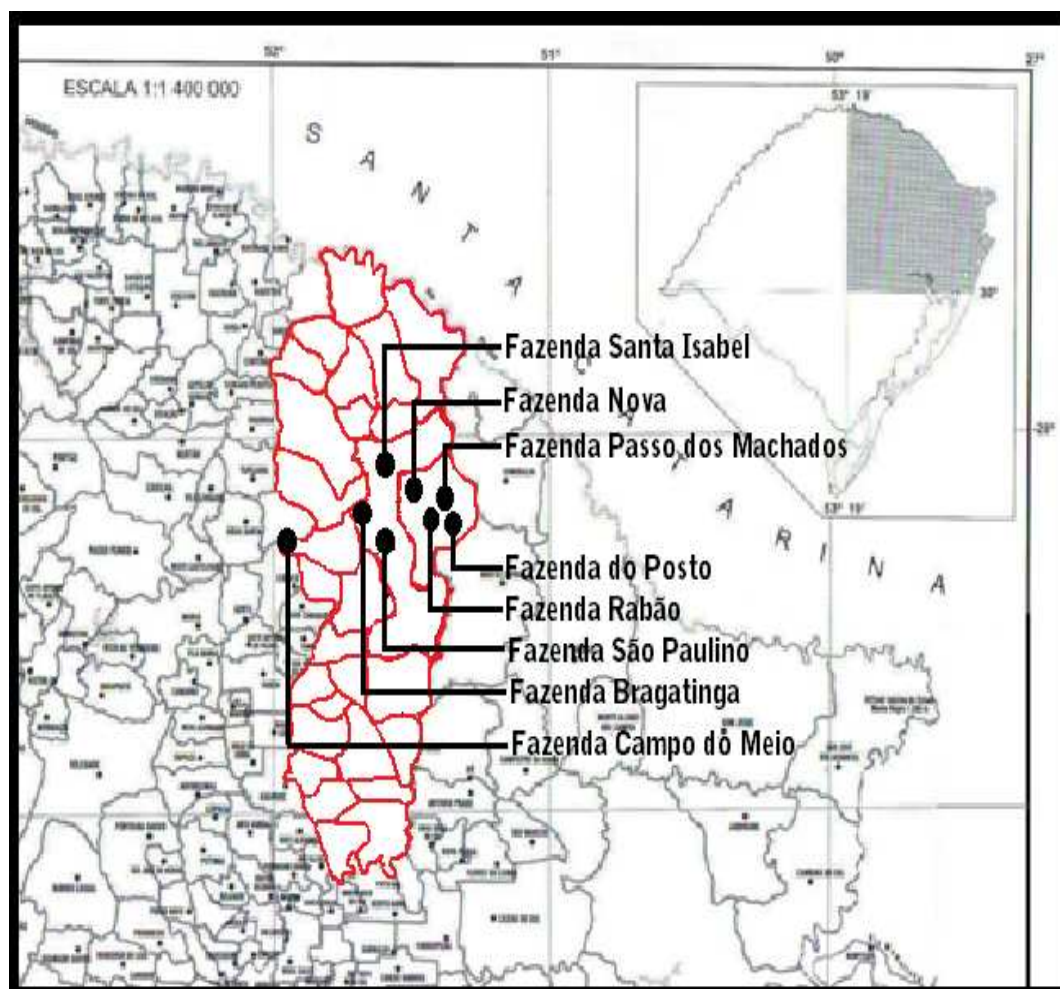


Figura 8: Mapa dos criatórios de muares no município de Lagoa Vermelha - primeiras décadas do século XX.

Fonte: Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul. Mapa dos Criatórios elaborado por Ney Garcez de Almeida.

A partir das fazendas de criação de gado, muitas outras profissões foram surgindo, especialmente a de tropeiro, visto que havia necessidade de pessoas para trabalharem nessa atividade, tanto nas lidas de campo quanto transportando mercadorias ou muares para serem negociados em outras regiões.

Em todas as localidades nascidas em função do tropeirismo, as características se assemelham, mesmo quando se desenvolviam bem distintas uma das outras. A fazenda era o lugar de trabalho das famílias que se envolviam diretamente na agricultura de subsistência e nas lidas de campo. Dessas famílias se originavam os tropeiros, os vereadores, os delegados e subdelegados, os chefes militares e os soldados milicianos, enfim, a elite política local.¹³⁴

Os negócios realizados entre tropeiros e criadores de muares evoluíam diversas outras atividades, pois além das mulas os compradores de animais negociavam também mantimentos, gastavam com bebidas, jogos, adquiriam mercadorias muitas delas indispensáveis às longas viagens geralmente realizadas rumo a Sorocaba. Com isso o comércio do município ganhava maior impulso, aumentando suas vendas, seus lucros, especialmente durante os meses de setembro e outubro, quando era maior o número de tropeiros (comerciantes de gado) que vinham em busca de muares para levá-los às feiras de animais.

Os tropeiros normalmente vinham de São Paulo, Minas Gerais, Paraná e Mato Grosso, regionalizando hábitos alimentares, sua cultura e seus costumes. A alimentação dos tropeiros normalmente era baseada em alimentos não perecíveis como o feijão, toucinho, fubá, a carne salgada dentre outros, que se tornavam indispensáveis durante as longas viagens percorridas pelo interior do território brasileiro. A sua vestimenta se caracterizava por roupas confortáveis como o uso do poncho e da bombacha, chapéus de abas largas, esporas; a típica guaiaca-cinto para carregar valores, o tirador-proteção de couro para o laço não atrapalhar a calça; além de sotaques e variantes de linguagens entre outras peculiaridades que os tropeiros faziam difundir por onde passavam. Essas entre outras influências associadas as que foram incorporadas pelos descendentes de italianos se fizeram presente na população de Lagoa Vermelha. Obviamente que com a evolução das sociedades essa influência tropeirista sofreu variações, transformações, porém mantendo suas raízes na atividade tropeira do século XVIII.

Importante ressaltar neste contexto do tropeirismo de mulas que os tropeiros que conduziam tropas de mulas para a região central do país recebiam a alcunha de birivas, ou seja, homens do mato para diferenciá-los dos tropeiros da fronteira acastelhanados, até porque possuía hábitos e costumes diferentes.

¹³⁴ FERREIRA, Mariluci Melo. *Campos de Cima da Serra*: no “caminho das missões” surge Lagoa Vermelha.

O Biriva trazia peculiaridades na metodologia do seu trabalho rural, no encilhar do cavalo, no modo de falar, na maneira de cantar, na forma de dançar, no alimentar-se, e até mesmo na originalidade do entrejar-se campesinamente. Enfim, possui uma identidade cultural, que o distingue das demais, no mosaico dos tipos regionais do Rio Grande.¹³⁵

Embora apresentassem algumas diferenças em seu modo ser e de agir, os tropeiros de mulas tinham em comum, entre outras características, a sua profissão, a sua vida no campo, sua lealdade e honestidade.

3.3 O tropeirismo em Lagoa Vermelha e a cobrança de tributos

Desde o início da colonização do Brasil, o transporte de cargas, em grande parte do espaço rural, demonstrou sua importância. Como na época não havia estradas e sim caminhos indígenas e grandes matas a serem desbravadas, a mula era o animal apropriado para realizar o transporte de mercadorias e pessoas; o animal muar, como já mencionado neste trabalho, apresentava um estrutura física resistente, suportava longas jornadas sobre qualquer relevo, fossem planos ou pedregosos, atravessando picadas, trilhas e passos dos rios com segurança e facilidade. Assim como no centro sul do país, cuja atividade tropeira gerou lucros para a economia do Brasil, em função principalmente do pagamento dos pedágios pelos quais muares e tropeiros passavam rumo à feira de Sorocaba, no Rio Grande do Sul, o tropeirismo também desempenhou relevante importância na economia brasileira.

Percebe-se a importância da atividade dos tropeiros de diferentes maneiras: o abastecimento da região mineradora e outras, sem os quais a exploração das jazidas seria impossível; a ocupação da região interior do Brasil, contribuindo para consolidar o domínio português, ao mesmo tempo em que fundaram diversas vilas e cidades. O comércio de animais foi fator determinante para integrar efetivamente o Sul ao restante do Brasil. Apesar das diferenças culturais entre as regiões da colônia, os interesses mercantis foram responsáveis por essa fusão e indiretamente pela prosperidade tanto da grande propriedade estancieira gaúcha como de pequenas propriedades

Lagoa Vermelha: Jornal Gazeta Popular, 05 mai 2001, p. 11.

¹³⁵ CÔRTEZ, João Carlos D'Ávila Paixão. *Danças Biriva do Tropeirismo Gaúcho*. Porto Alegre: CORAG, 2000, p. 20.

familiares, em regiões onde predominaram populações de origem européia e que abasteciam de alimentos as fazendas pecuaristas.¹³⁶

Em Lagoa Vermelha, o imposto cobrado sobre o gado muar era responsável por uma parcela significativa da arrecadação de tributos, visto que movimentava anualmente um número expressivo de negócios que iam desde a criação, até compras, trocas e vendas de animais, inicialmente com a exportação para o centro do país e, posteriormente, com o mercado regional. Além disso, havia também a tributação sobre as mercadorias em trânsito, cujo transporte era feito pelos tropeiros que se utilizavam das tropas de mulas de carga.

O comércio de gado e mercadorias através de tropas de mulas arreadas se constituiu numa atividade econômica de grande interesse e importância por todo o século XIX, alcançando ainda as primeiras décadas do século XX. Essa importância demonstrava não apenas interesses individuais de criadores e/ou comerciantes, mas, também, do próprio poder político a nível provincial. Afinal, parte da renda que entrava nos cofres públicos dava-se via impostos, entre os quais, aqueles cobrados de tropas e mercadorias em trânsito. Daí o interesse dos próprios presidentes da Província no sentido de que o comércio de gado e outros produtos, via constante movimento de tropas, ocorresse a contento.¹³⁷

Essa cobrança de impostos sobre o gado muar e demais atividades vinculadas ao tropeirismo com mulas em Lagoa Vermelha se mostrou relevante, antes mesmo do início do século XX.

De acordo com os dados abaixo relacionados, por volta do ano de 1877 já havia cobrança de impostos sobre o gado muar, sendo que essa era uma das formas utilizadas pelo poder público para aumentar a arrecadação de tributos no município, visto que havia significativo número de mulas na região.

¹³⁶ PEREIRA, Nereu do Vale. *O Contestado: uma política do poder* - In: Revista Roteiro - Ed. Fuo II, n. 6 - Joaçaba, 1981.

¹³⁷ CAMPOS, Nazareno José de, Santa Catarina: Tropas e Tropeiros no Trajeto Litoral – Planalto visto através dos relatórios dos presidentes da província. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi, BARROSO, Vera Lúcia Maciel, *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004, p. 182.

Conta corrente da receita e despesa da intendencia municipal do corrente exercício de 1897 pelo procurador a baixo assinado

Anno	Mês	Dia	Nº do Lanç.	Nomes dos Contribuintes
1897	Fevr.	16	1	Bergamo Jovane
"	"	20	2	Leopardo de Oliveira Brito
"	"	22	3	Alberto Sousa
"	"	23	4	José Moraes
"	"	27	5	Bernardo Justino Moreira
"	Março	2	6	Abilitação Gomes Martins
"	"	"	7	"
"	"	13	8	Henrique José Pereira e Comp ^{ta}
"	"	15	9	Fran ^{co} José Arjos Duraspiera
"	"	"	10	Antonio Franco de Almeida Junior
"	"	"	11	Antonio Jacarino da Silveira
"	"	24	12	Felício da S ^{ta} Dutra
"	"	"	13	Luis Bitencourt da Silveira
"	"	"	14	Antonio da S ^{ta} Paquil
"	"	25	15	Luis Alves de S ^{ta} Margues
"	"	27	16	Bergamo Jovane
"	"	28	17	Antonio Felix de Souza
"	"	"	18	José Jaco
"	"	29	19	José Jorgem
"	"	30	20	Antonio José Pereira
"	"	"	21	Conde de Rodriguez de Albu
"	"	"	22	José Duino Ribeiro
"	"	"	23	Luiz José Estero
Divida Ativa				
Saldo do Anno p. p.				
Comissão ao Procurador de 1545550 gem arca				
Pagamento ao intendente de dois annos de				
porem a cada individuo como parte do recibo				
porem ao Secretario e recibo de entrega p. p.				

Figura 11: Relação nominal de proprietários de muares pagantes de impostos no município.
Fonte: Arquivo Histórico Regional de Passo Fundo.

da fazenda e similitudo no trimestre de 1.º de janeiro a 31 de março N.º 2º

M.º Branco

Natureza dos impostos	Soma Total	Surdo	Dispersos líquidos
35 de 12 bestas de conduzir futas	3 500		
37 de licença para humo carvão	5 000		
37 " " "	5 000		
35 de 12 bestas de conduzir futas	5 400		
34 de 2.º marcos	3 000		
35 de 63 cabeceras de gado com mais 9.º tom	5 300		
34 de humo morda	3 000		
35 de 16 bestas de conduzir futas	4 800		
31.º de susseguia de sucrose maldados	30 000		
31.º de sua loja de fundos	45 000		
33 de 5.º prestação do passo das futas	225 250		
31.º de susseguia Antolanti de fundos	150 000		
33 de 3.º prestação do passo pedotas	50 000		
35 de 16 bestas de conduzir futas	3 000		
35 de 36 bois que exportou	17 000		
31.º de susseguia de sucrose maldados	30 000		
35 de 7 viz que M.º Branco	31 000		
37 de licença para humo carvão	5 000		
31.º de susseguia Antolanti de fundos	300 000		
35 de 8 bestas de conduzir futas	3 400		
35 de 5 viz que M.º Branco	15 000		
31.º de susseguia de sucrose maldados	30 000		
35 de 6 viz que M.º Branco	18 000		
Soma	1077 750		
	367 800		
	1569 600		
Dono no trimestre com 8 por cento		115 564	
Do trimestre a pagar de 2.º ao passo p.º carvão		500 000	
		197 500	
		200 000	
		2296 259	1077 164

Figura 12: Especificação da natureza do imposto cobrado sobre o gado muar.
 Fonte: Arquivo Histórico de Passo Fundo.

da Lagoa Vermelha no trimestre de 1.º de Janeiro a 31 de Março N.º 2

Alto Branco

Natureza dos impostos	Yoma	Urdo
	Total	Disperso liquido
36 de 12 bestas de conduzir fretes	3600	
37 de licença para humma corruva	5000	
37 " " " "	5000	
35 de 18 bestas de conduzir fretes	5400	
34 de 2° marcos	3000	
35 de 63 cabeceas de gado com mais 9" tem	5300	
34 de 2ª marca	3000	

Figura 13: Especificação da natureza do imposto cobrado sobre o gado muar.

Fonte: Arquivo Histórico Regional de Passo Fundo.

Embora estejam pouco visíveis os documentos apresentados pode-se identificar a relação nominal de alguns contribuintes proprietários de mulas. Certamente que os grandes criadores pagavam valores bem maiores de tributos contribuindo dessa forma com o desenvolvimento econômico e prosperidade da região. Podemos observar também que havia impostos diferenciados quanto à utilidade do animal que podia ser de frete, de carga e para outras finalidades.

O comércio de gado e de mercadorias transportadas através de tropas de mulas arreadas se constituiu numa atividade econômica relevante desde o século XIX se

intensificando, portanto, nas primeiras décadas do século XX. Essa importância demonstrava não apenas interesses individuais de criadores e/ou comerciantes, mas, também, do próprio poder político em nível provincial. Afinal, parte da renda que entrava nos cofres públicos dava-se via impostos, entre os quais, aqueles cobrados de tropas e mercadorias em trânsito.

As rendas públicas de Lagoa Vermelha, quando do primeiro orçamento municipal realizado no de 1893, eram pequenas em comparação com a receita proveniente da arrecadação sobre o gado muar, que se mostrava bastante expressivo para a época, comprovando que a criação de muares continuava sendo uma atividade importante e necessária naquele período. De acordo com Moraes exemplificamos o primeiro orçamento municipal de Lagoa Vermelha.

Primeiro orçamento municipal de Lagoa Vermelha - RECEITA	
Indústrias e Profissões	400,00
Aferição de pesos e medidas	208,00
Licenças	100,00
Pedágios	566,00
Imposto sobre mula de frete	60,00
Décima urbana	400,00
Imposto de cem réis sobre cabeça de gado vacum, cavalari e muar	5,000,00
Marcas e sinais	3.000,00
Impostos sobre terrenos cercados	100,00
Carretas e fretes	30,00
Multas	100,00
Cobrança da dívida ativa municipal	300,00

Quadro dos valores de receitas públicas do município de Lagoa Vermelha em 1893.

Fonte: MORAES, Demétrio Dias de. *Brasil Grande e a História de Lagoa Vermelha*. Lagoa Vermelha: Imprensa Planalto Ltda, 1977, p. 44.

Diante dos dados acima apresentados, reforça-se o nosso entendimento de que a economia do município de Lagoa Vermelha dependia em grande parte das atividades ligadas à vida do campo, como a criação do gado, em especial do animal muar. Evidentemente que outras tarifas, em grau menor de arrecadação, tiveram também sua importância nesse

contexto, como a cobrança de pedágios, realizado sobre as tropas de mulas que seguiam principalmente em direção a Feira de Sorocaba. Esse pequeno percentual de arrecadação calculado em réis, moeda que circulava nessa época, certamente refletia o descaso com que o governo central atendia o município, tendo em vista que a maior parte da arrecadação era destinada aos cofres público do governo.

Embora o tropeirismo tenha sido sempre considerado como uma atividade secundária, de sustentação para outras atividades econômicas, como as que deram origem aos tradicionais ciclos açucareiros, mineração e café, servindo apenas como um meio de transporte há de se considerar o fluxo de capital gerado tanto na região criatória (campos sulinos) como na feira realizada anualmente em Sorocaba.¹³⁸

Além do mais, os animais muares eram indispensáveis ao comando auxiliar do município e a própria prefeitura de Lagoa Vermelha que os utilizava em diversas atividades especialmente para levar correspondência para outras localidades, dispondo até mesmo de um local apropriado para manter esses animais, sendo muitos deles doados pelos grandes criadores de muares do município. “Em razão das enormes distâncias a comunicação era difícil. Tudo era feito a cavalo, não existiam outros meios de comunicação. A linha telegráfica da capital vinha até Alfredo Chaves e, para se passar um telegrama, era necessário enviar uma pessoa a cavalo até aquela vila”.¹³⁹

Através da relação de animais entregues ao poder público, época em que Lagoa Vermelha era primeiro distrito de Vacaria, comprovamos a importância dos animais muares para o governo do município.

¹³⁸ STRAFORINI, Rafael. *No caminho das tropas*. Sorocaba: TCM Comunicação, 2001, p. 71.

¹³⁹ NEPOMUCENO, Davino Valdir Rodrigues. *História de Lagoa Vermelha até o início do 3º milênio*. Porto Alegre: EST, 2003, p. 85.

Animais entregue pela comissã
 Bezani de Almeida
 Cesario de Carvalho Quita e
 Clavo Davi de Oliveira e
 Afonso Alves de Santos, 24 Sargento
 encarregado da cavabanda
 Lagoa Vermelha 5 de 11 - 1932
 Trinnio A. Lourenço de Lima
 Sub-Prefeito

Figura 12: Documento comprobatório do recebimento dos animais muares pelo sub prefeito no ano de 1932.
 Fonte: Arquivo Histórico Regional de Passo Fundo.

RELAÇÃO DOS ANIMAES DA PREFEITURA ? entregues pelo Comando do 29 corpo Ar.
ao Sub-Prefeito do Iº Distrito , Snr. Priminio Alves L. de Lima

Animaes no campo do Snr. Emidio Pereira Damaceno.

4 Cavallos de pello alazão
 2 Cavallos de pello gateado
 1 Cavallo de pello tubano
 1 Egua do mesmo pello
 1 Cavallo mouro
 → 1 Burro zaino
 → 1 Burro malacara
 1 Cavallo em Araça de pello tordilho

Animaes no campo de Jeronimo da Cunha

8 Animaes cavalares

Em poder do Major João Dias

1 Cavallo bato

Em poder do Tet. Salomão Ferera da Silva

1 Cavallo tordilho

Entregues pessoalmente ao Tet. Priminio Alves L. de Lima

1 Egua zaina com criã
 1 Egua tordilha
 → 1 Mula tostada
 → 1 Burro doradilha
 2 Cavallos zainos
 1 Cavallo roxtilho
 → 2 Mulas zainas
 1 Potro malacara, de 3 annos
 → 1 Mula tubiana
 → 1 Mula roxtilha bato

34

Lagoa Vermelha 4 de Novembro de 1932

Figura 13: Relação de animais entregues ao sub-prefeito de Lagoa Vermelha no ano de 1932.
 Fonte: Arquivo Histórico Regional de Passo Fundo.

Observando a relação de animais entregues a prefeitura de Lagoa Vermelha no ano de 1932, verificamos que embora os animais cavalares fossem úteis e necessários nesse período, a mula igualmente tinha sua importância não apenas para os moradores da região, mas também para o poder público municipal que se utilizava de seus serviços. Esses animais eram

também utilizados para transportar materiais para construção em regiões de difícil acesso como na edificação de pequenas pontes pelo interior de Lagoa Vermelha, onde normalmente eram necessárias pedras para dar sustentação a essas obras. Os muares eram atrelados a carretões, que após serem carregados eram puxados por um ou mais pares de mulas.



Figura 14: Prédio da Prefeitura Municipal de Lagoa Vermelha década de 1930.
Fonte: José Oscar Bertuol Koch.

O edifício da prefeitura de Lagoa Vermelha se localizava próximo a rua central da cidade conhecida como rua das tropas, por onde passavam os tropeiros com suas tropas de mulas. Nesse local se fazia a cobrança de impostos do município, inclusive sobre o gado muar conforme já mencionado.

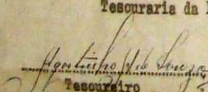
Por volta do ano de 1915 havia cerca de dez diferentes impostos municipais, dentre os quais aqueles cobrados sobre a conservação de obras, indústrias e profissões e o imposto pecuário, que incluía a criação de animais muares. Esses impostos em conjunto representavam 75 % da arrecadação municipal.¹⁴⁰

¹⁴⁰ BRANCO, Pércio de Moraes. *Lagoa Vermelha e municípios vizinhos*. Porto Alegre: EST, 1993, p. 110.

O controle de receitas da prefeitura de Lagoa Vermelha no início da década de 1930 evidencia e reforça também a importância dos impostos cobrados sobre o gado muar, embora houvessem tarifas diversas sobre outros serviços.

BALANÇETE DA RECEITA E DESPEZA DO DIA 14 A 28 DE FEVEREIRO DE 1933			
Nº DA LEI	RECEITA	PARCIAL	TOTAL
	Saldo do dia 13 de Fevereiro:		
	Em caixa	1:606\$380	
	No Banco do Rio G. do Sul	<u>187\$400</u>	1:793\$780
	RECEITA ORDINÁRIA:		
1	Indústrias e Profissões	1:380\$000	
2	Conservação de Obras	210\$000	
3	Pecuario	60\$000	
4	Veiculos	580\$000	
12	Taxa Escolar	144\$000	
13	Taxa Policial	<u>79\$000</u>	2:453\$000
	RECEITA EXTRAORDINARIA:		
15	Eventuais	450\$000	
16	Dívida Ativa	58\$300	
17	Cemiterio	5\$000	
18	Multas	<u>17\$490</u>	530\$790
	TAXA DE COOPERAÇÃO:		
	Taxa arrecadada		33\$900
			<u>4:811\$470</u>
Nº DA LEI	DESPEZA	PARCIAL	TOTAL
	DESPEZA ORDINARIA:		
1	Administração	217\$000	
4	Assistencia Publica	149\$000	
5	Expediente	30\$000	
6	Eventuais	446\$100	
7	Amortisação de dívida	220\$000	
10	Obras Publicas	<u>243\$000</u>	1:306\$100
	MOVIMENTO DE FUNDOS:		
	Saldo que passa para o mez de Março:		
	Em caixa	3:318\$970	
	No Banco do Rio G. do Sul	<u>187\$400</u>	3:506\$370
			<u>4:811\$470</u>

Tesouraria da Prefeitura Municipal de Lagoa Vermelha, 28 de Fevereiro de 1933


 Tesoureiro



 Contador

Figura15: Balancete da receita e despesas da Prefeitura municipal de Lagoa Vermelha em 1933.
Fonte: Arquivo Histórico Regional de Passo Fundo.

Observando o balancete da receita e despesas do município de Lagoa Vermelha no ano de 1933, verificamos um percentual de arrecadação em réis sobre a produção pecuária, que incluía, entre outros animais, a criação de mulas. Apesar de a tributação incidir também sobre veículos de passeio, esse meio de transporte era raro nesse período, servindo apenas a poucas pessoas privilegiadas.

A tributação sobre algumas atividades relacionadas ao tropeirismo e a criação de muars em Lagoa Vermelha, ocorrida no período de 1914 a 1940, representou um relativo aumento na receita do município, até porque nas primeiras décadas do século XX a grande maioria da população possuía algum animal muar, muitas vezes utilizados para se deslocar de uma localidade a outra, ou do interior para a cidade. Além do mais havia no município os grandes fazendeiros que criavam inúmeros animais para o comércio e o próprio transporte de

cargas era realizado no lombo de mulas. Entre os anos de 1920 a 1924, a exemplo, na administração de Sylvio Barbedo “A principal receita do município referia-se a pecuária e à conservação de obras, sendo que existiam aproximadamente seis mil e setecentos contribuintes para diversos impostos. A intendência mantinha vinte funcionários internos e externos e uma polícia de dez homens”.¹⁴¹ A maior parte desses recursos provenientes da arrecadação de impostos era investida na conservação de estradas e ruas, na manutenção da iluminação pública e no próprio prédio da prefeitura municipal de Lagoa Vermelha.¹⁴²

A medida que as relações comerciais se aprofundavam houve a criação de um posto de coleta de impostos sobre o trânsito das tropas, na localidade de Barracão, distante setenta e dois quilômetros de Lagoa Vermelha, sendo que os encarregados por esse posto de controle eram moradores das redondezas assim como as pessoas que faziam a travessia dos animais e tropeiros pelo rio pelotas, conhecidos como balseiros.¹⁴³

Comentando o anexo infra, pode-se perceber tropas de muares em formatura na estrada sendo conduzidas à feira de Sorocaba. Essas tropeadas geralmente levavam meses até chegarem ao seu destino final. Os animais em sua maioria eram xucros e em certos casos eram adestrados nas fazendas ou pelo caminho como forma de facilitar o deslocamento das tropas até os centros consumidores.¹⁴⁴

¹⁴¹ NEPOMUCENO, Davino Valdir Rodrigues. MORAES, Demétrio Dias de. LACERDA, Nelly Pinto. *Grande Lagoa Vermelha 1881 – 1981*. Porto Alegre: Companhia Rio Grandense de Artes Gráficas, 2001, p. 71.

¹⁴² Prefeitura de Lagoa Vermelha - Livro de despesas e controle de serviços públicos municipais. 1942.

¹⁴³ MORAES, Demétrio Dias de. *Brasil Grande e a História de Lagoa Vermelha*. Lagoa Vermelha: Planalto, 1977, p. 81.

¹⁴⁴ A ilustração a que nos referimos é uma tentativa mediática de reconstituir a atividade tropeira, mas podemos perceber a forma como eram organizados alguns animais antes ou durante a viagem rumo a Sorocaba (SP).



Figura 11: Reconstituição das tropeadas do século XVIII, animais da região sul sendo conduzidos até Sorocaba. Fonte: Revista GLOBO RURAL. *Os tropeiros: I - Começa a marcha*. São Paulo: Globo, 2006, p. 9.

Porém, nesse contexto, destaca-se também um novo mercado consumidor, especialmente no início do séc XX, quando os criatórios de muares direcionam suas vendas para atender a demanda regional, cujos animais eram destinados ao transporte da produção agrícola, para o uso da lavoura e como meio de transporte de mercadorias e pessoas.

Sendo assim, vimos a questão do tropeirismo de mulas e sua relação com o surgimento do município de Lagoa Vermelha; os principais criatórios de muares nos chamados Campos de Cima da Serra, inclusive em Lagoa Vermelha, assim como a importância da cobrança de impostos para os investimentos no município. No próximo capítulo será abordada a questão dos tropeiros e do ciclo econômico que envolveu o litoral e a região serrana do Rio Grande do Sul.

4 LAGOA VERMELHA: TROPEIRISMO E A REGIÃO COLONIAL DO RIO GRANDE DO SUL

Neste capítulo serão apresentadas as relações comerciais de Lagoa Vermelha com as áreas de colonização alemã e italianas do Rio Grande do Sul onde os tropeiros vendiam uma variedade de produtos oriundos da campanha gaúcha e compravam dessas regiões mercadorias indispensáveis à subsistência das fazendas e da população da cidade. Dar-se-á ênfase, também, às relações econômicas do tropeirismo em Lagoa Vermelha bem como o momento em que essa atividade entra em declínio.

Com isso busca-se demonstrar a relação do tropeirismo com a movimentação econômica regional e sua importância na vida do tropeiro e dos moradores da região da serra e do litoral. Evidenciar-se-ão, ainda, as relações econômicas do tropeirismo em Lagoa Vermelha, o momento em que ocorre uma redução na criação, no comércio e na própria atividade tropeira no município bem como o surgimento de um novo modelo econômico regional. Dessa forma inicialmente daremos ênfase às relações comerciais entre tropeiros de mulas e as áreas coloniais do Rio Grande do Sul.

4.1 Os tropeiros e o ciclo econômico entre o litoral e a região serrana

Nesse contexto, enquanto o tropeirismo de grandes tropas de mulas xucras e de longa distância foi cessando, surgiu em seu lugar, a partir do século XX com a chegada os imigrantes europeus no Rio Grande do Sul, um maior incremento da atividade tropeira de pequenas tropas com mulas arreadas, destinada a transportar e comercializar a produção regional. Os tropeiros ativam suas relações comerciais com os municípios do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina levando produtos da campanha como queijo, lã, couro e crina de animais. Em contra partida, compravam os mantimentos necessários à subsistência das fazendas, como o sal, açúcar, farinha de mandioca, polvilho entre outros.¹⁴⁵ Esse novo ciclo

¹⁴⁵ SANTOS, Lucila Maria Sgarbi. Bom Jesus e o tropeirismo. In: RODRIGUES, Elusa Maria Silveira; MADEIRA, Jussara Lisboa; SANTOS, Lucila Maria Sgarbi, BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org). *Bom Jesus e o Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2000, p. 162-163.

do tropeirismo estabelecido no Sul concentrou suas atividades na compra, venda e trocas de produtos entre tropeiros e colonos imigrantes já estabelecidos na região. “A tropa arreada, também chamada tropa cargueira ou de comércio, consistia na reunião de numerosos muares, que carregavam as mercadorias a serem transportadas. O “comércio de transportes” era sua principal atividade”.¹⁴⁶

Em grande parte do espaço rural gaúcho, o meio de transportar a produção agrícola, objetos de uso e pessoas era realizado no lombo de mulas, sendo que em raríssimas ocasiões eram utilizados o animal cavalar, até porque o cavalo não possuía as mesmas qualidades que o animal muar, que podia percorrer longos caminhos, sem dificuldades de transpor os mais variados tipos de relevo existentes no território gaúcho.

O lombo da mula, na forma de cargueiro, mostrou-se mais funcional para enfrentar o terreno montanhoso e íngreme, o peso das mercadorias e as distâncias. A mula serviu também para transportar os produtos dos colonos da roça até o paiol. Amarravam-se cestões no lombo da mula e enchia--os de produto, seguindo-se a pé na sua condução.¹⁴⁷

A agricultura familiar foi a base de subsistência dos colonos estabelecidos no território sul-riograndense; a derrubada das matas, a rotação de culturas, tanto de subsistência quanto comercial, a eliminação de ervas daninhas da terra entre outras técnicas utilizadas para a organização e o cultivo do solo, possibilitou um meio de sobrevivência e de prosperidade econômica de muitos imigrantes; o excedente era destinado ao comércio. A pecuária bovina era complementar, funcionando como uma atividade secundária, porém necessária.

As colônias do litoral se tornaram importantes centros fornecedores de mercadorias a região da serra e aos campos do planalto assim como consumidores de seus produtos. Nas áreas litorâneas se cultivavam diversos produtos como cana-de-açúcar, algodão, fumo, feijão, arroz, e preparavam o tão apreciado charque de peixe para ser vendido aos tropeiros.¹⁴⁸ “O primeiro meio de transporte de que se teve notícia foi o cargueiro puxado por mulas; depois

¹⁴⁶ NEPOMUCENO. *História de Lagoa Vermelha até o início do 3º milênio*. Porto Alegre: EST, 2003, p. 27.

¹⁴⁷ TEDESCO, João Carlos. *Colonos, carreteiros e comerciantes*. Porto Alegre: EST, 2000, p. 55.

¹⁴⁸ HUYERELY, Nilza. Tropeirismo entre a Serra e o litoral. In: RODRIGUES, Elusa Maria Silveira; MADEIRA, Jussara Lisboa; SANTOS, Lucila Maria Sharbi, Barroso, Vera Lúcia Maciel (Org). *Bom Jesus e o Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2000, p. 156.

vieram as carretas puxadas por bois. Os tropeiros iam buscar mantimentos em Torres e levavam daqui couro, lã e charque”.¹⁴⁹

Os relatos do Sr. Julio Wegler, filho de imigrantes italianos que vieram da Itália (1890) residir em Caxias do Sul e posteriormente nos campos de Lagoa Vermelha, atualmente município de Capão Bonito do Sul, ressaltam a importância do animal muar como meio de transporte assim como para o trabalho agrícola e seu significativo valor comercial naquela época, visto que sua família passou a investir também na criação e venda de mures.

Havia pessoas moradoras do extenso município de Lagoa Vermelha, hoje Capão Bonito, que viajavam até Torres, regiões de beira mar, comprar produtos daquela região para revenderem nos Campos de Cima da Serra inclusive no Capão Bonito. Muitos desses tropeiros aproveitavam para levar até o litoral o charque, toucinho e o pinhão que era produzido na região, tudo servia como moeda de troca pelos produtos litorâneos. Traziam rapadura, cachaça, farinha de mandioca, feijão, farinha de milho e de trigo, esses mantimentos vinham em sacas de 50kg, tudo trazido no lombo das mulas.¹⁵⁰

Com o tropeirismo surgiram diversas outras profissões no Rio Grande do Sul, entre elas, o tropeiro dono da tropa, o domador de mulas que amansava os animais; o ferreiro que colocava ferradura nos muares, os cesteiros que faziam cestos grandes de taquara para transportar produtos, o vendeiro da beira das trilhas que comercializava seus artigos, o guarda dos passos e registros que controlava a passagem dos animais; o seleiro que confeccionava as bruacas, a montaria dos animais e todos os apetrechos relacionados ao homem tropeiro.¹⁵¹

Em Lagoa Vermelha não seria diferente, surgindo também nesse contexto profissões igualmente relacionadas a atividade tropeira. Outras, porém, apareceram em razão do próprio desenvolvimento urbano. Alguns moradores das áreas coloniais migraram para o município movido pelo sentimento de prosperidade econômica e de ascensão social, de serem donos de seu capital ou de se tornarem empregados fora da colônia. Dessa forma investiram e trabalharam em ramos distintos como no comércio e em pequenas indústrias, surgindo assim as primeiras casas de comércio, oficinas de ferreiro, funilarias, padarias, seleiros entre outros

¹⁴⁹ JACQUES, Isabel Josefina Defavari; VOLPATO, Sirlei Ana Martini. *André da Rocha: de pouso de tropeiro a município*. Caxias do Sul: UCS, 1998, p. 23.

¹⁵⁰ Entrevista concedida ao autor pelo Sr. Julio Wegler, no dia 07/08/10 – 76 anos, em Capão Bonito do Sul/RS. Descendente de imigrantes italianos, por longos anos auxiliou seu pai na fazenda, onde criavam muares para serem comercializados, sobretudo para a região colonial.

¹⁵¹ FLORES, Moacyr. *Tropeirismo no Brasil*. Porto Alegre: Nova Dimensão, 1998, p. 6.

empreendimentos que contribuíram com o desenvolvimento econômico, social e cultural do município.

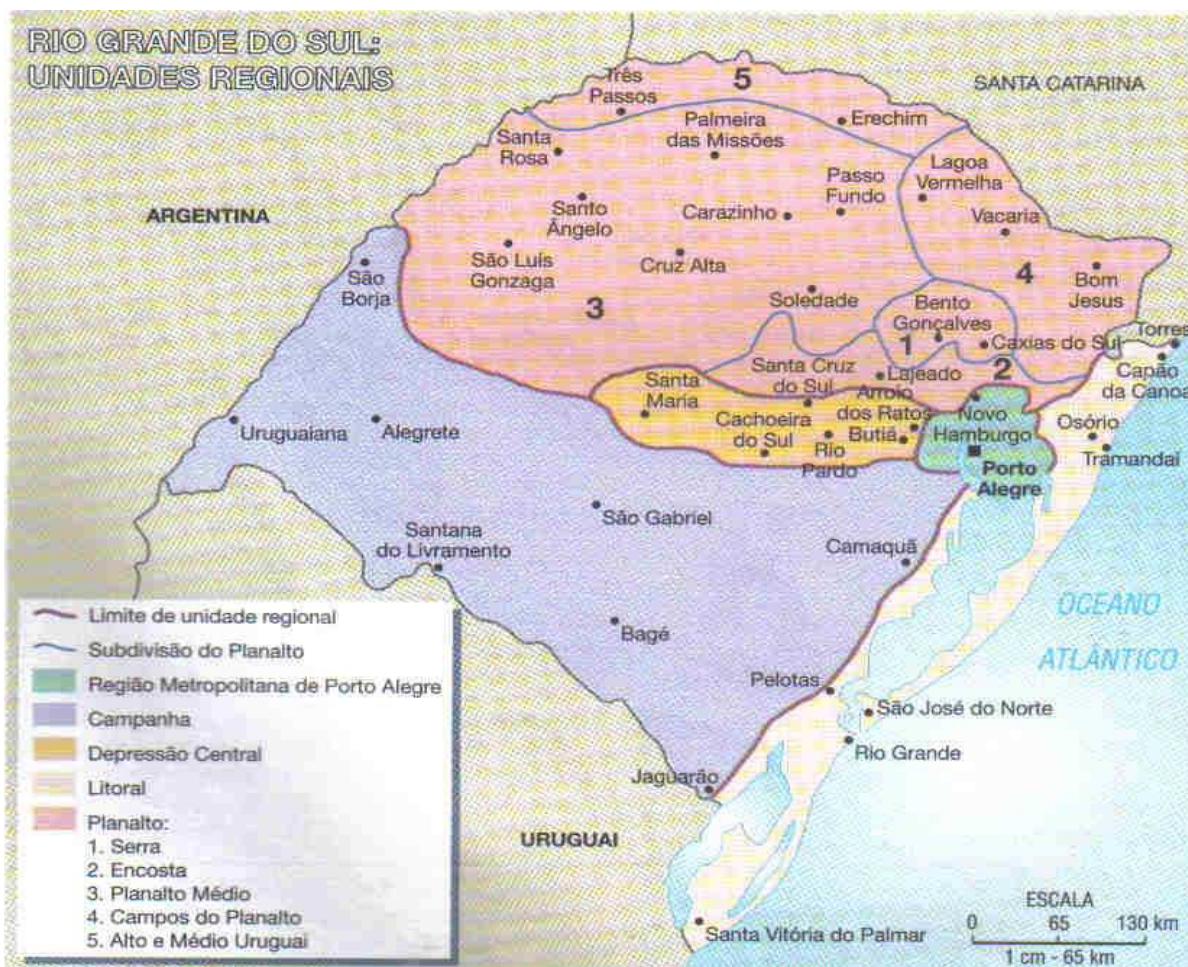


Figura 8: Mapa das Unidades Regionais do Rio Grande do Sul, cenários do “Trapeirismo de mulas”.
Fonte: MOREIRA, Igor. *O espaço rio-grandense*. São Paulo: Editora Ática, 1997.

O Sr. Ângelo Primo Caron, descendente de imigrantes italianos que migraram da região de Pádua, na Itália para o Brasil, residia no interior de Antônio Prado na localidade conhecida como Nova Treviso. Trabalhava na colônia com seus pais, migrando para o município de Lagoa Vermelha no ano de 1940 em busca de melhores condições de vida e de prosperidade econômica. Em seus relatos traz a memória lembranças da época em que trabalhou nas primeiras casas de comércio de Lagoa Vermelha.

Quando cheguei a Lagoa Vermelha comecei a trabalhar como balconista na primeira casa de comércio do município, que se chamava Giordani Pessato, cujo proprietário possuía o mesmo nome. O seu Giordani veio de Veranópolis investir no ramo do comércio neste município. Possuía uma loja, onde se vendia farinha de milho, de trigo e de mandioca assim como outras mercadorias para o consumo como o arroz, feijão. Posteriormente passei a trabalhar na Casa Escalabrin, cujos proprietários também eram descendentes de italianos, eram colonos que vieram da região de Flores da Cunha investir em Lagoa Vermelha. Vendiam inicialmente produtos para o consumo como a farinha de trigo, arroz, banha, milho, etc. e posteriormente passaram a comercializar ferragens em geral. Nessa loja comecei a trabalhar em 1944 como balconista e depois como sócio desse estabelecimento. Ambas as lojas atendiam a demanda da “cidade” e da região. Muitas pessoas do interior vinham comprar gêneros alimentícios para suas propriedades e as levavam em cargueiros sob o lombo das mulas, era comum utilizar esses animais para transportar mercadorias nessa época.¹⁵²

¹⁵² Entrevista concedida ao autor pelo Sr. Ângelo Primo Caron, no dia 25/01/2011 – 90 anos, em Lagoa Vermelha/RS. Descendente de imigrantes italianos, atualmente aposentado, morador de Lagoa Vermelha.



Figura 12: foto da segunda casa de comércio construída em Lagoa Vermelha na década de 1940.
Fonte: Ângelo Primo Caon, descendente de italianos que se estabeleceu no município.

A foto acima mostra uma das primeiras casas de comércio de Lagoa Vermelha, cujos proprietários eram descendentes de imigrantes italianos. Evidencia-se, assim, a presença marcante dessa etnia no município.

Bertual Koch, descendente de famílias de imigrantes alemães, em seu depoimento fala a respeito de sua família, quando seus avós se estabelecem na região de Paim Filho trabalhando numa fábrica de fazer caldeiras para serraria. Posteriormente se estabeleceram em

Erechim e de lá vieram para Lagoa Vermelha por volta de 1947. Seu pai, Primo Koch, organizou um atelier fotográfico, sendo um dos pioneiros no ramo na região.

Meus avós vieram da Alemanha colonizar regiões até então despovoadas, se estabeleceram inicialmente na localidade Montenegro. Meu avô transportava madeiras de Erechim para Porto Alegre em Carroças que eram puxadas por ternos de mulas com cerca de 20 a 30 animais. Meu pai com o passar dos anos foi residir em Paim Filho, onde trabalhou numa fábrica de caldeiras para serrarias. Posteriormente trabalhou em serrarias em Erechim junto com meu tio Alcides Bertuol. De lá resolveram investir no ramo fotográfico indo para Santa Cruz. Meu pai posteriormente veio para Lagoa Vermelha, onde organizou seu atelier fotográfico. Assim como o imposto era cobrado sobre os animais muares, para manter o Studio fotográfico havia a necessidade de pagamentos de tributos ao município.¹⁵³

As tropas com mulas arreadas passaram a ser dinamizadas pelos tropeiros. Estes incentivavam a compra de muares, criaram vínculos, disseminavam saberes, vinculavam colonos nas tropeadas, fretavam produtos e ligavam regiões coloniais a rincões mais distantes.

Após ser dada ênfase às relações comerciais ocorridas entre as áreas litorâneas e serranas no Rio Grande do Sul assim como o surgimento de atividades relacionadas ao tropeirismo e sua importância nesse contexto, a seguir abordar-se-á a questão do tropeirismo de mulas e sua relação com os comerciantes coloniais.

4.2 O tropeirismo e as colônias alemãs e italianas: a mula e os comerciantes coloniais

Com a chegada dos imigrantes italianos em 1875 e dos alemães em 1824 no sul do país, novas condições econômicas e culturais foram implementadas, alterando, dessa forma, as características peculiares do Rio Grande do Sul. Os alemães inicialmente ficaram com as melhores terras, localizadas na raiz das Serra. Os italianos, nas encostas superiores, em locais de terrenos mais acidentados, porém igualmente cultiváveis. Esses imigrantes adotaram o modelo da pequena propriedade agrícola e da pequena indústria, necessitando ativar suas

¹⁵³ Entrevista concedida ao autor pelo Sr. Bertual Koch, no dia 08/12/2010, - 65 anos, na cidade de Lagoa Vermelha/RS. Filho de descendentes de alemães, sua família se estabeleceu no município investindo no ramo fotográfico.

trocas comerciais com os moradores dos Campos de Cima da Serra que adotavam o sistema de latifúndio, se dedicando a criação de gado. Porém a forma mais eficaz e viável de transportar produtos comercializáveis seria através de mulas cargueiras, até porque o barco era utilizado apenas em regiões com rios navegáveis e o carro de bois exigia caminhos planos. “Daí uma nova forma de tropeirismo, cuja tendência consistiu em ampliar o de cargueiros, também chamado tropeirismo de mulas arreadas”.¹⁵⁴

As melhores terras já se achavam ocupadas e coube aos italianos receber lotes ainda menores (25 há) na encosta da serra. O lote era vendido a crédito e o prometido subsídio para alimentação que seria concedido por um ano foi cancelado. A única ajuda com que o imigrante italiano contou foi aquela vinda do trabalho remunerado de 15 dias por mês na abertura de estradas.¹⁵⁵

Os imigrantes europeus migram para o Rio Grande do Sul com o propósito inicial de colonizar regiões até então despovoadas e de garantir a posse do território gaúcho contra uma eventual invasão espanhola. Com suas pequenas propriedades familiares, vendendo sua produção agrícola excedente ao mercado regional, ajudaram a superar a precariedade do sistema de alimentação, que até então a produção agrícola era direcionada ao abastecimento do mercado nacional e internacional.¹⁵⁶

A colonização italiana e alemã no Rio Grande do Sul fez parte de um projeto geopolítico do governo imperial brasileiro, que ocorreu no final do século XIX e início do século XX e utilizava a imigração para preencher os chamados “vazios demográficos” do Sul do país”. No pós - independência há uma decisão de concentrar a colonização na região sul como uma decisão geopolítica, de consolidação de fronteiras. Neste contexto, os indígenas que ocupavam aquelas terras não eram pensados como nacionais ou brasileiros.¹⁵⁷

¹⁵⁴ RUBENRUCHEL, Ruy. Tropeirismo nos séculos XVII, XVIII, XIX e XX. In: RODRIGUES, Elusa Maria Silveira; MADEIRA, Jussara Lisboa; SANTOS, Lucila Maria Sgarbi, BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org). *Bom Jesus e o Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2000, p. 43.

¹⁵⁵ PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1984, p. 50.

¹⁵⁶ STRAUBE, Kelly Von Knoblauch. *A Estruturação sócio espacial do Sistema Tropeiro - O caso do caminho das tropas entre Palmas e União da Vitória/PR*. (Dissertação de Mestrado em História), Curitiba, 2007, p. 79.

¹⁵⁷ SANTOS, Miriam de Oliveira. *A Imigração italiana para o Rio Grande do Sul no final do século XIX*. 2006. Disponível em: <http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br>. Acesso em: 10 jan 2010.

Nas primeiras décadas do século XX muitas famílias italianas partiram das chamadas colônias antigas (Caxias, Conde D'EU (Garibaldi) e Dona Isabel (Bento Gonçalves) em direção ao Planalto Rio-Grandense. Os italianos vieram em maior número contribuindo na formação da identidade cultural de muitas cidades do Planalto Norte-Nordeste do estado.¹⁵⁸

A expansão efetuou-se, inicialmente, na periferia das antigas colônias, e em seguida, em direções mais distantes. A primeira etapa dessa expansão foi marcada pela fundação das colônias de Alfredo Chaves, Nova Prata, Nova Bassano, Antônio Prado, Guaporé e Encantado. A onda expansionista dirigiu-se então rumo às regiões florestais dos municípios de Passo Fundo (Casca, Marau, Vila Maria, Mato Castelhana, Água Santa, Tapejara, Getúlio Vargas, Erechim) E de Lagoa Vermelha (Araçá, Forquilha, Sananduva, Cacique Doble, São José do Ouro).¹⁵⁹

Importante salientar que nem todos os colonos que vinham da Europa para o Brasil eram agricultores. Havia imigrantes que moravam nas cidades da Europa, ocupando diversas outras profissões, como funileiros, sapateiros, ferreiros, carpinteiros, entre outras ocupações, desconhecendo, portanto, qualquer tipo de atividade vinculada à área agrícola.¹⁶⁰

Nos primeiros tempos, o transporte dos imigrantes era feito por barco da capital até São Sebastião do Caí, sendo que além dessa região, até a sede colonial, as mulas eram o único meio de transporte para o imigrante e suas bagagens. Até porque havia trilhas abertas pelas quais somente animais cavaleiros ou muares podiam transitar. A preferência era pelo mar, que podia seguir por longos caminhos sem demonstrar cansaço; em algumas viagens onde o número de imigrantes era maior do que os animais para transportá-los, a preferência era para mulheres e crianças viajarem no lombo de mulas; os homens faziam o longo trajeto a pé.¹⁶¹

A mula foi indispensável na vida do colono, desde a sua chegada ao lote ou ao seu entorno e proximidades. Parte dos colonos, sobretudo mulheres e crianças, se deslocavam de uma localidade a outra viajando em lombos de mulas e atravessando picadas abertas no meio da mata. As crianças geralmente eram colocadas dentro de jacás, amarradas ao lombo dos muares.

¹⁵⁸ ALMEIDA, Ney Garcez de. *Evolução territorial de Lagoa Vermelha – RS*. Passo Fundo: Méritos, 2008, p. 39-40.

¹⁵⁹ MANFROI, Olívio. *A colonização italiana no Rio Grande do Sul: implicações econômicas, políticas e culturais*. Porto Alegre: Grafosul, 1975, p. 82.

¹⁶⁰ GIRON, Loraine Slomp; BERGAMACHI, Heloisa Eberle. *Casa de Negócio: 125 anos de imigração italiana e o comércio regional*. Caxias do Sul: Educus, 2001, p. 47.

O trabalho do imigrante europeu ajudou a fortalecer o comércio regional, assim como o melhoramento da infra-estrutura de mobilidade dos produtos e pessoas; estradas foram ampliadas e novos caminhos foram traçados pelo interior da colônia, visando facilitar o escoamento da produção e ampliar áreas de comunicações entre tropeiros e comerciantes coloniais. Durante grande parte do período colonial, a venda da produção agrícola excedente pelos colonos, assim como as mercadorias transportadas das casas de comércio, foram realizadas em cargueiros sob o lombo de muares.

Na ilustração a seguir vislumbra-se o momento em que tropeiros com suas mulas arreadas chegam a região do Alto Uruguai para abastecer a venda da colônia italiana. Percebe-se também que nesse local havia algumas pessoas que aguardavam a chegada dos tropeiros para comprar suas mercadorias e saber das notícias vindas de outras localidades.

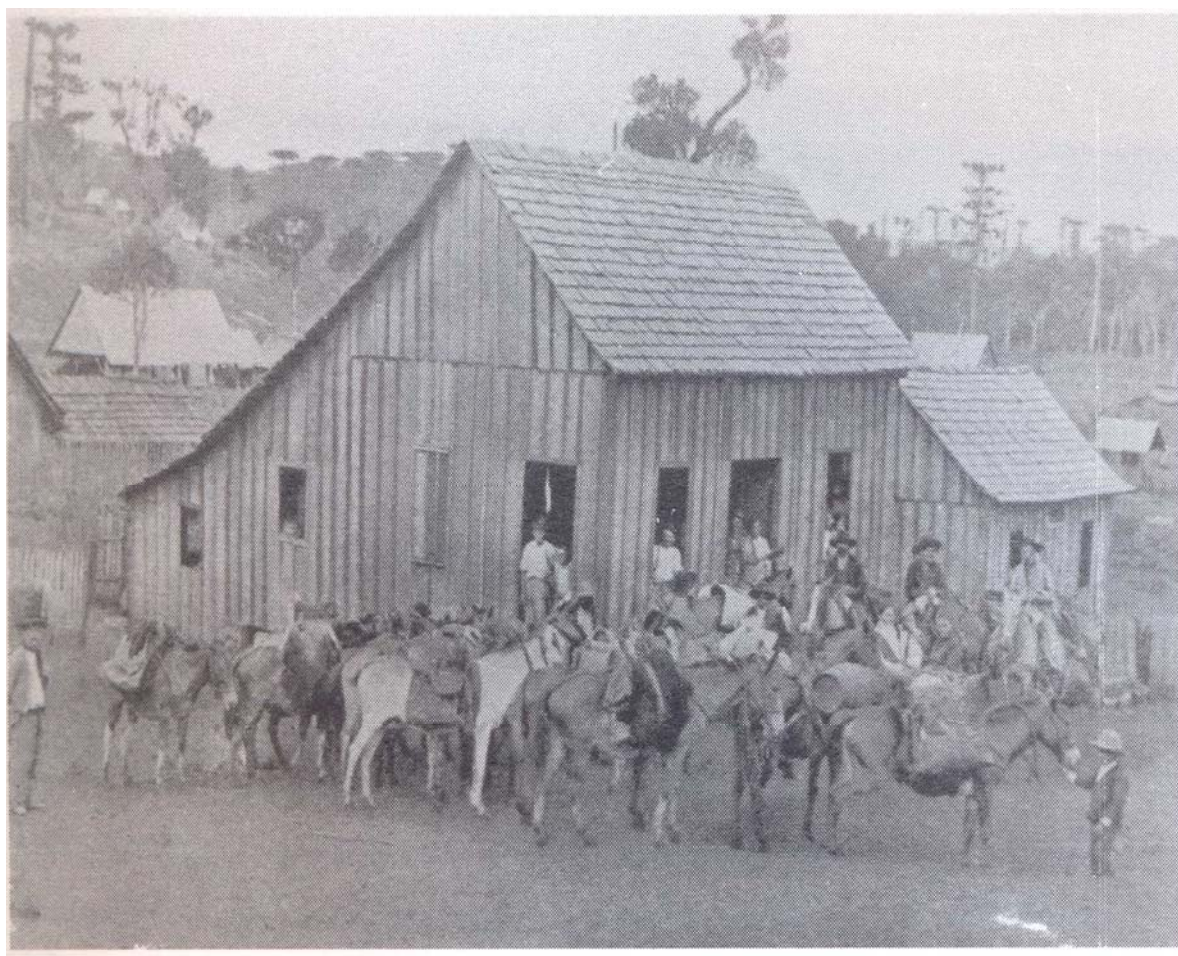


Figura 9: Mulas com cargueiros chegando à colônia do Alto Uruguai – 1922.

Fonte: FLORES, Moacyr. *Tropeirismo no Brasil*. Porto Alegre: Nova Dimensão, 1998, p. 4.

¹⁶¹ GIRON, Loraine Slomp; BERGAMACHI, Heloisa Eberle. *Casa de Negócio: 125 anos de imigração italiana e o comércio regional*. Caxias do Sul: EducS, 2001, p. 54.

As primeiras relações comerciais com os colonos italianos foram feitas pelos alemães que já tinham seu empreendimento agrícola organizado e possuíam licença para comercializar seus produtos.¹⁶² Diante das dificuldades de comunicação e da inexistência de caminhos seguros e de fácil acesso que ligassem as regiões coloniais, a melhor alternativa para transportar a produção agrícola excedente para mercado consumidor era através do animal mar. Obviamente que havia também nesse contexto o transporte marítimo, porém este era bastante oneroso em razão do elevado custo.

Os primeiros imigrantes italianos que se estabeleceram nas colônias de Conde D’eu e Dona Isabel, origem dos municípios de Garibaldi e Bento Gonçalves, apesar das dificuldades impostas pela acidentada encosta da serra, foram privilegiados de certa forma ao encontrarem um comércio já organizado pelos imigrantes alemães e por outra, desvantagens econômicas, em razão de que seus produtos enfrentariam a concorrências de artigos já produzidos e comercializados.

Os italianos, ao chegarem, já encontraram uma rede de comercialização montada pelos alemães à sua espera para o escoamento do que viessem a produzir. Se, de um lado, isso facilitava a comercialização de seus produtos, de outro os tornava submissos ao capital alemão. Além disso, todos os artigos da policultura, que poderiam produzir, teriam de enfrentar a concorrência dos produtos alemães. A saída encontrada pelos novos imigrantes foi a especialização num só tipo de artigo: o vinho, que encontrou um amplo mercado de consumo no centro do país, entre a população de origem italiana. De um modo geral, os núcleos italianos ainda se dedicaram ao plantio do milho e à criação de suínos para a fabricação de banha.¹⁶³

Nas regiões de imigração alemã e italiana constituiu-se um mercado interno, cuja produção agrícola, estava voltada para a pequena propriedade. O comércio realizado regionalmente possibilitou a ampliação do poder aquisitivo de muitos colonos em relação a uma parcela significativa da população, que já se encontrava radicada no campo e na cidade. Além disso o crescimento do comércio demandou capitais para maiores investimentos em ramos distintos do espaço agrícola e urbano da região colonial.

Assim que se fixaram na colônia, os imigrantes ou seus descendentes organizaram sua propriedade, cultivando a terra e dando início ao processo do plantio; cultivavam, entre outros

¹⁶² GIRON, Loraine Slomp; BERGAMACHI, Heloisa Eberle. *Casa de Negócio: 125 anos de imigração italiana e o comércio regional*. Caxias do Sul: Educ, 2001, p. 48.

¹⁶³ PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1984, p. 50.

produtos, o milho, feijão, trigo, legumes e verduras que inicialmente eram destinados a sua subsistência; porém à medida que a produção foi aumentando, o excedente passou a ser comercializado com localidades mais distantes. Como não havia picadas, muito menos estradas, havia a necessidade de abertura e ampliação de caminhos assim como a compra de maior número de animais para transportar a produção.

Nas lembranças da Sra. Elvira Ferrarezi Vicari, filha de imigrantes italianos que vieram da região de Veneza na Itália colonizar áreas de terras na localidade de Antônio Prado e posteriormente se estabelecendo em Casca, era grande a utilidade da mula nos serviços agrícolas e de transporte. Sua família trabalhava na colônia, porém seus avós eram comerciantes e negociavam, frequentemente, animais muares com pessoas moradoras da região de Lagoa Vermelha.

Na região colonial eram cultivados diversos produtos como o milho, feijão, trigo e arroz. O excedente produzido era destinado à venda. Esse trabalho realizado na lavoura exigia o uso de animais muares para arar a terra e transportar os produtos até os centros consumidores. A mula tinha funções específicas, quando utilizada na lavoura era somente para esse trabalho, os animais que eram utilizados para transportar os produtos servia somente para essa tarefa. Como não havia estradas abertas, cabia aos próprios colonos abrirem picadas junto a mata. Muitos colonos da região de Casca depositavam sua produção num mesmo local para serem levados na mesma caravana de tropeiros até os centros consumidores como na cidade de Muçum, de onde esses produtos eram revendidos a outras regiões do país.¹⁶⁴

A região denominada de Campo do Meio tornou-se uma das importantes localidades fornecedoras de gado muar para a região colonial. Essa área pertencia ao território de Lagoa Vermelha, que na época abrangia uma vasta área de terras cujos limites iam além do chamado Mato Português, localizado onde atualmente se encontra o município de Caseiros.

Sr. Otávio Busato, filho de colonizadores italianos que se estabeleceram na região de Caxias do Sul e posteriormente na localidade de Casca, relata a respeito de suas lembranças quanto à compra e o uso de animais muares para o transporte agrícola. Proprietário de um comércio de secos e molhados utilizava pares de mulas principalmente para puxar carroças carregadas de mercadorias produzidas pelos colonos com os quais negociava.

¹⁶⁴ Entrevista concedida ao autor pela senhora. Elvira Ferrarezi Vicari, no dia 04/09/2010, - 81 anos, na cidade de Casca/RS. Filha de imigrantes italianos que por muito tempo dedicou-se ao trabalho na colônia.

As mulas compradas para o transporte de mercadorias eram oriundas da localidade do Campo do Meio, um dos negociantes era o Sr. Sirano. Além disso, havia uma ligação comercial com essa região, muitos tropeiros negociantes dos Campos de Cima da Serra vinham até Casca vender seus produtos e comprar o que não era produzido na campanha; traziam, por exemplo, galinhas e levavam a banha e o feijão. O que prevalecia naquela época era o sistema de trocas, o dinheiro era pouco utilizado nas relações comerciais.¹⁶⁵

Iolanda Ribeiro da Silva Amaral, moradora da cidade de Lagoa Vermelha, em um de seus depoimentos fala a respeito do período em que residiu na localidade do Campo do Meio com seu marido. Possuíam algumas mulas para o serviço doméstico, normalmente utilizadas para as lidas de campo e para buscar alimentos em outras localidades. Em seus relatos deixa claro que alguns moradores da região criavam e comercializavam animais muares.

Por muitos anos morei na região do Campo do Meio. Em muitas ocasiões utilizávamos a mula para percorrer nossa propriedade e para buscar mantimentos nos locais de venda como em Ibiaçá, naquela época era apenas um pequeno povoado. Alguns de nossos vizinhos criavam mulas outros, porém, apenas comercializavam esses animais, como o seu Narciso Moreira, que além de pecuarista se dedicava à compra e venda de muares. Esses animais eram vendidos para Sorocaba e também para a região colonial, o seu Narciso viajava junto com seus empregados conduzindo as tropas de mulas até os centros consumidores.¹⁶⁶

Nos primeiros tempos de colonização, as dificuldades de locomoção pelo interior da colônia impediam que o transporte de pessoas e de mercadorias fosse realizado através da carroça; a solução seria utilizar o animal muar, cuja procura intensificou-se à medida que as relações comerciais foram ampliadas. O cargueiro no lombo de mulas foi a forma encontrada para facilitar as viagens dos tropeiros e para escoar a produção colonial. Em raríssimas ocasiões era utilizado outro animal cavalari.¹⁶⁷

¹⁶⁵ Entrevista concedida ao autor pelo senhor. Octávio Busato, no dia 04/09/2010, - 93 anos, na cidade de Casca/RS. Filho de imigrantes italianos, que por longos anos dedicou-se a atividade comercial

¹⁶⁶ Entrevista concedida ao autor pela Sra. Iolanda Ribeiro da Silva Amaral, no dia 20/10/2010, - 75 anos, moradora no município de Lagoa Vermelha, mas no passado residia na região do Campo do Meio.

¹⁶⁷ TEDESCO, João Carlos. *De olho na balança! Comerciantes coloniais do Rio Grande do Sul na primeira metade do século XX*. Porto Alegre: EST, 2008, p. 59.

A casa de comércio estabelecida na localidade de Casca era de secos e molhados, abastecia quase toda a região. Além disso, eram negociados e recolhidos produtos dos produtores da região para serem comercializados nos centros consumidores. Como não havia outro meio de transporte mais eficaz, a solução inicial foi à compra de mulas para transportar a produção, inicialmente levados em cargueiros no lombo de mulas e posteriormente em carroças até o porto de Muçum. As mulas eram compradas xucas e depois eram amansadas pelos peões já em Casca.¹⁶⁸



Figura 10: Casa de Comércio do Sr. Octávio Busato, abastecia a região com produtos trazidos pelos tropeiros – Casca/RS.

Fonte: Itaci de Souza e Silva.

¹⁶⁸ Entrevista concedida ao autor pelo senhor. Octávio Busato, no dia 04/09/2010, - 93 anos, na cidade de Casca/RS. Filho de imigrantes italianos, que por longos anos dedicou-se a atividade comercial.

A ligação que se fazia com a colônia alemã do litoral norte e os Campos de Cima da Serra, Vacaria e Lagoa Vermelha, era transitável apenas por cargueiros, sendo que por este meio eram transportados os seus produtos. Assim como na região mineradora em Minas Gerais, onde os caminhos eram de difícil acesso, necessitando de muares para transpô-los, no sul do Brasil também havia dificuldades nas trilhas e estradas. Em alguns caminhos havia terrenos montanhosos como o caminho pela serra, animais selvagens e outros obstáculos que fizeram parte da vida tropeira no sul do país.

A precariedade das vias de comunicação e o descaso absoluto das autoridades que pareciam totalmente alheias quanto as reais dificuldades das colônias da região, que ansiavam pelo progresso, tornou-se quase que uma praxe a menção nos relatórios da necessidade de estradas, apesar de que na prática pouco ou nada era feito no sentido de minimizar os contratempos criados com a falta de saídas.¹⁶⁹

Além da complexidade do trabalho agrícola na colônia, em razão da falta de afinidade com essa atividade, muitos colonos italianos transportavam seus produtos nos próprios ombros de uma linha a outra, como da casa do moinho ao vendeiro (comerciante), o que levou a uma maior preocupação com a abertura de estradas (trilhas e picadas), que facilitassem o deslocamento dos colonos até os centros de comércio, substituindo, dessa forma, os ombros humanos pelo uso do animal muar, já que era utilizado nas áreas de campos de Lagoa Vermelha e em outros lugares pertencentes a região nordeste do Estado sul-riograndense.¹⁷⁰

A partir do momento que houve o melhoramento das estradas, os animais muares passaram a ser atrelados as carretas que foram surgindo, melhorando dessa forma o meio de transporte e de mercadorias que eram comercializados pelos colonos e com os próprios tropeiros.¹⁷¹

¹⁶⁹ HUYERELY, Nilza. Tropeirismo entre a Serra e o Litoral. In: RODRIGUES, Elusa Maria Silveira; MADEIRA, Jussara Lisboa; SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSOS, Véra Lúcia Maciel (Org). *Bom Jesus e o Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2000, p. 158.

¹⁷⁰ TEDESCO, João Carlos. *De olho na balança! Comerciantes coloniais do Rio Grande do Sul na primeira metade do século XX*. Porto Alegre: EST, 2008, p. 79.

¹⁷¹ Entrevista concedida ao autor por Gil Cordeiro, no dia 18/12/09, – 87 anos, em Lagoa Vermelha/RS. Foi domador e tropeiro de mulas, trabalhou em armazéns de diversas localidades na região nordeste do Estado

Com a organização das colônias, caminhos foram sendo traçados, outros, porém, ampliados na medida em que os lotes de terras foram ocupados. As picadas previstas para o alinhamento de estradas, em muitos lugares levavam anos para serem abertas, dificultando, dessa forma, o comércio de compras e vendas de mercadorias. Porém em localidades onde havia maiores facilidades na abertura de picadas e formação de estradas, ocorreu expressiva prosperidade econômica, surgindo até mesmo estabelecimentos comerciais e lugares de pouso e descanso para tropeiros e animais.¹⁷²

Apesar das dificuldades de locomoção, os tropeiros comercializavam diversos produtos com os colonos italianos que se estabeleceram na região da serra, como Garibaldi, Bento Gonçalves, Caxias do Sul, entre outras localidades; porém as vendas realizadas para esses imigrantes eram pequenas, vez que esses colonos mais vendiam mercadorias do que compravam, tendo em vista que produziam quase tudo o que necessitavam para a sua subsistência, desde o vinho, a uva, a carne, salame, banha, verduras, legumes entre outros produtos básicos. Estes compravam o café, açúcar, o couro, enfim produtos que não eram produzidos na região da serra e o excedente era comercializado. Os colonos também compravam mulas para serem utilizadas como meio de transporte. A partir do momento em que houve o melhoramento das estradas, os animais mueres passaram a ser atrelados as carretas que foram surgindo, melhorando dessa forma o meio de transporte e de mercadorias que eram comercializados pelos colonos e com os próprios tropeiros.¹⁷³

A ligação maior dos colonos com o sistema de tropeirismo se dava através das atividades comerciais quando negociavam o excedente da sua produção. Porém, devido à posição geográfica das colônias, a precariedade das estradas e a distância em relação aos centros consumidores, havia muitos transtornos e problemas de transporte. Os colonos, além de demarcar a organização dos lotes, trabalhavam também na abertura e ampliação de caminhos.

Os colonos auxiliavam os serviços de demarcação dos lotes, na abertura de picadas e no desmatamento, recebendo como jornaleiros um ganho diário. Alguns colonos, portanto, desde o início possuíam condições para pequenas compras. Logo, nas picadas subiam a serra e desciam para o vale tropas de

¹⁷² GIRON, Loraine Slomp; BERGAMACHI, Heloisa Eberle. *Casa de Negócio: 125 anos de imigração italiana e o comércio regional*. Caxias do Sul: Educs, 2001, p. 50.

¹⁷³ Entrevista concedida ao autor por Gil Cordeiro, no dia 18/12/09, – 87 anos, em Lagoa Vermelha/RS. Foi domador e tropeiro de mulas, trabalhou em armazéns de diversas localidades na região nordeste do Estado

mulas carregadas de mercadorias desde o início possuíam condições para pequenas compras.¹⁷⁴

Apesar das dificuldades de locomoção, aos poucos esses obstáculos foram sendo removidos e superados. Muitas tropas de gado vinham da campanha para serem comercializadas na sede da colônia, localizada na região de Caxias do Sul. Tropas de gado bovino, equino, suíno e principalmente de muares eram trazidos e abrigados na região em locais próprios, até serem vendidos. “As casas comerciais que beiravam os caminhos, geralmente possuíam poteiros. Na cidade várias casas comerciais possuíam tal serviço, como o pouso da casa De Lazzer, da casa Andrezza, da casa de Ana Rech, na de Vicente Rovea”.¹⁷⁵

Enquanto as primeiras transações comerciais dos imigrantes ainda eram realizadas por tropeiros, os quais incluíam as colônias nas suas rotas, estes assumiram passo por passo o controle absoluto do comércio. Quando instalaram, a partir de 1890, novas colônias de imigrantes ao longo dos trechos de estrada de ferro São Paulo - Rio Grande do Sul, a colonização européia incorporou também a exploração da madeira, criando enormes conflitos com a população local de caboclos e índios. Subordinaram, assim, o espaço destes a um novo sistema de trabalho livre, tornando-se proprietário das terras agora desmatadas.¹⁷⁶

O melhoramento e ampliação das estradas facilitou o deslocamento dos tropeiros, colonos e comerciantes até os centros consumidores. O fluxo constante de produtos comercializados se refletia na economia e na necessidade de ampliar o número de muares utilizados no transporte da produção. No caminho por onde os animais trafegavam, além dos locais de pouso e alimentação de tropas e tropeiros, eram abertas ferrarias, casa de pastos, cortumes entre outros negócios e melhoramentos que foram surgindo.¹⁷⁷

¹⁷⁴ GIRON, Loraine Slomp; BERGAMACHI, Heloisa Eberle. *Casa de Negócio: 125 anos de imigração italiana e o comércio regional*. Caxias do Sul: Educs, 2001, p. 48.

¹⁷⁵ GIRON, Loraine Slomp; BERGAMACHI, Heloisa Eberle. *Casa de Negócio: 125 anos de imigração italiana e o comércio regional*. Caxias do Sul: Educs, 2001, p. 54.

¹⁷⁶ STRAUBE, Kelly Von Knoblauch. *A Estruturação sócio espacial do Sistema Tropeiro: O caso do caminho entre Palmas e União da Vitória*. (Dissertação de Mestrado em História) - Curitiba, 2007, p. 79.

¹⁷⁷ Ibid, 2001, p. 75.

Na região colonial a mula era muito procurada. Vendiam-se animais muares para Antonio Prado, Flores da Cunha, Bento Gonçalves, Garibaldi entre outras regiões que predominavam pessoas de origem italiana. Esses animais eram utilizados como meio de transporte e para o trabalho na lavoura, puxando o arado rudimentar com a finalidade de preparar a terra para o plantio; naquela época não existia equipamentos como o arado de ferro e muito menos o trator para facilitar o manejo do solo. Existiam nessa época os chamados bodegões, que eram locais de comércio; na região de Extrema, por exemplo, havia um desses armazéns, pertencia a família Rossi, eles usavam ternos de mulas para distribuir mercadorias nas redondezas e para buscar a cachaça, sal, açúcar amarelo, etc, na região de torres.¹⁷⁸

A necessidade de suprir a carência de animais levou os colonos a negociarem diretamente a compra de muares com os centros criadores. Lagoa Vermelha torna-se, portanto, uma das importantes regiões fornecedoras de mulas para as áreas coloniais.

Lagoa Vermelha nessa época possuía vários criatórios, o da localidade de Santa Rita como exemplo, além de vender animais muares para a região mineradora, comercializava o gado regionalmente, pois o meio de transporte no sul também dependia da mula, especialmente nas regiões serranas como Garibaldi, Caxias do Sul, Bento Gonçalves entre outras, onde o relevo se apresentava montanhoso e de difícil acesso. E o próprio trabalho na lavoura dependia do animal muar como força de tração, o carro de bois e a força bovina no trabalho da lavoura ainda não eram explorados.¹⁷⁹

Podem ser identificados, no mapa abaixo, as principais rotas comerciais percorridas pelos tropeiros que se deslocavam de Lagoa Vermelha em direção a várias localidades da região da serra e do litoral gaúcho. A venda de muares geralmente era negociada diretamente dos criatórios com os centros consumidores, sendo que entre eles estavam as localidades de Antônio Prado, Casca, Garibaldi, Bento Gonçalves e Caxias do Sul. Porém o comércio maior de mercadorias era realizado com as áreas litorâneas e algumas cidades próximas, conforme se observa no mapa abaixo.

¹⁷⁸ Entrevista concedida ao autor por Gil Cordeiro, no dia 18/12/09, – 87 anos, em Lagoa Vermelha/RS. Foi domador e tropeiro de mulas, trabalhou em armazéns de diversas localidades da região Nordeste do Estado

¹⁷⁹ Entrevista concedida ao autor por Gil Cordeiro, no dia 18/12/09, – 87 anos, em Lagoa Vermelha/RS. Foi domador e tropeiro de mulas, trabalhou em armazéns de diversas localidades na região nordeste do Estado

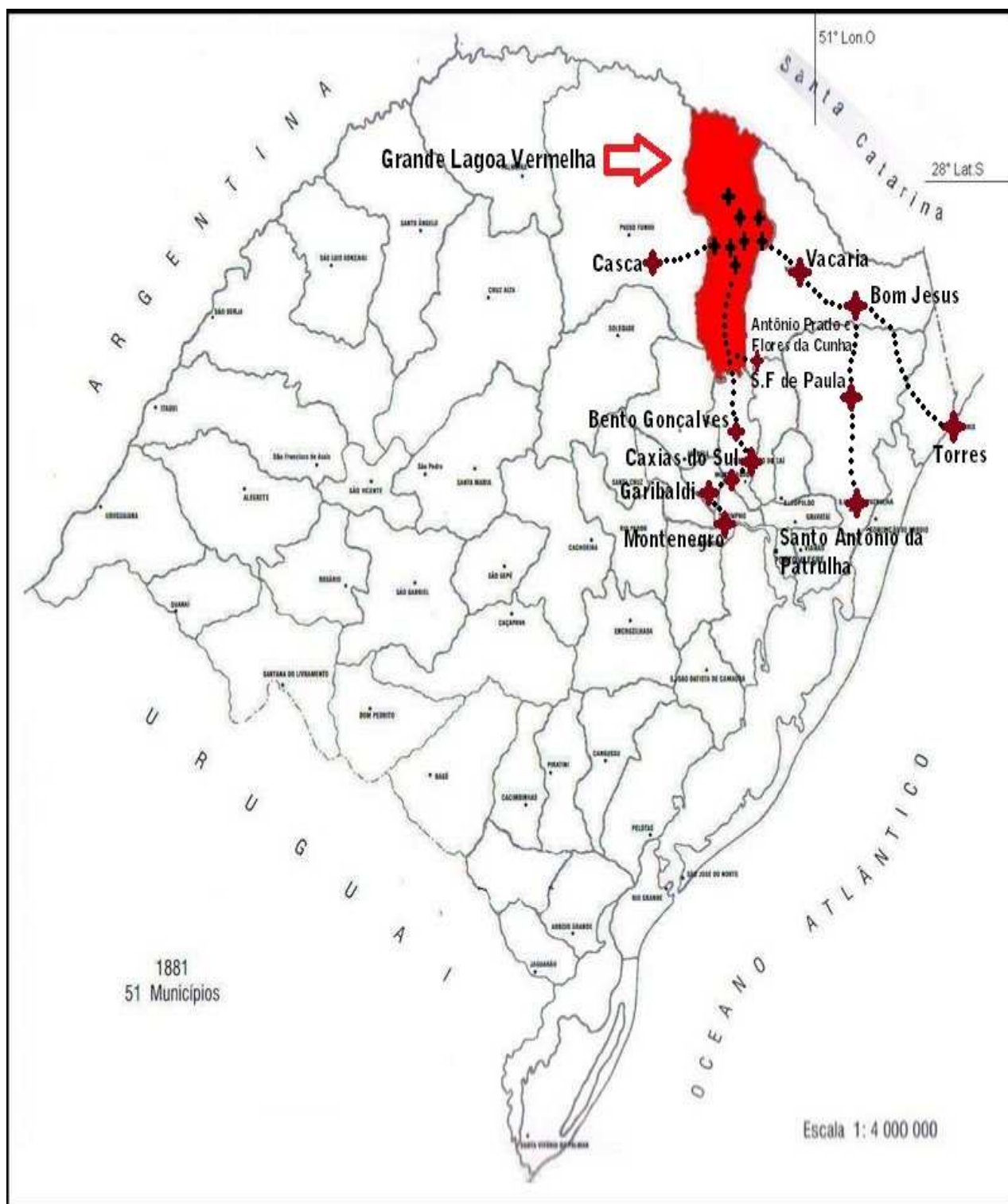


Figura 11: Mapa das rotas comerciais de Lagoa Vermelha, 1914 a 1955.

Fonte: Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, traço das rotas comerciais elaborado por Ney Garcez de Almeida.

As relações comerciais entre Lagoa Vermelha e alguns município do Rio Grande do Sul se tornaram atividades rotineiras nas primeiras décadas do século XX. O comércio com a região da serra se limitava a alguns poucos produtos, até porque com o isolamento inicial das

colônias italianas, esses imigrantes produziam quase tudo do que necessitavam. O que mais era vendido pelos tropeiros eram mercadorias como ferramentas, tecidos, sal de cozinha, etc., Em contrapartida compravam o excedente colonial, distribuindo-os em mercados próximos ou distantes, especialmente no município de Lagoa Vermelha. O comércio maior com a serra se deu com o mercado de muares, cujos animais, em torno de 20 a 30 mulas, eram arrebanhados nas fazendas, muitas delas domadas e posteriormente levados diretamente aos centros de consumo.

Normalmente os tropeiros levavam para as áreas coloniais em torno de 30 a 40 mulas por viagem. Algumas mulas eram levadas ainda xucas outras, porém já domadas, dependia da exigência do comprador. O número maior de muares era negociado com Antônio Prado, Garibaldi e na sede da colônia Caxias do Sul. Além dos agricultores havia também comerciantes que compravam animais muares, geralmente 6 (seis) a 8 (oito mulas) para serem utilizadas no transporte da produção agrícola e de produtos negociados na própria colônia. Era pequeno o comércio de mercadorias de Lagoa Vermelha com as áreas coloniais, até porque os colonos produziam uma variedade de produtos primeiramente para o consumo local e depois era vendido o seu excedente.¹⁸⁰

Com relação às colônias do litoral o comércio maior entre Lagoa Vermelha e o litoral gaúcho se verificou com o fornecimento de produtos típicos da região da campanha, como o charque, feijão, pinhão, toucinho de porco e uma variedades de mercadorias que não eram produzidas naquela região. Os tropeiros abasteciam seus cargueiros e retornavam para o município com produtos litorâneos para serem revendidos. Geralmente eram produtos alimentícios como o açúcar mascavo, arroz, farinha de mandioca, farinha de milho, e também algumas guloseimas como a rapadura e a cocada muito apreciadas pelos moradores. O comércio de muares com o litoral se limitava a poucos animais, até porque havia municípios como Bom Jesus e Vacaria que mantinham esse comércio com as áreas litorâneas. Além de Torres onde o comércio se mostrou mais dinâmico havia também outras localidades visitadas pelos tropeiros como Santo Antônio da Patrulha e Montenegro, entre outros pequenos povoados localizados próximo ao litoral gaúcho.

Na região de Lagoa Vermelha, atualmente terras que fazem parte de Capão Bonito do Sul, muitos tropeiros viajavam até a localidade de Torres, região de beira mar, para vender produtos cultivados no município como o charque, o toucinho de porco, o pinhão entre outros produtos típicos da região. Ao retornarem para Lagoa Vermelha traziam consigo mercadorias compradas no litoral, como a rapadura, a cachaça, farinha de mandioca, farinha de milho e de trigo, para serem revendidos aos fazendeiros das redondezas e na própria cidade. Esses mantimentos eram transportados em sacas de 50 kg, no lombo das mulas dentro de bruacas apropriadas para essa finalidade.¹⁸¹

Nesse contexto, percebe-se a importância do animal muar na vida não só do tropeiro que habitava regiões da campanha, como também do próprio colono. Sem a mula, o comércio entre tropeiros e colonos não seria possível, em virtude das dificuldades da época no tocante à locomoção. A distância entre os campos de Lagoa Vermelha e a região colonial da encosta da serra eram enormes, além de matas fechadas, terrenos montanhosos, perigos pelo caminho e ataques de animais ferozes. Por outro lado, o animal muar era utilizado como força de tração na lavoura, sobretudo nas encostas da serra onde os terrenos íngremes dificultavam a utilização da junta de bois. E o meio de transporte como seria sem as mulas? A pé seria praticamente impossível estabelecer relações comerciais entre as regiões coloniais e muito menos com a campanha gaúcha. A doação ou venda de terras pelo governo limitava-se a um local definido e se havia algum tipo de subsídio ao imigrante, certamente não estava incluído o meio de transporte e a força motriz para o trabalho na lavoura.

Meus pais foram imigrantes italianos que vieram diretamente da Itália colonizar regiões até então inexploradas no Brasil. Por volta do ano de 1890, chegaram à localidade de Caxias do Sul, onde organizaram sua propriedade. Cultivavam o milho, feijão, trigo uva, entre outras culturas que se adaptavam facilmente ao clima da serra. As mercadorias eram transportadas da lavoura até a moradia nos próprios ombros já que não havia outro recurso na região que facilitasse o transporte. Posteriormente passaram a comprar muares nos criatórios da região de Vacaria e de Lagoa Vermelha, para serem utilizados no serviço da lavoura e como meio de transporte. Utilizava-se uma mula para cada arado, normalmente se utilizavam três ferramentas para arar a terra. A mula também servia na colônia para transportar a família, as

¹⁸⁰ Entrevista concedida ao autor pelo Sr. Adolfo Mendes, 82 anos de idade, em Lagoa Vermelha/RS. Foi produtor rural e domador de mulas na região de Lagoa Vermelha.

¹⁸¹ Entrevista concedida ao autor pelo Sr. Julio Wegler, no dia 07/08/10 – 76 anos, em Capão Bonito do Sul/RS. Descendente de imigrantes italianos, por longos anos auxiliou seu pai na fazenda, onde criavam muares para serem comercializados, sobretudo para a região colonial.

mulheres viajavam sentadas no chamado sininho colocado sob o lombo de mulas e os homens na montaria própria para o animal muar.¹⁸²

O território de Lagoa Vermelha surgiu nesse contexto como uma oportunidade de bons investimentos e de prosperidade econômica para os imigrantes. Isso porque, além do incentivo governamental para a aquisição de terras, os colonos poderiam investir em outras atividades, além da agricultura, como na criação de gado o que naquele momento histórico era uma oportunidade para se conseguir melhores lucros. “O sonho dos imigrantes italianos de se tornarem proprietários de terras e com elas garantirem a sobrevivência de sua família deu lugar ao espírito de aventura e à busca de localidades novas e férteis”.¹⁸³

Com o passar do tempo as terras da região colonial tornaram-se caras assim como as mercadorias comercializadas, produtos básicos que não se produzia na colônia, e também pela necessidade de se conseguir melhores terras e novas oportunidades de ascensão social, meu pai então (Francisco Wegler) comprou terras na região de Lagoa Vermelha, atualmente Capão Bonito do Sul. Eram ótimas pastagens, terras propícias para a criação de gado. Como o animal muar era bastante procurado na região, tanto colonial como no próprio município de Lagoa Vermelha, meu pai passou a investir na criação de mulas. Até porque os lucros obtidos com o gado muar eram maiores do qualquer outro investimento. Para se ter uma ideia, para começar a criação de muares, foi pago o valor de 15 ha de terras por dois muares, sendo um reprodutor. (1 conto e 500). O gado bovino tinha seu preço menor que o muar porque além de ser de pouca qualidade, demorava anos para estar pronto para a venda.¹⁸⁴

Além do incentivo do governo, empresas particulares igualmente se engajaram numa campanha aberta de propaganda visando atrair o colono italiano para as áreas de campos ou de matas que apresentavam terrenos mais planos, alguns com maiores facilidades de acesso aos locais de plantio, outros, porém, com certa dificuldade, mas que na realidade ofereciam melhores e maiores áreas cultiváveis, que as terras até então ocupadas por esses imigrantes. “A partir de 1903 teve início o povoamento colonial da região das matas do município de

¹⁸² Entrevista concedida ao autor pelo Sr. Julio Wegler, no dia 07/08/10 – 76 anos, em Capão Bonito do Sul/RS. Descendente de imigrantes italianos, por longos anos auxiliou seu pai na fazenda, onde criavam muares para serem comercializados, sobretudo para a região colonial

¹⁸³ SILVA, Sueli Maria da. *Tropeirismo de porcos*. Passo Fundo: EST, 2007, p. 23.

¹⁸⁴ Entrevista concedida ao autor pelo Sr. Julio Wegler, no dia 07/08/10 – 76 anos, em Capão Bonito do Sul/RS. Descendente de imigrantes italianos, por longos anos auxiliou seu pai na fazenda, onde criavam muares para serem comercializados, sobretudo para a região colonial.

Lagoa Vermelha. A comissão de Terras demarcou lotes de 25 hectares, vendidos aos colonos italianos vindos, das Colônias Velhas”.¹⁸⁵

A propaganda realizada pelas empresas colonizadoras e particulares, principalmente de Lagoa Vermelha, os preços baixos, as facilidades na compra do terreno, as condições do solo, a relativa proximidade das colônias ao ramal ferroviário (Rio Grande - São Paulo) foram fatores que contribuíram extraordinariamente para o ingresso de colonos italianos na região.¹⁸⁶

Dessa forma migraram para o território de Lagoa Vermelha um número significativo de famílias de imigrantes estrangeiros em busca de melhores condições de vida e de trabalho, como italianos, alemães, poloneses entre outros, trazendo consigo sua cultura, sua fala, seu modo de ser formando assim um mosaico cultural fruto de costumes diversos, que neste contexto vieram somar-se, para originar a sociedade de Lagoa Vermelha, assim como a definição de uma identidade tropeira, apesar de preservarem suas peculiaridades culturais originais.

Esses imigrantes, ao chegarem aos campos de Lagoa Vermelha, encontraram boas pastagens, terras férteis, cultiváveis e de melhor qualidade para o plantio, além de maior facilidade de locomoção. Isso permitiu a expansão dos investimentos agrícolas, surgindo os primeiros moinhos coloniais e o começo da extração da madeira, assim como maiores áreas de criação do gado muar e atividades ligadas ao tropeirismo, visto que muitos imigrantes tornaram-se tropeiros, negociantes de gado, de mercadorias, ativando trocas comerciais próximas e distantes regionalmente. Além disso, houve também investimento na área urbana, onde surgiram as primeiras casas de comércio, pequenas indústrias e oficinas entre outros empreendimentos que possibilitavam um novo meio de vida e de ascensão social.

Essa ocupação territorial estava diretamente relacionada com a política de colonização implantada no Brasil durante o século XIX. “Os imigrantes que chegaram às regiões Norte e Nordeste já tinham experiências de vida de colono, já desenvolviam a agricultura comercial. Eles já tinham assimilado o processo de produção mercantil; apenas o adaptaram na nova terra”.¹⁸⁷

¹⁸⁵ SILVA, Sueli Maria da. *Tropeirismo de porcos*. Porto Alegre: EST, 2007, p. 23.

¹⁸⁶ Ibid, 2007, p. 23.

¹⁸⁷ TEDESCO, João Carlos. *Colonos, carreteiros e comerciantes: a região do Alto Taquari no início do século XX*. Porto Alegre: EST, 2000, p. 27.

Seu Gil Teles Cordeiro traz a memória lembranças de sua infância e adolescência quando ajudava seu pai nas lidas de campo, o Sr. Antônio Teles Cordeiro. Morador do município de Lagoa Vermelha criava mulas para serem comercializadas, sobretudo, com tropeiros de Campos Novos que os revendiam para outras regiões do país, especificamente para compradores paulistas. Além do mais em seus relatos nos fala, entre outros assuntos, a respeito da importância da mula e da chegada de alguns imigrantes no município.

Por volta de 1940, ainda existiam colonos que migraram das encostas da serra para os campos pertencentes ao município de Lagoa Vermelha, buscavam melhores terras para trabalhar e uma vida melhor. Compraram terras, formaram fazendas na região, além de trabalharem na agricultura dedicaram-se também na criação de muare. Havia uma família de italianos que se estabeleceu na localidade de Capão Bonito do Sul (atualmente município desmembrado de Lagoa Vermelha) tinha em sua propriedade três burrichós, especialmente para reprodução, eram tratados na estabaria a base de alfafa e milho que eles próprios produziam. Havia também o Sr. Antônio Menotti que se estabeleceu no Capão Bonito do Sul juntamente com sua família, o local onde inicialmente organizou sua moradia era de difícil acesso, mas foi ali em sua propriedade que construiu um moinho movido a água onde produzia a farinha de trigo, de milho e o farelo. Vendiam esses produtos a diversas regiões do estado. Pessoas (tropeiros) vinham de outras localidades tais como de Bom Jesus, Bom Retiro, Muitos Capões para comprar as mercadorias que o Sr. Menotti produzia. O transporte era realizado em buacas sobre o lombo de mulas.¹⁸⁸

Economicamente as áreas de campos de Lagoa Vermelha eram bem vistas pelo governo da época, um espaço considerado estratégico que passou a fazer parte da pauta de seu projeto colonizador. Os italianos que migraram para essa região, conforme já mencionado, receberam incentivo do governo e, apesar das dificuldades impostas pela falta de capital para investimento e de mão de obra para o trabalho, organizaram suas propriedades, cultivaram a terra e dedicaram-se à criação do gado muar e de outros animais, assim como ao tropeirismo de mulas.

A vinda de italianos e descendentes para a região Nordeste, procedentes das colônias mais antigas, continuaram de forma relevante durante a primeira metade do século XX, tornando-se numericamente superiores às demais

¹⁸⁸ Entrevista concedida ao autor por Gil Cordeiro, no dia 18/12/09, – 87 anos, em Lagoa Vermelha/RS. Foi domador e tropeiro de mulas, trabalhou em armazéns de diversas localidades na região nordeste do Estado

etnias, principalmente nos municípios que se formaram ao norte de Lagoa Vermelha.¹⁸⁹

Observa-se, portanto, que a vinda de imigrantes italianos para a região de Lagoa Vermelha continuou durante a primeira metade do século XX, o que tornou a etnia numericamente superior às demais existentes na região, contribuindo, de certa forma, para o fortalecimento econômico e cultural do município.

4.3 Dinâmicas e relações econômicas do tropeirismo em Lagoa Vermelha

No decorrer da história do Brasil, uma característica marcante foi o surgimento de determinados cargos políticos e de pessoas com certa influência na sociedade, fruto da política de apadrinhamento que perdurou por longo tempo, alcançando ainda algumas décadas do período Republicano. Lagoa Vermelha não seria diferente nesse contexto, sendo que os primeiros tropeiros, em sua maioria, eram pessoas influentes que administravam suas fazendas e comandavam o comércio local e, sobretudo, o do gado muar.

Nos demais estados da Federação Brasileira, o coronelismo remonta ao período colonial e imperial. Da mesma forma, no Rio Grande do Sul as relações de poder ao nível local definem-se nitidamente como de caráter coronelista em meados do séc. XVIII, emergindo da própria estruturação da sociedade patriarcal – latifundiária e pastoril – que então se define, com forte acento caudilhista.¹⁹⁰

O próprio José Ferreira Bueno, considerado um dos fundadores do município de Lagoa Vermelha, após ter organizado sua fazenda, dedicava-se a invernar e a criar animais muars. Apesar dos perigos existentes na região, o transporte de mulas xucras continuava sendo realizado pelos tropeiros e levado para invernar em sua propriedade, onde residia com sua família.¹⁹¹

¹⁸⁹ SILVA, Sueli Maria da. *Tropeirismo de porcos*. Porto Alegre: EST, 2007, p. 30.

¹⁹⁰ PESAVENTO, Sandra Jatay. *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1984, p. 21.

¹⁹¹ BARBOSA, Fidélis Dalcin. *Lagoa Vermelha e sua História*. Lagoa Vermelha: Planalto, 1974, p. 11.

Os primeiros fazendeiros, pioneiros no território de Lagoa Vermelha, foram representados por paulistas e paranaenses. Eram tropeiros que vinham apresar o gado xucro, para comercializar em Paraná e São Paulo. Como em Vacaria já estavam eles fundando estâncias e fazendas, logo também em Lagoa Vermelha iniciavam-se as fundações e fixação de tropeiros da terra.¹⁹²

A mula sempre foi o animal adequado para transportar qualquer tipo de mercadoria, sendo que em seu lombo colocava-se a bruaca carregada de produtos, que normalmente pesava em torno de 40 a 50 quilos. Na região de Lagoa Vermelha existiam várias locais onde se revendiam os produtos trazidos pelos tropeiros fosse da região litorânea ou colonial. Eram armazéns que comercializavam diversas mercadorias e muitas vezes abasteciam o próprio município com alimentos básicos como o feijão, arroz, farinha de milho dentre outros.

Havia pessoas moradoras do extenso município de Lagoa Vermelha, hoje Capão Bonito do Sul, que viajavam até Torres, regiões de beira mar, comprar produtos daquela localidade para revenderem nos Campos de Cima da Serra inclusive em Capão Bonito do Sul. Muitos desses tropeiros aproveitavam para levar o charque, o toucinho, o pinhão que era produzido na região e os levavam para o litoral, tudo servia como moeda de troca pelos produtos do litoral. Traziam rapadura, cachaça, farinha de mandioca, feijão, farinha de milho e de trigo, esses mantimentos vinham em sacas de 50kg, tudo trazido no lombo das mulas, animal forte, apropriado para essa tarefa; esse produtos eram revendidos para os fazendeiros das redondezas do município de Lagoa Vermelha. Eram tropeiros que possuíam uma pequena propriedade e organizavam sua venda expandindo seus lucros, seus negócios. Quando eles chegavam das tropeadas carregados de mercadorias, organizavam esses produtos para serem revendidos, e as pessoas tomavam conhecimento de que os tropeiros tinham essas mercadorias para negociar e muitos fazendeiros se dirigiam até as propriedades desses viajantes para comprar o que necessitavam. Em outras situações os tropeiros passavam a vender esses produtos diretamente nas casas da população e também negociavam nos grandes armazéns existentes na região.¹⁹³

Cilon Tadeu de Freitas Lima, morador de Lagoa Vermelha, proprietário de terras na região de Capão Bonito do Sul, fala a respeito de suas lembranças quando a mula era peça fundamental como animal de carga, transporte e como força auxiliar na lavoura. Entre seus relatos destaca a importância da mula para a região colonial, nas relações comerciais com o

¹⁹² NEPOMUCENO, Davino V. R; MORAES, Demétrio D. LACERDA, Nelly P. *Grande Lagoa Vermelha 1881 – 1981*. Porto Alegre: Companhia Rio-grandense de Artes Gráficas, 2001.

litoral assim como nas lidas de campo. Desde pequeno convivia com seus pais e avós que eram criadores e comerciantes de gado muar.

Na região colonial a mula era muito procurada, vendiam-se animais muares para Antonio Prado, Flores da Cunha, Bento Gonçalves, Garibaldi entre outras regiões que predominavam imigrantes italianos. Esses animais eram utilizados como meio de transporte e para o trabalho na lavoura, puxando o arado rudimentar com a finalidade de preparar a terra para o plantio. Naquela época não havia equipamentos como o arado de ferro e muito menos o trator para facilitar o manejo do solo.¹⁹⁴

Além de sua utilidade na lavoura e como meio de transporte na região colonial, as mulas eram usadas pelos próprios criadores, até porque ainda nas primeiras décadas do século XX a mula era o principal meio de transportar pessoas e mercadorias na região da campanha. Esses animais serviam também para as lidas de campo nas extensas propriedades rurais e como animal de tração, pois havia pequenas propriedades rurais no município onde se cultivavam alguns produtos básicos como o milho e o feijão.

Existiam nessa época os chamados bodegões, que eram locais de comércio. Na região de Extrema, por exemplo, havia um desses armazéns, pertencia à família Rossi, eles usavam ternos de mulas para distribuir mercadorias nas redondezas e para buscar cachaça, sal, e açúcar amarelo, na região de Torres. Na Encruzilhada dos Dutras, atualmente conhecido como São Sebastião, localizada a 20 Km de Lagoa Vermelha e também em Clemente Argolo, havia os bodegões, eram lugares estratégicos que serviam de pontos de redistribuição de mercadorias, onde os tropeiros de mulas levavam em bruacas no lombo desses animais mercadorias que eram produzidos na região, como charque, pinhão, couro, queijo e lã para serem vendidas em outras localidades.¹⁹⁵

Além dos armazéns do meio rural, os próprios tropeiros abasteciam as grandes fazendas e pequenas propriedades com alimentos e produtos que geralmente não eram

¹⁹³ Entrevista concedida ao autor pelo Sr. Julio Wegler, no dia 07/08/10 – 76 anos, em Capão Bonito do Sul/RS. Descendente de imigrantes italianos, por longos anos auxiliou seu pai na fazenda, onde criavam muares para serem comercializados, sobretudo para a região colonial

¹⁹⁴ Entrevista concedida ao autor por Cilon Tadeu de Freitas Lima, no dia 08/03/2010 – 60 anos, em Lagoa Vermelha/RS. Foi filho de tropeiro de mulas, atualmente exerce a atividade de advogado criminalista.

¹⁹⁵ Entrevista concedida ao autor por Cilon Tadeu de Freitas Lima, no dia 08/03/2010 – 60 anos, em Lagoa Vermelha/RS. Foi filho de tropeiro de mulas, atualmente exerce a atividade de advogado criminalista.

produzidos na região. Havia, obviamente, um comércio maior que era realizado entre os Campos de Cima da Serra e o litoral. Em Torres, por exemplo, era comprado o açúcar amarelo (mascavo), rapadura, polvilho, farinha de mandioca e sal. Por outro lado, era vendido o charque, pinhão, queijo entre outros produtos básicos produzidos na campanha.

As colônias do litoral se tornaram grandes abastecedoras gêneros da região serrana, em suas terras. Desde o início foi cultivado intensamente a cana de açúcar, a mandioca, o algodão, o café, o fumo, o feijão e o milho e nos baixios passaram a produzir o arroz. Enquanto a Serra se tornava um mercado consumidor cada vez mais atraente aos produtos do litoral entre eles o charque de peixe e o tão apreciado marisco que enriquecia a mesa dos serranos, em contraprestação os tropeiros, além de se tornarem admiradores das praiado litoral norte onde vinham em temporadas de descanso e de veraneio, também transportavam e vendiam os seus produtos como charque de gado, queijo ou o pinhão, muito apreciado pelos litorâneos.¹⁹⁶

Além de movimentar o comércio regional, através dos tropeiros se levavam e traziam notícias, informações, recados entre outras novidades que chegavam tanto na região da Campanha como colonial. Esse intercâmbio cultural e comercial efetivado através do tropeirismo, em parte foi responsável pela ocupação dos Campos de Cima da Serra. Muitos dos colonos e até mesmo moradores do município de Lagoa Vermelha, ao tomarem conhecimento de que, por exemplo, em outras localidades havia necessidade de trabalhadores nas fazendas, nos pequenos povoados, rumavam em direção a esses locais em busca de melhores condições de vida e de trabalho. Muitos carpinteiros, pedreiros e até mesmo tropeiros e domadores de animais eram colonos, que com o passar do tempo acabavam formando suas famílias e passando a integrar a vida, os hábitos e os costumes da população local.

Adolfo Mendes, morador do interior de Lagoa Vermelha, fala a respeito da época em que trabalhava como domador de mulas. Geralmente através dos tropeiros, tomava conhecimento sobre a necessidade de domadores na região, deslocando-se então para esses lugares em busca de trabalho. Em seus relatos ressalta que em quase todas as propriedades rurais de criação de gado havia mulas. O trabalho de doma nas fazendas era uma atividade comum até porque muitos compradores tinham preferência por animais já mansos.

¹⁹⁶ HUYERELY, Nilza. Tropeirismo entre a Serra e o Litoral. In: RODRIGUES, Elusa Maria Silveira; MADEIRA, Jussara Lisboa; SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Vera Lúcia Maciel (Org). *Bom Jesus e o Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2000, p. 156-157.

Após alguns anos, ao saber da necessidade de domador de mulas na região fui morar na propriedade do seu Alexandre Lourenço, criador de mulas, suas terras se localizavam na Fazenda da Roseira, no município de Lagoa Vermelha. Trabalhava como domador juntamente com seu filho seu Abetino Lourenço. Domava muares para a lida no campo e também para serem vendidas para os locais onde eram utilizadas como meio de transporte e para o trabalho na lavoura. Algumas mulas ainda eram vendidas para Sorocaba nessa época, na década de 1950, mas o número maior de vendas ocorria para Antônio Prado, Garibaldi, em fim, para a região colonial e para localidades próximas, onde a mula era ocupada para trabalhar na fazenda. Recebia em torno de 200 mil réis por mês pelo trabalho que prestava, era um bom dinheiro naquela época.¹⁹⁷

Após a compra de muares para o uso doméstico, com o passar tempo praticamente quase todos os colonos e agricultores possuíam suas mulas para viagens, transporte e para o trabalho na colônia. “Tão logo os pequenos centros se estruturam, é no lombo da mula e em cargueiros que se faz o transporte da maior parte da produção agrícola.”¹⁹⁸ As fazendas normalmente tinham também suas tropas de mulas arreadas, que eram conduzidas pelos peões em casos em que eram vendidos alguns animais para localidades próximas. Mas havia a venda de animais para localidades distantes e então o proprietário da fazenda acompanhava as viagens.

Podemos identificar, nessa reconstituição do tropeirismo sulino, tropas de mulas xucas sendo conduzidas para serem negociadas em Sorocaba. Abaixo vemos também um exemplo típico de mulas cargueiras ou arreadas que por longos caminhos percorriam o interior do Rio Grande do Sul transportando mantimentos e outras mercadorias que serviam para abastecer a população local.¹⁹⁹

¹⁹⁷ Entrevista concedida ao autor pelo Sr. Adolfo Mendes, 82 anos de idade, em Lagoa Vermelha/RS. Foi produtor rural e domador de mulas na região de Lagoa Vermelha.

¹⁹⁸ GARDELIN, Mário. Importância da Mula na Economia Regional. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; VIANNA, Maria Leda Costa; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org.). *Bom Jesus e o tropeirismo no Brasil Meridional*. Porto Alegre: EST, 1995, p. 151.

¹⁹⁹ Embora seja uma reconstituição recente do tropeirismo de mulas a ilustração a que nos referimos podemos observar nessa imagem a forma como eram conduzidas as tropas de muares para outras regiões inclusive para Sorocaba. Abaixo observamos também a mula cargueira que serviu tanto para acompanhar as tropeadas levando mantimentos e outros produtos para os tropeiros como para transportar mercadorias que eram negociadas em diversas localidades do sul do país.



Figura 12: Tropas de mulas xucras e uma cargueira na região de Bom Jesus/RS.
Fonte: Secretaria de Educação e Cultura de Bom Jesus - 2010.

Os tropeiros comercializavam produtos não apenas com as regiões coloniais e litorâneas, mas também no próprio município em que residiam. Havia casos em que pessoas moradoras de Lagoa Vermelha, também se deslocavam para outras localidades em busca de alimentos para a sua própria família, não sendo necessário o intermédio do tropeiro.

Devido a pequena oferta de mercadorias nas casas comerciais de Lagoa Vermelha, meu avô viajava com alguns amigos para outras cidades como São João do Monte Negro e Pedras Brancas, atualmente municípios de Montenegro e de Guaíba, comprar mantimentos como o açúcar, tecidos em fim produtos que não era produzido nem vendidos na cidade de Lagoa

Vermelha; essas mercadorias eram trazidas em cargueiros sob o lombo de mulas. Meus tios usavam igualmente as mulas com cargueiros (bruacas) para transportar frutas, bergamotas, laranjas, açúcar mascavo, rapaduras, melado, cachaça, em fim produtos comprados em outras localidades e produzidos na região.²⁰⁰

A região de Montenegro foi um local de referência no tropeirismo. Este município abastecia grande parte dos municípios circunvizinhos dentre eles Lagoa Vermelha o qual era grande consumidor de seus produtos que muitas vezes os revendia, alavancando, dessa forma, o comércio da região. Tornava-se uma tarefa desafiadora para os tropeiros que puxavam as tropas de cargueiros, quando se realizava a travessia da serra, atualmente composta pelos municípios de Nova Prata, Veranópolis, Bento Gonçalves e Garibaldi. Essa trilha era bastante perigosa, pois além do perigo iminente de ataques de animais selvagens havia o risco dos salteadores pelo caminho.²⁰¹

Nesse contexto há que se mencionar que também havia pessoas moradoras do interior do município que possuíam alguns animais muares, e os utilizavam para transportar seus produtos negociados diretamente na cidade, sendo que essas mercadorias eram levadas em bruacas no lombo do animal muar. Esse tipo de atividade foi comum nos arredores do extenso município de Lagoa Vermelha.

Na localidade do Sítio do Herval, onde residia, trabalhava em minha propriedade, cultivando diversos produtos como a batatinha, o feijão, milho, pipoca, batata doce, frutas entre outros produtos que serviam para o consumo e o excedente para vender na cidade. Criava também animais muares que serviam como meio de transporte para se deslocar de minha casa até a cidade de Lagoa Vermelha, que ficava distante 12 km de minha propriedade. Vendia na cidade todo o tipo de produto que produzia, inclusive trazia frangos e ovos para serem vendidas, todas essas mercadorias eram transportadas em bruacas no lombo das mulas. Vendia para o Sr. Vitório Dolzan e para o Sr. Ernestino Ferreira, ambos eram juízes de paz no município de Lagoa Vermelha, e cada um deles administravam um pequeno armazém, onde vendiam todo o tipo de alimento, além de secos e molhados. Além dessas pessoas comercializava nas redondezas meus produtos. Isso por volta da década de 1940 época que 20 anos de idade.²⁰²

²⁰⁰ Entrevista concedida ao autor por Franklin Barros Pinto, no dia 07/08/10, – 84 anos, em Lagoa Vermelha/RS. Seu avô foi tropeiro, viajando até localidades próximas em busca de mantimentos para o consumo, o meio de transporte e de cargas era através do animal muar.

²⁰¹ MORAES, Demétrio Dias de. *Brasil Grande e a História de Lagoa Vermelha*. Lagoa Vermelha: Planalto, 1977, p. 104.

Interessante ressaltar ainda, que na região Nordeste do Rio Grande do Sul havia também inúmeros ervais nativos espalhados pelas matas, onde muitos moradores se dedicavam à extração da erva-mate, cujo transporte da produção e a respectiva venda dependiam dos animais muares. “A erva - mate era transportada para os mercados regionais em bruacas, nos cargueiros de mulas que saíam em tropilha”.²⁰³

Seu Aníbal, viúvo há um ano, reside com sua filha e genro em Lagoa Vermelha, centraliza os acontecimentos de memória na utilidade do animal muar para o trabalho na lavoura e no transporte de erva mate nativa. Nos seus depoimentos relembra a época que residia na localidade de Ibiaçá, quando juntamente com sua esposa trabalhava na roça fazendo uso de mulas para o transporte da produção agrícola. Além do mais nos relata que na região havia inúmeros ervais nativos, cuja produção era transportada em cargueiros sobre o lombo de muares.

O animal muar tinha várias utilidades, entre elas para transportar a produção agrícola da lavoura e da erva mate nativa que havia na mata. Os locais onde ficavam os ervais geralmente eram distante da casa onde morávamos, por isso tínhamos de fazer o transporte dessa cultura em bruacas no lombo de mulas até o local de armazenamento que ficava no galpão próximo a residência. A extração da erva mate era apenas para o consumo da família. Havia outros moradores de Ibiaça que comercializavam esse produto, por que existiam grandes quantidades de ervais espalhados pelas matas, tornando-se dessa forma um negócio promissor.²⁰⁴

Por volta da década de 1920 ocorre uma redução gradual no comércio e no investimento da criação de muares em razão de diversos fatores, dentre eles, o investimento nas estradas de ferro que passaram a interligar algumas regiões do Rio Grande do Sul e sobretudo com a mudança nos meios de transporte com a inserção do caminhão e do automóvel que aos poucos foram ganhando espaço no território de Lagoa Vermelha se intensificando a partir da década de 1950.

Além disso, paralelamente à criação de mulas foi se desenvolvendo no município investimentos alternativos como a criação de gado bovino, muitos destes oriundos da Europa

²⁰² Entrevista concedida ao autor pelo Sr. Adolfo Mendes, 82 anos de idade, em Lagoa Vermelha/RS. foi produtor rural e domador de mulas na região de Lagoa Vermelha.

²⁰³ SILVA, Sueli Maria da. *Tropeirismo de porcos*. Porto Alegre: EST, p. 30.

²⁰⁴ Entrevista realizada com o Sr. Aníbal Almeida de Oliveira, 84 anos de idade, aposentado, atualmente morador de Lagoa Vermelha, porém no passado residiu no interior da localidade de Ibiaça, juntamente com sua esposa

como o Dévon, Hereford, Zebu entre outras raças. Essa nova realidade contribuiu, de certa forma, para a redução na criação de muares, até porque as tropeadas passaram a ser feitas nas próprias fazendas. Esses animais eram comprados na região de Vacaria e em outras áreas circunvizinhas; sua cotação comercial estava atrelada a sua qualidade e a rápida engorda, sendo geralmente comercializado com frigoríficos da região e exportado para outras partes do Brasil.²⁰⁵

Apesar da redução no investimento do gado muar, ainda assim se comercializavam esses animais, porém em menor escala. Essa realidade se evidencia através dos dados obtidos junto ao Instituto de Geografia e Estatísticas do Rio Grande do Sul (IBGE) com sede também na cidade de Lagoa Vermelha.

Quanto ao movimento de exportação verificado no ano findo, foi o seguinte: 3354 cabeças; ovinos: 11 cabeças; suínos: 1470; eqüinos: 22 cabeças; muares: 24 cabeças. Os destinos foram: Curitiba – PR, Capinzal – SC, Palmas - PR, Itajaí – SC, Campos Novos – SC, Piratuba – SC, Joaçaba - SC, Concórdia – SC, São Paulo – SP, Barra Fria – SC, Bariri – SP, Capão Alto – SC, São Joaquim – SC, Luzerna – SC, Rio do Têsto – SC, Sederópolis – SC, e Barneri – SP.²⁰⁶

De acordo com os dados acima mencionados, observa-se que mesmo após a decadência da atividade mineradora e conseqüentemente na queda das vendas de animais muares para o centro do país, esse gado ainda assim tinha sua utilidade e procura nos campos de Lagoa Vermelha. Ao invés de Sorocaba e na área mineradora, a procura se concentrou nos estados vizinhos de Santa Catarina, Paraná e até mesmo na região paulista, demonstrando a importância desse animal ainda nas primeiras décadas do século XX.

Sra. Vitorina Rech de Oliveira, por longos anos trabalhou na área rural, fazendo uso animal muar para o transporte da produção agrícola e como meio de transporte.

²⁰⁵ Entrevista concedida ao autor pelo Sr. Julio Wegler, no dia 07/08/10 – 76 anos, em Capão Bonito do Sul/RS. Descendente de imigrantes italianos, por longos anos auxiliou seu pai na fazenda, onde criavam muares para serem comercializados, sobretudo para a região colonial

²⁰⁶ FERREIRA, Jurandy Pires. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Enciclopédia dos município brasileiros XXXIII; Dyrso Pires Ferreira Edições, 1959, p. 317.

Evolução da Pecuária – 1919 – 1948						
Anos	Bovinos	Equinos	Muare	Ovinos	Suínos	Caprinos
1919	85.000	30.000	30.000	12.000	80.000	6.000
1923	145.000	30.000	14.200	17.000	90.000	6.200
1948	227.454	33.706	14.771	34.236	75.013	2.586

Produção pecuária entre os anos de 1919 e 1948 do município de Lagoa Vermelha.

Fonte: BARBOSA, Fidélis Dalcin Barbosa. *Nova História de Lagoa Vermelha*. Porto Alegre: EST, 1981, p. 195.

Nesse cenário observamos a evolução da pecuária no município de Lagoa Vermelha, onde constatamos um aumento significativo na criação do gado bovino. No entanto, o animal cavalari é ainda de grande relevância para a pecuária do município; apesar de se reduzir quase pela metade o número de muare entre os anos 1919 a 1923, nesse último ano até 1948, houve um pequeno aumento no número desses animais, demonstrando sua utilidade na região.

Evolução da Pecuária – 1955		
Espécie	Quantidade	Valor (Cr\$ 1 000)
Bovinos	102.700	174.590
Eqüinos	31.100	31.100
Muare	9.300	11.160
Suínos	82.300	49.380
Ovinos	30.000	8.400
Caprinos	1.600	240

Produção de Origem Animal no ano de 1955 em Lagoa Vermelha- RS.

Fonte: FERREIRA, Jurandyr Pires. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Enciclopédia dos municípios brasileiros XXXIII; Dyrso Pires Ferreira Edições, 1959, p. 317.

Neste quadro demonstrativo de quantidade e valores constatamos, nesse ano de 1955, que os animais cavalari ainda são criados e certamente vendidos para o mercado consumidor colonial. No que se refere a valores, a criação de muare ainda apresenta sua cotação comercial maior do que qualquer outro animal cavalari; basta analisarmos os dados acima, cujo valor comercial dos eqüinos, embora em maior número, é bem menor que o de muare.

Isso reforça o nosso entendimento de que a mula desde épocas remotas manteve sua procura e importância junto à economia de Lagoa Vermelha.

Como se percebe, diante dos dados acima mencionados sobre a evolução pecuária no município de Lagoa Vermelha, apesar de haver uma queda na produção do animal muar entre os anos de 1919 a 1955, ainda se criavam e comercializavam esses animais. Isso reforça a constatação de que a mula esteve entre os principais produtos geradores de riqueza para o município e para as pessoas que direta ou indiretamente estavam relacionadas com o tropeirismo de mulas.

No município de Lagoa Vermelha, a criação de gado foi a principal fonte de renda, permanecendo ainda durante as primeiras décadas do século XX. Os luso-brasileiros, que se instalaram em suas áreas de campo, dedicaram-se a princípio, mais a criação e comercialização de muares, passando, a partir dos primeiros anos do século passado, a criação de gado bovino.²⁰⁷

Por fim, pode-se dizer ainda que além dos motivos acima elencados, os quais evidenciam a diminuição gradual do uso de muares no município, nesse contexto surge a utilização da carreta como meio de transporte de cargas, que de início era puxada por muares, mais tarde por bois e depois conduzida por cavalos. Com o advento do automóvel e do caminhão, as atividades tropeiras na região foram terminando, uma vez que o transporte da produção agrícola e do gado passou a ser feito por caminhões, o que além de facilitar o deslocamento dos animais, oferecia, entre outras vantagens, viagens mais rápidas e seguras até os centros consumidores.

Por volta da década de 1960 esses muares passaram a ser utilizados também nas carretas, diminuindo o número de animais que serviam como meio de transporte e de cargas. Inicialmente nas carretas eram atreladas até quatro mulas para puxá-las, depois vieram os bois e os cavalos. o próprio comércio com os imigrantes italianos, localizados nas encostas da serra passou a ser feita através desse sistema de transporte que oferecia mais espaço para transportar mercadorias e pessoas que as mulas. Além disso, com o

²⁰⁷ BARBOSA, Fidélis Dalcin. *Vacaria dos pinhais*. Porto Alegre: Co-Edições, 1978, p. 32.

surgimento dos automóveis, definitivamente os muares deixaram de serem utilizados na região.²⁰⁸

Mesmo com o fim da atividade tropeira e do reduzido número de animais muares existentes no país, ainda assim continuam prestando relevantes serviços em algumas regiões brasileiras, seja como animal de tração, no manejo e preparo do solo em áreas rurais, em locais onde o relevo apresenta-se acidentado dificultando a chegada do carro de bois ou pela falta de recursos financeiros do proprietário que não pode investir em equipamentos modernos para o plantio e a colheita da produção. Além disso, os muares são utilizados como animais de frete em algumas longínquas localidades do Nordeste, onde são utilizados para vencer as distancias dos locais interioranos até a cidade. Até mesmo os grandes proprietários rurais como na região de Mato Grosso e Goiás, entre outras existentes no país, utilizam mulas para percorrer as extensas fazendas de criação de bovinos ou como meio de locomoção de pessoal de apoio na lida com o gado.

Nos dias de hoje se tornou trivial presenciar-se reportagens exclusivas sobre o tropeirismo de mulas e a importância do animal mular no Brasil, como em Iporá, Goiânia, onde é comum a utilização de muares como meio de transporte e nas lidas campeiras, sem falar no expressivo valor comercial alcançado por estes animais, quando bem domados e marchadores.²⁰⁹ Na região Nordeste do Rio Grande do Sul ainda são vistos muares em cavalgadas muitas delas promovidas por entidades tradicionalistas que buscam reconstituir as tropeadas realizadas por tropeiros dos Campos de Cima da Serra que há anos transitavam com seus animais pelo interior do território gaúcho. Nos campos de Bom Jesus e Vacaria, local de forte tradicionalismo gaúcho, em algumas propriedades ainda são criados alguns muares talvez pela sua importância econômica ou como forma de preservar o tradicionalismo do tropeirismo de mulas no Rio Grande do Sul até porque nessa região seguidamente são promovidos eventos que buscam reviver a história do tropeirismo brasileiro.

Enfim, com o tropeirismo de mulas muitos empregos diretos e indiretos surgiram assim como empreendimentos mercantis que com o passar do tempo evoluíram se transformando em profissões mais especializadas como domadores de animais ou estabelecimentos comerciais maiores e mais diversificados, que oferecem aos consumidores

²⁰⁸ Entrevista concedida ao autor pelo Sr. Adolfo Mendes, 82 anos de idade, em Lagoa Vermelha/RS. foi produtor rural e domador de mulas na região de Lagoa Vermelha.

²⁰⁹ Reportagem Globo Rural – 22/08/2010. Rede Globo de Televisão.

uma variedades de artigos relacionados a vida campeira como selarias e casas agropecuárias, entre outras atividades, e casas de comércio que tiveram sua origem na atividade tropeira.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com este trabalho de pesquisa buscou-se evidenciar a importância do tropeirismo de mulas no município de Lagoa Vermelha, No Rio Grande do Sul e no país, sendo que a atividade se concentrou em duas fases distintas: a primeira, direcionada para abastecer o crescente mercado consumidor mineiro através da venda de animais muares e a segunda que se deu com a utilização do animal muar especialmente como meio de transporte e de cargas, em razão do comércio estabelecido regionalmente.

O tropeirismo de mulas foi uma atividade econômica relevante que envolveu praticamente toda a economia brasileira, desde o cultivo da cana-de-açúcar e do algodão no Nordeste até as fazendas de café do Sudeste; porém o seu auge econômico se deu com a venda de muares diretamente da região sul às áreas de mineração através da feira de Sorocaba. A expansão tropeira em direção ao sul do Brasil estava atrelada à crescente demanda mineira por animais de corte e de carga. Nesse sentido, várias expedições se organizaram e partiram em direção ao sul em busca desses animais. As tropeadas, em sua maioria, levavam o gado xucro para ser domado e vendido posteriormente.

Com a crise e conseqüentemente o término da feira em Sorocaba, no Rio Grande do Sul, inclusive em Lagoa Vermelha, as tropas de mulas arreadas ainda mantiveram sua importância econômica servindo como meio de transporte nas relações comerciais regionalmente efetivadas. Na região Nordeste, a criação do gado muar tornou-se um investimento lucrativo e indispensável, visto que a produção agrícola regional dependia do animal para ser transportada. Através da mula se chegava a lugares de difícil acesso, percorriam-se extensas fazendas de criação de gado, além de contribuir com a integração cultural e social das diversas regiões espalhadas pelo estado, bem como em outras partes do Brasil.

Nesse contexto buscou-se demonstrar a importância do tropeirismo, dos criatórios de muares e da própria mula no município de Lagoa Vermelha, visto que somados a outros processos econômicos o tropeirismo contribuiu para a movimentação econômica, social e cultural de Lagoa Vermelha e região, além de contribuir com a geração de empregos e dividendos para o município através do pagamento de impostos.

Inicialmente buscou-se analisar e reconstituir a atividade tropeira no Brasil, partindo do seu surgimento, importância econômica, sua expansão para o sul, as principais rotas

percorridas pelos tropeiros até a crise da feira de muares em Sorocaba, cuja cidade era ponto principal de distribuição de mercadorias e de animais para o Brasil Central.

Nesse contexto criaram-se as condições necessárias para a integração humana e territorial em grande parte do país. Além do mais o tropeirismo não foi somente uma alternativa de transporte ou um ciclo econômico e social durante o século XVIII, mas teve relação direta com o povoamento brasileiro, contribuindo para ampliação e consolidação de fronteiras e mudando a história das relações comerciais do país. Apesar da decadência da atividade mineradora e conseqüentemente da feira de animais, o tropeirismo ainda apresentou seu dinamismo durante as primeiras décadas do século XX.

Num segundo momento a atividade tropeira ganha força e maior importância no Rio Grande do Sul especialmente com a chegada dos imigrantes italianos e alemães que passam a negociar o excedente de sua produção agrícola com os tropeiros. Após a decadência da feira de muares muitos estancieiros e tropeiros migram para as áreas de campo do Rio Grande do Sul e passaram a investir na criação e venda de muares. Muitos tropeiros utilizavam muares como animal de carga para transportar produtos diversificados que seriam comercializados no interior do Rio Grande do Sul e em alguns dos estados vizinhos. Contudo, antes desse período ocorre o processo de colonização lusitana no estado gaúcho, cujos interesses estavam atrelados a motivações políticas e econômicas, visto que havia grande quantidade de animais dispersos pelo interior do território rio-grandense e que poderiam gerar significativos lucros ao lado de outros investimentos. Com a distribuição das sesmarias pelo governo português se intensificou a organização de criatórios de muares no Rio Grande do Sul e conseqüentemente o comércio de animais para os centros consumidores. Esse primeiro momento do tropeirismo sulino vinculou diretamente o Rio Grande do Sul ao restante do país especialmente São Paulo e Minas Gerais. O “índio” e “o negro” fizeram parte desse contexto, porém reduzidos a simples fornecedores de mão de obra, muito embora houvesse alguns momentos de cordialidade e de confiança especialmente em relação ao homem negro. Esses serviram como “força auxiliar” do sistema de tropeirismo sustentando-o através da sua força corporal e manual relacionada a diversas outras atividades dentre elas os serviços domésticos, orientadores de caminhos, domadores e trabalhos vinculados à vida campeira, sem os quais seria mais difícil atravessar o interior do território brasileiro com tropas de mulas xucas ou arreadas.

Nesse contexto funda-se Lagoa Vermelha, num lugar estratégico que servia de pouso e descanso dos tropeiros que seguiam em direção às Missões em busca de muares que poderiam ser comercializados na feira de animais de Sorocaba. Entre os primeiros moradores do

município estavam tropeiros de mulas vindos do Paraná, Laguna e São Paulo, entre outros, que passaram a ampliar suas estâncias e seus investimentos na criação do gado muar. Nos chamados Campos de Cima da Serra formaram-se inúmeros criatórios de mulas, inclusive na então “Grande Lagoa Vermelha” que se torna, ao longo dos anos, uma das importantes regiões criadoras e fornecedoras de animais e mercadorias a diferentes regiões do país. As áreas de campos com vastas pastagens, diversas fontes de água, clima favorável e por estar próximo ao caminho das tropas facilitaram a criação do gado. O comércio de muares não se limitava apenas aos animais xucros ou de carga, mas envolvia também diversos outros negócios desde a venda de alimentos até objetos de uso pessoal aos tropeiros. Com o incremento do comércio no Rio Grande do Sul toda produção agrícola e de outras vendas acaba sendo feita através de tropas de mulas cargueiras.

O tropeirismo de mulas e o gado muar se mostravam indispensáveis ao fortalecimento da economia de Lagoa Vermelha visto que o próprio poder público municipal dispunha de muares para determinadas tarefas e grande parte da arrecadação de impostos recaía sobre o gado muar e as mercadorias em trânsito. Com isso a economia do município ganhava maior impulso e, conseqüentemente, maiores investimentos, fato que, para as primeiras décadas do século XX, era bastante significativo.

Ocorre também nesse período um crescimento nas atividades comerciais entre municípios do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina. Produtos litorâneos são comercializados com moradores dos Campos de Cima da Serra, inclusive com tropeiros de Lagoa Vermelha. Toda a produção negociada pelos tropeiros tais como charque, pinhão, couro, etc era produzida nas fazendas através do trabalho domiciliar, sendo que em contrapartida traziam para as fazendas açúcar, sal, farinha de trigo e demais produtos de origem colonial.

Nas primeiras décadas do século XX, muitas famílias de imigrantes europeus especialmente os italianos, migram das chamadas colônias Velhas para as áreas do Norte e Nordeste do Rio Grande do Sul, inclusive para Lagoa Vermelha, onde havia melhores oportunidades de investimento e de prosperidade econômica. Além de organizarem pequenos empreendimentos agrícolas e comerciais passam a trabalhar em distintas profissões e até mesmo como tropeiros, contribuindo, dessa forma, com o fortalecimento econômico, social e cultural do município. Depois de superadas algumas dificuldades, moradores da região da serra comercializam seu excedente agrícola com diversas localidades do Rio Grande do Sul e até mesmo com Lagoa Vermelha, onde também compram mulas para serem utilizadas na colônia, como animal de carga, de transporte e para o uso na lavoura. Porém, ao longo dos

anos, e à medida que as relações comerciais se aprofundavam a grande maioria dos colonos e agricultores já possuíam suas tropas de muares.

A partir da década de 1920 ocorre uma gradual redução na criação e no comércio de muares se intensificando por volta de 1950. Surgem investimentos alternativos como a pecuária bovina, onde a função de tropeiro cede lugar ao de fazendeiro capitalista. As tropeadas passam a ser normalmente realizadas nas próprias fazendas de criação de gado. Os meios de transporte mais eficientes e rápidos são os automóveis e o deslocamento dos animais são realizados em caminhões que oferecem um transporte mais ágil e seguro que as antigas tropeadas. Os tropeiros-fazendeiros ou pequenos negociantes e criadores de gado passam a se inserir em um novo modelo econômico baseado na criação de animais e no investimento agrícola. Mas nesse contexto ainda assim o tropeirismo de mulas é lembrado, seja através das histórias revividas na memória de pessoas mais antigas ou através de cavalgadas e palestras entre outros eventos, que buscam reviver a história do tropeirismo de mulas no Brasil.

Porém reconhece-se a possibilidade de ter avançado ainda mais neste trabalho investigativo, tendo em vista que não se adentrou muito pela esfera do trabalho e dos trabalhadores, a respeito de quem eram essas pessoas que direta ou indiretamente estiveram envolvidas na atividade tropeira, bem como o legado deixado para Lagoa Vermelha dessas várias décadas de tropeirismo e as relações de trabalho nos criatórios, nas estâncias, nas tropeadas, entre outras atividades que fizeram parte do tropeirismo em Lagoa Vermelha e que não foram contemplados nesta pesquisa.

Portanto faz-se necessário ressaltar que com este trabalho de pesquisa não se esgota o assunto e nem mesmo houve tal pretensão. Há a consciência da limitação desta investigação, visto que não foi possível analisar todos os sujeitos envolvidos neste contexto. Além do mais, nem todos os fatos ocorridos durante o período investigado foram trabalhados, até porque a totalidade dos acontecimentos históricos se torna inviável de ser investigada. Dessa forma este trabalho não se esgota nesta pesquisa, deixando em aberto várias possibilidades investigativas, que certamente irão enriquecer e contribuir com novas fontes de informação o tema aqui tratado.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Aluísio de. *Vida e morte do tropeiro*. São Paulo: Martins/Edusp, 1981.
- ALMEIDA, Ney Garcez de. *Evolução territorial de Lagoa Vermelha – RS*. Passo Fundo: Méritos, 2008.
- ANDRADE, José Antônio de. *Capão Bonito dos Pinhais*. In: AMARANTE, zeli Maria do. (Org). *Raízes de Lagoa Vermelha, I Encontro dos municípios originários de Lagoa Vermelha*. Porto Alegre: EST, 1996.
- ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. Mapa dos Criatórios elaborado por Ney Garcez de Almeida.
- BARBOSA, Fidélis Dalcin. *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: EST, 1993.
- BARBOSA, Fidélis Dalcin. *Lagoa Vermelha e sua História*. Lagoa Vermelha: Gráfica Lagoense, 1974.
- BARBOSA, Fidélis Dalcin. *Lagoa Vermelha e sua História*. Lagoa Vermelha: Planalto, 1974.
- BARBOSA, Fidélis Dalcin. *Nova História de Lagoa Vermelha*. Porto Alegre: EST, 1981.
- BARBOSA, Fidélis Dalcin. *Vacaria dos pinhais*. Porto Alegre: Co-Edições, 1978.
- BARROSO, Véra Lúcia Maciel; SANTOS, Maria Sgarbi (Org) *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004.
- BARROSO, Véra Lucia Maciel. Os Lusos e o Tropeirismo. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004.
- BARROSO, Véra Lúcia Maciel. O tropeirismo na formação do Sul. In: CAMARGO, Fernando; GUTFREIND, Ieda; REICHEL, Heloisa. *História Geral do Rio Grande do Sul*. Colônia. V 1. Porto Alegre: Méritos, 2006.
- BORGES, Maria Neli Ferreira Borges. *O Tropeirismo na Região de Vacaria: como entender de forma simples*. Caxias do Sul: Educs, 2008.
- Branco, Pércio de Moraes. *Lagoa Vermelha e municípios vizinhos*. Porto Alegre: EST, 1993.
- CAMPOS, Nazareno José de. Santa Catarina: Tropas e Tropeiros no Trajeto Litoral – Planalto visto através dos relatórios dos presidentes da província. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi, BARROSO, Vera Lúcia Maciel, *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004
- CHIOVITTI, Nanci Marti. Trabalho, disciplina e progresso – o fim das Feiras de muares em Sorocaba (1850 – 1900). In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lúcia Maciel (Org). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004.

CÔRTEZ, João Carlos D'Ávila Paixão. *Danças Biriva do Tropeirismo Gaúcho*. Porto Alegre: Corag, 2000.

COSTA, Elmar Bones da. *História Ilustrada do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: JÁ Editores, 1998.

FÉLIX, Loiva Otero. *Coronelismo, Borgismo e Cooptação política*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1987.

FERREIRA, Jurandyr Pires. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Enciclopédia dos município brasileiros XXXIII; Dyrso Pires Ferreira Edições, 1959.

FERREIRA, Mariluci Melo. *Campos de Cima da Serra: no “caminho das missões” surge Lagoa Vermelha*. Lagoa Vermelha: Jornal Gazeta Popular: 05 mai 2001.

FERREIRA, Mariluci Melo. *Tramas do poder: a política no Rio Grande do Sul (século XIX)*. Passo Fundo: UPF, 2003.

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

FLORES, Moacyr. *Colonialismo e Missões Jesuíticas*. Porto Alegre: EST/Instituto de Cultura Hispânica do Rio Grande do Sul, 1983.

FONSECA, Pedro Ari Veríssimo da. Tropas. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Vera Lucia Maciel (Org). *Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004.

FONSECA, Pedro Verissimo da. *Tropeiros de Mula: a ocupação, a dilatação das fronteiras*. Passo Fundo: Berthier, 2004.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 33. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2004.

GARDELIN, Mário; *Importância da Mula na Economia Regional*. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; VIANNA, Maria Leda Costa; BARROSO, Vera Lucia Maciel (Org.) *Bom Jesus e o tropeirismo no Brasil Meridional*. Porto Alegre: EST, 1995.

GIRON, Loraine Slomp, BERGAMACHI, Heloisa Eberle. *Casa de Negócio: 125 anos de imigração italiana e o comércio regional*. Caxias do Sul: Educs, 2001.

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

HUYERELY, Nilza. Tropeirismo entre a Serra e o Litoral. In: RODRIGUES, Elusa Maria Silveira; MADEIRA, Jussara Lisboa; SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSOS, Vera Lúcia Maciel. (Org) *Bom Jesus e o Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2000.

JACQUES, Isabel Josefina Defavari; VOLPATO, Sirlei Ana Martini. *André da Rocha: de pouso de tropeiro a município*. Caxias do Sul: Educs, 1998.

JEDLOWSKI, P. *Memória Ressegna Italiana di Sociologia*. XXXVIII. nº 1, gen. /marz. 1997.

LIMA, Jarbas. O tropeirismo e o surgimento de Lagoa vermelha. In: AMARANTE, Zeli Maria do (Org). *Raízes de Lagoa Vermelha*. Porto Alegre: EST, 1996.

KRONE, Evander Eloí. *Queijo Artesanal Serrano: história e tradição nos campos de altitude do sul do Brasil*. Disponível em: <<http://www.slowfoodbrasil.com/>>. Acesso em: 05 jan 2010.

MANFROI, Olívio. *A colonização italiana no Rio Grande do Sul: implicações econômicas, políticas e culturais*. Porto Alegre: Grafosul, 1975.

MATIAS, Lindon Fonseca; MASCARENHAS, Rúbia Gisele Tramontin. *Culinária tropeira e suas potencialidades no turismo dos campos gerais do Paraná: uma análise nos municípios de Castro, Lapa e Tibagi*. Cultur – Revista de Cultura e Turismo ano 02, nº 02 – jul – 2008.

MAESTRI, Mário. *História do Rio Grande do Sul: A ocupação do Território*. Passo Fundo: Ediupf, 2006.

MAESTRI, Mário. *O negro e o gaúcho: estâncias e fazendas no Rio Grande do Sul, Uruguai e Brasil*. Passo Fundo: Ediupf, 2008.

MILAN, Pollianna. *Influência dos espanhóis, tropeiros e bandeirantes*. Jornal GAZETA DO POVO: Vida e Cidadania. Matéria publicada em: 20 set 2008. Disponível em: <<http://portal.rpc.br/>>. Acesso em: 24 nov 2009.

MONTENEGRO, Antonio Torres. *História Oral e Memória: a cultura popular revisitada*. São Paulo: Contexto, 1992.

MORAES, Demétrio Dias de. *Brasil Grande e a História de Lagoa Vermelha*. Lagoa Vermelha: Planalto, 1977.

MOREIRA, Hélio Costa. *A toponímia paranaense na rota dos tropeiros: caminho das missões e estradas de Palmas*. Setembro de 2006. Disponível em: <<http://www.filologia.org.br/>>. Acesso em: 28 nov 2009.

NEIS, Rubens. *A Guarda Velha de Viamão*. Porto Alegre: EST/Sulina, 1975.

NEPOMUCENO, Davino Valdir Rodrigues. MORAES, Demétrio Dias de. LACERDA, Nelly Pinto. *Grande Lagoa Vermelha 1881 – 1981*. Porto Alegre: Companhia Rio Grandense de Artes Gráficas, 2001.

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

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

OLIVEIRA, Sérgio Coelho de. O Registro das Tropas em Sorocaba. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Vera Lúcia Maciel. (Org). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004.

PEREIRA, Nereu do Vale. *O Contestado: uma política do poder*. In: Revista Roteiro Ed. Fuo II, n. 6 - Joaçaba, 1981.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1984.

PIARDI, Osmar. *Considerações sobre a BR 470*. Trabalho de pesquisa referente o trajeto dos tropeiros em Lagoa Vermelha, 2007.

PONT, Raul. *Campos Realengos: Formação da Fronteira Sudoeste do rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Edigal, 1986.

POZZEBON, Maria Catharina Lima. *O caminho das tropas e a formação de Cruz Alta*. (Dissertação de Mestrado) – PUCRS, Porto Alegre, 2002.

PRESTES, Lucinda Ferreira. *A Vila Tropeira de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba: aspectos socioeconômicos e arquitetura das classes dominantes (1750-1888)*. São Paulo: Pro Editores, 1999.

Reportagem GLOBO RURAL. 22 ago 2010. Rede Globo de Televisão.

Revista GLOBO RURAL. *Os Tropeiros: II A Travessia*. São Paulo: Globo, 2006.

Revista GLOBO RURAL. *Os Tropeiros: III A Jornada final*. São Paulo: Globo, 2006.

RODERJAN, Roselys Vellozo. *Os curitibanos e a formação de comunidades campeiras no Brasil Meridional*. Curitiba: Works Informática – Editoração Eletrônica, 1992.

RODERJAN, Roselys Vellozo. *Raízes e pioneiros do Planalto Médio*. Passo Fundo: Ediupf, 1991.

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

RUBENRUCHEL, Ruy. Tropeirismo nos séculos XVII, XVIII, XIX e XX. In: RODRIGUES, Elusa Maria Silveira; MADEIRA, Jussara Lisboa; SANTOS, Lucila Maria Sgarbi, BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org). *Bom Jesus e o Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2000.

S/a. *Os tropeiros*. Disponível em: <<http://www.mundoeducação.com.br/>>. Acesso em: 24 nov. 2009.

S/a. *O tropeirismo*. Disponível em: <<http://www.igt.rs.gov.br/>>. Acesso em: 18 dez. 2009.

S/a. *O Brasil na ponta dos cascos*. Disponível em: <<http://www.letrasbrasileiras.com.br/>>. Acesso em: 06 jan 2010.

S/a. *Um Recorte Rápido em Nossa História*. Disponível em: <http://www.foconarrativo.blogspot.com/>. Acesso em: 23 dez 09.

SANTOS, Corcino Medeiros dos. *Economia e Sociedade do Rio Grande do Sul: Século XVII*. 1. Ed. São Paulo: Nacional, 1984.

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

SANTOS, Miriam de Oliveira. *A Imigração italiana para o Rio Grande do Sul no final do século XIX*. 2006. Disponível em: <http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br>. Acesso em: 10 de jan. 2010.

SCHMIDLIN, Henrique Paulo. Os caminhos de tropas no Paraná. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Vera Lucia Maciel (Org). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004.

SILVA, Nery Luiz Auler da. No Norte do Planalto, a Ocupação do Território e as Primeiras Fazendas. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel. (Org) *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004.

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

SOUZA, José Otávio Catafesto de. Influência do Tropeirismo na Formação Humana dos Campos de Cima da Serra. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004.

STRAFORINI, Rafael. A Especificidade de um Lugar Chamado Sorocaba: O Tropeirismo sob o Enfoque Geográfico. In: SANTO, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lúcia Maciel (Org). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004.

STRAFORINI, Rafael. *No Caminho das Tropas*. Sorocaba: TCM, 2001.

STRAUBE, Kelly Von Knoblauch. *A Estruturação sócio espacial do Sistema Tropeiro - O caso do caminho das tropas entre Palmas e União da Vitória/PR*. (Dissertação de Mestrado), Curitiba, 2007.

SUPRINYAK, Carlos Eduardo; RESTITUTTI, Cristiano Corte. *Os muares e as minas: relações entre a demanda mineira e o mercado de animais de carga nos séculos XVIII e XIX*. 2006. Disponível em: <http://WWW.cedeplar.ufmg.br/>. Acesso em: 24 nov. 2009

TEDESCO, João Carlos. *Colonos, carreteiros e comerciantes: A Região do Alto Taquari no início do século XX*. Porto Alegre: EST, 2000.

TEDESCO, João Carlos. *De olho na balança! Comerciantes coloniais do Rio Grande do Sul na primeira metade do século XX*. Porto Alegre: EST, 2008.

TEDESOS, João Carlos. *Colonização e ocupação da terra no Brasil: uma análise a partir da teoria de Wakefield*. História: Debates e Tendências. Nº 6. 2003.

THOMPSON, Paul. *A voz do passado: História Oral*. 1. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

THOMPSON, Paul. *A voz do passado: História Oral*. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.

TRINDADE, Jaelson Bitran. *Os tropeiros*. São Paulo: Publicações e Comunicações, 1992.

VELHO, Adenair Pereira; ALMEIDA, Júlio Henrique Kramer de; SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; FAVERO, Marleci de Fátima. (Org). *Tropeirismo. “Bom Jesus, Rio Grande do Sul – Terra do Tropeiro”*. Porto Alegre: CORAG, 2008.

VISCARDI, Claudia Maria Ribeiro. *História, Região e Poder: A busca de Interfaces Metodológicas*. Revista de História. V. 3, n. 1, jan. – jun. Juiz de Fora, 1997.

WEINSTEINS, BARBARA. *História regional versus história nacional: repensando as categorias de uma perspectiva comparativas*. (Revista do programa de pós – graduação em História da Universidade Federal de Mato Grosso), 1982.

WESTPHALEN, Cecília Maria. *Comércio exterior do Brasil meridional*. Curitiba: CD, 1999.

WESTPHALEN, Cecília Maria. *O Barão dos Campos Gerais*. Curitiba: Cd, 1995.

ZIMMERMAN, Florisbela Carneiro. Índios. In: VELHO, Adenair Pereira; ALMEIDA, Júlio Henrique Kramer de; SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; FAVERO, Marleci de Fátima. (Org). *Tropeirismo: “Bom Jesus, Rio Grande do Sul – Terra do Tropeiro”*. Porto Alegre: CORAG, 2008.

ZIMMERMAN, Florisbela Carneiro. Negros. In: VELHO, Adenair Pereira; ALMEIDA, Júlio Henrique Kramer de; SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; FAVERO, Marleci de Fátima. (Org). *Tropeirismo: “Bom Jesus, Rio Grande do Sul – Terra do Tropeiro”*. Porto Alegre: CORAG, 2008.

ZIMMERMANN, Florisbela Carneiro. Criatórios de Muars no Planalto Médio. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Vera Lucia Maciel. (Org). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2004.