

Pelas estradas da Capitania de Minas Gerais: o tropeirismo na primeira década do século XIX

Through the roads of Capitania de Minas Gerais: tropeirism in the first decade of the XIX century

Fernanda Mendes Santos¹

Mariana Brescia Cruz²

Sílvia Maria Amâncio Rachi Vartuli³

Resumo

O estudo aqui proposto visa a interpretação e análise documental das atividades relacionadas aos tropeiros em Vila Rica na primeira década do século XIX. A partir de uma pesquisa documental qualitativa, busca-se analisar os sentidos e significados do tropeirismo nas Minas Oitocentistas, por meio do estudo das atividades realizadas em Vila Rica durante os primeiros anos do século XIX. Diante disso, entendemos que as práticas comerciais onde tropeiros, comerciantes e negros de tabuleiro dividiam o mesmo espaço de circulação é adentrar na história de Minas Gerais. Conhecer a sociedade mineira colonial e suas mazelas, os desclassificados e os privilegiados, faz com que se abra um novo sentido sobre a época colonial. A base investigativa se assenta nas fontes, localizadas no Arquivo Público Mineiro, referentes à Secretária de Governo da Capitania (Seção Colonial), que reúne o acervo do Poder Executivo da Província de Minas, assim como documentos advindos de outros setores da Capitania.

Palavras-Chave: Tropeiros; Minas Oitocentistas; Vila Rica; Comércio.

Abstract

The study proposed here proposes the interpretation and documental analysis of activities related to the tropeiros in Vila Rica in the first decade of the 19th century. Based on qualitative document research, the intention is to analyze the senses and meanings of tropeirismo in Minas Gerais, through the study of activities conducted out in Vila Rica during the first years of the 19th century. For that reason, we understand that the commercial practices where drovers, traders, and black borders shared the same circulation space are to enter the history of Minas Gerais. Knowing the colonial mining society and its ailments, the declassified and the privileged opens up a new meaning about the colonial era. The research is based on the sources, located in the Public Archives of Minas Gerais, referring to the Government Secretary of the Captaincy (Colonial Section), which brings together the collection of the Executive Power of the Province of Minas, as well as documents from other sectors of the Captaincy.

Key words: Tropeiros; 19th century mines; Rich village; Trade.

¹ Graduada em História pela PUC Minas. Mestranda em História pela UFMG. E-mail: fernanda54mendes@gmail.com

² Graduada em História pela PUC Minas. E-mail: marianalvt@gmail.com

³ Orientadora do Trabalho. Pós Doutora em História pela UFMG. Doutora em Educação pela UFMG. Professora do Departamento de História da PUC Minas. E-mail: silrachi.pucminas@gmail.com

Desde fins do século XVII a migração para a região mineradora foi um dos impulsos para o crescimento populacional, mas também um dos fatores para a escassez de alimentos. Esse agravamento também acontece em decorrência da própria geografia do território, composta por muitas serras com distâncias longuíssimas, dispersando essa população recém chegada em núcleos de povoamento. Para Caio Prado Júnior (1942), esses foram alguns fatores para que houvesse tanta dificuldade em estabelecer um sistema de transporte na região mineradora.

No entanto, Goulart (1961) argumenta que era uma preocupação das autoridades paulistas o perigo dos negros fugidos e facínoras que se espreitavam nas matas para atacar os viandantes. Essa preocupação foi tão constante que era necessário contratar homens armados para protegê-los de passagem para o interior, assim como foram tomadas medidas para armar os viandantes.

Para a manutenção das minas e o escoamento para os portos litorâneos, era necessário uma rede de transportes eficiente para suprir as necessidades da mineração, assim como dos secos e molhados para a população. No entanto, até meados do século XVIII essa falta de animais de carga que davam conta da geografia do território se fez um enorme obstáculo para a adaptação das populações.

Uma das formas utilizadas para que os mantimentos chegassem às minas foram as bestas humanas, compostas por sujeitos escravizados que carregavam as caixas e fardos para essas áreas isoladas. Além disso, segundo Goulart (1961), eles também transportavam pessoas, em sua maioria viajantes que estavam cansados de se esforçarem em longas travessias, esse trajeto era feito em redes ou no cangote.

Tendo em vista o esforço e a demora para finalizar essas viagens, Antonil traz um pouco dos preços em que eram vendidas as mercadorias ao chegar na região mineradora no ano de 1703. Os mantimentos eram separados em três categorias: produtos comestíveis, do vestuário e armas, e dos escravos e cavalgaduras. Um boi custava cem oitavas, por uma mão de sessenta espigas de milho, trinta oitavas. Por um quarto oitavas de tabaco em pó com cheiro, uma oitava. Por uma camisa de linho, quatro oitavas. Por uma pistola ordinária, dez oitavas. Por um negro bem feito, valente e ladino, trezentas oitavas. Esses valores, segundo o autor, eram elevados em comparação a outras regiões da América portuguesa por motivos além da dificuldade nos caminhos, mas através do Conselho Ultramarino, datado de 24 de março de 1700, em que havia sido feito um pedido

ordenando o aumento do preço dos víveres, dado a distância. Imediatamente, os ouvidores-gerais do rio das Velhas, rio das Mortes e rio Ouro Preto receberam a comunicação e colocaram em prática.

A solução encontrada foi o surgimento do muar, que em meados do século XVIII saíam do Rio Grande do Sul e eram distribuídos por toda Capitania, tornando-se um dos responsáveis pelo desenvolvimento social e econômico das regiões interioranas. Se em um primeiro momento um boi custava em média cem oitavas, segundo Goulart(1961), em fins do século XVIII ainda era elevado o preço em comparação a outras regiões. No campo no criador era vendido entre quatro e seis mil réis, já em Minas variava entre quatorze e vinte.

A tropa de muares surgiu nesse contexto, responsáveis pelo abastecimento das regiões centrais do América portuguesa. É importante salientar que apesar dessa mudança o transporte, a utilização dos sujeitos escravizados permaneceu, principalmente pois havia artigos luxuosos que precisavam de um cuidado especial.

O muar foi massivamente utilizado como cargueiro pela sua forte resistência física, que o faz conseguir carregar duas vezes mais peso do que outros animais utilizados para a mesma função. Com as importações constantes para as Minas, segundo Goulart (1961), começara a surgir, disfarçadamente, estabelecimentos que criavam muares, além da intensificação do contrabando de tais animais, devido a sua importância cada vez maior. Sendo assim, em 22 de dezembro de 1764 foi expedida a autorização para a criação de muares em Minas:

Tendo mostrado a experiência a muita utilidade que segue o comércio dos serviços das bestas muares, principalmente nas comarcas de Minas, onde, de anos a esta parte, se tem introduzido para transportes e conduções de mercadores, com preferência aos cavaleiros: havendo destas nos sertões da Bahia, Pernambuco e Piauí mudaram para Minas, se enriqueceram os moradores dos referidos sertões; ao mesmo tempo, que nas minas, notoriamente mais úteis para o dito senão, não tem havido até o presente a abundância que se necessita: sou servido mandar promover nessa capitania a criação de bestas muares em utilidade de meus fiéis vassallos, e em benefício do comércio, que nelas lucra a facilidade e comunidade das conduções. E para acautelarem que, entregados inteiramente esses moradores à criação destas bestas, desamparem a criação de cavaleiros, que venham estas a faltarem para os viajantes e para a remonta das tropas: Hei por bem que os criadores sejam obrigados a terem ao menos a sexta parte de éguas com seus cavalos, pena de lhe serem tomadas todas as bestas muares que tiverem de criação e de pagarem em dobro o seu valor, tudo para quem os denunciarem ou assim o não observarem (Carta Régia de 02 de dezembro de 1764. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, v.62 Tomo XXXVI. p 408 APUD PAES, Jurema Mascarenhas, 2001).

Foi uma estratégia que as autoridades coloniais encontraram para o fim do contrabando nas regiões centrais da América portuguesa, principalmente nas regiões mineradoras, tão carentes de transportes. Com o aumento da criação dos muares em Minas, houve uma baixa na compra dos mesmos em São Paulo e no sul.

A tropa de muares era composta por animais de carga, o cão, a madrinha, o tropeiro, os camaradas e o cozinheiro. Esse grupo, muito característico do Brasil colonial, esteve presente em todas as regiões do país, com algumas mudanças de nomenclaturas, mas primordialmente com as mesmas funções, sendo estas ligadas ao comércio de transporte.

Sua presença no contexto minerador foi um dos fatores de permanência e fixação das populações nesses territórios. A tropa não pertencia a nenhum comerciante, era livre, e ao tropeiro era dada sua responsabilidade. Esses grupos saíam de sua localização original em busca de trabalhos que podiam fazer para transportar mercadorias, viajavam pelos interiores, alugando seus animais, levando mercadorias de luxos e mensagens importantes.

A importância social vem também ao fato de levarem as informações num contexto em que os correios não existiam, as novidades da civilização fluminense, as decisões reais, revoltas e rebeliões, eram eles quem noticiavam para os lugares afastados, assim como para os desclassificados sociais.

Os tropeiros eram figuras extremamente respeitadas, atenciosos para com as entregas, mas livre de natureza. Segundo Goulart (1961), os compromissos assumidos por eles eram cumpridos, mal se conhecia tropeiros desonestos, eram honrados.

Na História, o cão sempre está ligado a proteção de grupos humanos, e nesse momento não foi diferente. Os cães eram responsáveis pela vigia da noite, criaturas de muita fidelidade, eram companheiros importantes para os caminhos e perigosos a frente da tropa.

A tropa distribuía as tarefas em lotes, onde os animais eram divididos em grupos de nove para os camaradas, um tipo de auxiliar para o tropeiro. O responsável pela divisão de homens e animais era o tropeiro, dono da tropa e chefe. Todas as decisões passavam ou eram decididas por ele.

O camarada era o braço direito do tropeiro, aquele a quem era designada as tarefas mais importantes e de maior responsabilidade. Dependendo da notoriedade e do tamanho do grupo poderiam ter vários camaradas, até mesmo por uma questão de logística nos esforços durante o transporte. Precisava ter um conhecimento amplo das técnicas de

criação de animais, de carregamento e montagem de cargas, além da honestidade e compromisso com a tropa. No entanto, por mais que houvesse esse respeito com ele, segundo Goulart (1961), somente o tropeiro andava a cavalo, todos os outros iam a pé. Era um trabalho desgastante e de extrema responsabilidade.

O cozinheiro era responsável por todos os preparos alimentícios da tropa, além de outras designações, tanto para ajudar os tropeiros e camaradas quanto para auxiliar no preparo dos animais. Apesar de parecer dispensável, sua presença era fundamental .

A madrinha era burro velho, já muito utilizado pela tropa, que carregava diversos acessórios para mostrar a importância da tropa entre os iguais. Ostentava diversas penas, espelhos, objetos de decoração que se encontravam em casa, laços e fitas.

Por ser um trabalho que dependia primordialmente de animais de carga, estes eram muito bem cuidados. O muar é um animal que exige cuidados, tamanha sua sensibilidade: excesso de carga, cuidado com o tempo de viagem e as paragens e até mesmo a colocação dos equipamentos, como os arreios. Esses eram alguns dos itens com os quais os ajudantes precisavam ter destreza e muito zelo. Portanto, desde a escolha dos animais, que precisam estar sadios e novos, até para a alimentação e preservação do muar, precisa-se ter um conhecimento para tudo fluir.

Somado a esses fatores, a condição das estradas era fator central para que o animal pudesse transportar as pesadas cargas sem nenhum acidente. Ao analisar os caminhos que os tropeiros percorriam, de desbravar e interiorizar os sertões, era uma necessidade a abertura de caminhos e atalhos, isso pode ser percebido pela solicitação que os viandantes fazem para que

os Comandantes cuidassem em ajuntar os moradores a fim de se comporem as estradas e fazerem-se os atalhos necessários; o que assim lhes foi deferido; como preizão de confirmação de Vossa Excelência [...] das ditas estradas, e mudanças pelos lugares , e paragens mais insuficientes para a sua conservação. Pav.Exa. se dignassem a mandar e sem perda de tempo, visto estar pro perto o Inverno.”⁴

Era uma necessidade para que o trabalho deles fosse feito, além da população que dependia deles para receberem seus mantimentos. Percebe-se a contribuição social da figura do tropeiro ao pedir às autoridades que cuidassem dos caminhos para que eles chegassem até as populações mais afastadas.

As estradas foram uma preocupação que não passou despercebida pelos viajantes. No dia 21 de fevereiro de 1822, Saint Hilaire (1974) descreveu atentamente o caminho feito do Rio de Janeiro à Minas Gerais após sua viagem para Barbacena

Em muitos lugares é o terreno pedregoso. Em todos os picos descortinam-se grandes extensões. Para vir até cá, foi-nos preciso desviar do caminho cerca de meio quarto de légua. Antes de chegar, passamos numa ponte de madeira, a mais detestável do mundo, o Rio Grande. Aqui tem apenas vinte passos de largo e acaba por tornar-se o famoso Rio da Prata. Embora péssima, imprime a ponte à paisagem uma nota pitoresca. Está apoiada a um rochedo que, avançando sobre o rio, o detém no curso; a água nele bate, salta, espuma, precipita-se e retoma seu curso a murmurar. (HILAIRE, 1974, p. 41)

Já no dia 1 de março, o naturalista escreveu diretamente da Fazenda de Carrancas acerca das condições da ponte que atravessara:

Depois de atravessar um riacho que forma pequena queda de água, da qual a fazenda tomou o nome de Cachoeirinha, atravessamos pastos e logo chegamos ao Juruoca. Esse rio mais volumoso do que o Rio Grande, no lugar onde o cortamos ontem, atravessamo-lo numa ponte de madeira em muito mau estado, mas onde não se paga pedágio algum, porque não foi construída à custa da Fazenda Real, e sim às expensas dos habitantes da vizinhança. [...] A ponte em que atravessava o Rio Pitangueiras é tão má que os burros por ela não podem passar sem perigo. (HILAIRE, 1974, p. 47)

Entretanto, as condições das estradas não foram suficientes para impedir o trânsito de bois e porcos, pois mesmo com o surgimento do café, o transporte de mulas ainda presenciou essas adversidades.

Arelada à condição das estradas está o tempo da viagem em si, que era um dos fatores que mais importavam para quem comprava esse serviço. Se pensarmos em produtos perecíveis, a carga deveria ter um tempo de limite para chegar ao destino, se não toda a mercadoria seria perdida, assim como o investimento do comprador. Pensando nesse aspecto, para o bem da carga e dos animais, havia as paradas. Em Minas, segundo Goulart (1961), as caminhadas duravam mais tempo pela necessidade rápida do recebimento da carga, o que significava um maior desgaste físico dos animais e das pessoas que eram responsáveis por eles. O trabalho nas minas foi intenso e muito custoso.

De acordo com Alcir Lenharo (1979), era comum encontrar propriedades à beira das estradas com capacidade de abastecer tropas e viajantes. Eles necessitavam de mantimentos para as tropas e os animais que com eles andavam. Sendo assim, alimentos como milho, carne seca, queijos, bacalhau e linguiça eram comercializados através de vendas e ranchos estabelecido pelos proprietários nos pontos de parada.

Essa prática era também incentivada pelas autoridades. Em documento redigido em 12 de agosto de 1814, José Marcelino da Cunha, ouvidor de Porto Seguro, sugeria ao governador-geral da Capitania de Minas Gerais, Manuel de Portugal e Castro, a instalação de um posto de abastecimento de gêneros e suprimentos

huma grande quantidade de pequenos tropeiros que derrepente conduzirão todos os gêneros que encontrarão e uzalos se passarão a Porto Seguro a suprirem-se, conluo que para ser frequentada a nova estrada, e navegação do Rio grande basta-se que no Destacamento dos Arcos encontrem suprimento [...]. Apareção negociantes que queirão encarregar se de fazer comprinhas [...] que V Ex^a se julgasse conveniente propor- se a [...] sociedade do comercio entre essa Capitania e a Capitania de Porto Seguro pela nova estrada e navegação de Belmonte.⁵

Os postos sugeridos deixariam os tropeiros livres para comercializar os suprimentos que encontrassem nas estradas. Além disso, o comércio feito na beira das estradas, era, portanto, muito mais do que comercialização de produtos. O incentivo aos postos de abastecimentos representavam o desejo de se estabelecer uma sociedade de comércio entre a Capitania de Minas Gerais e a Comarca de Porto Seguro.

No que se refere ao trabalho individual, é possível identificar uma relação de complementação de renda. Saint Hilaire (1974), em 26 de fevereiro de 1822, ia embora do Rio das Mortes quando observou à beira do caminho “uma casinhola onde uma pobre mulher vende aguardente de cana e algumas miseráveis provisões” (HILAIRE, 1974, p. 45).

Essa relação de complementaridade entre a fazenda, o rancho, a venda e as pastagens nos permite perceber que a produção, a venda e o atendimento às tropas, animais e viajantes possibilitava aos comerciantes e proprietários um lucro importante.

Um outro aspecto da noção de complementaridade que merece nossa atenção é a relação familiar que indica um confinamento ao universo da família proprietária. Nesse sentido, o trabalho é organizado e distribuído entre os membros da família. No entanto, esse quadro acaba por embaçar a noção de tropeiro, pois a categoria aparece “como um tipo social indefinido, ofuscado pela parametrização detida sobre a categoria proprietário, densa e absolutizada, de quem o tropeiro se apresenta como se fosse apenas uma sombra” (LENHARO, 1979, p. 110).

5 ARQUIVO PUBLICO MINEIRO, MG, SG-CX.91-DOC.35

Nesse sentido, é provável que esse quadro tenha causado, conforme pontuamos ao longo do trabalho, uma história dos tropeiros cercada de lacunas, quando não muito, de ocultamento ou esquecimento. Lenharo (1979) observa que os estudos acerca do tropeirismo não o discutem no contexto mais amplo da sociedade; mas sim, criam uma narrativa gloriosa, onde o tropeiro é visto como o herói que percorreu estradas perigosas e instáveis para cumprir seu trabalho de abastecer e alimentar os moradores.

Apesar de resistente, essa não é a única leitura possível de ser feita. Para o autor, as crises de abastecimento acarretavam denúncias contra atravessadores, comerciantes e tropeiros. Os requerimentos e as petições enviadas às autoridades apresentavam inúmeras acusações de que os tropeiros estariam aumentando os preços, estocando produtos ou até mesmo vendendo alimentos de condições duvidosas.

No documento de 23 de novembro de 1811, os oficiais da Câmara de Vila Rica informam sobre o abastecimento de mantimentos na capital e chamam atenção para a importância de evitar inconvenientes: “Requerimento induza interpondo o seu próximo os meios de evitar os inconvenientes [...] [se] lhes for possível se utilizarem do melhor preço”⁶

O pedido para que os atravessadores façam uso do melhor preço indica que as autoridades também se preocupavam com preços abusivos, pois poderiam resultar em uma revolta popular.

Esses relatos são, sem dúvida, valiosos, mas não podem ser lidos sem um olhar crítico, pois de acordo com Lenharo (1979), representam uma visão “moralista” da realidade ao se basearem na ideia de que os problemas de abastecimento eram causados pela ganância e imoralidade dos tropeiros e comerciantes. Sendo assim, é importante que o historiador esteja atento para que não cometa anacronismos nem julgamentos de valor, por isso, a melhor maneira de evitar esses lapsos é compreender o tropeiro em seu devido contexto, pois essa interpretação “mostra-se incapaz de constatar as transformações que estavam tomando conta do mercado, em que a presença do intermediário ia se firmando gradativamente na estruturação dos negócios (LENHARO, 1979, p. 46).

No caso de João Álvares, a falta de mantimentos fez com que ele procurasse autorização legal, em 09 de julho de 1808, para ir ao Sertão do Brejo trabalhar com transporte de couros, pois não era possível transportar alimentos sem a sua utilização

Diz João Alvez que Elle sobrevive de andar no caminho do Rio com bestas suas e [...] e como o suplente [...] que agora com as faltas de mantimentos que não faz utilidade alguma que o suplente [...] ao Sertão do Brejo Salgado aos couros desrados que também dá utilidades a Sua [...] Pedes lhe licença para o dº fim.⁷

É interessante perceber, nesse caso, que ao se ver prejudicado pela falta de suprimentos, o morador se mobilizou para iniciar seu próprio transporte de couro.

Por outro lado, algumas fontes mostram que muitas vezes o abastecimento fora prejudicado por conta das proibições criadas pelas autoridades. Na petição enviada em 17 de agosto de 1808, relata-se que

“A Caristia que Supprimenta nesta Villa de mantimentos pella falta das tropas da Paraopeba que Costumao [...] pela alta dos mesmos principalmente nos caminhos e [...] que desta Camara tem que no termo de Mariana [...] são impedidos por aquela Camara. [...] determine aquellacamara, que ventila aquellaCidade Daqueles [...] não impida que as tropas venhão”.⁸

O documento acima citado diz respeito à proibição criada pelos oficiais da Câmara de Mariana de que as tropas de Paraopeba e Itaverava não poderiam mais dispor seus mantimentos em Vila Rica. O pedido feito pelos oficiais da Câmara de Vila Rica confirma a tese da importância dos tropeiros para o abastecimento das vilas e cidades. Além disso, é possível perceber a existência de um conflito de interesses entre os poderes das câmaras, colocando em xeque não só o abastecimento da população, mas também o próprio ofício estabelecido pelos tropeiros.

Os relatos de Saint Hilaire (1974) nos permitem um olhar sobre o universo do tropeiro. No dia 10 de fevereiro de 1822, o viajante estava em São Gabriel quando cruzou com tropeiros:

As tropas passavam incessantemente pelo rancho. Em França, traria isto gritos, injúrias, disputas. Aqui, tudo se passa em paz. Todos trabalham sem o menor barulho. O mais sujo tocador de porcos fala com doçura e polidez. Trocam-se entre desconhecidos pequenos obséquios necessários, e todos vivem na melhor harmonia. Nos encontros das estradas, ninguém jamais deixa de saudar um viandante. Quando se vai tomar lugar num rancho, cumprimentam-se os primeiros ocupantes, e logo se trava a conversação. (HILAIRE, 1974, p. 27)

Onde a tropa parava logo se formavam pequenas aglomerações, seja para auxiliar, vender bebidas ou para o descanso noturno. Segundo Goulart(1961) essa foi uma das

7 ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO, MG, SG-CX.74-DOC.09

8 ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO, MG, SG-CX.74-DOC.56

maiores contribuições que os tropeiros exerceram na Capitania de Minas Gerais. Antonil relata sobre as passagens que “serve essa paragem como de estalagem dos que vão às Minas Gerais, e aí provêm do necessário, por terem hoje os que aí assistem roças e criação de vender” (ANTONIL, 2007, p. 220). A partir desse acampamento, comunidades eram erguidas, capelas construídas, vendas montadas, o que permitiu a formação de muitos arraiais e vilas por todo território mineiro.

O tropeiro, figura central e primordial para a formação e permanência das tropas, era um homem rústico, de costumes grosseiros, mas honrosos, que cuidavam do transporte dos secos e molhados, presentes principalmente no que conhecemos hoje como região Sudeste e Sul, principalmente São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul. Para Goulart:

Homem constantemente requisitado, ansiosamente esperado, carinhosamente recebido, chegou até a se constituir num “tipo humano” criado pelo sistema de transporte que explorava e pela posição que chegou a assumir no complexo econômico e social das áreas de sua atuação (GOULART, José Alípio. Tropas e tropeiros na formação do Brasil. Rio de Janeiro: Conquista, 1961, p.107)

Aos tropeiros também era encarregado a tarefa de contar as novidades nas regiões afastadas. Em uma época onde não havia muitas formas rápidas de informações eram eles os mensageiros. Principalmente pelo fato de terem contato com a Capital, onde todos os burburinhos aconteciam, assim como a moda, os trejeitos. Foram importantes por levarem “civilização” aos roceiros, mineradores e moradores interioranos da América portuguesa.

Sendo assim, era sempre muito bem recebido por onde passava, tanto pelos senhores, a quem fazia os negócios quanto para as senhoras, a quem encomendavam tecidos, acessórios e repassavam recados secretos, sempre em sigilo, respeitando o cliente. É indiscutível esse senso ético que eles tinham, sendo que Goulart (1961) coloca que até hoje só se tem um caso de desonestidade partindo de um tropeiro. No entanto, fontes obtidas no Arquivo Público Mineiro atestam essa prerrogativa. A 28 de abril de 1802 moradores relatam que “Dizem todo o povo desta Vila, que este [...] tem prejudicado nos mantimentos que compram por q’os tropeiros”⁹, esse documento teve uma importância muito grande para que essa idealização da figura do tropeiro fosse posta à prova. Isso não significa negar as análises de Goulart (1961), mas sim deixar claro mais uma vez que na História de Minas a dualidade era muito presente, além de se ter uma

9ARQUIVO PUBLICO MINEIRO, MG, SG-CX:75 ICOR:60

ideia mais palpável do tropeiro como um humano que também quer ter seu lugar na economia do dom.

Tendo em vista essa prerrogativa, os moradores de Cachoeira, localizada na Comarca do Rio das Mortes pediam por meio do Governador para “vender os tropeiros aos miseráveis suplicantes q’ padecem rigorosa fome”. Inserido na sociedade mineira colonial, o tropeiro também tinha interesses econômicos e a complexidade das suas relações sociais econômicas se faz presente em várias documentações pesquisadas.

No dia 20 de fevereiro, Saint Hilaire (1974) instala-se em Barbacena e relata que a cidade “é celebre entre os tropeiros, pela quantidade de mulatas que nela habitam e entre as quais deixam os homens o fruto do trabalho”(HILAIRE, 1974, p. 40).

A relação amorosa dos tropeiros não se restringia às mulheres de Barbacena, pois no dia 2 de março, o viajante escreve diretamente do Rancho de Traituba sobre seu encontro com algumas tropas e observa as histórias contadas:

Quando chegam os tropeiros, arrumam as bagagens em ordem e de modo a ocupar menor lugar possível. Cada tropa acende fogo, à parte do rancho e faz cozinha própria. Antes e depois das refeições, conversam os tropeiros sobre a região que percorreram e falam de aventuras amorosas. Cantam, tocam violão ou dormem envoltos em cobertas estriadas ao chão sobre couros. (HILAIRE, 1974, p. 49)

Por meio de casos referentes às inter-relações que se observavam na camada pobre, é possível perceber a dinâmica da sociedade mineira colonial, que fechava os olhos ao concubinato junto à Igreja. Para Souza (1982) “a promiscuidade sexual se misturava com a exploração de uma força de trabalho disponível no momento.” É nesse ambiente composto por relações indefinidas e fluidas que a pobreza era o maior grau de identificação entre os indivíduos, que a bigamia se tornou frequente.

Além disso, a prostituição chamou atenção na sociedade colonial. Em Minas Gerais as prostitutas se fizeram presente durante toda a exploração do ouro, buscando não somente a riqueza, mas também meios de subsistência. Para Souza (1982), “a promiscuidade sexual se misturava com a exploração de uma força de trabalho disponível no momento.”. Vivendo em uma sociedade injusta e desigual, as mulheres tiveram de deixar de lado o discurso moral e religioso que carregavam consigo para poderem sobreviver. Atrelado a isso, estavam os tropeiros, que por meio da ostentação e da riqueza, cultivavam um amor pelo luxo e pelos prazeres que os permitiam recobrir a rusticidade e o trabalho bruto que levavam na vida tropeira:

Afidalgados, porém, civilizam-se a pouco e pouco. Extravasavam suas ânsias, contidas na maior parte do tempo, que passam distantes das cidades, no ajaezado de suas montarias e nos gastos excessivos que fazem no jogo, nas libações, na libertinagem desde que em ambiente propício. Nesses momentos são uns fartos consigo mesmos e com os outros. (GOULART, 1961, p. 113)

De acordo com Lenharo (1979), o senso comum associa a imagem do tropeiro com a do homem pobre, o que não deixa de ser verdade, já que as tropas eram compostas por homens livres, pobres e escravos. Por outro lado, Goulart (1961) aponta que os tropeiros eram figuras importantes e homens abastados. A compra de fazendas, animais, escravos e utensílios para a tropa era muito grandes, já que seu esforço era reconhecido. Pela influência que tinham com os compradores de seus serviços, estes aproveitavam dessas regalias para manter relações e contatos importantes, podendo, muitas vezes abrir-lhes as portas para a vida política.

A influência política dos tropeiros pode ser observada também no abastecimento do mercado carioca. Lenharo (1979) faz uma importante contribuição para o estudo do impactos sociais e políticos dos interesses ligados ao comércio de abastecimento da Corte e sua função para o processo de centralização do poder político e administrativo.

Segundo o autor, esse cenário se deu durante três momentos: o primeiro, iniciado pela Corte, diz respeito à política joanina de integração e proteção do setor de abastecimento, conquistadas por meio de medidas de incentivo, financiamentos, abertura de estradas, distribuição de terras e de títulos honoríficos (LENHARO, 1979, p. 19). Esse momento, portanto, teria sido o período da entrada dos comerciantes portugueses pelo interior da Província através dos antigos caminhos da mineração.

O segundo e o terceiro momento, apesar de não serem tanto o foco deste estudo, merecem ser citados. A segunda etapa desse quadro corresponde ao período do Primeiro Reinado, momento em que os produtores mineiros se ascendem socialmente e se inserem na praça do Rio de Janeiro, definindo os interesses políticos e regionais e contribuindo para o aparecimento dos primeiros líderes políticos. O terceiro período está ligado ao momento da fundação do partido conservador e à política centralizadora e escravo.

Ora, é por meio desse cenário que vemos a importância do tropeirismo. Para Lenharo (1979), o sul de Minas foi o principal centro produtor e abastecedor do mercado carioca, mas é possível dividir o conjunto do abastecimento por meio de 3 fontes: externa; interna de cabotagem e interna delimitada às rotas terrestres. Como dito anteriormente, compreender as diretrizes do abastecimento é reconhecer o papel do tropeiro.

O setor de abastecimento externo contava com produtos oriundos de Lisboa, do Porto e do Prata. Alimentos como sal, vinho, azeite, azeitonas, sardinhas, bacalhau, vinagre, trigo e farinha de trigo vinham de Lisboa e do Porto. Já as carnes salgadas, os toucinhos e o sebo eram enviados pelo Prata.

O abastecimento interno poderia ser feito por cabotagem ou por rotas terrestres. Os principais centros de abastecimento de cabotagem eram Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Campos e Parati, estas últimas por conta da proximidade com a Corte. Se o Rio Grande do Sul oferecia carnes salgadas, couros, trigo e peixe, Santa Catarina fornecia milho, arroz, trigo, cebola e farinha de mandioca. Já o abastecimento interno feito por rotas terrestres, foco de nosso estudo, operava principalmente as Capitânicas de Minas Gerais e São Paulo, e por meio delas os centros de produção de Goiás e Mato Grosso.

Saint Hilaire (1974) presenciou a relação das tropas com os mantimentos e com suas responsabilidades pelo abastecimento:

Depois de nós, várias caravanas vieram sucessivamente aboletar-se no rancho. Vêm umas do Rio de Janeiro para S. João e Barbacena, carregando sal; vão outras destes arredores para a capital e levam toucinho e queijos. Estes gêneros que constituem dois ramos de comércio muito importantes para a comarca de S. João transportam-se em cestas de bambu (jacás), achatados e quadrados. Cada cesto contém cinquenta queijos e dois formam a carga de um burro. Os de toucinho pesam cada um três arrobas se o burro que os leva é novo, e quatro, quando já acostumado à carga. O sal é transportado em sacos. (HILAIRE, 1974, p. 49)

Nota-se, portanto, que essa esfera de abastecimento terrestre foi responsável pela produção e exportação de gados, porcos, galinhas, toucinhos, queijos e cereais, sendo o Sul de Minas seu principal centro abastecedor.

Lenharo (1972) ressalta que o abastecimento por rotas terrestres, apesar de ser um setor recente, contava com uma organização distributiva vinculada às propriedades interioranas ou às firmas de tropas independentes das grandes casas de comércio da praça carioca. Dessa maneira, há um aumento do fluxo de comércio, o que possibilita para os proprietários, comerciantes e tropeiros uma importante influência política na Corte.

Apesar de a função exercida por esses homens ter permitido influência política e social, esse papel não se restringiu ao Rio de Janeiro. As rotas de abastecimento colaboraram com a entrada e a colonização, delineando o território da América Portuguesa, cujas estradas foram ocupadas com o intuito de garantir o trânsito de tropeiros e viajantes.

Os caminhos que abasteciam o Rio de Janeiro no início do século XIX eram os mesmos caminhos que possibilitaram o abastecimento da Capitania de Minas Gerais no século XVIII. Foram, portanto, os caminhos abertos pelos índios e reutilizado por viajantes, tropeiros e mineradores. Os contrabandistas atraídos pelo ouro e os escravos em fuga também auxiliaram na construção das estradas e atalhos das Minas Gerais.

Ora, esse caminho permitiu a comunicação e o abastecimento do mercado da Capitania de Minas Gerais feito pelo porto do Rio de Janeiro. No entanto, no final do século XVIII, com o enfraquecimento da mineração, esse movimento se inverteu e o fluxo de mercadorias inclinou-se para o mercado carioca. Nesse sentido, gado, porcos, galinhas, carneiros, toucinhos e queijos saíam de Minas Gerais e eram comercializados no Rio de Janeiro.

Saint Hilaire (1974) observou esse cenário de perto ao se hospedar na Fazenda da Cachoeira, no dia 18 de fevereiro: “Ontem à noite enviou-me a dona da casa um prato de ótimos morangos e esta manhã conversamos um momento. Disse-me que o marido fora buscar, com a tropa, algodão no Araxá, para levar ao Rio de Janeiro. Não estaria de volta antes de sete meses.” (HILAIRE, 1974, p. 38).

Nesse sentido, a mobilização para produzir e comercializar produtos para levar ao Rio de Janeiro atingiu a vida de muitos moradores das Minas Gerais. Ora, a chegada da corte na região carioca incentivou o príncipe regente a elaborar diretrizes que permitissem uma infraestrutura de transporte capaz de articular o Rio de Janeiro com outras regiões do país. A partir da abertura e/ou reforma de estradas, o mercado carioca tornou-se o principal centro de gêneros de primeira necessidade e de exportação.

Conclusão

A realização do estudo aqui apresentado nos possibilitou preencher algumas das lacunas historiográficas observadas na história dos tropeiros. Esquecido por uma parte da historiografia e glorificado por outra (essa parcela é ínfima, precisamos reconhecer), o tropeirismo se fez essencial para a estruturação do território da América Portuguesa.

Minas Gerais teve sua história marcada pela intensidade do século XVIII e a mineração ainda reflete nos dias de hoje. No entanto, como toda sociedade, algumas práticas estão fadadas ao esquecimento, seja ainda no presente ou em um futuro em que a tecnologia supera as velhas práticas.

O tropeirismo esteve presente da história de Minas como um ofício de extremo prestígio até o início do século XX, principalmente por ser uma tradição passada de

geração em geração, essa prática, que no interior do Brasil foi fundamental, se mostrou necessária ainda em meio as inúmeras inovações pelo fato da dificuldade presente no acesso aos territórios mais inóspitos.

A sua participação na Capitania de Minas Gerais, recorte espacial aqui utilizado, foi observado não só por bibliografias, mas também por fontes localizadas no Arquivo Público Mineiro, nos possibilitaram conhecer o universo social dos tropeiros e identificar seu impacto nas Minas Gerais.

A figura do tropeiro foi importante para todos os setores da população mineira, no entanto, acreditamos que especialmente para os desclassificados eles foram primordiais. Quando pensamos num mundo em que o básico não chegava a um preço justo para todos pagarem, existiu uma categoria que lutou por isso, e tentamos atestar essa hipótese pelas fontes trabalhadas.

Nesse sentido, o tropeirismo delineou e estruturou a Capitania de Minas Gerais não só por serem os responsáveis pelo abastecimento da região, mas por possibilitarem trocas culturais em suas relações com os moradores.

Ainda há muito o que se explorar sobre esses homens tão importantes para o funcionamento da Capitania, existem muitas fontes ainda não encontradas, e muitos descaminhos para se descobrir.

As estradas brasileiras tomaram tantos caminhos quanto os descaminhos do período colonial, mas, mesmo assim, séculos se passaram e suas condições nas regiões mais afastadas ainda são precárias. Entra a República, mas ela não chega a todos. Como José Murilo de Carvalho genialmente pontuou, existe a República e a república.

A História de Minas Gerais, assim como do restante do Brasil, foi marcada, desde sua formação, pela desigualdade, a marginalização das minorias e pelas imposições. Trabalhar o impacto social de um grupo que ocupava um lugar de prestígio é importante para mostrar as resistências as ordens vigentes.

Faz-se necessário destacar que não tivemos pretensão de abarcar toda a história dos tropeiros, muito pelo contrário, buscamos entender seu impacto social em um recorte espacial limitado bem como um recorte temporal curto. Nesse sentido, torna-se evidente que não foi possível fazer jus à importância dos tropeiros para Minas Gerais, mas é possível deixar portas abertas para possíveis estudos que busquem compreender a importância do tropeirismo para a formação do Brasil.

Fontes manuscritas

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO (BELO HORIZONTE – MG)

FUNDO: CASA DOS CONTOS

Caixa 139, rolo 542. Requerimento dos viandantes da estrada sobre a solicitação de construção de atalhos e conservação – Data: 7/09/1803

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO (BELO HORIZONTE – MG)

FUNDO:

Caixa xx, rolo xx. Informação de serviço de José Marcelino da Cunha, sugerindo a instalação de um posto de abastecimento de gêneros e suprimentos no destacamento dos Arcos e a montagem de uma sociedade de comércio entre a Capitania de Minas Gerais e a Comarca de Porto Seguro a fim de viabilizar uma nova estrada e navegação do Rio Grande faz referência a uns traficantes que monopolizam o comércio da região introduzindo toda escravatura, ferro, aço e sal. – Data: 12/08/1814

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO (BELO HORIZONTE – MG)

FUNDO:

Caixa xx, rolo xx. Requerimento de João Álvares, pedindo licença para se dirigir ao sertão do brejo do Salgado, para trabalhar com transporte de couros, já que o transporte de alimentos não pode ser feito devido à falta dos mesmos. – Data: 09/07/1808

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO (BELO HORIZONTE – MG)

FUNDO:

Caixa xx, rolo xx. Petição que fazem os oficiais da Câmara de Vila Rica ao governador, queixando-se da carístia de alimentos em que se acham, visto que os oficiais da Câmara de Mariana proibiram que as sobras de mantimentos que as tropas de Paraopeba e Itaverava conduzem, sejam enviados à Vila Rica, solicitam que mande a mesma não impedir que as tropas disponham do resto de seus mantimentos nas localidades que quiserem. – Data: 17/08/1808

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO (BELO HORIZONTE – MG)

FUNDO:

Caixa xx, rolo xx. Informação de serviço dos oficiais da Câmara sobre o abastecimento de mantimentos na capital e pedem providências com relação aos atravessadores. – Data:

Bibliografia

ANASTASIA, Carla Maria Junho. Introdução. In: **RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILLALTA, Luiz Carlos (org). História de Minas Gerais: as Minas Setecentistas**. Belo Horizonte: Autêntica, Companhia do Tempo, 2007, p.525-528.

BOTELHO, Tarcísio R. Introdução. In: **RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILLALTA, Luiz Carlos (org). História de Minas Gerais: as Minas Setecentistas**. Belo Horizonte: Autêntica, Companhia do Tempo, 2007, p.403-406.

CAVALCANTE, Paulo. **Negócios de trapaça: caminhos e descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)**. São Paulo: Hucitec, 2006.

FIGUEIREDO, Luciano. Prudência e luzes no cálculo econômico do Antigo Regime: fiscalidade e derrama em Minas Gerais (notas preliminares). *In: X Seminário sobre a Economia Mineira*, 10., 2002, Diamantina. Anais... Belo Horizonte: UFMG, 2002.

FILHO, Afonso de Alencastro Graça Filho. Riqueza e negócios na primeira metade do século XIX. *In: RESENDE, Maria Efigenia Lage de; VILLALTA, Luiz Carlos. História de Minas Gerais: a província de Minas*. Belo Horizonte: Autêntica, Companhia do tempo, 2014, p. 295-317.

FONSECA, Alexandre Torres. *In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILLALTA, Luiz Carlos (org). História de Minas Gerais: as Minas Setecentistas*. Belo Horizonte: Autêntica, Companhia do Tempo, 2007, p.549-566.

FREYREISS, Georg Wilhelm; FERRI, Mário Guimarães; LÖFGREN, Anita. **Viagem ao interior do Brasil**. Editora Itatiaia, 1982.

FURTADO, Junia Ferreira. **Homens de negócios: a interiorização da metrópole e do comércio nas Minas Setecentistas**. São Paulo: Hucitec, 1999.

GOULART, José Alípio. **Tropas e tropeiros na formação do Brasil**. Rio de Janeiro: Conquista, 1961, p. 16-118.

GUIMARÃES, Carlos Magno; REIS, Liana Maria. Agricultura e escravidão em Minas Gerais (1700/1750). *Revista do Departamento de História*, v. 2, p. 7, 1986.

LENHARO, Alcir. **As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842**. Rio de Janeiro: Edições Símbolo, 1979.

MORAES, Fernanda Borges de. De arraiais, vilas e caminhos: a rede urbana das Minas coloniais. *In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILLALTA, Luiz Carlos (org). História de Minas Gerais: as Minas Setecentistas*. Belo Horizonte: Autêntica, Companhia do Tempo, 2007, p. 55-86.

NOVAIS, Fernando. Prefácio *In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. Caminhos e Fronteiras*. São Paulo: Companhia das Letras, 1944.

PAES, Jurema Mascarenhas. **Tropas e tropeiros na primeira metade do século XIX no Alto Sertão Baiano**. Universidade Federal da Bahia Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas Mestrado em História, v. 164, 2001.

PAIVA, Eduardo França. Minas depois da mineração [ou o século XIX mineiro]. *In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo (org.). O Brasil Imperial: Volume 1 – 1808-1831*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p. 273-300.

PAULA, José Antonio de. A mineração do ouro em Minas Gerais no século XVIII. *In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILLALTA, Luiz Carlos (org). História de Minas Gerais: as Minas Setecentistas*. Belo Horizonte: Autêntica, Companhia do Tempo, 2007, p.279-302.

RAMOS, Donald. Do Minho a Minas. Belo Horizonte: **Revista do Arquivo Público Mineiro** v.44, n.1, jan/jun., 2008.

REIS, Liana; VALADARES, Virgínia. Capitania de Minas Gerais em documentos: **Economia, política e sociedade**. Belo Horizonte: C/Arte, 2012, p. 15-126.

RESENDE, Maria Efigênia Lage de. Itinerários e interditos na territorialização das Geraes. In: **RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILLALTA, Luiz Carlos (org). História de Minas Gerais: as Minas Setecentistas**. Belo Horizonte: Autêntica, Companhia do Tempo, 2007, p. 25-54.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. Segunda viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo. **Belo Horizonte: Itatiaia**, 1974.

SILVA, Flávio Marcus da. Práticas Comerciais e abastecimento alimentar em Vila Rica na primeira metade do século XVIII. In: **RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILLALTA, Luiz Carlos (org). História de Minas Gerais: as Minas Setecentistas**. Belo Horizonte: Autêntica, Companhia do Tempo, 2007, p. 359-376.

SOUZA, Laura de Mello e. Desclassificados do ouro: **a pobreza mineira no século XVIII**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1982.

_____. **Norma e conflito: aspectos da História de Minas no século XVIII**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999, p. 226-230.

_____. **Opulência e miséria das Minas Gerais**. Editora Brasiliense, 1997.

STAFORINI, Rafael. **No caminho das tropas**. Sorocaba, São Paulo: TCM, 2001, p. 15-35.

ZEMELLA, Mafalda P. **O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII**. Hucitec, 1990.