

O OFÍCIO DO TROPEIRO

Walânia Martins de Oliveira Lage¹

Resumo

Este artigo faz parte de um projeto mais amplo, intitulado Projeto Memória e Cultura dos Ofícios, que apresenta como proposta central o registro da memória de idosos sobre os saberes e fazeres que envolvem os ofícios artesanais e manufatureiros no Museu de Artes e Ofícios (MAO). A fase inicial deste projeto contou com a pesquisa historiográfica de diversos ofícios representados no MAO e a escolha do tema, neste caso, o ofício do tropeiro, teve como princípio básico a minha remota identificação. Como justificativas deste estudo defendem-se as possibilidades de maior eficácia à metodologia da História Oral e a aproximação das culturas material e imaterial. O ofício do tropeiro foi fundamental no processo de desenvolvimento do Brasil, desde a colônia até fins do período imperial quando sofreu desaquecimento devido à chegada das primeiras ferrovias. Sua grande importância é pautada no abastecimento das regiões de Minas Gerais durante o auge da exploração mineral, do Rio de Janeiro, após a chegada da família real e do vale do Rio Paraíba, com a produção cafeeira. Apesar do desaquecimento, nosso atencioso olhar sobre o mundo rural do Brasil pode revelar-nos a força da permanência histórica, pois ainda é muito comum nos depararmos com tropeiros nestas regiões. E, se pararmos próximos a eles, podemos ouvir seus "causos", cantos e provar de seus deliciosos pratos.

Palavras-chave: Cultura dos Ofícios; Tropeiro; Cultura material e imaterial; Gastronomia Tropeira;

APRESENTAÇÃO

Esta pesquisa se constitui como parte do Projeto Memória e Cultura dos Ofícios, cujo objetivo central é registrar a memória de idosos sobre os saberes e fazeres relativos aos ofícios artesanais e manufatureiros, representados no Museu de Artes e Ofícios de Belo Horizonte. Neste texto, em particular, fazemos o levantamento historiográfico e as devidas discussões sobre o ofício do tropeiro, desde seu surgimento na colônia Américo-Portuguesa até os dias atuais, utilizando como referencial teórico central o artigo **Cultura dos ofícios patrimônio cultural, história e memória** (BORGES, 2011). Além da minha particular identificação com o

¹ Graduanda em História pela PUC Minas.

tema, este trabalho encontra justificativa ao propiciar maior eficácia à metodologia da história oral a ser aplicada no Projeto e, especialmente, na seguinte afirmativa: sob o conceito contemporâneo de Patrimônio cultural é inconcebível a separação entre cultura material e o meio social, político, econômico e cultural nos quais é produzida. Para Borges (2011):

[...] a operação analítica que isola os objetos das condições de sua produção, difusão, circulação, de seu consumo e simbolismo, acaba por concebê-los como coisa. Quando isso ocorre, [...]. [Eles] Deixam de ser “arte-fatos”. Perdem [...] seu valor histórico. Mais: impedem que o analista os utilize como fontes de formulação de hipóteses, condição necessária para se compreender a rede de relações sociais e histórico cultural que lhe dá sentido. (BORGES, 2011, p.483).

O surgimento do ofício do tropeiro na colônia em fins do sec. XVII se deu através dos paulistas, que vislumbraram a possibilidade de ganho econômico, ao transportarem alimentos e diferentes mercadorias até a região das Minas Gerais. Mais tarde, durante o do Brasil Império, esse ofício foi de suma importância para o abastecimento da cidade do Rio de Janeiro e, ainda, participou de forma ativa dos tempos áureos da produção cafeeira, no Vale do Paraíba. A chegada de novos meios de transportes, como os ferroviários e, posteriormente, os rodoviários, acarretou o desaquecimento na oferta deste ofício, entretanto, ainda assim, permaneceu se adaptando aos novos tempos, até os dias atuais.

As minas recém-descobertas pelos bandeirantes se caracterizavam pela fartura do ouro e pela carência de produtos necessários à subsistência de seus exploradores, que passaram por sérias crises de fome nestes primeiros tempos. Essa realidade foi modificada somente com o passar dos anos. Tal situação, como já dissemos, estimulou o surgimento da figura do tropeiro na colônia Américo-Portuguesa, após encontrar o gado muar nas regiões de missões jesuíticas e campos gerais, próximos ao vale do Rio da Prata. Representado pelas mulas, bestas e burros, esse gado foi de grande valia por apresentar alta resistência para trafegar, carregado de mercadorias, por entre as montanhas e terrenos de difícil acesso dos sertões mineiros. (GOULART, 1961).

O estudo dos primeiros movimentos realizados por estes oficiais nos apresentam duas possibilidades: alguns deles saíam de São Paulo, na direção sul, em busca do gado e retornavam para a feira de Sorocaba (SP) a fim de

comercializá-los. Outros partiam do sul, já carregados de mercadorias, e efetuavam trocas comerciais durante todo o percurso, até a chegada às Minas Gerais. Portanto, a feira de Sorocaba era parada obrigatória para todos que circulavam nela trazendo o gado muar, pois ali eram recolhidos os devidos impostos estatais. Durante muito tempo, em razão de seu movimentado e rentável comércio tropeiro, essa feira foi responsável pelo grande desenvolvimento regional. Demonstrando enorme força corporativa junto ao Estado, comparável às proteções e prestígio das corporações de ofício na Europa medieval (BORGES, 2011), os oficiais tropeiros conseguiram, com o aval do governo, a proibição da passagem do gado muar reprodutor, além Sorocaba, em direção ao norte. Esta atitude impedia a criação desses animais no mercado mineiro.

A revisão historiográfica nos apresenta diferentes conceitos para a palavra tropeiro. Entre eles, podemos citar: "denominação dos homens que conduziam tropa de muares, burros e bestas e penetravam no interior do Brasil transportando todo tipo de cargas e mercadorias" (BOTELHO; REIS, 2008, p. 344); "proprietário e/ou condutor de tropas" (FRASSON; GOMES, 2010, p. 01); para GOULART (1961), o tropeiro é o dono da tropa, o empresário. Este último é reiterado por LENHARO (1979), ao explicar o abastecimento da cidade do Rio de Janeiro, após a chegada da família real. A nova conjuntura, caracterizada pelo aumento populacional pós 1808, exigiu o estímulo à expansão do mercado carioca. Por sua vez, na Capitania de Minas Gerais, a situação era inversa. Ocorria uma diminuição demográfica em consequência da queda na produção mineral e, naturalmente, um excedente na produção de alimentos, principalmente por fazendeiros do sul que, por muito tempo, abasteceram a região da mineração. De acordo com Lenharo (1979, p. 25) "produzia [...] gado em pé, em grande quantidade, além de porcos, galinhas, carneiros, toucinhos, queijos, cereais". Essa capacidade produtora e comercial havia rendido supremacia econômica e poder aos fazendeiros locais, conjunto de características suficiente para despertar o interesse de D. João VI que rapidamente arquitetou formas de aproximação entre a corte e esses. Dentre diferentes obras, ordenou a construção de estradas que permitiram uma melhor comunicação entre Minas e o Rio de Janeiro e, ao longo dessas, processou importantes concessões de terras, obedecendo sempre a uma estratégia política. Segundo Saint-Hilaire citado por Lenharo (1979):

O rico, conhecedor do andamento dos negócios, tinha protetores e podia fazer bons negócios; pedia-se para cada membro de sua família e assim alcançava imensa extensão de terras [...]. Manuel Jacinto (futuro Marquês de Baependi), empregado do tesouro, possui perto daqui (Valença) 12 léguas de terras concedidas pelo rei. (LENHARO 1979, p.65).

Além de produtores agrícolas e pecuaristas, comerciantes, e donos de terras, esses fazendeiros eram também donos de tropas de muares, portanto tropeiros (GOULART, 1961; LENHARO, 1979; FRASSON; GOMES, 2010). O contexto se mostrava ideal para o comércio com o Rio de Janeiro. Pelas estradas recém-construídas, seguia um familiar do tropeiro (normalmente filho) comandando a força de trabalho escravo, que se encarregava do serviço pesado nas viagens. Carregava e descarregava toda a tropa e ainda era quem cozinhava durante o pouso coletivo. Tal forma de organização garantia a manutenção de divisas em família e o baixo custo da empreitada, fortalecendo cada vez mais esses empresários. Toda essa situação propiciou profundas mudanças na economia mineira.

Aos poucos, os fazendeiros tropeiros de maior posse passaram a comprar a produção dos menores, a engordar o gado em suas pastagens e, posteriormente, a levá-los para serem comercializados. Muitas vezes, os próprios donos de abatedouros da cidade carioca, comercializavam a carne diretamente com o consumidor final. Novamente, é possível visualizar a proteção e o prestígio corporativista do ofício do tropeiro, que assegurava sua força comercial através da formação de empresas familiares. Com o completo aval do rei D. João VI e, posteriormente, dos imperadores D. Pedro I e D. Pedro II, faziam todo o processo desde a produção, transporte e comércio final dos produtos comandando completamente o preço de venda a ser praticado. A utilização da mão de obra escrava nas viagens tropeiras era comum nos períodos de entressafra agrícola (LENHARO, 1979). Assim como na Europa medieval, se empregava a mão de obra servil nos ofícios urbanos em períodos idênticos, a fim de proteger a produção rural. De acordo com Borges: "Em alguns casos, os ciclos da natureza também propunham calendários produtivos para os ateliês urbanos que dependiam da mão de obra rural e, portanto, não funcionavam no período de plantio e colheita". (BORGES 2011, p.490).

Ao longo dessas estradas e nas concessões de terras feitas por D. João VI, se estabeleceram também as importantes fazendas produtoras de café (LENHARO, 1979). De acordo com Alгатão (2011), as primeiras fazendas de café surgiram no

lado fluminense do vale do Rio Paraíba passando posteriormente a ocupar áreas agricultáveis, nos limites deste rio, em território paulista. Novamente, encontramos referência ao ofício tropeiro nesse importante período econômico do país. Segundo Alгатão:

[...] era através de suas tropas que se transportava a produção dos fazendeiros, que comercializada, sobretudo no porto do Rio de Janeiro, lhes rendia as divisas necessárias para enviar seus filhos à Europa e prepará-los para ingressar no cenário político após seu retorno. (ALGATÃO, 2011, p.2).

As tropas levavam o café das fazendas até o porto para ser exportado e retornavam trazendo os bens de consumo que, vindos do estrangeiro, aos poucos caíam no gosto popular, como: tecidos, itens de toucador, ferramentas, entre outros. Mesmo com a derrocada na produção do café no Vale do Paraíba e deslocamento produtivo para a região oeste de São Paulo, o tropeiro seguiu trilhando seus caminhos.

Quando triunfou o liberalismo econômico no país, em meados do sec. XIX, após conflituosa disputa entre liberais e conservadores, modificando o setor de transportes no Brasil, chegaram as ferrovias e, posteriormente, as rodovias, responsáveis pelo desaquecimento do movimento tropeiro em grande parte do território nacional. Inovação histórica? Não. Processo semelhante transitou pelas corporações de ofício na Europa. De acordo com BORGES (2011), em sinal do liberalismo econômico na França, o Rei Luiz XVI decidiu pela dissolução dessas corporações, portanto, devido a grande resistência oferecida por parte da nobreza rural, se sentiu obrigado a revogar a ordem. Borges comenta que:

Esta seqüência de acontecimentos tem sua cota de simbolismo. De um lado, sinaliza as tensões e o jogo de poder que sustentava o Ancien Régime; de outro, mostra que a história nem é voluntarista nem linear. Feita de idas e vindas, ela engendra movimentos que anunciam futuros desejados que só se realizam de forma fragmentada pois são condicionados pelo peso do passado e pelas condições do presente. (BORGES, 2011, p.486).

O movimento do tropeiro por várias regiões do Brasil, levando e trazendo mercadorias diversas, teve grande importância na integração e ocupação de todo o território nacional. Esse oficial também disseminou culturas em diferentes regiões do país. (FRASSON; GOMES, 2010). Além de transportador, era o emissário oficial, o

correio, o transmissor de notícias, o intermediário de negócios, o portador de bilhetes, o aviador de encomendas e de receitas. (GOULART, 1961).

Em trabalho realizado, Frasson e Gomes (2010) estudaram o processo civilizatório do Paraná e o relacionaram com o movimento tropeiro que entrecortava todo esse Estado, promovendo uma grande integração social, local e com as regiões vizinhas. O caminho percorrido por esses oficiais, conhecido como Caminho do Viamão, tinha sua origem na cidade de mesmo nome, hoje pertencente ao Rio Grande do Sul, e término em São Paulo, na vila de Sorocaba.

O dia do tropeiro era longo. Ele iniciava a sua jornada ainda de madrugada e, quando se aproximava a noite, parava para o pouso. Percorria, em média, de 20 a 30 km/ dia. Nos pousos, sempre encontrava à sua espera um grande contingente de pessoas com as quais fazia negócios. Vendia mercadorias adquiridas em locais anteriormente visitados e comprava produtos para uso próprio ou para serem revendidos em regiões mais distantes. A facilidade de comercialização, promovida pela presença dos tropeiros, estimulava a produção de diferentes mercadorias e o aparecimento de novos ofícios, como ferreiros (produtores de ferraduras para calçar animais), artesãos do couro na produção de selas, alforjes e bruacas, aqueles que trançavam a fibra vegetal produzindo cestos de taquara, e outros. Muitas vezes, obedecendo à força da natureza, esses oficiais eram obrigados a permanecer por um tempo maior nesses locais. Era o gado que necessitava de descanso, o período de engorda nos campos gerais, a cheia de um rio que impedia o trânsito de animais, ou outros. Seguindo essa rotina, o tropeiro incentivava a permanência e posterior fixação de pessoas no entorno desses locais de pousos, formando os primeiros povoados que se transformavam em vilas e, posteriormente, em cidades. "Entre as atuais cidades [Estado do Paraná] que tiveram sua origem no movimento civilizatório emanado pelos tropeiros, temos: Rio Negro; Campo do Tenente; Lapa; Balsa Nova; Palmeira; Ponta Grossa; Castro; Piraí do Sul; Jaguariaiva, Sengés". (FRASSON; GOMES, 2010, p.6).

Assim como no Paraná, várias cidades em todo o Brasil tiveram sua origem relacionada aos pousos tropeiros. De acordo com Alгатão (2011), as cidades de Silveiras, Areias, São José do Barreiro, Arapeí (emancipada de Bananal, nos anos 1990) e Bananal, localizadas no Estado de São Paulo, são grandes exemplos disso.

Augusto de Lima Júnior descreve a formação dos primeiros povoados mineiros:

[...] povoados mineiros foram-se constituindo rapidamente [...]. Começavam por um rancho de tropas onde os mineradores iam fazer suas compras em mãos de comboieiros que levavam da Bahia, do Rio ou de São Paulo as mercadorias de consumo. Em redor desses ranchos fixavam-se casas de venda e como era certa a afluência de gente sobretudo aos domingos, os religiosos iam ali, celebrando missas, fazendo batizados e casamentos, iniciando-se assim as capelas a que sucediam faustosas igrejas. (LIMA Jr. *apud* GOULART, 1961, pp.143 144).

O estudo e escrita desta pesquisa nos surpreende ao mesmo tempo em que confirma a teoria da História, ao percebermos o grande paralelismo que pode ser construído entre cultura dos ofícios na Europa medieval e ofício do tropeiro no Brasil. Durante todo o tempo, nos deparamos com semelhanças, guardadas as devidas diferenças contextuais, comprovando as permanências históricas, mesmo que em espaços geográficos e tempos tão adversos.

Ao observarmos, atualmente, as cidades advindas do movimento tropeiro, percebemos como está viva esta cultura. Em Minas Gerais, temos a reconhecida gastronomia tropeira, os contadores de "causos", as canções tropeiras e permanecem, ainda que adaptados aos novos tempos, artesãos para produtos tropeiros. Estas evidências vão ao encontro da seguinte afirmativa:

Para publicizar e glorificar seu ethos, as corporações e as confrarias/irmandade [medievais] elegiam seus santos padroeiros, criavam bandeiras, insígnias, canções, poemas e representações visuais. Nas ocasiões festivas, civis e religiosas, essa gramática – composta por símbolos textuais, visuais e por rituais – conferia visibilidade a seus membros, projetando-os na cena pública, assegurando-lhes distinção social, reafirmando sua identidade frente “ aos de fora” (BORGES, 2011, p.490).

Nesse contexto histórico, a presença feminina foi crucial. Além de cuidar de todos os afazeres domésticos, a mulher assumia as responsabilidades da fazenda-empresa, durante a ausência masculina. Fazia com muito zelo o papel de esposa. No dia da partida do marido, levantava muito cedo, antes mesmo dele, para lhe preparar uma boa refeição. A quitanda conhecida como cubu, feita com farinha de fubá, assada no forno à lenha e depois enrolada na folha de bananeira para mantê-la aquecida, era muito saborosa e uma das preferidas desses viajantes. Borges ressalta este papel afirmando que: “O cotidiano das esposas [...] dos mestres tampouco era fácil. Além de se ocuparem das tarefas da casa [...] elas ajudavam nas atividades do ateliê. Tinham, portanto, dupla jornada.” (BORGES, 2011, p.492).

E, seguindo no raciocínio das permanências, descrevemos a continuidade do movimento tropeiro nas diversas regiões rurais do Brasil. Mesmo aqui em Belo Horizonte, ao analisarmos o trabalho de carroceiros que transportam entulhos até as Unidades de Recolhimento de Pequenos Volumes (URVs), nos vemos diante das continuidades históricas, uma vez que esses trabalhadores se utilizam do gado muar para puxar suas carroças.

A discussão conceitual, em torno do significado da palavra tropeiro, feita ao longo deste trabalho, demonstrou, contrariando alguns historiadores, que, mesmo longe das estradas esse homem podia honrar o seu ofício e, para ser considerado como tal, não era obrigatória a sua presença nas longas viagens. Era suficiente ser o dono das tropas.

A reconhecida banalização do uso dos transportes em espaços urbanos atuais facilitando, ou não, o nosso dia a dia, nos distancia, e muito, da história dos transportes e da circulação no país. A pesquisa em pauta nos revela a importância do tropeiro nesse contexto, como, também, sua grande contribuição social, política, econômica e cultural em sua longuíssima duração na história do Brasil. Demonstrando o carinho e o cuidado com que reconhecidos intelectuais constroem essa nossa identidade, trazemos Carlos Drummond de Andrade nesta interessante publicação:

Anúncio de João Alves

Figura o anúncio em um jornal que o amigo me mandou, e está assim redigido:

À procura de uma besta. A partir de 6 de outubro do ano cadente, sumiu-me uma besta vermelho-escura com os seguintes característicos: calçada e ferrada de todos os membros locomotores, um pequeno quisto na base da orelha direita e crina dividida em duas seções em consequência de um golpe, cuja extensão pode alcançar de 4 a 6 centímetros, produzido por jumento.

Essa besta, muito domiciliada nas cercanias deste comércio, é muito mansa e boa de sela, e tudo me induz ao cálculo de que foi roubada, assim que não são falhas todas as indagações.

Quem, pois, apreendê-la em qualquer parte e a fizer entregue aqui ou pelo menos notícia exata ministrar, será razoavelmente remunerado.

Itambé do Mato Dentro, 19 de novembro de 1899.

(a) João Alves Júnior.

55 anos depois, prezado João Alves Júnior, tua besta vermelho-escura, mesmo que tenha aparecido, já é pó no pó. E tu mesmo, se não estou enganado, repousas suavemente no pequeno cemitério de Itambé. Mas teu anúncio continua um modelo no gênero, se não para ser imitado, ao menos como objeto de admiração literária.

Reparo antes de tudo na limpeza de tua linguagem. Não escreveste apressada e toscamente, como seria de esperar de tua condição rural.

Pressa, não a tiveste, pois o animal desapareceu a 6 de outubro, e só a 19 de novembro recorreste à Cidade de Itabira. Antes, procedeste a indagações. Falharam. Formulaste depois um raciocínio: houve roubo. Só então pegaste da pena, e traçaste um belo e nítido retrato da besta.

Não disseste que todos os seus cascos estavam ferrados; preferiste dizê-lo “de todos os seus membros locomotores”. Nem esqueceste esse pequeno quisto na orelha e essa divisão da crina em duas seções, que teu zelo naturalista e histórico atribuiu com segurança a um jumento.

Por ser “muito domiciliada nas cercanias deste comércio”, isto é, do povoado e sua feirinha semanal, inferiste que não teria fugido, mas antes foi roubada. Contudo, não o afirmas em tom peremptório: “tudo me induz a esse cálculo”. Revelas aí a prudência mineira, que não avança (ou não avançava) aquilo que não seja a evidência mesma. É cálculo, raciocínio, operação mental e desapaixonada como qualquer outra, e não denúncia formal.

Finalmente — deixando de lado outras excelências de tua prosa útil — a declaração final: quem a apreender ou pelo menos “notícia exata ministrar”, será “razoavelmente remunerado”. Não prometes recompensa tentadora; não fazes praça de generosidade ou largueza; acenas com o razoável, com a justa medida das coisas, que deve prevalecer mesmo no caso de bestas perdidas e entregues.

Já é muito tarde para sairmos à procura de tua besta, meu caro João Alves do Itambé; entretanto essa criação volta a existir, porque soubeste descrevê-la com decoro e propriedade, num dia remoto, e o jornal a guardou e alguém hoje a descobre, e muitos outros são informados da ocorrência. Se lesses os anúncios de objetos e animais perdidos, a imprensa de hoje, ficarias triste. Já não há essa precisão de termos e essa graça no dizer, nem essa moderação nem essa atitude crítica. Não há, sobretudo, esse amor à tarefa bem feita, que pode manifestar até mesmo num anúncio de besta sumida. (ANDRADE, 1987, p 88-90).

REFERÊNCIAS

ALGATÃO, Filipe Cordeiro de Souza. **O tropeiro como propagador cultural e mola mestra da cultura cafeeira no século XIX**. Almanack [online]. Maio 2011, n.1, p.1-8. Disponível em:

<<http://www.almanack.unifesp.br/index.php/almanack/article/view/699>> Acesso em 17 jun. 2013.

ANDRADE, Carlos Drummond de. **Fala, amendoeira**. 12.a ed. Rio de Janeiro: Record, 1987.

BORGES, Maria Eliza Linhares. Cultura dos ofícios patrimônio cultural, história e memória. **Varia hist.** [online]. 2011, vol.27, n.46, pp. 481-508. ISSN 0104-8775.

FRASSON, Antonio Carlos; GOMES, Silvestre Alves. **Tropeirismo: Processo Civilizatório da região sul do Brasil**, 2010. Disponível em: <http://www.educadores.diaadia.pr.gov.br/modules/mydownloads_01/viewcat.php?cid=42&min=70&orderby=ratingA&show=10 |>. Acesso em 17 jun. 2013.

GOULART, José Alípio. **Tropas e Tropeiros na formação do Brasil**. Rio de Janeiro: Conquista, 1961, 267p.

LENHARO, Alcir. **As Tropas da Moderação: o abastecimento da corte na formação política do Brasil: 1808-1842**. São Paulo: Edições Símbolo, 1979, 148p.