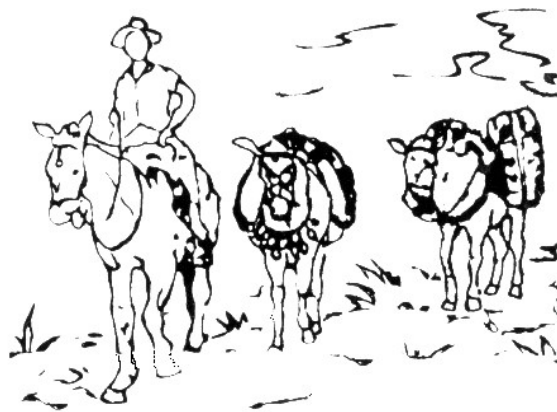


Evandro Sathler



TROPEIROS
&
OUTROS
VIAJANTES



Série Pesquisas

O PPGSD – Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Direito da Universidade Federal Fluminense, vem, através do lançamento do livro **Tropeiros & outros viajantes** de Evandro Sathler, inaugurar sua **Série Pesquisas**, cujo objetivo é o de divulgar as pesquisas que vêm sendo realizadas no âmbito do Mestrado em Ciências Jurídicas e Sociais. Tais pesquisas – realizadas seja por professores, por alunos do mestrado, por estudantes da especialização e da graduação ligados às linhas desenvolvidas pelo Programa, ou mesmo, e em especial, aquelas realizadas por grupos de pesquisadores – procuram consolidar algumas estratégias comuns, entre as quais as de contribuir para a elaboração de trajetórias conjuntas, fortalecendo a produção no campo da interdisciplinaridade, emprestar maior visibilidade aos produtos da Academia, notadamente aqueles que consorciaram os atributos do ensino, da pesquisa e da extensão, como ainda divulgar trabalhos inéditos e os resultados, mesmo que parciais, de iniciativas relevantes.

O PPGSD, através de seu mestrado interdisciplinar, possui atualmente quatro linhas de pesquisa: 1) Trabalho e Exclusão Social, 2) Justiça Ambiental e Gestão Ambiental, 3) Acesso à Justiça e Crítica das Instituições Jurídico-Políticas e 4) Justiça Social e Democracia.

O livro **Tropeiros & outros viajantes** de Evandro Sathler reúne aspectos de mais de uma das linhas acima, na medida em que o histórico dos tropeiros é configurado em um quadro multicultural, onde participam os valores comunitários e a valorização do turismo sustentável, refazendo a trajetória da expedição Spix & Martius, no trecho entre Ouro Preto e Diamantina.

Para você, leitor, portanto, nossos votos de uma excelente leitura!

Os editores

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

© Copyright 2003 Evandro Bastos Sathler

Leitura dos originais: Lemi Machado de Mendonça; Ivens Sathler; Ney Kramer Amaral; Maria Collares Felipe da Conceição; Wilson Madeira Filho; Raphael Olivé; e Luiz Pucú

Produção Visual: Capa e Design Gráfico: Lenca Marques - Revisão Kátia Rosane Guimarães –
Foto da contra capa: Lucia Velasco

Edições: 1ª Edição : 100 cópias - 2003 / 2ª Edição: 100 cópias - 2004

S253t

SATHLER, Evandro Bastos, 1961

Tropeiros & outros viajantes/ Evandro Sathler.
Niterói: PPGSD-UFF/ Edição do Autor, 2003. 370 p. (Série Pesquisas n.º 1)

ISBN 85-89150-03-8

ISBN 85-903417-1-2

1. Tropeiros – Brasil. 2. Expedições científicas. 3. Viagens. 4. Turismo - Brasil. 5. Ecoturismo. 6. Geografia. 7. Meio ambiente - Brasil.

I. Título

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA E DIREITO
MESTRADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS E JURÍDICAS

Coordenador: Prof. Dr. Wilson Madeira Filho, madeira@microlink.com.br

Vice-Coordenador: Prof. Dr. Napoleão Miranda

Endereço: Av. Marcos Waldemar de Freitas Reis (antiga Av. Litorânea), Bloco O, sala 323, Campus do Gragoatá,
Niterói (RJ), CEP 24210-340. Telefone (21) 2818-3384 - ppgsd@hotmail.com - www.uff.br/direito



TODOS OS DIREITOS RESERVADOS

É proibida a reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou qualquer meio. A violação dos direitos do autor (Lei n.º 9.610/98) é crime estabelecido pelo artigo 184 do Código Penal.

Pedidos para:

Evandro Bastos Sathler

Rua Otavio Carneiro, 134/1102 – Icaraí – Niterói – RJ – 24.230-191

www.ambiental.adv.br - email: advocacia@ambiental.adv.br

FUNIVALE

Associação Pró-FUNDAÇÃO UNIVERSITÁRIA DO VALE DO JEQUITINHONHA

Rua Campo da Flores, 96 – São Gonçalo do Rio das Pedras – Serro – MG – 39.153-000

www.funivale.org.br

Ao "Beleco" (Manoel Bastos),
meu avô materno,
tropeiro entre Lajinha e Manhumirim – MG

Agradecimentos

À Expedição Spix & Martius e aos seus parceiros: Tropa Serrana, Editora Estrada Real; Lis Produção, Senac-MG e à Fazenda Novo Horizonte. Ao empenho e dedicação de um grande número de pessoas conhecidas e anônimas que garantiram o sucesso do empreendimento.

À memória de Johann Baptiste von Spix e Carl Friedrich Phillip von Martius, nossos grandes homenageados, cujos conhecimentos levantados durante a expedição original em 1818 buscamos nos rastros da Expedição contemporânea. A comunidade científica brasileira será eternamente grata a estes dois sábios.

Aos dirigentes da Funivale¹ (gestão 1997-1999): Martin Kuhne, Josias Morais, Célia Maria Teixeira Kubereck, Vicente de Paula Fonseca Neto, Arnaldo Hermógenes da Silva, Devanil Ferreira da Cunha (Pesçoço); Lúcia Magalhães Miranda; Rita Alcântara, Aparecida dos Santos Higino; José Maria da Cunha, Vera Lúcia Ribeiro, Josefina Santos, Rosa Martins Perdigão e Joaquim Marques Filho.

Aos amigos e expedicionários Luís Pucú e Renata dos Santos, pelo incentivo e revisão deste trabalho.

Ao jornalista norte-americano Peter Muello, colaborador da Funivale há tempos, pela tradução do projeto da Expedição para o inglês.

À Xerox do Brasil, pela reprodução de 100 cópias do Projeto da Expedição.

Ao Tullio Marques (Tropa Serrana) e Raphael Olivé (Editora Estrada Real), primeiros a abraçarem de forma concreta o Projeto da Expedição.

A Suzana Latini, Pepe Quintero e Ricardo Gabiru que disponibilizaram o aparato funcional da Lis Produção e, mais tarde, produziram um documentário sobre a Expedição.

A Sonia Pessoa pela impecável assessoria de imprensa;

Aos expedicionários: **André F. Amaral** – foto-jornalista e pesquisador; **Andréa Labruna** - psicóloga e pesquisadora; **Antônio C. Nogueira** - cinegrafista; **Beto Magalhães** – cinegrafista; **Carlos Alberto de C. Pinto** - veterinário e

pesquisador; **Claudioimir S. Souza** (Pepe Smith) - artista plástico e pesquisador; **Douglas Sun** - músico; **Eustáquio José Ribeiro** - motorista e tropeiro; **Elaine Riscado** - apoio; **Elisa Rezende** - jornalista e caminhante; **Evandro Sathler** - coordenador do projeto e pesquisador; **Fabiano L. de Paula** - pesquisador; **Feliciano Coelho** (Feli) - diretor e cineasta; **Filipe Maia** - médico; **Geraldo L. Felício** - tropeiro; **Hélio Rabelo** - turismólogo e relações públicas; **Humberto F. M. Marques** - biólogo e pesquisador; **José Alves** - motorista; **Lucia Velasco** - operadora de turismo e pesquisadora; **Luiz Pucú** - jornalista, poeta e caminhante; **Renata Santos** - jornalista e apoio; **Marcellus Giovanni** - cinegrafista; **Marcelo Miranda** - cinegrafista; **Marcio R. A. dos Santos** - pesquisador e caminhante; **Maurício M. de Carvalho** - tropeiro; **Norma Vilhena** - pesquisadora e caminhante; **Paulo M. do B. Filho** - médico e pesquisador; **Paulo Poloni** - assistente de áudio e câmera; **Pepe Quintero** - produtor cinematográfico e caminhante; **Raphael Olivé** - pesquisador e caminhante; **Ricardo Gabiru** - produtor cinematográfico e caminhante; **Romildo A. Machado** (Ted) - turismólogo e pesquisador; **Sonia Pessoa** - assessora de imprensa; **Suzana Latini** - produtora cinematográfica e amazona; **Tullio Marques** - guia operacional da tropa e pesquisador; **Vania Gomes** - psicóloga e pesquisadora; **Wellington Brito** - motorista.

Nosso absoluto agradecimento ao SENAC-MG, na pessoa do Dr. Sebastião dos Reis e Silva, Diretor Regional da Instituição à época que, acreditando no projeto da Expedição, forneceu os subsídios materiais necessários.

À Amo-Te, IEF-MG, IEPHA, IGA; EMATER, BELOTUR, Polícia Militar de Minas Gerais; Governo do Estado de Minas Gerais; Rede Globo de Televisão, Revista Terra, Rádio Itatiaia - MG, Restaurante Tripuí, AMKETUR, AMPAQ, Fazenda Serra Que Chora, Sindicato dos Metalúrgicos de Sabará, Hotel Del Rio - Sabará, Rede MC - Marketing e Comunicação, Dr. José Aparecido de Oliveira e Antônio Henrique Borges de Paula.

À Maria Velasco (Pizzaria Las Leñas - Niterói - RJ), pelo Jeep JPX, utilizado no apoio da Expedição.

Agradecimentos aos tropeiros entrevistados ao longo da Expedição e ao povo das seguintes localidades e municípios: Ouro Preto, Glaura, Acuruí, Rio Acima, Raposos, Sabará, Faz. Vera Cruz (Caeté), Barão de Cocais, Fazenda João Congo (Barão de Cocais), Bom Jesus do Amparo, Ipoema (Itabira), Senhora do Carmo (Itabira), Itambé do Mato Dentro, Morro do Pilar, Conceição do Mato Dentro, Córregos (C. do Mato Dentro), Itapanhoacanga (Alvorada de Minas), Serro, São Gonçalo do Rio das Pedras (Serro), Fazenda Boa Vista (Diamantina) e Diamantina.

Aos “outros viajantes”, Auguste de Saint-Hilaire, Charles James Fox Bunbury, George Gardner, John Mawe, Johann Emanuel Pohl, Johann Moritz Rugendas, Príncipe Maximiliano de Wied-Neuwied, Richard Francis Burton, entre outros, cujos relatos das viagens empreendidas à moda tropeira, por diversas regiões do Brasil, foram imprescindíveis para este trabalho.

Ao Dr. Ney Kramer do Amaral e Dr. Ivens Sathler (meu pai), médicos veterinários, pelas preciosas informações técnicas.

À Ivens Sathler Júnior e Claudia Pinho, pela transcrição das entrevistas com tropeiros, gravadas em fita K7.

À Desembargadora Maria Collares Felipe da Conceição (TJRJ); ao Dr. Wilson Madeira e ao Dr. Lermi Machado de Mendonça, que colaboraram na revisão do presente trabalho.

My special gratitude to Elizabeth Bush and Ken Niehaus, extended to all the staff of GeoCentral, in Napa – Califórnia - USA, for all the trust, friendship and working opportunities throughout the past years, which allowed me the material resources and spare time needed to produce this work.

À minha companheira e igualmente expedicionária, Lucia Velasco, peregrina do Caminho de Santiago de Compostela, que pacientemente dedicou muitas horas do seu sossego me ouvindo falar sobre tropeiros, tropas, burros e mulas, desde a fase de elaboração do Projeto até a edição final deste trabalho.

E, por fim, agradeço aos meus pais pelo incentivo das letras e aos meus filhos Raisal, Adrien e Santiago (que está chegando), por compreenderem que as tantas horas que lhes faltei com a merecida atenção, dedicadas à leitura e escrita, materializaram-se neste trabalho, que acredito não ter sido em vão.

¹Associação pró-FUNDAÇÃO UNIVERSITÁRIA DO VALE DO JEQUITINHONHA. É uma organização não-governamental, fundada em 1989, com sede na região do Alto Jequitinhonha, no distrito de São Gonçalo do Rio das Pedras, em Serro – MG. A entidade tem por objetivo uma universidade livre, experimental e comunitária para todo o vale do Jequitinhonha.

Prefácio

Prefaciando uma obra de tal magnitude, como o relato notável da grande aventura vivida pelos “Expedicionários” modernos Evandro B. Sathler e sua companheira L.V. pelos caminhos do Brasil e do mundo, juntos ou separadamente, como o “Caminho de Santiago”, os “Altiplanos Andinos”, Explorações no Pantanal Mato-grossense, na Selva Amazônica, no interior da Bahia e no Sul. Em face da longa distância percorrida entre “Homéricas” “Aventuras”, a elaboração primorosa da obra e a apreciação do improvisado “Prefaciador”, o resultado poderia ser um tímido “Posfácio” e, devido à nulidade cultural e literária do mesmo, um “Epitáfio” – “Epistolar”, enviando a obra para o “Limbo”...

O livro “Expedição Spix & Martius-Estrada Real” relata brilhantemente a quase bi-secular passagem dos dois cientistas europeus em suas andanças de estudos no Brasil-Colonial. O autor, como um “Explorador e Desbravador” do presente (1999) relembra os “Exploradores e Desbravadores” do passado (1818) com minúcias e detalhes que servirão de lastro para os “Exploradores-Desbravadores” do futuro (próximo ou remoto) possíveis e presumíveis. Li de ponta-a-ponta “Tropeiros & Outros Viajantes” e considero um trabalho hercúleo, de fôlego e capacidade de pesquisa. Rico em citações históricas, informações geográficas e até antropológicas. Referências bibliográficas dignas de nota e apreciação pelos amantes da história do Brasil e de nosso povo. A “Expedição-Moderna” que se inicia em Ouro Preto (que já foi uma Vila Rica) passa por vilas e cidades históricas ou anônimas, do vasto Estado de Minas Gerais (“As Gerais”) e vai terminar em Diamantina (antigo “Arraial do Tijuco”) que, apesar de ser a ex-terra dos diamantes, atualmente é uma “Pérola” de cidade amada e freqüentada por uma das jóias de nossa inexpressiva política nacional, o falecido presidente J.K.

Quanto ao aspecto humano, o autor destacou atos e fatos pitorescos no decorrer da viagem, ocorridos no convívio com os demais viajantes-aventureiros, tropeiros, moradores do meio rural, usos e costumes e a simpatia-generosidade da população.

Finalizo, parabenizando e homenageando a bravura, desprendimento e sentimentos de patriotismo e nacionalismo do autor, sua companheira de aventuras, demais viajantes e “tropeiros”.

LERNI MACHADO DE MENDONÇA

Historiador-Amador e/ou “Compilador” da História.

Prefácio da 2ª Edição

Ao ler “TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES”, de sua autoria, o fiz inspirado na lapidar sentença do filósofo inglês Francis Bacon: “Há livros que devem ser saboreados, outros devorados, e poucos mastigados e digeridos”.

A sua obra - a bem da verdade - transportou-me à minha infância, vivida na localidade de Indaiá, no município de Lajinha, onde nasci. Foi lá que convivi, intensamente, com tropeiros, carreiros e candieiros, especialmente na propriedade rural dos meus avós maternos Augusto Vitorino Costa e Maria Nogueira Heringer, de saudosa memória. Em razão disso, me familiarizei, ainda criança, com o rico vocabulário de que você se valeu para identificar, com rara felicidade, uma tropa e seus respectivos apetrechos. E agora, por sua exclusiva culpa, no bom sentido, a cada página lida explodia em mim a saudade agradável daqueles tempos.

Permanece ainda viva na minha memória a lembrança da euforia de que foi tomada a pequena população rural de Indaiá, quando o inesquecível Dr. Adalmário José dos Santos, Prefeito de Lajinha, em seu primeiro mandato, após o término da 2ª Guerra Mundial, em 1945, determinou a abertura através de peões, chefiados pelo Sr. Eugênio Rosa - de estradas que viabilizassem o transporte, por caminhões, da produção agrícola daquele município, em direção à cidade de Manhumirim, ligada ao Rio de Janeiro pela antiga Estrada de Ferro Leopoldina. Foi a partir de então - pode-se afirmar com absoluta segurança - que a atividade tropeira, antes exercida com exclusividade, naquela região e possivelmente, na maior parte do Brasil, começou a ceder espaço para o transporte rodoviário, sem contudo perder a sua indispensável utilidade nas regiões montanhosas e desprovidas de boas rodovias.

Definido como “um trabalho hercúleo de fôlego e capacidade de pesquisa” no prefácio da 1ª edição, por LERNI MACHADO DE MENDONÇA, “TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES” enriquece, no gênero, em toda a sua plenitude, a diminuta bibliografia existente. A sua valiosa contribuição - tenho certeza - despertará ONGS e ÓRGÃOS GOVERNAMENTAIS para a merecida publicação e divulgação. É o que espero - por uma questão elementar de Justiça. Parabéns!

Abraços, Washington Coelho.

Maio / 2004

Sumário

Apresentação.....	17
1º dia: Sábado 10 de Julho - Ouro Preto a Glaura.....	24
2º dia: Domingo 11 de Julho - Glaura a Acruí.....	33
3º dia: Segunda-feira 12 de Julho - Acruí a Rio Acima.....	45
4º dia: Segunda-feira 13 de Julho - Rio Acima a Raposos.....	56
5º dia: Quarta-feira 14 de Julho - Raposos a Sabará.....	74
6º dia: Quinta-feira 15 de Julho - Sabará a Casté.....	88
7º dia: Sexta-feira 16 de Julho - Casté a Barão de Cocais.....	101
8º dia: Sábado 17 de Julho - Barão de Cocais a Faz. João Congo.....	112
9º dia: Domingo 18 de Julho - Faz. João Congo = Descanso.....	124
10º dia: Segunda-feira 19 de Julho - Faz. João Congo a Ipocena.....	132
11º dia: Terça-feira 20 de Julho - Ipocena a Stra. do Carmo.....	143
12º dia: Qua-feira 21 de Julho - Stra do Carmo a Itambé do M.Dentro.....	156
13º dia: Quinta-feira 22 de Julho - Itambé do M. Dentro a Faz. do Sobrado.....	168
14º dia: Sexta-Feira 23 de Julho - Fazenda do Sobrado a Morro do Pilar.....	183
15º dia: Sábado 24 de Julho - Morro do Pilar a Conceição do Mato Dentro.....	190
16º dia: Domingo 25 de Julho - Conceição do Mato Dentro a Córregos.....	197
17º dia: Segunda-feira 26 de Julho - Córregos a Itapanhoacanga.....	207
18º dia: Terça-feira 27 de Julho - Itapanhoacanga a Serro.....	217
19º dia: Quarta-feira 28 de Julho - Serro a S.G. do Rio das Pedras.....	229
20º dia: Quinta-feira 29 de Julho - S.G. do Rio das Pedras = Descanso.....	236
21º dia: Sexta-feira 30 de Julho - S.G. do Rio das Pedras a Faz. Boa Vista.....	244
22º dia: Sábado 31 de Julho - Fazenda Boa Vista a Diamantina (fim).....	249
Conclusão.....	25
Notas.....	262
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	274

Apresentação

Tropeiros & Outros Viajantes é um relatório de pesquisa independente sobre a cultura tropeira e o *modus* viajante ao longo de parte da história brasileira.

O trabalho de pesquisa teve início com a elaboração e posterior execução do Projeto Expedição Spix & Martius, idealizado em comemoração aos 10 anos de atividades da Funivale.

Encetada em julho de 1999, a Expedição Spix & Martius percorreu os quatrocentos e tantos quilômetros pela Estrada Real que separam Ouro Preto e Diamantina, com tropa mista de muares e eqüinos, acompanhada por uma turma de caminhantes. Ao longo deste percurso, foram entrevistados dezenas de (ex)tropeiros e gente ligada a esta lida.

A Expedição foi inspirada na experiência de Ana e Martin Kuhne (ela suíça e ele alemão), proprietários da Pousada Refúgio dos Cinco Amigos, em São Gonçalo do Rio das Pedras. Pelos idos da década de setenta, Ana e Martin traziam do Rio de Janeiro garotos em férias, utilizando tropas no percurso pela Serra do Cipó até São Gonçalo. A garotada caminhava e os animais transportavam os equipamentos. Esta dinâmica contribuiu para despertar a vocação e o potencial ecoturístico da região do Alto Jequitinhonha, em especial São Gonçalo e Milho Verde, que hoje possuem várias pousadas e uma boa infra-estrutura ecoturística, com autênticos botecos, artesanato, operadoras de viagem, etc. A região está inserida na Área de Proteção Ambiental – APA das Águas Vertentes e próximo ao Pico do Itambé, hoje Parque Estadual.

A região, entretanto, sofre as conseqüências tanto da recessão econômica, causada pela diminuição da atividade garimpeira, desde 1989, quanto o desastre ambiental que o garimpo vinha causando. Associado a estes problemas, como a extração ilegal de candeia nas cabeceiras dos córregos e rios, a questão sócio-ambiental na região do Alto Jequitinhonha carece de maiores cuidados.

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

Este cenário foi incorporado no projeto da Expedição que, além de desenhada ao *modus* viajante dos tempos passados, ou seja, em tropa, no que esta pesquisa enfocou, a Expedição também buscou chamar atenção para as Unidades de Conservação ao longo do trecho: o Parque Estadual do Pico do Itacolomi; A RPPN do Caraça; o Parque Nacional da Serra do Cipó; o Parque Estadual do Pico do Itambé e a APA das Águas Vertentes.

Buscou também homenagear os naturalistas Spix e Martius, que estiveram na região no começo do século XIX, refazendo o mesmo roteiro que eles utilizaram entre Ouro Preto e Diamantina; buscou lançar a idéia de um pólo ecoturístico na região do Alto Jequitinhonha, como forma de minimizar alguns dos problemas ambientais e deslançar a implantação do Parque Estadual do Pico do Itambé e da APA das Águas Vertentes, ambas apenas no papel até o presente momento; e, por fim, lançar a pedra fundamental de um centro de pesquisas no Pico do Itambé (2002m), capaz de monitorar a qualidade ambiental da região do Alto Jequitinhonha.

Antes da Expedição, pouco sabia sobre tropas e tropeiros. Parte deste pouco vinha da experiência de Ana e Martin. O outro pouco, de minha modesta experiência, na década de 1980, quando vimos uma tropa de ciganos, com pelo menos uns vinte cargueiros, todos lindamente enfeitados, coloridos, circulando por uma estrada vicinal próxima a São José do Safira, em Minas Gerais. Noutra ocasião, vimos uma tropa - pelo menos uns oito cargueiros - carregada com sempre-viva e outros botões colhidos na região do Alto Jequitinhonha. Era o que podíamos dizer sobre tropa e tropeiro, e isto era muito pouco.

A realização da Expedição foi um desafio. Não havia recursos e o tempo era escasso. Uma cópia do Projeto foi enviada ao Tullio Marques, da Tropa Serrana (BH-MG), operadora ecoturística especializada em passeios a cavalo. O Tullio foi um dos fundadores da Associação Mineira de Turismo Ecológico (Amo-Te) e abraçou a idéia da Expedição imediatamente, tornando-se um dos grandes entusiastas do evento. Com ele veio o Raphael Olivé, da Editora Estrada Real (BH-MG), pesquisador especializado em caminhos antigos e as Estradas Reais. E, também através do Tullio, veio a Lis Produção (BH-MG), produtora de documentários em vídeo e a Fazenda Novo Horizonte, de Carmo do Rio Claro, especializada

em turismo com tropas, que forneceu os muares e indumentária, dando apoio ao evento. Através de contato com o SENAC - MG, na pessoa do seu Diretor, Sebastião dos Reis e Silva, foi entabulada uma parceria, onde o SENAC custearia o evento em troca de um documentário em vídeo.

Enquanto o Projeto da Expedição saía do mundo das idéias para a realidade, foi sancionada, em 20 de janeiro de 1999, a Lei MG 13.173, a qual considera Estrada Real os caminhos e suas variantes construídos nos séculos XVII, XVIII e XIX, no território do Estado de Minas Gerais e dispendo sobre o Programa de Incentivo ao Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada Real.

O caminho que a Expedição percorreria foi cuidadosamente pesquisado por Raphael. Quanto a este aspecto, é necessário esclarecer que o caminho entre Ouro Preto e Diamantina, também conhecido por Caminho do Ouro, ou Estrada Real, segue de Ouro Preto para Mariana, Catas Altas, Santa Bárbara e Cocais, diferentemente do caminho utilizado por Spix & Martius. Eles, tendo visitado Mariana, Catas Altas, Santa Bárbara e o Caraça durante a estadia em Ouro Preto, decidiram empreender outro caminho, que permitisse visitar Sabará. A localidade de Cocais era o ponto de convergência entre o caminho original que vem de Ouro Preto e o trecho utilizado por Spix & Martius, vindo de Sabará e Caeté. Assim, quando partiram para Diamantina, utilizaram esta variante para Sabará, fazendo uma volta pela outra vertente da Serra do Espinhaço, ao longo do Rio das Velhas. Todos estes caminhos eram conhecidos por Estrada Real e o trecho utilizado por Spix & Martius foi seguido por nós o mais rigorosamente possível.

Durante a Expedição, como se verá, foram entrevistados diversos tropeiros (ou ex-tropeiros). Estas entrevistas, gravadas em fita K7, demonstraram ser um rico acervo, que merecia um aprofundamento, como se concluiu em relatório preliminar, logo após a Expedição. Assim, após a Expedição, foram dedicadas inúmeras horas de transcrição de K7s. Muitas das gravações ficaram prejudicadas, pois alguns tropeiros entrevistados, com idade avançada, tinham dificuldades na fala. Seguiu-se à Expedição muita leitura e pesquisa em sebos e bibliotecas, buscando sobre tropeiros, tropas, muares e viajantes em geral.

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

Na fase de elaboração do relatório, por se tratar de uma pesquisa independente, ou seja, sem vínculo acadêmico, não nos preocupamos em satisfazer a formatação desta ou daquela instituição, mas tratamos de manter um mínimo de rigor científico.

Encontramos três livros que tratavam especificamente da questão tropeira: “O folclore das tropas, tropeiros e cargueiros no Vale do Paraíba”, de Tom Maia e Thereza Regina de Camargo; “Tropas e tropeiros na formação do Brasil”, de José Alípio Goulart e “As tropas da moderação”, de Alcir Lenharo. Estas três obras foram o que de mais específico encontramos. Destas, orientamos a pesquisa bibliográfica, que nos levou em grande parte aos conhecidos cronistas estrangeiros do século XIX. Da leitura empreendida, juntamente com as entrevistas realizadas durante a Expedição, acreditamos contribuir para consolidar a importância que teve o tropeiro na formação do Brasil e sua contribuição como primeiros empreendedores turísticos, como veremos.

O tropeiro, personagem que discorreremos intensamente, circulou com suas tropas de muares, as ditas bestas-burros e mulas, pelas mais diversas trilhas, caminhos e estradas. Segundo os registros, os muares já apareciam no Brasil na segunda metade do século XVII e, ao que se pode concluir, tiveram participação nas bandeiras que adentraram o interior brasileiro. Até porque a atividade tropeira, com outro nome, já existia na península ibérica desde o século XV. Seria razoável acreditar que, dos tantos costumes portugueses trazidos para o Brasil, a forma de transporte em bestas, bem como a indumentária utilizada, fosse, no mínimo, similar.

O tropeiro era tido como herói e muitas vezes criminoso, dependendo de quem os via. Na senda heróica, o tropeiro levava o alimento que saciava a fome do mineiro, que, obcecado pelo metal dourado, não tinha tempo para lavrar a terra e produzir alimentos. Na criminosa (do ponto de vista da Coroa Portuguesa), era responsável pelo descaminhado ouro e diamantes.

A chegada das tropas era motivo de festa entre os mineiros. Falar em tropa e tropeiros é falar da história de Minas Gerais e do Brasil que, em muitos momentos, é uma só. A história de Portugal, bem como da Inglaterra

e países como a Holanda, a Espanha e a França, tem um germe em Minas pois, de uma forma ou de outra, estes países se beneficiaram do ouro e dos diamantes transportados pelas bestas.

Muito do que sabemos sobre os tropeiros e do modo viajante da época nos foi narrado pelos naturalistas europeus: os cronistas do século XIX. Antes desta época, o ingresso no interior do Brasil, sobretudo Minas Gerais, era proibido aos estrangeiros. Só a partir da chegada da Família Real em 1808 é que esta proibição flexibilizou-se. Com o casamento de D. Pedro I com a arquiduquesa Maria Leopoldina Josefa Carolina de Habsburgo, da Áustria, o Brasil foi redescoberto. Desta vez, pelo crivo das ciências naturais, que recuperou pelo menos 200 anos de atraso em relação à Europa. Como parte do dote trazido pela arquiduquesa, futura Imperatriz Leopoldina, como ficou mais conhecida, viriam ao Brasil vários naturalistas europeus, integrando esta comitiva, e muitos outros vieram pelos mais diversos motivos ao longo do século XIX.

O inglês John Mawe, considerado oficialmente o primeiro estrangeiro a penetrar a província de Minas Gerais, esteve no Brasil entre 1807 e 1811, e seu objetivo principal era pedras preciosas.

O Príncipe Maximiliano de Wied-Neuwied era alemão e tinha interesses diversos entre a botânica e ornitologia. Esteve no Brasil entre 1815 e 1817 percorrendo o litoral brasileiro, do Rio de Janeiro até a região de Ilhéus e de lá pelo sertão até Minas e, ainda, pelo sertão até Salvador da Bahia.

O francês Saint-Hilaire era botânico e esteve no Brasil entre 1816 e 1822. Sua viagem por diversas regiões brasileiras foi magistralmente relatada em oito obras.

Spix & Martius eram bávaros e chegaram ao Brasil em 1817. Viajaram com tropa e guiados por tropeiros pelo Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Bahia, Pernambuco, Piauí e Maranhão e pela Bacia Amazônica em barco a remo. Retornando para a Europa em 1820, foram agraciados com títulos da nobreza. Os dois iniciaram imediatamente a trabalhar nas anotações da viagem, publicando um volume em 1823. O segundo volume, em 1825, não contou com Spix, que havia falecido.

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

Martius continua a obra, utilizando-se das anotações de Spix e publica o terceiro volume em 1831. Daí para frente, várias obras foram escritas por Martius, que dedicou o restante de sua vida à obra *Flora Brasiliense*, com 40 volumes e que levou 66 anos para ser concluída.

Johann Emanuel Pohl, natural da Bohemia, era médico, mineralogista e botânico. Esteve no Brasil integrando a mesma comitiva que Spix & Martius, entre 1817 e 1821. Percorreu o Rio de Janeiro, Minas Gerais e Goiás, retornando ao Rio de Janeiro.

O desenhista alemão Johann Moritz Rugendas veio ao Brasil integrando a Expedição do russo Langsdorff, entre 1824 e 1829. Logo chegando ao Rio de Janeiro, abandonou a Expedição e encetou viagem para Minas Gerais por conta própria.

O inglês Charles James Fox Bunbury era naturalista e esteve no Brasil entre 1833 e 1835, visitando o Rio de Janeiro e Minas Gerais.

O inglês George Gardner era médico e botânico e esteve no Brasil entre 1836 e 1841, percorrendo o Rio de Janeiro, Bahia, Alagoas, Pernambuco, Ceará, Piauí, adentrando para o hoje Estado do Tocantins, Goiás, Minas Gerais e, finalmente, retornando ao Rio de Janeiro.

O inglês Richard Francis Burton era cônsul, e esteve no Brasil por um bom período neste mister. Percorreu o Rio de Janeiro e Minas Gerais. Em Sabará construiu uma embarcação e desceu o Rio das Velhas até o Rio São Francisco e por este até a Cachoeira de Paulo Afonso, viagem iniciada em 1867.

Os relatos deixados por estes naturalistas foram compilados em tudo que se referisse a muares, tropeiros, tropas e modo de viajar que tivessem alguma relevância, bem como uma quantidade enorme de curiosidades que entendemos ilustrar a narrativa da aventura contemporânea. Outras obras importantes de autores brasileiros foram igualmente consultadas. Na medida em que narramos as entrevistas com os (ex)tropeiros do trecho percorrido, vamos recheando com informações obtidas na literatura. Neste mesmo sentido, vamos informando sobre os

Evandro Sathler

lugares que a Expedição percorreu, utilizando igualmente narrativas obtidas na literatura.

Ouro Preto é patrimônio da humanidade. Diamantina reivindicava há anos este título, agraciada pela UNESCO em dezembro de 1999. Ligando estes dois patrimônios, a Estrada Real chega para firmar-se, não como OBJETO da atenção das autoridades, mas como MEIO para toda a sociedade elaborar e empreender projetos sustentáveis para a população envolvida, presente e futura.

Pedimos desculpas pelas eventuais falhas aqui existentes. Esperamos que na leitura de *Tropeiros e Outros Viajantes* o leitor sinta um pouco da experiência e da emoção vivida com a Expedição Spix & Martius - 1999 e o que ela significou para os que dela participaram e para as comunidades com que travou conhecimento. Ainda, se forem encontradas falhas e omissões, devem-se estas apenas à dificuldade em administrar o grande volume de informações, em virtude das tarefas na organização, apoio e contabilidade do evento. Alguns fatos importantes fugiram ao registro, involuntariamente, não que tenham sido menos importantes, mas estamos certos de que o leitor saberá entender. Boa jornada.

1º dia: Sábado 10 de Julho
Ouro Preto a Glaura

Quem se decida a empreender viagem semelhante deve gozar de excelente saúde, ser capaz de suportar fadigas de todo gênero, animado de ardente zelo pelos objetivos em mira, suportando tranqüila e alegremente todo e qualquer desconforto, acomodando-se às privações, e sabendo tomar no bom sentido todas as contrariedades que experimente.

Príncipe Maximiliano de Wied-Neuwied²

Prólogo

Uma brisa fina soprava do sudoeste naquele começo de manhã e uma névoa tênue invadia a praça que leva o nome do mais conhecido dos conjurados: Tiradentes – localizada no coração da cidade de Ouro Preto na histórica Minas Gerais. De repente, como por encanto, homens e mulheres começam a chegar - muitos estão vindo de lugares distantes e ainda nem se conhecem. São os primeiros integrantes da equipe multidisciplinar da Expedição Spix e Martius que exibem suas mochilas e seus instrumentos de trabalho. São biólogos, historiadores, jornalistas, ornitólogos, turismólogos, artistas plásticos, tropeiros, advogados, médicos, cineastas; unidos pela mesma idéia de vivenciar os quase 500 quilômetros de Estrada Real que os levarão até a cidade de Diamantina.

Desse percurso, nasceu TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES, fruto de dezenas de entrevistas ao longo do caminho e muitas horas de pesquisa em bibliotecas particulares.

O sentimento que nos acompanhou desde aquela manhã foi animado pela certeza de que a profissão de condutor de tropa, apesar

das estradas e meios de transportes modernos, está longe de findar. A causa, como o leitor atento irá observar, tem raízes profundas no modo de vida do povo do interior do Brasil (em particular, o mineiro) e na aventura que proporciona a profissão de tropeiro - que produziu as estórias e casos aqui narrados.

Já estamos a caminho.

Ouro Preto: Vila Rica, a rica vila!

Ouro Preto, nosso ponto de partida, foi chamada um dia de Vila de Albuquerque. Mais tarde, Vila Rica, nome que conservou por muitos anos. Foi capital da mais importante e lucrativa capitania da colônia brasileira. Para Portugal, Ouro Preto era sinônimo de riqueza.

Vila Rica a rica vila! ...lugar durante muitos anos considerado o mais rico do Brasil,.... segundo Mawe³. Pohl⁴ informa que a situação da cidade não oferece vista atraente, antes apresenta um aspecto tristonho pela peculiaridade das formas em derredor. Saint-Hilaire⁵ complementa: o verde carregado das laranjeiras e cafeeiros muito multiplicados nos jardins, um céu quase sempre nevoento, a esterilidade dos morros não edificadas, dão, porém, ao panorama um aspecto sombrio e melancólico. E, comentando sobre o ouro, complementa: a grande quantidade de ouro que se encontrou em Vila Rica foi a única causa de sua fundação.

Como capital da Província de Minas Gerais, Vila Rica detinha ainda uma importância política. No comércio não era diferente. Spix & Martius⁶ registram que, *entre todas as cidades no interior do Brasil, nenhuma tem comércio tão animado como Vila Rica*. A população no auge da mineração chegou a mais de vinte mil almas e já no começo do século XIX estava reduzida a oito mil. Saint-Hilaire⁷ acrescenta que *essa vila estaria mais deserta ainda se não fosse a capital da província, a sede da administração e a residência de um regimento*.

Lúcio José dos Santos⁸ destaca que *Vila Rica era um centro de cultura. Possuía juristas de valor, poetas notáveis, oradores eloqüentes. Havia, na capital... sociedades literárias, famílias abastadas, festas suntuosas*. Não é só de passado que vive a cidade. Até hoje Ouro Preto

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

destaca-se no cenário cultural nacional. A primeira escola de Minas surgiu em Ouro Preto e segue até hoje formando a nata da engenharia de Minas. Ouro Preto é hoje uma típica cidade universitária, com dezenas de tradicionais repúblicas, recebendo estudantes de todo o Brasil. O clima estudantil faz de Ouro Preto um lugar prazeroso. Quem não visitou Ouro Preto não conhece Minas, e quem não conhece Minas não conhece o Brasil.

A saída de Ouro Preto foi apoteótica. Animais muito inquietos e assustados. Expedicionários (caminhantes e cavaleiros) em curso pela Trilha do Chafariz.

Teimoso como um burro

Segundo o médico-veterinário Ney Kramer do Amaral, o híbrido (produto da união de duas espécies diferentes) do *Equus caballus* (cavalo) com o *Equus asinus* (jumento) denomina-se *mulo* ou *burro*. Mula é o mesmo híbrido, com genitália feminina. Besta é apenas sinônimo genérico. Os testículos do burro são mal desenvolvidos. Normalmente o burro é castrado, caso contrário, fica de mau temperamento. Daí a expressão: “teimoso como um burro”. A mula é em geral mais vigorosa e dócil. Os híbridos dos eqüídeos são habitualmente estéreis, com raríssimas exceções.

O produto do acasalamento do jumento com a égua é, em geral, de maior porte do que o do cavalo com a jumenta: conhecido como *bardoto*.

Ivens Sathler, igualmente médico-veterinário das antigas, acrescenta que o cavalo geralmente não tem libido pela jumenta, ao contrário do jumento pela égua. Por esta razão, o sistema usado na criação é o da cobertura da égua pelo jumento. A monta é feita trazendo o jumento para efetuar a cobertura da égua em cio.

O Dr. Ney complementa que, na natureza, em liberdade, eles não se acasalam. Excepcionalmente, a mula (fêmea híbrida) é fecunda pelo cavalo, ou pelo jumento. No primeiro caso, forma-se um cavalo; e, no segundo, um híbrido ou burro. A explicação que se tem é admitir que, eventualmente, a mula pode formar um óvulo exclusivamente

guarnecido com cromossomos de *Equus caballus*. E, então, com um espermatozóide de cavalo, dará um cavalo; com o de um jumento, dará novamente um híbrido.

O cavalo também pode formar um híbrido com a zebra. Os híbridos de todas as espécies têm um vigor manifesto, superior ao dos pais. É um fenômeno denominado em genética de "heterose". Os muares são extremamente rústicos, sóbrios e resistentes, donde o seu uso como animais de carga em regiões áridas e montanhosas.

Em Minas tem o jumento Pega, raça local da região perto de Lagoa Dourada, com origem étnica de sangue egípcio, ibérico e italiano. Aliás, o berço de origem do jumento parece ser o norte da África, donde a sua difusão por todos os países do Mediterrâneo. A origem do nosso jumento é certamente ibérica, pois não havia eqüídeos na América antes da descoberta. A chegada dos primeiros jumentos teria ocorrido em 1540.

O pesquisador, médico e veterinário, Eduardo Gastal, especialista em reprodução de eqüinos, descobriu Rainha, uma mula fértil que já teve cinco crias. Rainha vive em Cumari (Goiás) na Fazenda São Sebastião. Exames comprovaram ser Rainha genuinamente uma mula fértil. Com essa descoberta, Rainha passou a ser considerada a quarta mula fértil do mundo.

Trilha do chafariz

Glaura⁹ estava a 22km, de acordo com a navegação prevista. Caminhantes e tropa seguiram pela Trilha do Chafariz. A trilha é estreita, tipicamente uma trilha para tropa, suficiente apenas para a passagem de um animal por vez. Se for cargueiro, como um dos nossos animais, que levava duas caixas nas laterais, vai batendo as cargas pelo barranco e pelas árvores do caminho. Este inconveniente contribui para afrouxar os arreamentos que prendem a cangalha e o couro que cobre a carga, forçando periódicas paradas para acertar a indumentária.

Coberta por vegetação em bom estado de conservação, a Trilha do Chafariz - autêntico trecho da Estrada Real - leva este nome devido à existência de uma fonte mandada construir em 1782 pelo Excelentíssimo Dom Rodrigo de Menezes, Governador e Capitão Mor. No dito chafariz, por volta de uma e meia da tarde, tropa e caminhantes se

encontram, bem como um grupo de ciclistas. Confraternização entre os expedicionários.

7 Almocreves & camaradas

Definir o tropeiro não é tarefa pacífica. No decorrer da pesquisa de campo e na literatura observamos o tropeiro com vários sinônimos: “tocadores”, “arrieiros”, “comboieiros”, “muladeiros”, “muleteiros”, entre outros, usualmente denominados “camaradas”.

Nosso grande dicionarista, Aurélio Buarque de Holanda¹⁰, define o tropeiro como *Condutor de tropa; arrieiro. Indivíduo que compra e vende tropas de gado, de mulas ou de éguas.*

A origem da palavra tropeiro deriva do vocábulo “tropa”, que tem a mesma grafia e significado em espanhol, mas originária do francês “troupe”.

Contudo, o indivíduo engajado na atividade de transporte de cargas, bagagens e mercadorias em bestas, representado no Brasil pelo vocábulo “tropeiro”, em Portugal é representado pelos vocábulos “almocreve” e “recoveiro”, ambos de origem árabe. A primeira deriva de “almukari” ou “almoqueire” ou “almokarive”, de origem mal definida, mas que significa *o que aluga, o que dá em aluguel*, segundo o Dicionário Etimológico da Língua Portuguesa, de José Pedro Machado. A segunda, derivada de “récova” ou “récua”, do árabe “rākuba”, significa *o que tem a ver com montaria* e, ainda, significa cáfila, caravana ou *grupo de viajantes montados em bestas*. De récova vem a recovagem, que é a atividade de transporte de mercadorias ou cargas em bestas, palavra que aparece na língua portuguesa desde o século XV, segundo o Dicionário citado acima e o Dicionário Etimológico Resumido, de Antenor Nascentes.

José Alípio Goulart¹¹, em sua grandiosa obra sobre tropeiros, é enfático: *Os vocábulos almocreve e recoveiro, que em Portugal servem para designar o alugador e o condutor de bestas não exprimem, na sua etimologia, o tropeiro e o camarada do nosso Brasil*. E vai mais além afirmando ser o tropeiro um termo do Brasil, condutor de tropas; homem que viaja com cavalgaduras de carga; negociante que compra e vende tropas de muares, preferindo entender o tropeiro *com seu negócio de*

transporte organizado, ao invés daqueles tangedores de manadas que recebiam a mesma denominação.

Assim, temos o tropeiro como dono da tropa, ou seja, dos animais e apetrechos. Mawe¹² define de forma singela o tropeiro como sendo um *proprietário de burros, que os emprega no transporte de mercadorias, por conta de outrem ou por conta própria*. A tropa, como propriedade do tropeiro. Neste panorama, o tropeiro é um alocador de serviços ou vendedor da capacidade de carga de seus animais. Faz frete, transporta carga para outros, mas não viaja necessariamente com a tropa, encarregando este serviço a um terceiro, como veremos.

Temos ainda o tropeiro negociante. Ou seja, além de dono da tropa e viajar com ela, comercializa mercadorias próprias e, muitas vezes, presta serviço de transporte para mercadorias de terceiros. É o tropeiro mais completo.

Temos ainda o tropeiro como encarregado de conduzir a tropa, composta, sobretudo, de animais cargueiros. Aqui, o tropeiro como empregado do dono da tropa. Geralmente chamado de arrieiro ou tocador. Na falta do dono da tropa, é considerado o patrão. É ele quem responde pela tropa e sua carga.

Na categoria de tropeiro, ou camarada, integrante da tropa, temos também o madrinheiro, via de regra um garoto de oito a quinze anos, que seguia montado na madrinha, geralmente uma égua mansa. Muitos se iniciavam na atividade tropeira como madrinheiro ou guiador. O madrinheiro também assumia a função de cozinheiro nos pousos e dava suporte à atividade do tocador e do arreador. Era o “faz tudo”.

E ligados à atividade tropeira, provendo os tropeiros e suas tropas com apetrechos, acessórios e infra-estrutura de viagem, está o castrador (responsável pela castração dos animais); o domador (responsável pela doma do animal para sela ou cangalha); o ferreiro (que preparava as ferraduras); o ferrador (que ferrava os animais); o trançador (que preparava os laços, cabeçadas, rédeas, peitorais, chicotes e bruacas, utilizando-se de couro cru); o cangalheiro (que fazia e consertava cangalhas); o seleiro (que fazia e consertava selas e preparava as

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

cangalhas); o jacazeiro, ou balaieiro, ou cesteiro (que fazia os jacás, balaios ou caçuás, usando a taquara); e o funileiro (que fazia os trens de cozinha, com chapas de metal).

Spix & Martius¹³ discorrem: *Cada tropa, constando de vinte até cinqüenta mulas, é conduzida por um arrieiro a cavalo. Este homem dá a ordem de partida, de descansar ou de pernoitar da tropa, cuida de equilibrar a carga, do bom estado das cangalhas, melhorá-las, quando elas ferem o animal, cura as mulas doentes e trata das ferraduras. Sob as suas ordens estão os tocadores, cada um dos quais toma conta de um lote de sete mulas. Eles caminham a pé, carregam e descarregam, dão de comer e de beber aos animais, levam-nos ao pasto e cozinham a comida. O arrieiro, em geral um mulato liberto, também se ocupa da venda e da compra das mercadorias na cidade e faz o papel de comissário do dono da tropa. Os tocadores são na maioria negros, que logo se acostumam a esses misteres e preferem esse gênero de vida errante aos trabalhos das lavagens de ouro e das plantações de roça.*

Rede Globo: tudo a ver!

Ainda na Trilha do Chafariz, a Rede Globo de Televisão entrevistou vários expedicionários e a matéria foi exibida no MG TV do dia 10 de julho e no telejornal Bom Dia Brasil do dia 14 de julho.

Das tropas e suas acepções

A palavra tropa, como já vimos, é proveniente do francês “troupe”. Na língua portuguesa, e em especial no Brasil, este vocábulo assume uma série de acepções. O dicionário Aurélio, edição Século XXI, define “tropa” como *bando de pessoas ou de animais*; ou o conjunto de muitas pessoas agrupadas; multidão. Significa ainda o *conjunto de soldados*; os *soldados de qualquer arma*, o *exército*.

No popular, *cada uma das unidades locais de escoteiros, e caravana de animais eqüídeos, especialmente os de carga*. Possui ainda a acepção do *conjunto dos trabalhadores braçais em empresas de armazéns de depósito*. No Rio Grande do Sul, *uma grande porção de gado vacum em marcha dum ponto para outro (normalmente para as charqueadas)*. Em Minas Gerais, *agrupamento de escravos dirigidos por*

empregados livres, e que trabalhavam na extração de diamantes em lugares que chamavam serviços.

Goulart¹⁴ indica que tropa era designação de *bandos de negros escravos, adquiridos nos mercados próprios e levados para as propriedades de seus respectivos senhores*. Segundo Saint-Hilaire¹⁵, outra acepção de tropa refere-se aos aventureiros paulistas: *iam à procura de ouro e se entranhavam pelas matas a fim de escravizar índios, reuniam-se em grupos mais ou menos numerosos, comandados por um deles, que tomava o título de capitão. Essas tropas tinham em português o nome de Bandeira,...* Como outra acepção, a literatura aponta sua utilização para designar certos grupos de índios, como se depreende do relato de Pohl¹⁶: *Então apareceram as tropas dos nossos índios*; corroborado pelo relato de Saint-Hilaire¹⁷, que menciona que *Quando o comandante Julião veio fixar-se em S. Miguel, trouxe consigo uma tropa de índios,....*

O Príncipe Maximiliano¹⁸ informa que tropa é o *nome dado a um certo número de animais de carga que viajam em conjunto*. E é neste sentido que entenderemos tropa doravante. E ainda como sinônimo de tropa, como informa Goulart¹⁹, em sua acepção de grupo de muares, temos a “mulada” ou “burrada” ou “burrama” (grupo de mulas/burros); “cavalhada”, no caso de cavalos e éguas. “Monção” era um termo designativo das expedições que adentravam o interior e, no Mato Grosso, é conhecido como sinônimo de tropa cargueira. “Comboio” era o sinônimo de tropa mais usual no nordeste brasileiro. “Caravana” era um termo utilizado no nordeste e norte, como designativo de tropa de muares cargueiros. “Condução” e “comitiva” eram também sinônimos de tropa de muares cargueiros.

Doutor

Passamos pelo povoado de nome Doutor. Ao que tudo indica, este povoado chamava-se *Bandeirinha*, citado por Spix & Martius²⁰ como *um núcleo de pobres palhoças*. A comunidade não tem escola e seu nome se dá em virtude de, no passado, um médico atender a seus pacientes graciosamente.

Em Doutor, a Expedição foi calorosamente recebida pela população. Clima de festa. O Clube do Cavalo de Cachoeira do Campo e

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

o Restaurante Tripuí nos brindaram com um almoço típico mineiro, servido no Bar do Zé Lopes e de D. Neli. O cardápio foi frango com quiabo e angu.

Saímos de Doutor em direção a Glaura. Não há qualquer sinalização indicando rumos ou quilometragem, situação que vamos observar ao longo de toda a Expedição até a chegada a Diamantina.

Glaura ou Casa Branca

Entramos em Glaura²¹. Lugar simpático, com cerca de 200 habitantes no núcleo urbano. Foi chamada de Santo Antonio de Casa Branca, ou somente Casa Branca. Mesmo sendo oficialmente Glaura, o povo a trata como Casa Branca. Sobre Glaura, que já foi uma pequena aldeia, Lucio José dos Santos²² informa: *Surgiram então arraiais da zona do campo, que não deveram a sua origem à mineração, mas à lavoura, como Cachoeira do Campo, Casa Branca, São Bartolomeu, etc.*

Na expedição original, Spix & Martius²³ também pernottaram em Glaura e comentaram: *Arraial de Santo Antonio de Casa Branca... nos proporcionava bom pouso para a noite, uma venda, bem sortida, por estar perto da capital.*

Saint-Hilaire²⁴, que também passou por Glaura, registrou: *encontrei uma paróquia, a de Casa Branca... não tem senão uma légua quadrada de território, o que, no sertão, não passa de uma pequenina fazenda. E acrescenta: Santo Antonio de Casa Branca... Essa aldeia... pareceu-me pouco considerável e no mesmo estado de ruínas e abandono de tantos outros lugares.*

Burton²⁵ também esteve em Glaura e informa que o lugar *floresceu antes de 1801, mas que a única coisa que podia exibir como resultado do seu ouro era uma capela de pedra.*

Os Expedicionários foram acomodados no Salão da Associação Comunitária de Glaura e alguns instalados na casa paroquial. O jantar foi preparado pelos integrantes da Associação Comunitária²⁶.

Após o jantar, fomos agraciados com a música do grupo "Seresta de Glaura".

2º dia: Domingo 11 de Julho
Glaura a Acuruí

*“O gosto pela História Natural faz nascer o de viajar”
Saint-Hilaire²⁷*

Alvorada em Glaura. Os Expedicionários se apresentam para o café-da-manhã, proporcionado pela Associação Comunitária de Glaura, servido no mesmo local onde passamos a noite. Com o merecido descanso e um desjejum primoroso, era hora de fazer rastro.

Primeiro saíram os caminhantes que, aproveitando a fresca das primeiras horas da manhã, e para evitar a poeira da estrada nestes tempos de seca, preferem estar sempre na vanguarda. A saída da tropa seguia uma dinâmica diferente. Era necessário reunir os animais, selalos, checar a indumentária, para só então, com tudo em ordem, dar a partida. Esta rotina seguiu por todos os dias da expedição.

Os equipamentos pessoais, de caminhantes e cavaleiros, eram transportados nos veículos de apoio: um Jeep Gurgel, da Tropa Serrana; um Jeep JPX, da FUNIVALE; e um caminhão Volkswagen, da Fazenda Nova Horizonte.

O diabo em quatro patas

Os muares são muito inteligentes e extremamente sensíveis, comportamento que pouco se explica. No início das grandes jornadas, os muares reagem indóceis e buscam se livrar das cangalhas e cargas. Dispersam-se. Dão coices. Viram o diabo com quatro patas. Podem reagir desta forma quando a alimentação não é boa ou insuficiente; quando falta água ou chove muito; quando os caminhos são péssimos. Talvez nem precisem de motivos. Eles simplesmente reagem. Todos os viajantes pesquisados, de uma forma ou de outra, comentam o comportamento dos muares.

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

Para ilustrar, destacamos alguns relatos, experiências vividas pelos viajantes cronistas do século XIX, sobre as mais diferentes reações dos muares.

Muitas vezes era o viajante tomado de surpresa por uma tempestade inesperada. O barulho dos trovões podia deixar os animais aturdidos, como nos conta Pohl²⁸: *surpreendeu-nos terrível tempestade... o raio atingiu... árvores cujos galhos quebrados claramente ouvíamos estalando. O eco duplicava o terrível barulho da tempestade de tal modo, que os nossos burros se assustaram. Caiu um deles que, atordoado por medonho estrondo, disparara a correr. (...) desde longo tempo não estavam acostumados a conduzir cargas, esgotava-se-lhes antes a paciência do que as forças. Não tardou que se deitassem no chão e se livrassem da carga. Isto se repetiu bem mais de quarenta vezes nesta curta jornada.*

Bom pasto e farta água era uma preocupação constante nas longas jornadas. Era importante deixar os animais saciados. A falta de alimento e água para os animais representava um grande tropeço. Os animais costumavam fugir em busca de pasto e água, muitas vezes retornando a locais pelos quais a tropa já havia passado. A fuga dos animais, portanto, era sempre um inconveniente e não raro atrasava a viagem por horas e até dias, como comenta o Príncipe Maximiliano²⁹ que *fugido um dos burros, fui obrigado a permanecer dois dias nesse lugar arenoso e triste.* E segue: *Estando o calor extremamente forte nesse dia, os nossos animais de carga, esgotados, buscavam sofregamente água, o que por pouco nos ocasionou uma perda; um dos nossos animais atirou-se de repente num charco, fazendo com que a água entrasse nas caixas e estragasse quase completamente tudo o que nelas se guardava. O viajante está exposto em tais ermos a freqüentes acidentes desse gênero, perdendo, muita vez, pela indocilidade dos animais de carga, pela negligência dos tropeiros ou pelas chuvas, o fruto de assíduas pesquisas e de longas e penosas jornadas.* E vai mais além: *Os animais de carga não foram mais bem aquinhoados que os homens, pois no solo sombreado pela mata fechada não cresce muita relva, e ao longo da estrada só se viam arbustos duros e na maior parte espinhosos. Não seria, pois, de surpreender que esses inteligentes animais procurassem a todo momento voltar para as pastagens cuja lembrança ficasse profundamente gravada na memória.*

...Tivemos, por conseguinte, de obrigar os burros a andar para a frente pela velha estrada da floresta e, sendo ela impraticável pelos lados, juntas são aí as árvores, bastou fechar o caminho por trás deles, com compridos paus e pequenas árvores atravessadas. Assim mesmo, fugiram, conforme o seu costume, logo que anoiteceu. (...) Começamos, então, a pensar que outro motivo se somava ao de procurar melhores pastagens para fazê-los fugir... logo descobriram os rastros de duas grandes onças (jagueté) que, durante a noite, haviam passado pelas nossas proximidades. Se tivessem podido, não teriam deixado de se apoderar de um par de burros nossos.

Os burros podem se assustar com qualquer coisa. Uma onça, um barulho de vento, um galho que cai. O Príncipe Maximiliano acrescenta que, certa vez, ouviu a burrada toda em disparada, *fugindo de onde estavam. A indocilidade desses animais não me deixou outra alternativa senão ceder-lhes lugar, o mais depressa que pude, para que passassem, sem me ferirem com as caixas que carregavam. Todos se puseram a correr e, como continuassem em disparada, pude descobrir a causa de sua fuga. Havia esbarrado, à borda do caminho, nas folhas dum arbusto em que havia um ninho de vespas (marimbondos). Enxames dessas vespas furiosas, (...) se haviam lançado contra os pobres animais; tamanho pavor têm eles dessas vespas que fogem imediatamente e se precipitam infrenes nas moitas mais cerradas e embaraçadas de espinhos.*

Spix & Martius³⁰ comentam sobre fuga dos animais: *O portão da ponte não se fechava à noite, e diversas de nossas mulas cargueiras, como é costume dos animais de tração, tinham fugido pelo caminho percorrido antes.*

Nos pousos ao final de cada dia, ficavam os animais em pastos – fechados com alguma sorte – mas, via de regra, sem qualquer cerca. Dependendo dos lugares, era necessário aplicar a peia, que consiste na prisão de corda ou de ferro que segura os pés das bestas, ou seja, uma amarração que não permite os animais caminharem com desenvoltura, como num trote ou numa corrida. Era necessário evitar que os animais se deslocassem para muito longe do local do pouso. Sem local fechado ou peia, reunir os animais no dia seguinte poderia transformar-se num martírio, perdendo-se muito tempo e transformando o início do dia num verdadeiro pesadelo.

Burton³¹ é enfático ao comentar sobre muares: *Esses animais são o nosso martírio: param em frente do carro, viram-se de costas, escoiceiam furiosamente, aglomeram-se e precipitam-se no meio da estrada, como se estivessem decididos a impedir-nos a passagem.* Apenas para esclarecer, o que Burton chama de carro é uma espécie de diligência – puxada por uma junta de muares – utilizada na segunda metade do século XIX para as viagens entre Petrópolis e Juiz de Fora.

Eli: balaieiro

Ainda na saída de Glaura tivemos a oportunidade de entrevistar o Eli, que toma conta de uma fazenda próxima. No curral desta fazenda, nossos animais pernoitaram. No momento de nossa saída, ele estava em plena atividade, trançando taquara com tamanha habilidade, dando forma aos balaiois que vende para os tropeiros por trinta reais o par³². Ele nos conta que aprendeu a arte com seu sogro e já fez muitos balaiois que foram para muito longe. Ele acrescenta que cada balaieiro tem seu modo de fazer o balaio, também conhecido por “jacá” ou “quiçamba”, e que pode reconhecer os balaiois que fez não importa onde estejam ou quão surrados pela lida estiverem. Eli se emocionou durante a entrevista e as lágrimas que derramou simbolizaram para nós a emoção e a importância do trabalho de pesquisa que se iniciava. Despedidas e pé na estrada.

Primeiros turistas

Para fins de ilustração neste trabalho, é importante analisar o tropeiro sob uma ótica mais abrangente: a de um viajante freqüente dos caminhos, das Estradas Reais do Brasil. As mercadorias transportadas e sua propriedade têm relevância, mas o mais importante era mesmo o meio de transporte e as rotas utilizadas para circulação.

E neste sentido os tropeiros aparecem como condutores de viajantes. Fossem naturalistas estrangeiros – com hábitos e costumes muito estranhos, levados a lugares pouco transitados pelo sertão distante, ou nacionais, se deslocando de um ponto a outro por diversos motivos.

O inglês John Mawe, tido como cronologicamente o número um dos viajantes-repórteres pelo interior, em especial Minas Gerais³³,

pode ser simbolicamente considerado o primeiro turista estrangeiro no Brasil.

A tese considera os naturalistas – cronistas do século XIX, como os primeiros “turistas” estrangeiros no interior do Brasil. Vejamos.

Considerando-se que o termo “turista”, conforme nos reporta Hector Ceballos-Lascuráin³⁴, apareceu pela primeira vez em 1800 e foi publicado no Oxford English Dictionary em 1811. Significava desde então *o indivíduo que viaja pelo prazer de viajar; por curiosidade*. Não quer dizer que na história da humanidade, anterior a 1800, não se praticava o turismo na sua acepção mais aceita. Simplesmente, a partir de então, esta atividade formalizou-se através de um vocábulo. E esta “curiosidade”, reforçada por Saint-Hilaire como “O gosto pela História Natural faz nascer o de viajar” era um dos combustíveis dos naturalistas; um dos pilares de qualquer ciência.

Desta forma, se foram eles os primeiros turistas, foram os tropeiros os primeiros operadores turísticos, fornecendo com a tropa serviços de transporte, guia, alojamento, alimentação e demais necessidades de viagem. Tudo no modo viajante dos tropeiros, que era, basicamente, o único modo de se viajar longas distâncias com cargas naquela época. O carro de boi era outra alternativa, mas não servia para as grandes distâncias em Minas, entre outros lugares com serra, dado à condição das estradas.

Por outra via, era o tropeiro apenas empregado, contratado para fornecer seus serviços numa função da tropa. Funcionava também como uma espécie de guia – uma versão primitiva do guia turístico, profissão hoje das mais importantes no *trade*. Neste caso, era o viajante proprietário da tropa e da indumentária, adquirida, em qualquer caso, sob a orientação dos tropeiros. Eram verdadeiras expedições científicas, precursoras – resguardada a proporção – da atividade (eco)turística de hoje. Portanto, sempre que fizemos menção ao tropeiro, nos referimos também a ele no sentido do viajante, condutor de tropa de muares (com ou sem carga); o tropeiro condutor de boiadas, neste caso o boiadeiro; e até o carreiro, transportador de cargas em carro de boi.

Todos fazem parte da grande família de viajantes que circularam intensamente pelos caminhos antigos e abasteceram os recantos mais longínquos deste país, desde o século XVII até pelo menos metade do século XX.

Fazenda Ana de Sá

A Expedição seguia seu curso neste segundo dia. A saída para Acuruí não foi diferente. Sem qualquer sinalização, a única forma de descobrir o rumo a ser tomado era perguntando. Ao longo da estrada era possível alcançar um caminhante aqui e ali. Os caminhantes saem juntos, mas chegam dispersos, pois cada um tem um ritmo e uma resistência na caminhada. Em câmbio, a tropa sai junta e chega junta.

No caminho para Acuruí passamos pela antiga Fazenda Ana de Sá, e logo cruzamos o Rio das Velhas, bem próximo de sua nascente, numa ponte de pedra de cantaria. Cruzamos também uma estrada asfaltada que liga a mina de Capanema à BR-040.

A entrada em Acuruí³⁵ foi dispersa, nada que fosse digno de nota. Cada um chegou a seu tempo. Na espera pelos demais expedicionários, os caminhantes que chegaram na frente descansavam debaixo de uma árvore frondosa.

Rio das Pedras ou Acuruí

Spix & Martius³⁶ nos conta que de Casa Branca (Glaura) *prosseguiu a viagem por montes e vales, alternadamente, até o sopé de uma alta montanha, onde corre o pequeno Rio das Pedras e está a freguesia do mesmo nome, conhecido por algumas lavagens de ouro.* Antigamente era comum dar nomes a córregos e rios, ou mesmo serra e outros acidentes geográficos, por alguma característica que os identificasse. Surgiram então uma série de “rio fundo”, “rio claro”, “rio do peixe”, etc. Por extensão, estes nomes, muitos em língua nativa, passaram a nomear fazendas e aldeias localizadas nas cercanias.

Sobre Acuruí, Saint-Hilaire³⁷ registra: *A igreja, que é construída entre duas fileiras de palmeiras, avista-se de longe e empresta um belo efeito à paisagem (...) não vira senão localidades em decadência; mas não vira também nenhuma em tão mau estado quanto Rio das Pedras.*

Burton³⁸, por sua vez, comenta: *A única rua exibida, a leste, a Igreja do Rosário, e mais a oeste a Capela de Nossa Senhora da Conceição, não terminada (...). À porta da hospedaria anã avistamos um cidadão idoso, trajando casaca preta e soubemos que um bando de imigrantes americanos sulistas andava por ali à procura de terras.*

Spix & Martius deixaram Vila Rica (Ouro Preto) para o primeiro pernoite em Casa Branca (Glaura) como fizemos, mas, diferentemente, eles saíram de Glaura, passaram por Rio das Pedras (Acuruí) e fizeram alto na Fazenda Cocho D'Água, local que passaremos no terceiro dia. Ou seja, no segundo dia de viagem, Spix & Martius avançaram pelo menos uns 10 quilômetros mais que a Expedição contemporânea.

Barbatimão: Otaviano

Em Acuruí travamos conhecimento com um tropeiro, Otaviano Pires Alves, de 75 anos. Ele nos conta que, até o início da década de 70, levava em tropa para Itabirito muito milho, feijão, mandioca, farinha de mandioca, casca de barbatimão³⁹ para curtume, ovos, banana e uma variedade de frutas produzidas no local. Otaviano Alves nos conta meio acanhado que também levava ouro para Itabirito e trocava por mercadorias que trazia para Acuruí.

Afeitos à fadiga e sóbrios

O Príncipe Maximiliano⁴⁰ faz um breve relato de como preparar uma viagem pelo Brasil, no que concerne à tropa. *Se se pretende viajar pelo interior do Brasil, é preciso, em primeiro lugar, arranjar bons animais de tropa, os quais costumam barato em certas províncias como Minas Gerais, São Paulo e Rio Grande, enquanto noutras alcançam alto preço. No Rio de Janeiro pode-se comprar a um mineiro toda a tropa, à razão de 33 a 25.000 réis cada burro (...) Na Bahia, pode-se comprá-los na Vila de Cachoeira (...) Os estrangeiros nada entendem do modo de tratar esses animais; não sabem nem ferrá-los, nem curá-los quando caem doentes. Eis porque é de necessidade contratar um tropeiro. Habitados com tudo o que concerne às caminhadas no interior, esses homens conhecem perfeitamente as mínimas particularidades do seu ofício; são afeitos à fadiga e sóbrios como todos os brasileiros, dormem no chão puro quando é preciso, marcham a pé, ao lado dos burros ou a cavalo, conforme o que se*

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

tenha combinado. Se se teve a felicidade de encontrar um bom tropeiro, está vencido o ponto principal da empresa; pode-se contar que a viagem será bem sucedida.

Burton⁴¹ também dá sua contribuição sobre tropas: *Há tropas de burros, divididas geralmente em grupos de sete ou mais animais, cada lote com seu tocador ou condutor. Esses navios do deserto luxuriante da América do Sul vêm carregados de sal e quinquilharias, que constituem a principal importação e trazem do interior café e algodão, bruto ou já beneficiado.*

Saint-Hilaire⁴² igualmente fez um valioso resumo da tropa: *As tropas um pouco consideráveis são divididas em lotes de sete animais, e cada um é confiado à guarda de um negro ou mulato que, caminhando na retaguarda dos cargueiros de que está encarregado, os incita e dirige por meio de gritos ou por um assobio bastante brando. Costuma-se carregar cada besta com oito arrobas (cerca de 120 quilos) e, para não feri-los, iguala-se à carga com o maior cuidado. Cada caravana que chega a um rancho aí toma o seu lugar; os animais são logo descarregados; arruma-se as mercadorias com ordem; cada animal recebe sua ração de milho; levamos ao pasto; arranjam-se-lhes as albardas, e se desentortam os cravos destinados a ferrá-los. Enquanto isso, o mais jovem da tropa vai buscar água e lenha, acende o fogo, arma em redor três bastões que se unem superiormente, amarra-os, e suspende um caldeirão na tripeça, onde põe a cozinhar o feijão preto destinado ao jantar do dia e ao almoço do dia seguinte. Os tropeiros das diversas caravanas se aproximam um dos outros, põem-se a conversar, relatam suas viagens e aventuras amorosas, e, às vezes, um deles encanta o trabalho dos vizinhos tocando guitarra e cantando algumas dessas árias brasileiras que tem tanta graça e doçura. Tudo se passa em ordem; raramente discutem, e falam entre si com uma delicadeza desconhecida na Europa entre homens de classe inferior. No dia seguinte, levantam-se bem cedo; dão aos burros nova ração de milho. Deixando o rancho, saúdam os tropeiros que ainda aí ficam; fazem nova caminhada de três a quatro léguas, e chegam à outra estação pelas duas ou três horas da tarde”.*

Bunbury⁴³ montou uma tropa em Porto de Estrela para empreender sua viagem pelo interior. Ele destaca que *os animais eram*

fortes, bons para o serviço e muito bem amestrados; e, conseqüentemente, livre-me das inúmeras contrariedades e incômodos provenientes de mulas mal ensinadas, dos quais a maioria dos viajantes brasileiros têm se queixado.

Madrinheira

As tropas possuíam certa hierarquia que, na ingenuidade tropeira, era identificada por “divisas de posto”, como informa Goulart⁴⁴, acrescentando que as tropas com mais de cinco lotes *eram distinguidas pela cabeçada ornada de prata e enfeitada de martinetas e campainhas, com uma boneca de pano ou uma pluma fixada entre as orelhas do animal; e também pelo peitoral cheio de guizos tilintantes. Essas insígnias eram invariavelmente portadas pela madrinha.* O primeiro animal da tropa, não raro uma égua mansa, era chamada de madrinheira, ou dianteira, ou guia da tropa, e seus arreios, conforme Maia⁴⁵, *eram sempre mais bonitos e mais cuidados. (...) Tanto durante a viagem como solta com a tropa, no potreiro, levava ao pescoço, amarrado por uma correia fina, um pequeno cincerro ou caneco. A função desse sino era manter a tropa sempre em volta da madrinheira.*

E havia grande competição no enfeitar, no adornar as madrinhas da tropa. A exuberância dos adornos chegava a transformar alguns animais numa figura bizarra. Quanto mais enfeitada estava a madrinha, tanto mais alto na escala hierárquica encontrava-se o tropeiro (dono da tropa). E, quando em alta madrugada, ainda escura, era necessário reunir os animais no campo, o som característico do sino denunciava de imediato a localização da madrinheira e, via de regra, os demais animais da tropa. Em marcha, quando o tocador parasse a madrinheira, os demais iam parando em fila. Era peça chave no trafegar e no brio do tropeiro.

Saint-Hilaire⁴⁶ faz o seguinte comentário sobre a madrinha da tropa: *No silêncio dessas matas, ouvia continuamente o eco das vozes dos tropeiros e o ruído dos guizos da madrinha da tropa, mula predileta que guia fielmente a caravana, a cabeça ornada de planejamentos coloridos, tendo ao alto uma pluma ou um pequeno boneco.*

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

Uma tropa podia ter um ou vários lotes de animais. Diferente do burro trabalhando isoladamente, como fragmentação da tropa, já no declínio da atividade (século XX). A tropa, como reunião de lotes de muares cargueiros, é o *tipo genérico da circulação geral para carga; apresenta grande raio de ação e é o mais contraditório*, segundo Santos⁴⁷, referindo-se à época em que as tropas eram a única alternativa de transporte em determinadas regiões.

Cada lote possui de 8 a 10 animais, dependendo da região. Pelo menos, três camaradas para cada lote. Desejável que as bestas sejam fortes, de tamanho médio, mansas, novas e treinadas para obedecerem a uma voz de comando e seguir a madrinheira.

Pereira⁴⁸ nos informa que são os muares *ensinados a marcharem em fila indiana, em virtude da estreiteza dos caminhos*. Rugendas⁴⁹ nos conta que para o transporte de mercadorias são utilizadas cinquenta ou sessenta bestas, ao que chamam de tropa. *Estas se dividem em lotes de sete bestas cada um, confiados a um negro da tropa particular, cabendo ao tropeiro ou ao próprio proprietário a fiscalização do conjunto*. E segue informando que em pouco difere este meio de transporte e indumentária ao utilizado em Portugal e Espanha.

Spix & Martius⁵⁰ relatam que Jundiaí, em São Paulo, era considerado um *porto seco*. Desta pequena vila partiam as tropas para Minas, Goiás e Mato Grosso. Era um verdadeiro entreposto de cangalhas, selas, ferraduras e *tudo que é necessário para equipamento das tropas*. Contudo, durante as longas jornadas, era necessário manutenção na indumentária, muitas vezes necessitando reposição. Cangalhas eram recondiçionadas; novo enchimento nos suadores; correias são repostas. O Príncipe Maximiliano⁵¹, estando em Ilhéus, preparando-se para uma longa travessia pelas florestas virgens do sul baiano, relata que encontrou um mineiro que consertou as cangalhas de sua tropa, em mau estado pela longa viagem desde o Rio de Janeiro. *Repará-las era tanto mais importante quanto esses animais iam empreender, muito mais carregados, uma travessia por matas inteiramente desabitadas. As caixas e os fardos batem freqüentemente de encontro aos troncos, e esses choques os arrebatam e estragam, se a cangalha não for macia e reforçada, e a carga bem equilibrada. A ferradura era o item que mais se repunha*.

Os viajantes relatam que nas paradas longas a indumentária era revista antes da nova partida. Fazia-se provisão de ferraduras, cravos e o que mais fosse necessário repor em curso, de modo a não atrasar a viagem. Grosseiramente comparando, antes de uma viagem de automóvel, checa-se pneus, óleo, freios, luzes, etc. O que necessitar de reparo é feito antes da partida, pois, uma vez iniciada a viagem, tal manutenção é mais complicada e cara.

Segundo o Príncipe Maximiano⁵², quando de sua travessia pelo sertão baiano, relatou que *Os couros de boi, tão comuns no sertão, pertencem aqui ao número dos objetos de primeira necessidade. São cortadas em tiras, com que se fazem cordas e correias, e servem também para cobrir a carga dos animais.* Ainda no sertão baiano, este viajante relata que *O comércio entre Minas e Bahia se faz aqui por diferentes caminhos. Grandes tropas de sessenta a oitenta burros, ou mais, vão e vêm sem parar transportando mercadorias, principalmente o sal, que falta em Minas (...). É espetáculo interessante o de uma dessas tropas, aliás características dos campos gerais (...). Sete burros formam um lote, devendo ser conduzidos, carregados e alimentados por um homem. O primeiro animal da tropa tem arreios pintados e guarnecidos de numerosos guizos. O encarregado da tropa vai a cavalo, na frente, com alguns de seus companheiros ou ajudantes; todos vão armados de compridas espadas e vestidos de botas de couro castanho, que sobem até muito em cima; à cabeça um chapéu de feltro cinzento claro. Essas tropas interrompem às vezes a triste uniformidade desses campos.*

Sobre os jacás (ou cestos) e as bruacas, dois componentes utilizados para transporte de todo tipo de carga, Burton⁵³ define aquele como sendo um *cesto feio de casca de bambu cortado e comprimido. É um paralelogramo achatado (...)* adaptando-se à cangalha. A bruaca é *couro de boi amaciado dentro da água, ajustado e cozido dentro de uma caixa rude com tampa e deixa-o a secar. Torna-se dura como pau. A palavra é escrita por antigos escritores boroacas. Os modernos escrevem "vruaca" ou "broaca".*

O progresso na mão dos tropeiros: Jorge Ribeiro

Conhecemos o Jorge Ribeiro, comerciante e filho de tropeiro. Ele nos conta que assumiu o estabelecimento comercial de seu pai, que

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

tinha dois lotes de burros, ou seja, duas tropas. Tinha também muito gado na Fazenda do Buraco, de sua propriedade. Ribeiro conta que o comércio local era abastecido por tropas, até mais ou menos 1965/70, quando *começaram a melhorar as estradas, aí a coisa foi acontecendo, devagar o progresso foi chegando e foi eliminando as tropas*. As tropas costumavam arrancar numa coberta que seu pai disponibilizava para os tropeiros. Nesta época, seu pai comprou um caminhão. De lá para cá, o número de bestas utilizadas no transporte de carga diminuiu. Hoje todo mundo tem cavalo, mais para lazer do que para a lida. Ribeiro acrescenta que o trânsito de tropas era intenso antigamente. Vinham em tropa mercadorias como ferradura da Zona da Mata, ferramentas como torquês e martelo, panelas de pedra, toucinho, muito sal e fumo de rolo que vinha de Ubá. Primeiro vinha o vendedor, conhecido por cometa⁵⁴, um mês antes para tirar os pedidos. O cometa *dormia na casa da gente; a gente dava hospedagem. Ficava batendo papo e fazia as vendas para o meu pai. Vendia fumo, sabão, panela de pedra. Depois vinham as tropas e entregavam. Alguns tropeiros já chegavam com suas bestas carregadas pois sabiam que ali venderiam as cargas. O progresso andava na mão deles. Era o meio de comunicação que nós tínhamos na época. Hoje tem televisão, telefone. Antigamente eram os tropeiros que traziam as novidades (...) a gente ficava sabendo das coisas que aconteciam através deles. Vinham do Rio, aí a gente ficava sabendo o que acontecia. Era na época da guerra. A gente sabia notícia 30/60 dias depois*.

Ribeiro finaliza dizendo que uma tropa carregada, parando somente para pernoite, levava em torno de 40 dias até o Rio de Janeiro.

Fazenda Santana

Do núcleo urbano de Acuruí seguimos para a parte rural do distrito, ao rumo da alta montanha mencionada por Spix & Martius, donde localizava-se a fazenda do Basílio, local do nosso pouso. Caminhantes, tropa e veículos de apoio chegaram. Todos se acomodam como possível no interior da casa, ou em barracas no terreirão. Vem a confraternização. A seleção de futebol do Brasil joga um amistoso. O cansaço não diz muito. Jantar na cozinha ao redor do fogão. Vencemos o segundo dia.

3º dia: Segunda-feira 12 de Julho Acuruí a Rio Acima

A História, sendo uma viagem regressiva ao passado, há de ser vista como foi: e, já que não é dado trazer os mortos à luz do nosso dia, temos que nos transportar nós mesmos, sem ilusões, ao dia em que eles viveram.

Diogo de Vasconcelos⁵⁵

Alvorada. Os participantes da Expedição pouco a pouco vão mostrando as caras. Saindo dos quartos da sede da fazenda; das barracas armadas no terreirão. Cada um vai se espreguiçando, saudando um novo dia. O cheiro de café coado na hora anuncia a primeira refeição. Os Expedicionários vão tomando posto na cozinha – melhor lugar de todo o conjunto rural – e entre goles de café com leite, e uma mordida cá e outra acolá num pão com manteiga, o assunto é um só: o roteiro do dia.

A estrada era muito apoludida: Zé Basílio

Acampamento levantado. É hora de partir. Aproveitamos os últimos minutos entre as despedidas para entrevistar nosso anfitrião, José Basílio, 71 anos, tropeiro de longas datas. Ele nos contou que mexia com tropa há coisa de 30 anos atrás (pelas contas, no final da década de 60). Transportava principalmente carvão vegetal para a empresa Queiroz Jr., de Itabirito. Seu Basílio, como é conhecido, conta que certa vez, ao montar uma mula nova pela primeira vez, a besta saltou tanto que *cheguei a vê até a comunheira do telhado da casa, mas foi um tombo duro*. Revelou que gostava muito desta vida de tropear e que só parou por conta da Florestal (aqui se referindo às autoridades florestais) que passaram a impor severas restrições ao corte de vegetação e posterior queima para carvão. Só transportou carvão. Era sua única demanda. O lugar mais longe que já conduziu tropa foi Itabirito, que levava um dia inteiro de viagem, como ele

mesmo diz, *de sol-a-sol*. Basílio nasceu, foi criado e vive na Fazenda Santana, propriedade em que nos encontramos. Ele acrescenta que a propriedade dele é passagem para Rio Acima e já viu, em seus 71 anos de vida, muitas tropas passarem para ambas as direções. *Antigamente, há uns 25 anos atrás, a estrada era muito apoludida⁵⁶ (sic) de mascate, daqui para Morro Velho, daqui para Nova Lima; mascateando verdura, banana, ovos; (...) daqui para Casa Branca*. Perguntado se os tropeiros pousavam em seu sítio ele informa que a Fazenda Coxo D'Água, localizada a uns 10/15km no sentido Rio Acima, era o lugar preferido para pernoite. Foi lá, como informamos anteriormente, que Spix & Martius passaram a noite do segundo dia rumo ao Arraial do Tejuco (Diamantina). Finalizando, Basílio acredita no ecoturismo; vê com simpatia o conceito de Pouso Rural e quer o engajamento de sua propriedade neste novo conceito de turismo. *Acho uma grande vantagem, que pode trazer muito e bom resultado mais à frente para a gente. Aqui é um lugar meio sem recurso de vida. A gente vivia do carvão, agora não tem mais carvão; então precisa de ter um turismo para ajudar. Fiquei muito satisfeito com isso; que daqui a 90/120 dias que volte de novo (...) é muito importante para a gente, para a comunidade. Ajuda muito o lugar...*

Burro e mula é tudo igual

A palavra *muar* vem do latim “mular” (mulares no plural), daí a palavra *mula*. Segundo Maia⁵⁷, *Burro e mula é tudo igual*. E, como já vimos, *mula e besta* são a mesma coisa. Há quem afirme que a *mula* é melhor. A *mula* é considerada mais ligeira e, como *guia*, é mais certa. As *bestas* são mais dóceis, leais e menos coiceiras, menos baldosas. Ainda segundo Maia, *Burrada é considerada qualquer reunião de burros chucros ou não*. Conhecido como *cargueiro*, temos o *burro* ou a *besta de carga*, em geral, no trabalho avulso, fora do lote. E este mesmo autor acrescenta que o *cargueiro* é uma fragmentação da *tropa*, após seu desuso, sobretudo no Vale do Paraíba.

Com relação ao visual dos *muars*, Spix & Martius⁵⁸ comentam: *O corpo das mulas, neste país, é mais belo que o dos cavalos; em geral, igualam em tamanho aos nossos cavalos europeus; na cor são pretas, baias, ruças ou zebradas. Para as longas viagens são preferíveis aos cavalos, pois resistem melhor à fome e à sede, e agüentam cargas maiores com mais segurança, na média de oito arrobas. Também não se*

passa por fazenda alguma nestas regiões, onde não se criem alguns jumentos ordinários para procriação; esse ramo de pecuária é, contudo, muito menos explorado do que na capitania do Rio Grande do Sul e em Buenos Aires, razão por que não tivemos oportunidade de observar de perto e temos que deixar a sua descrição aos viajantes daqueles países.

Maia⁵⁹ informa: *Embora semelhantes na aparência e na cor, há burros que diferem muito em seu temperamento. Existem os mansos, dóceis, fáceis no trato; existem os rebeldes, indóceis, velhacos, reboleiros, os que botam fora a carga, os baldosos. Uns mordem, dão coices e não se deixam encangalhar facilmente, andando em roda. Se de sela, se afasta na hora de ser montado. Algumas vezes é necessário colocar um tapa cara para pôr a cangalha ou a sela. Existem os burros que são burros, ou seja, não aprendem com facilidade. Contudo, são os burros em regra muito inteligentes e aprendem tudo num instante. E acrescenta: A besta dianteira era sempre especial. De porte altivo, mais esperta, nunca se deixava ultrapassar por outro animal. Dava coices, mordia, fechava a passagem com a carga. Era feitio do animal, já nascido líder. Quando o animal é preparado para o trabalho recebe seu nome de batismo logo depois da castração. Esse nome, ao qual o animal se habituará para sempre e a cujo chamado atenderá, vai da cabeça do tropeiro, da idéia do peão, geralmente de acordo com a índole ou com a cor do animal.*

Pereira⁶⁰ acrescenta que são os muares *treinados para obedecerem a uma voz de comando, (...) Ensinados no comportamento da marcha para andarem em fila indiana, em virtude da estreiteza dos caminhos. (...) existe algum mais inteligente e ativo. Na tropa, esse é o que vai na frente, e é chamado burro de guia; como o retardatário, o que vem por último (...) é o chamado burro de coice. De acordo com Goulart⁶¹, quando a cangalha está mal disposta ou a carga mal distribuída ou desequilibrada, o animal reage imediatamente, não raro se livrando dela. Nos pousos são constantes as fugas e transvios, durante a noite, quando os animais buscam por melhor pastagem ou mesmo fogem da lida.*

Cavalgada ecológica

Uma vez em curso rumo a Rio Acima, passamos pelos Expedicionários e em vários momentos da estrada tivemos dúvida do caminho. Perguntando aqui e ali conseguimos firmar o rumo, deixando,

naturalmente, para os companheiros que vinham atrás, as devidas indicações com pedaços de paus, pedras e adesivos da Expedição colados em galhos, cercas e porteiras. Encontramos um grupo de trabalhadores que trabalhavam na manutenção das estradas, e eles nos perguntaram se fazíamos parte da *cavalgada ecológica*, fazendo alusão à Expedição. Quando dissemos que sim, eles perguntaram se o pessoal estava muito atrás, e que eles estavam esperando para ver. Segundo nos informaram, eles consideravam um fato histórico. Neste momento, percebemos que a matéria veiculada no MG TV (segunda edição do dia 10.07) nos traria conseqüências positivas ao longo dos dias que viriam, as quais não fazíamos nenhuma idéia. Neste sentido, viva a Rede Globo!

O caminho para Rio Acima é um mar de morros: as conhecidas Gerais; em alguns momentos, os morros são bastante desmatados; em alguns lugares, o cerrado já é bem característico; em outras áreas – para grande alegria – observamos grande quantidade de vegetação, bonita e exuberante.

Passamos por uma grande ponte, nova, pelo menos uns 10 metros de vão, aparentemente construída com eucalipto, num belo *design*.

Cocho D'Água

Chegamos a Cocho D'Água, a fazenda de pernoite de Spix & Martius.

Ainda nessa tarde, galgamos a encosta pedregosa, quase intransitável, atravancada de fragmentos espalhados e alcançamos, finalmente, na outra vertente, ao cair da noite, a solitária Fazenda Cocho D'Água, onde o proprietário, um negro, alferes do corpo de milícias de Sabará, nos acolheu e nos entreteve falando acerca das ricas minas de ouro do Padre Freitas, em Congonhas do Mato Dentro⁶².

Atualmente, Cocho D'Água parece mais um povoado, com várias casas construídas com tijolinho à vista, alambiques e uma escola estadual (Maria Cândida Jardim), com mais ou menos umas quatro salas-de-aula e uma criançada na varanda. Ficamos atentos para localizar a sede da fazenda ou sua ruína, mas da estrada não foi possível avistá-la. Mais adiante, paramos para beber uma água e mais um dedo de prosa.

Hoje em dia parou tudo: João

Entrevistamos João Moreira dos Santos, 73 anos, comerciante e morador de Cocho D'Água toda sua vida. Perguntado sobre a sede da Fazenda Cocho D'Água, ele informa que a sede chamava-se *sobrado, ali em cima*, fazendo um trejeito com a cabeça, indicando o local, *seguindo essa estrada aqui, quando vai para a cachoeira, lá no alto, tem até uns pés de manga, tem uma pedreira velha (ruínas)*. Sobre tropeiros informou que *passava muito tropeiro aqui, tropa de carvão, lenha; hoje em dia parou tudo*. Segundo ele, o carvão e a lenha eram utilizados numa fundição localizada em Rio Acima, atualmente desativada. Por algum tempo, seu comércio foi abastecido por tropas, lá pelos idos de 1947, quando chegava mercadoria até certo ponto da estrada, e de lá se encarregava a burrada. Perguntado sobre outras mercadorias transportadas por tropeiros, além do carvão, ele informa que mascates e cometas *vinham de Casa Branca para Nova Lima, passava muito mascate aqui de primeira*. Santos relatou uma estória, contada pelos mais antigos, que estrada abaixo, rumo a Rio Acima, existia uma casa e nela habitava uma senhora, de nome Ana Maria, cujo filho estava preso em Sabará, acusado de homicídio. Numa ocasião, quando o Imperador D. Pedro II passava por Cocho D'Água rumo a Sabará, Ana Maria saiu de sua casa e se atirou ao chão em frente à liteira que transportava o Imperador. De joelhos, ela teria pedido clemência ao Imperador para o filho, rogando que o soltasse, pois era inocente. Contam que, chegando a Sabará, o Imperador ordenou que soltassem o preso. Pedimos para ele que nos contasse outra estória interessante sobre tropeiro. Ele não se fez de rogado: *Meu avô mexia com tropa, viajando o Estado de Minas inteiro. Teve um lugar, numa cidade que eles chegaram e disseram: tem que levar uma caixa, uma caixa enorme, levar na tropa e tal, um caixote comprido; pegou e custou a ajeitar aquilo no burro, né, chegou na cidade que tava já sino batendo, esperando; era um caixão com uma pessoa morta; um defunto que veio na tropa e ele não sabia o que era.* (sic)

A onça e o burro ruão

Observamos, durante a nossa pesquisa, que a vida dos tropeiros e suas tropas têm importância capital na história do Brasil. Inúmeras passagens justificam tal importância, que iniciou-se com o processo de ocupação do interior, ainda no século XVII. Com o ciclo da mineração se consolidando, em pleno século XVIII, e ainda a expansão

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

das fronteiras brasileiras rumo ao oeste desconhecido e habitado por “selvagens”, a presença dos tropeiros e suas tropas redobraram.

No século XIX, com o declínio da mineração e expansão da atividade agrícola, lá estava o tropeiro e suas tropas, a despeito do surgimento das primeiras ferrovias. Eles movimentaram toneladas de café, algodão, açúcar e outros gêneros de exportação, transportados do interior para o litoral.

Mas não foi só no transporte de mercadorias que as tropas tiveram importância. Em pleno século XX, elas foram utilizadas na abertura de estradas de rodagem, atuando como transportador de materiais, ferramentas e gêneros para os trabalhadores. Mais ainda, como veremos agora, as tropas tiveram papel muito importante na “marcha para o oeste”, como na epopéica Expedição Roncador-Xingu, quando os irmãos Villas Boas se descobriram como sertanistas. Corria o ano de 1945 e a grande Expedição dava os primeiros passos. Na primeira etapa, entre a margem esquerda do Araguaia até a beira do Xingu, a despeito dos aviões que já existiam, a maior parte dos víveres, ferramentas e demais equipamentos viajaram em lombo de burro. A difícil tarefa de adquirir os animais e indumentária ficou a cargo de um experiente tropeiro que, correndo pelo interior de Goiás, brevemente trazia para as margens do Araguaia uma tropa completa, com direito à besta madrinha e toda indumentária tradicional. A marcha iniciou-se e foi dura devido à falta de pontes, atoleiros abundantes e travessia de rios caudalosos. Cada avanço da vanguarda implicava em baixar acampamento e transportar todo o equipamento até o próximo ponto, onde, invariavelmente, era construído um rancho e, em alguns casos, um campo de pouso para pequenos aviões. Quanto mais distante encontrava-se a vanguarda, tão mais isolados ficavam os desbravadores do oeste. Eram, contudo, abastecidos pelas tropas que, no vai-e-vem entre a vanguarda e retaguarda, abasteciam de víveres os famintos sertanejos. *A chegada da tropa é sempre uma satisfação. Há sempre novidades que vão sendo contadas devagarinho, entremeadas com os recados trazidos em resposta àqueles que os tropeiros levavam na ida. No embornal, quase sempre, um punhado de bilhetinhos. Ler um é ler todos*, como bem nos informa os irmãos Villas Boas⁶³. E nessa façanha as tropas enfrentaram as dificuldades proporcionadas pelos nativos (índios), como nos contam: *Quando já vínhamos voltando da segunda viagem,*

com o resto da tralha, demos com o fogo nos dois lados da picada. O calor e a fumaça nos envolviam e sufocavam. Não podíamos parar, e foi um trabalho enorme conter os cargueiros, os burros, que, a todo momento, ameaçavam disparar. Era coisa dos índios. E as dificuldades vão além, como seguem narrando: Os obstáculos que a tropa tem a vencer são inúmeros, sem contar os índios que estão sempre na espreita. Os córregos inundam as margens, carregando as pontes rústicas e provisórias que o pessoal da vanguarda foi construindo. Diversos ribeirões, agora cheios, com aspecto de rio, têm de ser atravessados a nado, e as cargas na pelota, isto é, volumes envoltos em lonas e bem amarrados com cordas finas. Bem presas por uma corda longa, as pelotas são jogadas n'água e puxadas para a outra margem. Além do homem que puxa a corda, um outro vai nadando ao lado da pelota, sustentando-a à flor d'água. O serviço é estafante, mas não desanima o tropeiro, para quem cada pelota que vai é um motivo de riso. Numa tropa, são de 20 a 25 pelotas a serem feitas, somente com a carga. Depois, há ainda a travessia dos arreios, cangalhas, "buchos" (sacos das roupas) e, por fim, os animais. Destes, sempre há os que desgarram rio abaixo, dando trabalho dobrado. São diversas as águas que assim têm de ser atravessadas. Nunca são muitos os tropeiros. Organiza-se a tropa na proporção de dois a três burros por tropeiro.

Uma vez no acampamento, enquanto os muares descansavam da travessia, faziam trabalhos leves, como carregar as leves folhas de buriti, utilizadas na cobertura dos ranchos, quando o pouso era demorado. Depois a tropa retornava para a retaguarda para buscar mais carga de víveres. Mais adiante, no avanço do que hoje é a estrada Cuiabá – Santarém, muitos jegues e muares foram utilizados nos serviços. Muitos morreram por fome, pois na selva amazônica não há capim: falta a luz do sol. O cansaço era igualmente um vilão ao lado das onças que impiedosamente atacavam aqueles estranhos quadrúpedes que invadiam seus domínios. Contam os Vilas Boas que o esturro da onça atraía os animais cargueiros para o encontro dela. O som peculiar confundia o burro (jegue) com um parente. A onça não tinha dificuldade para "traçar" uma carne diferente. Não demorou para que os tropeiros abandonassem a lida, não pela falta de serviços, mas pela falta do muar, que, um a um, morreram todos: de fome ou matando a fome da onça. *A tropa com burros dá certo em regiões descampadas, ou numa travessia, mesmo longa, desde que haja um ponto de partida e outro de chegada fora da mata. Não,*

porém, num picadão onde se eterniza um vaivém cansativo, sem pasto, sem sol e sem tréguas. Embora se diminua o peso da carga, o animal fraqueja de tanto pisar o chão incerto, coberto de um folhiço espesso, falso e enraizado. E, depois, não é só – há sempre por perto uma onça matreira que não perdoa um descuido. Numa árvore grossa, perto de uma das barracas de pernoite ao longo do picadão, um sertanejo escreveu: Aqui nesti pauzão uma onça veia e desgraçada cumeu um burro ruão, como narraram os Villas-Boas.

Santo Antonio do Rio Acima

Entramos em Rio Acima⁶⁴, que já foi chamada de Santo Antonio do Rio Acima. Burton⁶⁵ também a chamou de Santo Antonio do Rio das Velhas, e comenta: *Em 1801 tinha cem casas; em 1820 a população foi avaliada em 1200 almas; Encontramo-la uma vila de mortos, adormecida... A vila tem lojas e oficinas, alimenta e cultiva alguma coisa, mas o preço do transporte impede a exportação.* Spix & Martius mencionam apenas que a cidade está localizada em ambas as margens do Rio das Velhas. Saint-Hilaire⁶⁶ relata que *atravessa-se a Aldeia de Santa Rita, que domina o Rio das Velhas, e é uma sucursal da Paróquia de Santo Antonio do Rio Acima,...* O lugar é grande. Observa-se calçamento irregular, de paralelepípedo; um pouco desordenado. Algumas casas bem construídas. Outras precárias. Era a primeira vez que seguíamos por asfalto desde a saída de Ouro Preto, com exceção do cruzamento da estrada que liga a BR-040 à Mina de Capanema, no caminho de Acuruí. Aliás, Rio Acima foi, tecnicamente, a primeira sede de município que adentramos desde a saída. Passamos pela estação ferroviária, informando a altitude de 739,3m.

Carrear riquezas

É importante registrar que, no início da colonização do interior brasileiro, certas atividades econômicas eram inviabilizadas. Diferentemente do litoral, qualquer coisa para ser transportada para o interior era um projeto. A dificuldade de transporte de maquinário pesado em lombo de mula, como é o caso dos engenhos de açúcar, é um dos motivos pelos quais, em Minas, não chegaram a ter a importância que tiveram ao longo de todo o litoral.

A regionalização da produção exigia, por conta do intercâmbio de mercadorias, um vai-e-vem das tropas entre a costa e o

interior. Este sistema de transporte era um verdadeiro intercâmbio sócio-econômico.

Segundo Goulart⁶⁷, as tropas, *Nas suas constantes viagens, traçavam um emaranhado de comunicações entre cidades, vilas, povoados, vilarejos, ao mesmo tempo que estabeleciam o contato dessas comunidades com os portos marítimos, mais precisamente o de Nossa Senhora da Estrela, situado no fundo da Baía de Guanabara, ou com o de Santos, no litoral paulista.* As tropas de muares tiveram grande importância na circulação de cargas. Ainda segundo este autor, *A finalidade das tropas era carrear riquezas para a orla marítima – a princípio produtos minerais e depois produtos agrícolas – e refluir transportando o que fosse necessário àquelas pequenas cidades interiorizadas.* Segundo Ribeiro⁶⁸, *O tropeiro ou o boiadeiro, de rústico gibão e largo chapéu de couro, margeando o São Francisco e penetrando no interior recôndito, unia norte a sul, o litoral à zona de mineração. Ao lado do tropeiro, ou em sua pisada, iam os mascates, conduzindo em lombo de burros suas mercadorias.* Desta forma, *dilatavam os próprios limites do mercado interno, transformando-o, de puramente local, em regional.* Tropas de muleiros, lutando contra as cerradas florestas, terreno acidentado, atoleiros, alagados, rios selvagens eram algumas das dificuldades enfrentadas no transporte de mercadorias. O tropeiro bravamente as enfrentava.

Segundo Pereira⁶⁹, de Itambacuri, Minas Gerais, a tropa era o meio de transporte mais importante: *Não havia comerciante ou produtor de café ou cereais em alta escala que não a possuísse.* Acrescenta que a tropa era uma forma de avaliar o suporte financeiro do produtor. *Havia os que possuíam até cinco lotes, e estes eram os verdadeiros marajás.*

O mais caluniado dos animais

Em “Os Sertões”, de Euclides da Cunha⁷⁰, emocionante relato sobre a campanha de Canudos, há destaque para a presença e a importância das tropas cargueiras: *A tropa – cinco mil soldados, mais de novecentos feridos e mortos, mil e tantos animais de montada e tração, centenas de cargueiros (...) retirando os muares, cujas patas entaladas eram ameaça permanente aos feridos que lhes rastejavam aos pés.* Adiante destaca: *Os cargueiros, animais imprestáveis, velhos e cansados muares refugados das carroças da Bahia e tropeiros improvisados – rengueavam,*

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

tropeçando pelos caminhos, imobilizando os batalhões e remorando a avançada. Num outro momento eram heróis (...) queria tropeiros e azêmolas. (...) Era forçada a intrusão pouco lisonjeira de tais colaboradores em nossos destinos. O mais caluniado dos animais ia assentar, dominadoramente, as patas entaloadas em cima de uma crise, e esmagá-la (...) e em certo dia de agosto, 20 muares da artilharia foram capturados, apesar de estarem sob a guarda de um batalhão aguerrido.

Tiradentes

Santiago⁷¹ comenta que, quando era caixeiro viajante, Joaquim José da Silva Xavier, o Tiradentes, vendia produtos farmacêuticos para o Padre Francisco Ferreira da Cunha, não como funcionário do padre, mas *como dono da tropa que transportava as mercadorias, arcava com os custos (...) e industrioso como ele só, era médico e dentista prático, arrancava dentes, daí o apelido, e recebia comissão sobre os remédios vendidos.*

Rio Acima: ver a tropa passar

A tropa estava próxima de Rio Acima e alguns caminhantes já haviam chegado. A entrada foi triunfante: as pessoas se debruçavam na janela para ver a tropa passar, saudando-nos com palmas. Uma senhora, anônima, alegre testemunha do momento, e memória viva dos tempos, foi flagrada com lágrimas no rosto, ao que tudo indicava, refletindo as recordações de um tempo quando as tropas eram os únicos veículos que circulavam pelo lugar.

Chegamos do outro lado da ponte, em frente à Prefeitura. Foi quando o tropeiro Maurício, da Fazenda Novo Horizonte, solou com seu berrante o Hino Nacional: bandeira nacional a prumo. Foi de grande emoção para todos. Doravante, nossa chegada seria assim anunciada.

O tempo era nosso carrasco

Os caminhantes já estavam todos, como previsto, na casa de Dona Raimunda Terezinha Clemente da Silva, ou, simplesmente, Dona Raimunda do Cartório, como é conhecida. Foi ela que gentilmente cedeu uma casa para alojar os expedicionários. Na entrada da casa, faixas saudavam nossa chegada com boas vindas e dizeres alusivos à Expedição e ao meio ambiente. Pelo que se nota, o município tem um potencial

Evandro Sathler

ecoturístico imenso, com muitas cachoeiras, caracterizando-se um importante centro no alto Rio das Velhas. Por falta de tempo, não era possível verificar com mais cuidado os atributos ecoturísticos do lugar. Neste sentido, André Fossati, o foto-jornalista oficial da Expedição, foi bastante claro: *O tempo era nosso carrasco. O relógio, um algoz.*

Os animais e a indumentária ficaram no campo de futebol de um clube próximo. O jantar foi oferecido pelo restaurante da Dedé e teve o apoio do Sacolão da Praça e da Dona Dinha.

O Secretário de Meio Ambiente de Rio Acima, Carlos Antonio Pereira, juntou-se a nós para confabular acerca do projeto ecoturístico da Estrada Real e a Expedição Spix & Martius. Após o jantar, nos recolhemos para o sagrado descanso de mais um dia de aventura.

4º dia: Segunda-feira 13 de Julho
Rio Acima a Raposos

Este complicado relevo orográfico, as estradas serpenteando entre as montanhas, varando riachos, cortando a terra em fundas azinhagas, estradas que durante vários meses do ano se transformaram em rios de lama, fizeram do mineiro um prisioneiro da montanha, um homem separado do mundo por obstáculos quase intransponíveis.

João Camilo de Oliveira Torres⁷²

Alvorada. O café-da-manhã estava previsto para o clube, onde ficaram os animais. Coisa de duas quadras do nosso pouso. Para lá seguiram os expedicionários pouco a pouco. A refeição matinal foi bastante farta e preparada com muito carinho por um grupo de senhoras líderes comunitárias. Todos os Expedicionários fizeram elogios sobre a hospitalidade de Rio Acima.

Equipamentos arrumados e embarcados nos veículos de apoio. Animais reunidos e preparados, caminhantes a postos. Hora da partida, rumo a Raposos, distante 24km. Como de costume, os caminhantes saíram na frente, seguindo pela linha do trem.

A tropa levava um pouco mais de tempo para se preparar, motivo pelo qual os cavaleiros eram sempre os últimos a deixar o local de pouso. O pessoal de apoio, por sua vez, saía depois da tropa, para resolver quaisquer pendências deixadas para trás e, pela dinâmica do transporte e do apoio, chegava sempre à frente para acertar os detalhes do próximo pouso e refeições. Essa rotina foi obedecida, com êxito, durante todo o percurso da Expedição.

Encangalhar o burro

Os muares, como já vimos, serviam para carga ou sela. No caso desta, a indumentária é praticamente a mesma utilizada nos cavalos de montaria. Basicamente cabresto, freio, rédea e sela. No caso daquela, a indumentária é um pouco mais complexa. Encangalhar um burro é uma verdadeira arte, como salienta Maia⁷³. Com base nas informações deste autor, cada burro tem sua cangalha e seu ajuste no animal garante sua saúde, segurança da carga e uma jornada com menos contratemplos. O arreamento, ou seja, o conjunto de peças necessárias para cada animal cargueiro, possui uma nomenclatura variada de região para região. O básico, contudo, é invariável. Consiste do cabresto, cangalha, suadores, retranca, capa (+ cilha) e peitoral. O cabresto, também conhecido por buçal, é um tipo de cabeçada específica para conduzir ou amarrar o burro. A cangalha, produzida pelo cangalheiro, é uma armação de madeira (ou de ferro) chamada arção. São dois os arções, semelhantes a duas grandes forquilhas invertidas, unidas uma à outra por tabuletas laterais. A ponta de cada uma das forquilhas – voltadas para cima – é chamada cabeçote, e nela são presas as cargas lateralmente, com peso equilibrado para cada lado do animal.

Pohl⁷⁴ comenta a passagem por um lugar de nome “Cangalheiro”, pois neste lugar se vendiam cangalhas: *Foi só nessa estrada que vimos esse artigo de comércio, que prima pela ausência no interior remoto do país, especialmente na Capitania de Goiás, e que é um utensílio tão essencial para os viajantes.*

No vão formado pelas forquilhas, na parte interior da cangalha, vão os suadores, constituídos por duas almofadas recheadas por capim, paina, macela, entre outras fibras naturais, variando em cada região.

Pohl⁷⁵ expressa a felicidade em encontrar capim apropriado para os suadores, *imprescindível necessidade para forro da albarda dos animais de carga, impedindo que os animais sejam feridos; sem esse revestimento é quase impossível evitá-lo e freqüentemente as feridas inflamam no interior, o que não raro torna o animal imprestável por longo tempo.* A albarda funciona como uma verdadeira almofada em contato

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

com o lombo do animal e, entre esta e a cangalha propriamente dita, vai uma capa de couro conhecida por talabardão.

A retranca é uma correia, feita de sola, que vai presa na base do arção posterior e contorna o traseiro do animal. Para manter a retranca na posição desejada, paralela ao solo, para que não caia pelas pernas traseiras do animal, utiliza-se a aranha, que é uma peça com três tiras de couro, em cada lado do animal, ligadas à palmatória. Esta, por sua vez, descansa sobre o fio da anca do burro. A função da retranca é evitar que cangalha e carga se desloquem para frente quando o burro estiver descendo.

A capa reveste a cangalha. É uma peça de couro-cru com os pelos voltados para fora. Possui dois furos na dobra superior, por onde saem os cabeçotes. A capa é fixada pela cilha, uma correia que passa sobre a capa da cangalha e dá uma volta pelo ventre do animal.

O peitoral é composto de duas correias que saem da base do arção dianteiro e passam pelo peito do animal. Sua função é evitar que cangalha e carga se desloquem para trás quando o animal estiver subindo, função inversa à da retranca.

Com estes componentes, o animal estava preparado para transportar praticamente qualquer tipo de carga, acondicionadas em bruacas e jacás. Por cima de tudo colocava-se ainda um couro de boi, fixado de forma semelhante à da capa, para proteger a carga. E tinha outros usos: proteção do tropeiro contra a chuva ou como cama nos ranchos. E até mesmo como estiva. Estendidos sobre os atoleiros, os couros serviam como um tapete protetor, evitando que as patas dos muares atolassem em contato com o barro, via de regra, um dos maiores tormentos do tropeiro.

Manifestação cívica

Em frente ao Cartório de Dona Raimunda, localizado na saída da ponte, na margem esquerda do Rio das Velhas, cavaleiros com bandeiras empunhadas e o tropeiro Maurício, com o seu berrante, executou o Hino Nacional mais uma vez, acompanhado por todos os presentes, em cerimônia emocionante. Nesta espontânea manifestação cívica, gravamos nossa passagem por Rio Acima e, de forma singela,

Evandro Sathler

retribuímos a hospitalidade encontrada neste histórico município, deixando nosso *até logo* a todos que ali estavam.

Deixamos a cidade escoltados pela Polícia Militar, por uma estrada vicinal que passa por Honório Bicalho rumo a Raposos, acompanhando o Rio das Velhas. Ao longo da estrada encontram-se sítios com porteiras enfeitadas e pastos bem cuidados. Fizemos uma parada próximo ao cruzamento da ferrovia. Ali, caminhantes e tropa se encontraram em rara sincronia de tempo. A Polícia Militar se despediu e retornou para Rio Acima.

Neste exato ponto, uma ponte construída com pedra de cantaria, por onde passava a estrada de ferro, indicava que a Estrada Real estava próxima, possivelmente, na própria linha do trem. O leito dos antigos caminhos foi freqüentemente utilizado na construção de estradas de ferro e, mais tarde, de rodagem, segundo informação verbal de Raphael Olivé.

Dureza nas viagens

Ao longo da história brasileira, os escravos constituíam a classe menos privilegiada, não há sombra de dúvida. Mas, entre os escravos, destacaram-se alguns que, por força da tarefa de acompanhar seu senhor e suas tropas entre o interior e a costa (e vice-versa) tornaram-se, de certa forma, "*livres no cativo*". Nestas viagens aprendiam novidades. E em qualquer rancho ou senzala eram sempre destacados pelos conhecimentos e experiências. E mais que isso: a escravidão na estrada representava um tipo de liberdade que, para o cativo, era melhor que nada. Na lida do caminho, como nos informa Rugendas⁷⁶, ele escravo e seu senhor, lado-a-lado, de forma igual, suportavam *juntos as dificuldades e inconvenientes das viagens*.

Poucos são os relatos que indicam a presença de mulheres nas tropas em viagens longas, o que não significa que as mulheres não viajavam em tropas. Como principal forma de viajar, elas, com toda certeza, se faziam presentes na Estrada Real e em diferentes momentos da história, desde o começo da ocupação do interior brasileiro no século XVII.

As viagens eram duras para os homens e, certamente, não era diferente para as mulheres. Os inconvenientes, como a falta de conforto

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

e privacidade nos pousos, as chuvas torrenciais ou o sol escaldante eram uma leve demonstração dessa atividade.

Mas lá estavam elas, como informa Lenharo⁷⁷, que cita em sua obra uma breve passagem, na qual um tropeiro, de nome Martinho Pereira de Carvalho, viajava acompanhado de sua mulher e de oito camaradas, além de um escravo, todos fazendo parte da tropa.

Padres também faziam uso de tropas em viagem. Não raro possuíam sua própria besta de carga, carregando um pequeno altar, circulando pelos caminhos de antanho. Por uma pequena remuneração, visitavam as roças dizendo a missa. Eram os padres ambulantes, conforme nos informa Rugendas⁷⁸. E acrescenta que existia um outro tipo de padre ambulante, os *eremitas*, *que constroem sua cabana num lugar selvagem, (...) a fim de expor à veneração dos crentes uma relíquia que tenha (...) Se os romeiros não acorrem, eles percorrem a região e, em que pesem as esmolas consideráveis que recebem para seu santo, não parecem confiar inteiramente na proteção do mesmo e se munem, o mais das vezes, de meios de defesa muito materiais. Quando um desses dignos irmãos aparece montado num bom cavalo ou numa boa besta, com seu cofre de relíquias embaixo do braço, armado de fuzil, pistolas e respeitável facão de caça, seu aspecto exterior não provoca precisamente devoção (...) o medo e a desconfiança parecem mais naturais.*

O tropeiro era geralmente homem livre (não escravo). Independente, autônomo, negociava o transporte e também comerciava com cargas de sua propriedade, por sua própria conta e risco. Por algum tempo, entre os mineiros, o tropeiro era recebido com certa antipatia. Eram considerados exploradores, devido aos custos exorbitantes a que os mineiros tinham que se submeter pelos gêneros que os tropeiros transportavam do litoral e que eram tão necessários aos trabalhadores das lavras auríferas. O custo do frete era um dos mais altos componentes do preço das mercadorias.

Com o passar do tempo, tal situação foi se modificando, devido ao *boom* da mineração e o crescimento da população mineira, com a conseqüente demanda por alimentos e outros gêneros de primeira necessidade, que não eram produzidos em Minas Gerais. Poucos

plantavam e faltavam alimentos e outros insumos. Portanto, tendo-se em vista o papel assumido pelo tropeiro como principal abastecedor das Gerais, não demorou para que passasse a ser recebido com festa nos arraiais a que chegava, invertendo-se a posição de explorador para o de salvador. Assim, nas patas dos muares e no aboio dos tropeiros chegava a salvação dos mineiros.

Enquanto a febre do ouro ardia no mineiro, o tropeiro conduzia os muares cargueiros, que suavam no lombo por baixo da cangalha, o peso daquilo que o ouro podia e precisava comprar. Era um *verdadeiro traço de união entre centros urbanos afastados*, no dizer de Zamella⁷⁹.

Goulart⁸⁰ acrescenta que o tropeiro era um indivíduo bastante considerado nos lugares onde negociava, *era sempre bem recebido nas casas senhoriais, depositário que era da confiança de pequenos e grandes*.

No que toca ao interior de Minas, Latif⁸¹ acrescenta que nas *casas grandes, nas longas mesas, ladeadas por compridos bancos, em cuja cabeceira senta-se o senhor da lavra, vindo em seguida os parentes, depois os empregados, para, na outra extremidade, abancar-se também o modesto tropeiro que pediu pouso, a célula de trabalho consolida-se*.

Chamberlain⁸² ensina que *Os tropeiros representam uma fina classe de homens e são considerados quase sempre de confiança fora do comum*.

Mensageiro da civilização

Mas não foi só no transporte de mercadorias que a figura do tropeiro adquiriu o respeito da população interiorana. Ele funcionava como um emissário oficial, levava correio e transmitia notícias de um lugar a outro. Intermediava negócios, portava valores e medicamentos. D'Vilanova⁸³ acrescenta que, já nos meados do século XX, em alguns lugares como no sertão da Bahia, os tropeiros transportavam dinheiro vivo e outros valores, obrigando-os a viajar *sempre em grupo, temendo assalto, principalmente, porque não havia serviço bancário para enviar o dinheiro*.

Teve o tropeiro um valor social tão expressivo quanto o valor econômico que sua atividade alavancava. As cargas confiadas ao tropeiro

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

eram muito bem cuidadas e as missões a ele confiadas eram executadas com responsabilidade.

O público feminino, geralmente confinado e alheio à vida social, dedicava ao tropeiro grande estima, pois era ele quem trazia as encomendas de tecidos, rendas e, no dizer de Goulart⁸⁴, *entre as dobras de algum embrulho assinalado, um outro bilhetezinho de amores distantes*. E segue dizendo que o tropeiro *enfrentava as peripécias de uma vida rigorosa, prenhe de riscos, os perigos cercando-o por todos os lados nas constantes aventuras das viagens de meses por caminhos e regiões inóspitas, rasgando matas, varando caatingas e cerrados, (...) o tropeiro se apresentava como um remanescente daquela plêiade de bravos que compunham as bandeiras de penetração e exploração do ignoto*.

Encontramos na literatura menção a tropeiros reinóis (portugueses), escravos, mamelucos, franceses, ciganos e brasileiros que, no princípio, não se prestavam a este tipo de atividade mercantil. O tropeiro geralmente é o patrão. O dono da tropa. Como diz Zamella⁸⁵, *o agente por excelência do comércio com as Gerais, era uma figura móvel que aos poucos foi adquirindo traços nítidos e característicos (...) personalidade típica de nossa sociedade colonial, figurando em contos regionais, em nosso anedotário, em peças teatrais, etc*.

De acordo com o Professor Deffontains⁸⁶, *o tropeiro foi o traço de união entre o norte e o sul do Brasil; o sul, plano, campestre e criador, forneceu o elemento necessário para penetrar o norte, acidentado e florestal*.

Goulart⁸⁷ apresenta as palavras de Júlio Prestes⁸⁸ que, ao discursar no Rancho Paranapiacaba, proferiu o seguinte: *O tropeiro foi um dos mais fortes elementos da vida e do progresso de todos quantos trabalharam para a grandeza e unidade do Brasil*.

Antonio de Paula Freitas⁸⁹ expressa que os tropeiros *Eram homens reforçados e corajosos, prontos a debelar todos os acidentes da viagem, como práticos e honrados nos negócios*.

Afonso Arinos⁹⁰ expressa que o tropeiro *Era um mensageiro da civilização. Era homem que tinha ido à Corte ou, pelo menos, a lugares nos quais se tinha notícia do que passava na Corte, esse tempo, em que raros jornais circulavam, sem assinaturas no interior, linhas postais seriam escassas, quando não inexistentes, a tradição oral no interior valia como meio quase único de contato com os acontecimentos do litoral e do estrangeiro. Coisa muito semelhante do papel que na meia idade desempenhavam mercadores ambulantes ou tropeiros.*

Segundo Goulart⁹¹, o tropeiro era *homem rude e ignorante na sua grande maioria, palmilhador constante dos caminhos abertos na solidão dos sertões, guiado apenas pelo próprio instinto.* Isto, contudo, não fazia dele pessoa menos digna.

O tropeiro teve sua importância enaltecida também em tempos de guerra. Um bom exemplo dessa afirmativa são os acontecimentos envolvendo Canudos de Antonio Conselheiro. O abastecimento das tropas (soldados) no *front* que combatiam os jagunços era feito por tropeiros arregimentados de última hora, na medida em que a guerra se estendia no tempo sem perspectiva de vitória. Tropas e mais tropas de muares eram requisitadas para levar os necessários víveres à soldadesca faminta nas trincheiras. Euclides da Cunha⁹², em seu épico *Os Sertões*, registra que *A dezesseis léguas do centro desta (Canudos), dirigia-se de fato, sem alardo, sem balancear alvitres estratégicos, atravessando os dias na convivência rude dos tropeiros em Monte Santo, entre os quais não raro surgia impaciente, de relógio em punho, e dava a voz de partida (...) cada comboio que seguia valia batalhões.*

Os paulistas tinham fama em vários aspectos. Eram tidos como bons tropeiros, como relata Spix & Martius⁹³ que, durante sua estada em São Paulo, necessitou de um profissional de tropa e foi prontamente atendido por um patrício, que *arranjou-nos um tropeiro paulista, com fama de bom guia de tropa.*

Os mineiros também gozavam de boa fama como tropeiros. Paulistas e mineiros eram mais confiáveis, como atestam boa parte dos viajantes. Burton⁹⁴, em sua passagem pelo baixo Rio São Francisco, contratou os serviços de tropeiros pernambucanos, aos quais faz o seguinte

comentário: *A decepção foi tanto maior quanto ouvira há muito tempo os altos louvores aos tropeiros de Pernambuco. Se aqueles exemplares os representavam mesmo, dois deles não valem um paulista ou um mineiro. Mais adiante, ainda se referindo aos tropeiros pernambucanos, atenua, dizendo que reuniam quase todos os defeitos de um tropeiro, exceto a bebida.*

O Príncipe Maximiliano⁹⁵, também freguês de um tropeiro mineiro, comenta: *O mineiro José Caetano (...) ofereceu-se para ficar a meu serviço e guiar a tropa através das matas. Ele sabia tocar os animais, arreá-los, e tratar deles; conhecia a estrada, por tê-la percorrido uma vez, trazendo uma boiada do sertão. E acrescenta: nossos dois tropeiros, Mariano e Filipe, ambos moradores de São Paulo, (...) local onde há muito capricho na criação de muares.*

Honório Bicalho

Na chegada a Honório Bicalho nota-se que o Rio das Velhas aumenta na largura e aparenta-se mais caudaloso. Observamos umas canoas com seus respectivos remadores rio acima. Na entrada da vila, alguns motoristas de caminhão se irritaram em ter que compartilhar a via com uma tropa.

Fizemos uma parada para refrescos e descanso. Os animais, sem cerimônia, entraram na praça da localidade e ali descansaram à sombra das árvores. A população curiosa se juntou a nós, buscando confirmar que “aquele tanto de gente tinha relação com uma *tal cavalgada ecológica* que eles viram pela TV”.

De Honório Bicalho seguimos para um lugar conhecido por Maia. Os veículos de apoio tomaram o asfalto e chegariam a Raposos com boa antecedência.

O meio mais comum de transporte

Os muares tiveram importância histórica na formação do Brasil. Se, num momento, o território brasileiro, então colônia portuguesa, era limitado a oeste pelo Tratado de Tordesilhas, mais tarde, com a expansão deste território pelos portugueses, a região hoje compreendida pelo Rio Grande do Sul foi incorporada. Com elas estavam extensas

pastagens, de grande importância econômica. Foi necessário defender estas terras militarmente.

Lindalvo Bezerra Santos⁹⁶ apresenta uma importância histórica do mular ao afirmar que, na *época colonial*, o mular prestou sempre relevantes serviços. *Nas audaciosas arremetidas dos bandeirantes pelo sertão, acompanhava-os o cargueiro. Neste serviço, o cavalo foi elemento escasso. (...) Na história do transporte do Brasil, ressalta logo, pela sua simplicidade e valor, a besta de carga. Ainda hoje, onde não se conhece ou não se acomoda o automóvel, é a tração animal ou a carga em lombo de mular o meio mais comum de transporte, apesar mesmo da profunda penetração atual do caminhão automóvel. Quanto à espécie do animal empregado, varia com os recursos de cada região. Entretanto, o burro é o elemento preferido, por suportar melhor a crueza do caminho e o peso da carga.*

Ainda nesta linha, Dean⁹⁷ nos explica: *Para evitar o abandono dos assentamentos militarizados, recém-instalados no Rio Grande do Sul para fortalecer os interesses portugueses, a Coroa reservou àquela região o monopólio de reprodução de mulas. A procura por mulas e cavalos tornou-se, assim, o principal elo comercial das capitânicas do sul com São Paulo e Minas Gerais. E complementa: A Coroa decretou que as mulas não poderiam ser reproduzidas ao norte do Rio Iguaçu, de forma a reservar uma função econômica às capitânicas fronteiriças de Santa Catarina e Rio Grande do Sul que, caso contrário, ficariam desconectadas.*

Ainda para fortalecer a importância histórica do mular na colonização do Brasil, em especial no que se refere ao problema do abastecimento das minas, Goulart⁹⁸ expressa que é o *surgimento do mular que vai proporcionar o meio de enfrentar o problema. Assim, ainda segundo este autor, nada mais lucrativo para quem andava à cata de mercadorias vendável do que arrebanhar cavalos e éguas, burros e bestas, bois e vacas para vendê-los, a bom preço, nas regiões carentes desses animais.*

Segundo Paula Freitas⁹⁹, *Os estancieiros, os fazendeiros e viajantes do interior tinham ordinariamente tropas suas; mas havia também tropeiros independentes que contratavam o transporte dos produtos indígenas para o litoral, e dali a remessa de mercadorias para o interior.*

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

Lenharo¹⁰⁰ informa que a atividade de abastecimento do interior e vice-versa constituía-se num setor em franco desenvolvimento; *sua organização distributiva era vinculada em grande parte às propriedades interioranas ou a firmas de tropas independentes das grandes casas de comércio da praça carioca. (...) O movimento do porto se completava com a redistribuição para outros centros de consumo de uma parte de suas importações, efetivada através da cabotagem e do comércio interior, estruturado sobre a organização mercantil das tropas de mulas.*

Segundo Luccock, citado por Lenharo, o comércio exportador de São João Del-Rei era *organizado através do transporte empresarial de tropas. Quatro dessas firmas, de cerca de cinqüenta mulas cada, percorriam a rota entre São João Del-Rei e o Rio de Janeiro oito vezes ao ano.* Ainda segundo Lenharo, as casas comerciais mantinham um *caixeiro especial para coadjuvar os fregueses nas compras de suas encomendas e agenciar cargas para as tropas que conduzem os gêneros (...)* *Mais provavelmente, as tropas seriam alugadas pela própria firma e os clientes não pagariam nada além do convencional.*

Este comércio do transporte era operacionalizado no âmbito familiar, diminuindo custos com mão-de-obra. A Companhia de Mineração Morro Velho é um exemplo desta estrutura de operação casada entre uma atividade econômica e seu transporte. A mineração possuía a Fazenda Bela Fama, próximo à povoação de Congonhas, que, segundo Burton¹⁰¹, mantinha *sua grande tropa de burros, usados no transporte de mercadorias e provisões.*

Bunbury¹⁰², em certo momento de sua viagem de retorno ao Rio de Janeiro, proveniente de Minas, relata que despachou na frente boa parte de sua coleção *por uma das tropas ou caravanas de mulas, que constantemente fazem a viagem entre a região das minas e a capital.* Aproveitando a disponibilidade de transporte, que entre a zona de mineração e o Rio de Janeiro era freqüente, despachou sua bagagem e, desta forma, viajaria mais sossegado o restante do percurso.

Sem tomar susto

A caminhada segue. O sol é forte, mas a vegetação da beira do caminho nos conforta. Caminhar é mais interessante do que cavalgar,

principalmente em lombo de burro. Além do mais, os caminhantes são mais unidos. *Quem anda junto, anda junto mesmo. Os cavaleiros não andam, quem anda é o animal. Os caminhantes têm uma energia mais tranqüila. Os cavaleiros são mais agressivos. Eles têm responsabilidade com os animais (...) o caminhante não depende de nada, a não ser das pernas (...) observando as coisas com calma (...) sem tomar susto (...) você conhece realmente seu limite; de corpo, de cabeça, de espírito,* segundo depoimento de Raphael Olivé.

Maia

Todo o trajeto da expedição foi demarcado pelo Ted, com coordenadas obtidas pelo GPS. O local que nos encontrávamos a caminho de Maia era o ponto 54º desde o início da Expedição, na Praça Tiradentes, em Ouro Preto. No final, o aparelho prepara um relatório indicando todos os pontos, distância entre eles, com as respectivas coordenadas, altitudes, etc. Com estas informações, o Ted pretende elaborar um mapa que servirá de registro da Expedição e a base de dados para um planejamento mais elaborado deste trecho da Estrada Real.

Chegamos na localidade de Maia onde um caxinguelê¹⁰³ chama nossa atenção pulando de uma árvore para outra. Maia pertence ao município de Raposos e deste ponto em diante já não passa mais carros. Trata-se de uma porção de casas, que não chega a caracterizar um povoado. Neste lugar conhecemos uma senhora muito esperta, alegre e sorridente. Aos 75 anos, Dona Maria José de Matias é pura simpatia. Perguntada se já viu tropa passar por aquele caminho, ela responde: *Já passou muito já. Eles (tropeiros) passavam aí (...) lote mesmo, um atrás do outro.*

Juntou-se ao grupo o guia Vivinho¹⁰⁴, filho de Dona Maria, que nos levaria pela serra até Raposos. Retornamos à jornada. Ao que tudo indica, a Estrada Real passava por aqui originalmente. Deste ponto em diante, a trilha serve apenas para caminhantes e animais. Caminhamos pela mata, serpenteamos morro acima e morro abaixo, vadeamos córregos; a paisagem é bela.

Chegamos numa estrada de onde se descortina uma paisagem exuberante. Montanhas circundantes, mares de morros das

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

Gerais. Neste lugar, conhecido por casa de pedra, encontra-se um conjunto de ruínas, no meio do mato. Segundo o nosso guia Vivinho, *Era uma igreja aqui, e morava um padre, há mais de cem anos atrás (...) o padre tinha muita criação e transportava o pessoal de Nova Lima, Raposos (...) os escravos moravam aqui também.*

Das ruínas, seguimos por algum tempo numa paisagem mista de cerrado. Depois, adentramos a mata novamente. Ouve-se o barulho de um córrego ao longe. Esperamos ser uma cachoeira. Quem sabe um mergulho. Segundo nosso navegador, o mapa indicava ser o Córrego das Cabeças.

Chegamos ao córrego. As águas são cristalinas. Mas nada de mergulho. A burrada mata a sede. Aproveitamos para catar carrapatos que hoje nos atacaram em demasia.

E, falando sobre este infeliz parasita, que tanto causa incômodos aos viajantes e ao homem do campo, aproveitamos para aprofundar sobre o assunto, com informações oferecidas pelo médico veterinário Ivens Sathler.

Amblyomas e Boophilus: vulgo carrapatos

Inicialmente, segundo o veterinário Ivens Sathler, *é oportuno colocar que existem centenas de espécies de carrapatos (ácaros) espalhados por todo mundo e que variam desde os gigantes Amblyomas e Boophilus (os primeiros parasitas dos eqüídeos e os segundos, dos bovinos), até os microscópicos ácaros da poeira de casa, passando pelo Démodé folliculorum, responsáveis pelos incômodos cravinhos do nosso rosto. Algumas espécies de carrapatos, porém, já adaptados a determinadas espécies animais, atacam também o homem, ainda que de maneira acidental através das larvas e ninfas, conhecidas popularmente como micuins, fases iniciais do ciclo de reprodução. Lamentavelmente, esta agressão dos carrapatos ao homem, ao lado dos inconvenientes representados pela grande irritabilidade, alergias e pequenas inflamações locais, podem transmitir doenças graves e até resultar em óbito. Não vamos entrar em detalhes quanto às doenças que os carrapatos podem transmitir aos animais porque este não é o objetivo. Vamos nos deter especificamente nos males que os carrapatos trazem ao ser humano. Um dos mais*

graves, a nosso ver, é a Febre das Montanhas Rochosas, ou simplesmente Febre Q. O agente causal é uma *Rickettsia*, a *Coxiella burnetti*, de distribuição mundial, transmitida por um carrapato do gênero *Ixodes*. No município de Josenópolis, Minas Gerais, a Febre Q há algum tempo matou nove pessoas. Em que pese não ser ainda uma doença muito comum no nosso meio, geralmente ela aparece em locais com pouca estrutura de saneamento básico. Outra doença que tem aumentado sua incidência entre nós é a Doença de Lyme (Lyme Disease), transmitida igualmente por carrapatos do gênero *Ixodes*. Ela ocorreu recentemente no município de Guarulhos, zona norte da grande São Paulo, e foi acompanhada e relatada pela Dra. Carla Carvalho em brilhante artigo. Nos Estados Unidos são registrados 2.000 casos por ano e, desde 1975, mais de 13.000 casos já foram registrados. A doença se confunde inicialmente com gripe, manifestando-se através de dor de cabeça, irritação na garganta, perda de apetite, fadiga, dores nas juntas (artrite) e manchas avermelhadas e circulares pelo corpo. E, para terminar esta relação, não podemos deixar de citar a Febre Maculosa, transmitida pelo carrapato do cavalo, o *Amblyoma cajenense*. Em Caratinga – MG, há alguns anos atrás, a Febre Maculosa vitimou nove pessoas e, mais recentemente, outras três pessoas morreram em Caeté, região metropolitana de Belo Horizonte, vítima desta Febre, levando o Prefeito a decretar estado de emergência no município.

Sathler adianta que não queremos alarmar nem trazer preocupações exageradas, mas simplesmente deixar um alerta. Em todos os casos, fica sempre a pergunta: o que fazer para evitar que estes carrapatos próprios dos animais nos ataquem? A resposta não é simples. Entretanto, algumas medidas podem ser tomadas. Vamos considerar algumas delas: PRIMEIRO – No caso dos ácaros da poeira de casa, que causam asma e alergias, especialmente em crianças, o problema pode ser contornado com o uso dos conhecidos esterilizadores de ar. SEGUNDO – No caso do carrapato responsável pela Doença de Lyme e da Febre Q, situação pouca conhecida no nosso meio, há que acionar a Saúde Pública, a qual deverá tomar, de maneira enérgica, as devidas providências. TERCEIRO – Quanto ao problema da Febre Maculosa, atribuída ao carrapato do cavalo (*Amblyoma cajenense*), cabem aqui algumas considerações. Ele, diferentemente do carrapato do boi (*Boophilus microplus*), tem seu ciclo reprodutivo dividido em três etapas distintas, ou seja, exige três diferentes hospedeiros, o que complica seu controle. Outra característica própria do *Amblyoma cajenense* é que ele tem pouca

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

*especificidade parasitária, vale dizer, as larvas e ninfas atacam indistintamente qualquer espécie de animal, inclusive o homem. Quando, na fase adulta, os carrapatos desta espécie são conhecidos também como carrapato estrela ou rodoleiro, e ocorrem desde o sul dos Estados Unidos até o norte da Argentina e, logicamente, a infestação é muito abundante nos locais onde se criam eqüídeos, acentuando-se o problema, sobretudo, nas estações mais secas do ano. No município de Pedro Leopoldo, Minas Gerais, o *Amblyoma* está tão difundido que já está superando a infestação do *Boophilus*, já parasitando em grande escala os bovinos, além, naturalmente, dos eqüídeos. Outra característica que o difere do carrapato do boi é que em cada fase de reprodução (larva, ninfa, metaninfa/adulto) ele volta ao meio ambiente, permanece algum tempo no chão e torna a procurar avidamente um novo hospedeiro. Se encontrar o homem no seu caminho, não faz cerimônia... O controle básico do carrapato do cavalo está em combatê-lo no próprio corpo do animal com carrapaticidas à base de piretróides ou, mais modernamente, à base de Fipronil. A aplicação de carrapaticidas para controle do *Amblyoma* tem de ser mais freqüente quando comparado com o combate ao carrapato do boi, especialmente nas estações mais secas (maio a setembro no Brasil central). A pulverização deve ser no corpo inteiro a cada 10/15 dias. A alternativa pode ser o carrapaticida “pour on” de fórmula gordurosa, que se difunde por toda a pele do animal. Muitos nos perguntam se pulverizar a própria pastagem não resolveria. Diria que não, devido ao impacto e desequilíbrio ecológico que o veneno lançado no meio ambiente causaria, podendo, ainda, intoxicar os próprios eqüídeos, além de prejudicar a fauna silvestre, aniquilando um sem números de insetos. Além do que, o custo desta operação seria muito alto. Outros, ainda, perguntam: E as queimadas, não resolveriam? Se elas forem realizadas com toda técnica, conforme recomendação das autoridades de meio ambiente, como acero, dia úmido, etc., resolveria em parte. Digamos em parte porque naqueles locais, onde há muita pedra e pau podre, muitos exemplares de carrapatos sobreviveriam, recomeçando seu ciclo parasitário e reprodutivo. Mas temos que admitir que tal prática traz certo alívio temporário. O ideal é o controle do carrapato no animal, de maneira como já foi mencionada, consorciando-se com rotações, ou seja, deixando as pastagens contaminadas em repouso por alguns meses sem a presença de eqüídeos.*

Evandro Sathler

Finalizando, Sathler informa que quando a presença do homem no meio rural for esporádica, ou não se conhecendo o território que se adentra, é recomendável muita atenção. Andar sempre em trilhas evitando o contato com arbustos e gramíneas mais altas. O uso de repelentes contra insetos surtem algum efeito. Observada a presença exagerada de *Amblyomas*, geralmente nas pernas e braços, convém removê-los antes que se instalem na pele. Uma vez instalados, recomenda-se passar éter antes da retirada e, sendo possível, aplicar um anti-inflamatório. Em qualquer caso, busque orientação médica.

Parecia o caminho certo

Por algum tempo, tropa e caminhantes se separaram. A tropa estava à frente, com o guia montado num belo cavalo. Chegamos a uma encruzilhada. Havia pegadas recentes de animais para ambos os lados. Qual seguir? Todos os caminhantes reunidos. Especulações. Qualquer dos dois caminhos parecia fazer sentido. Adiantamos um pouco por um e por outro caminho para ver se os animais deixaram outras marcas. Nada. O Rafael teve dúvidas. Consultou o mapa, a bússola, o “astrolábio”, o sextante, até que, por consenso, o caminho a seguir era o da esquerda. Melhor assim. Parecia o caminho certo.

Passado o dilema da encruzilhada, após seguir o caminho da esquerda por alguns minutos, encontramos fezes recentes de animais. Ficamos mais tranquilos. Mais adiante, encontramos a tropa próximo a uma mina d’água. Refrescamos-nos.

Passamos por uma área, onde tudo indica, havia pesquisa de lavra. Talvez uma mineração que não deu certo e foi abandonada. Curiosamente, havia uns cães numa tenda, mas nenhuma presença humana.

Mata da Banqueta

Segundo o Vivinho, já estávamos bastante próximos de Raposos. Entramos novamente numa mata. Deste ponto em diante, eu endorfinei¹⁰⁵ e acelerei o passo. Estava sozinho, à frente de todos os caminhantes e da tropa. Durante o percurso fui surpreendido por um som muito forte. Logo descobri um pica-pau em plena atividade. Era de

coloração branco-avermelhado e com a cabeça preta. Bela ave. Jamais esquecerei o seu som peculiar.

Nesta mata ainda corria uma água por um canal feito por obra humana. Segundo informações levantadas, tratava-se de uma antiga adutora de água para Raposos. O povo chama este canal de “banqueta” e batizou a mata com esse mesmo nome.

A trilha terminou. Neste ponto, descortinava a vista sobre a cidade de Raposos. Localizada num vale entrecortado por morros, vê-se alguns bairros isolados, matas de eucaliptos circundando a cidade. Não demorou e estávamos em zona urbana.

Nossa Senhora da Conceição de Raposos de Sabará ou Raposos: a primeira igreja matriz

Chegamos a uma rua, pelo alto. Fomos imediatamente interpelados por moradores que também aguardavam a chegada de uma tal *tropa ecológica*. Não tardou e os demais companheiros chegaram pela retaguarda. Faltava apenas descer a ladeira, rumo ao centro de Raposos e, de lá, cerca de uns 500 metros, chegar ao Clube do Cavalo, à beira do Rio das Velhas, lugar previsto para o nosso merecido pouso.

Spix & Martius, na expedição original, pernoitaram na Fazenda Cocho D'Água (cerca de Rio Acima) e, na manhã seguinte, ao que tudo indica, seguiram até próximo de Sabará, onde fizeram outro pernoite. Neste caso, passaram ao largo por Raposos, que já foi chamada de Nossa Senhora da Conceição de Raposos de Sabará. Nada mencionam sobre Raposos. Reservamos a Burton¹⁰⁶ o seguinte registro: *A paróquia foi criada em 1724 e continha duas mil almas enquanto durou a lavagem de ouro (...) Consiste principalmente de um péssimo calçamento e uma igreja matriz. Essa igreja gaba-se da honra de ser a primeira construída na província de Minas.*

Não tardou e encontramos os veículos de apoio. Apareceu também o Nofito Rosa da Silva, um tropeiro *das antigas*, carregando um cincerro¹⁰⁷. Ele veio nos acompanhar na chegada. Quando a tropa chegou, ele colocou o cincerro em nossa égua madrinheira e montou um dos

Evandro Sathler

animais sem maiores cerimônias. Com todos os expedicionários reunidos, seguimos rumo ao centro de Raposos.

O Expedicionário Márcio Santos descreve assim nossa entrada em Raposos: *Como num desfile, a Expedição entrou em Raposos tendo à frente o Gurgel de apoio, seguido por três caminhantes, um com a bandeira do Brasil, tendo atrás quatro cavaleiros emparelhados, o Jeep de apoio, a tropa de burros e mulas e o restante da turma.* Fomos recepcionados pelo Prefeito Cléber Solano de Castro que, em breve discurso, relatou a importância deste evento para o fomento do turismo na região metropolitana de Belo Horizonte e demais municípios. Maurício tocou o Hino Nacional ao berrante e seguimos para o Clube do Cavalo, onde uma faixa saudava a chegada da Expedição Spix & Martius. Os animais foram muito bem acomodados e nós ganhamos o salão do clube para nos instalarmos. Os banheiros tinham água quente e eram bastante asseados.

Ofereceram-nos um jantar de confraternização, ao som de música típica, com a presença de vários líderes comunitários. Não tardou para que a celebração fosse encerrada, quando pudemos descansar de mais este grande dia.

5º dia: Quarta-feira 14 de Julho
Raposos a Sabará

“Não nos parece necessário observar que numa viagem ao Brasil, como de resto a qualquer outra região, é preciso que o estrangeiro se adapte aos costumes do país e não se oponha sem necessidade às opiniões, pretensões ou preconceitos dos habitantes. Essa precaução que a sã razão e a educação igualmente recomendam, é ainda mais necessária num país onde em geral não se apreciam os estrangeiros, os europeus menos do que os outros, e onde, por muitos motivos, se desconfia deles.”

Rugendas¹⁰⁸

Alvorada à beira do Rio das Velhas. É o começo de mais um dia. Relativamente curto, pois Sabará dista pouco mais de onze quilômetros.

O café-da-manhã foi servido no Clube do Cavalo que, juntamente com o jantar da noite anterior, foi oferecido pela Prefeitura Municipal de Raposos.

Eu e o Tullio Marques nos dirigimos para uma entrevista na Rádio de Raposos. De repente, seu telefone tocou: era um amigo anunciando uma reportagem sobre a Expedição Spix & Martius no telejornal Bom Dia Brasil (Rede Globo). Esta notícia foi o comentário do resto do dia. Aproveitando o ensejo, liguei para minha família em Niterói. Eles confirmaram que a matéria havia sido muito boa. Estavam orgulhosos.

Ao tempo de nossa chegada a Raposos na tarde de ontem, o Rio das Velhas encontrava-se com suas águas límpidas. Hoje pela manhã estavam barrentas. O comentário era que uma das mineradoras da região, cujos efluentes eram encaminhados ao rio à noite, havia transfigurado o visual das águas, o que deixou algumas pessoas irritadas.

Volantes: Lincoln

Tive a oportunidade de entrevistar o Lincoln Alves de Oliveira, na ocasião Secretário de Obras de Raposos, que não foi tropeiro, mas tem boas recordações deste tempo. Ele responde a algumas perguntas sobre a atividade tropeira na cidade: *é uma atividade há muito desativada na região (...) uns quarenta anos atrás era exercida (...) a atividade era intensa (...) os tropeiros traziam (...) rapadura, queijo, galinha, panela de pedra (...) outros tipos de utensílios; tudo carregado em tropa (...) e mesmo com todas as facilidades que já tinha na época em meios de transporte, mas eles ainda perduraram até o final da década de cinquenta ainda passava os tropeiros por aqui.* Perguntado sobre tropeiros de longo curso e o que transportavam, ele responde: *Trazendo panela de pedra (...) dessa região de Ouro Preto e cercanias (...) do norte, já na minha época já não existia mais as tropas vindas do norte. Antigamente eram chamados volantes¹⁰⁹. Eu conheci um senhor aqui que ele foi volante e negociava no Rio de Janeiro (...) ele era da família Torres; Sr. Mizael(?) Torres; e o pai dele, Alexandre Ferreira Torres. Eles negociavam e eram tropeiros e negociantes. Faziam esse trajeto de Raposos pela estrada de tropa que ia até o Porto de Estrela¹¹⁰, no Rio de Janeiro.*

Era tudo feito no lombo de burro: Nofito Rosa da Silva

Ele que nos acompanhou ontem na chegada à cidade, nos forneceu o seguinte depoimento: *Sou tropeiro de longas datas. Comecei com a idade de oito anos (...) nasci em 1936. Trabalhei com tropa até a idade de 40/50 anos.* Perguntado sobre os motivos que o levaram a deixar a atividade e que tipo de mercadoria transportava, responde: *a tropa foi acabando e foi ficando difícil arrumar serviço, eu precisava trabalhar fichado (...) quando eu comecei a trabalhar com tropa nós puxava (sic) farinha, banana, puxava carvão, tinha tropa de carvão e trazia a carga para Nova Lima também (...) trazia carne de Itabira (...) gastava quinze dias de viagem com tropa carregada (...) de Senhora do Carmo¹¹¹ a Nova Lima.* Perguntado sobre o local mais longe que já conduziu tropa, Nofito responde: *Da minha*

terra (Sra. do Carmo) nós levava (sic) tropa de farinha para Taquaraçu de Minas e puxava tropa de café também (...) trabalhei puxando carvão (...) banana. Foi da minha terra para aqui e Nova Lima. É quinze dias de viagem. Na zona da mata a gente gastava um mês e tal (...) buscando toucinho e feijão. E lá é o seguinte, gastava quase um mês para ir e voltar porque era muito longe e nós chegava (sic) lá para comprar toucinho (...) antigamente o transporte de mantimento era tudo feito no lombo de burro. Não existia caminhão, não existia estrada de carro, só na cidade grande (...) o carreto era tudo (sic) feito em lombo de burro. Perguntado sobre a composição das tropas, ele responde: O lote era o seguinte: eu trabalhei com tropa de 10, 12 bestas e o que eu tinha mais estimação por ele era um patrão que tinha uma tropa muito arrumada. Era quatorze bestas (...) Arrieiro era o dono da tropa. O tocador que tocava os burros (...) O madrinheiro era eu; eu trabalhava de cozinheiro; eu tocava uma puxada na frente de quatro burros. O cavaleiro de madrinho (sic) e mais quatro burros de carga. Três burros de carga e o burro de cozinha; com par de canastra¹¹². Ali que era para carregar os mantimentos, carregava panelas e todo dia que chegava no rancho de tropa tinha que varrer o chão todinho, fincava a trempe¹¹³ e era aquelas trempes de gaúcho, né (sic). A gente fazia comida, coava café. Tudo naqueles caldeirão (sic) tudo balançando no ar. Finalizando, Nofito fala emocionado: (...) e a tropa era toda ensinada. Era só estalar o chicote, a tropa formava tudo (sic), na beira do muro, na beira da parede e nós viajava (sic) muitos anos com tropa.

Mercadorias

As tropas eram o principal meio de transporte e, em algumas regiões, o único. Transportavam as mais variadas cargas. Gêneros de toda espécie. Segundo Zamela¹¹⁴, os itens transportados da costa para Minas Gerais eram divididos em cinco grupos: no primeiro grupo estavam os gêneros de subsistência, tais como o sal, carne, açúcar, tocinho, cereais; no segundo grupo estavam os utensílios indispensáveis ao trabalho nas minas, como o ferro, aço, pólvora, armas, escravos (aqui considerado como mercadoria e transportado em tropa como tal); no terceiro grupo estavam os artigos de vestimenta, calçados, mobília e indumentária de cavalgadura; no quarto grupo estavam os artigos de luxo, as coisas supérfluas e caras; no quinto grupo o tabaco e a cachaça, dois artigos que se podia considerar supérfluos, mas não de luxo.

Nos anos 1700 os alimentos eram basicamente produzidos na costa e afluíam para a região da mineração, bem como produtos europeus, a custos elevadíssimos, devido aos altos custos com o transporte. Para minimizar os custos dos alimentos, houve um estímulo gradual para que se produzissem alimentos mais próximos das lavras. Certas regiões transformaram-se em verdadeiros celeiros e praças comerciais, como é o caso de São João Del Rei, na Serra da Mantiqueira.

Na virada dos anos 1800 deu-se início ao declínio do ciclo do ouro. E, com a chegada da Família Real ao Brasil, em 1808, houve uma verdadeira inversão do fluxo de mercadorias entre a costa e o interior. Agora, os alimentos que já eram produzidos em Minas Gerais passaram a encontrar melhores mercados no Rio de Janeiro, cuja população crescia vertiginosamente, enquanto a população de mineiros decrescia. Para os tropeiros que viviam da atividade do transporte, a inversão do direcionamento das cargas pouco significou, conquanto ainda podiam carregar as mulas e viver da atividade do comércio e transporte de gêneros. Por certo, os alimentos tornaram-se itens valorizadíssimos. Afinal, eram desejados por bocas requintadas da Corte e, por isso, com melhores condições de venda.

Reforçando a importância do intercâmbio de mercadorias entre a costa e o interior, Saint-Hilaire¹¹⁵ comenta sobre São João Del Rei: *Os comerciantes, muitos dos quais bem ricos, compram no Rio de Janeiro todos os objetos que podem ser consumidos no interior; os vendeiros das pequenas vilas da comarca de Rio das Mortes e das comarcas mais distantes têm certeza de encontrar numa mesma casa em S. João, quase todos os artigos de que necessitam; enquanto se fossem ao Rio de Janeiro perderiam muito mais tempo (...)* E acrescenta: *As mercadorias que a Vila de S. João (...) envia à capital em troca das da Europa, são o ouro, couros, toucinho, algodão e alguns outros artigos.*

Cabeça de negro

Na importante lição de Goulart¹¹⁶ vale esclarecer que nem tudo era transportado em tropa. *Convém assinalar, porém, que mesmo depois de intensificado o tráfego de muelles, a escravaria continuou a fazer transporte, pois havia artigos, como cadinhos de barro, louças, vidros,*

espelhos, etc., cuja fragilidade exigia cabeça de negro, ou de índio, para não se fragmentar.

Pohl¹¹⁷ comenta ter encontrado um certo capitão, vindo de Cuiabá, o qual dirigia o transporte de algumas centenas de cavalos de Mato Grosso para o Rio de Janeiro. Esses cavalos eram destinados à Sua Majestade, o Rei de Portugal. Infelizmente, durante o transporte, pereceu mais da metade desses belos animais.

Sal, ferro e outras mercadorias

Vila Rica, como capital da Província, tinha importância política. Mas também teve sua importância comercial, como salienta Mawe¹¹⁸ sobre esta vila: *não tardou em estabelecer grande comércio com o Rio de Janeiro, de onde recebia negros, ferro, tecidos de lã, sal, mantimentos de diferentes espécies, e vinho, artigos que davam então imenso lucro. (...) o tropeiro tem, por seu trabalho, a metade, algumas vezes, os dois terços do que transporta, e compromete-se a trazer, em troca, sal, ferro e outras mercadorias.*

Gardner¹¹⁹, em viagem pelo Ceará, informa que *muitos viajantes passavam pelo nosso acampamento. Carros cheios de algodão e couros desciam, enquanto outros, bem como tropas de cavalos, subiam carregados de mercadorias européias e de sal, que é raro e caro no interior.*

O sal era produto necessário e um dos principais itens transportados na direção do interior. Não só para consumo humano, mas principalmente para os rebanhos de gado vacum. Segundo Goulart¹²⁰, *As tropas de muares é que garantiram o suprimento salino e permitiram a evolução do criatório naquelas províncias.* O sal foi um dos artigos mais valorizados no sertão. Qualquer tropa que viesse ao Rio de Janeiro carregada tinha garantida carga de sal no retorno, praticamente para qualquer destino no interior, como informa Pohl¹²¹: *O sal é de grão graúdo, sujo; vende-se em sacos de couro verde (surrões), de duas a três arrobas, e é transportado em lombo de animais para o interior do país.*

Ainda sobre o transporte de sal, Mawe¹²² observa que *as inúmeras tropas de mulas, que viajam continuamente para este distrito (Rio de Janeiro) e dele partem; cada uma carregada, por distâncias quase*

inacreditáveis, de 1500 a 2000 milhas. O frete de retorno consiste, principalmente, de sal para o consumo do gado e ferro para o trabalho das minas. Ainda segundo Mawe, o sal, o ferro e o chumbo, até os limites do Rio Paraíba (na divisa com Minas Gerais), tinham circulação livre. Daí em diante, pagavam 100% de tributo na entrada da Província de Minas.

Burton¹²³ relata que em 1864 *mais de 60.000 sacos (com duas arrobas) de sal (...) passaram por Barbacena e em 1867 (...) só passaram 50.000.* E acrescenta a informação obtida durante sua passagem pela região de Januária que, em 1852, um carregamento de oito arrobas, transportado em lombo de burro, vindo do Rio de Janeiro (200 léguas), via Diamantina, custava 45\$000 e em 1867 de 15 a 16\$000 réis por arroba. O sal também chegava a Minas, proveniente da costa, por outras vias e meios de transporte, como era o caso dos canoeiros que transportavam pelo Rio São Francisco o sal produzido perto de Juazeiro, e pelo Jequitinhonha que, neste caso, vinha da costa (hoje sul da Bahia). De certo ponto o sal era desembarcado e os tropeiros se encarregavam de levá-lo aos distintos pontos e entrepostos, como atesta Pohl¹²⁴ que, em viagem pelo Jequitinhonha, encontra *uma tropa de 20 burros, que vinha do salto do Jequitinhonha e conduzia sal para Fanado*¹²⁵.

A situação do transporte do sal só se modificou em parte com a chegada do trem, a partir da segunda metade do século XIX, encurtando alguma distância, mas não excluindo o sal da pauta de produtos transportados em tropas, que ia onde o trem não chegava.

Galinhas & porcos

Galinhas também eram transportadas em tropas. Havia, inclusive, um cesto apropriado para o transporte de galináceos. Spix & Martius¹²⁶, ao passar pelo baixo Vale do Tacasava, avistaram *Muitas tropas que levavam galinhas para o Rio.* A marmelada, produzida em várias regiões, era item da pauta de exportação para o Rio de Janeiro. Da região entre Paracatu e a divisa com Goiás, descia para o Rio de Janeiro, em lombo de mula, uma marmelada especial, constituindo num dos principais itens comercializados nesta região.

Burton¹²⁷ informa que o ouro da Cia. Morro Velho, administrada por ingleses, era transportado para o Rio de Janeiro de dois

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

em dois meses. O metal era acondicionado em belas caixas de madeira amarela. Pronta a carga, esta era entregue à *tropa do ouro*, comandada por um experiente viajante, escoltado por tropeiros-guarda, que vão armados. Segundo Afonso Arinos¹²⁸, entre 1710 e 1770, o *Brasil produziu uma quantidade superior a de todo o ouro então existente no mundo*. Somente entre 1735 e 1754 foram 14,5 toneladas. Este ouro *permitiu aos ingleses, senhores do seu comércio, financiar sua Revolução Industrial*. Todo este ouro desceu das minas para os portos da costa em lombo de mula.

Porcadas eram grandes quantidades de porcos, conduzidos pelas estradas, em especial, no sentido Rio de Janeiro, proveniente de Minas, região da Mantiqueira e São Paulo, como atesta Pohl¹²⁹, ao ver que *grandes manadas de porcos e centenas de muars de cargas, (...) se dirigiam para a capital (...)*. Embora os porcos não fossem conduzidos em tropa, eram os camaradas tropeiros e seu *modus viajante*, em sua maioria, que se ocupavam desta atividade. Segundo dados fornecidos por registros mineiros no ano de 1829, informado por Lenharo¹³⁰, de 107 empregados trabalhando nas porcadas, 95 eram camaradas livres. Estas porcadas, conduzidas pelos camaradas, quando arranchavam junto com outras tropas, podiam transformar o descanso dos tropeiros num martírio, como atesta Pohl¹³¹: *Para cúmulo da desgraça, havia em volta imensos grupos de porcos que eram conduzidos para a cidade e que roíam as nossas albardas e, com seus grunhidos, aumentavam a excêntrica barulhada*. Saint-Hilaire¹³² informa que *No caminho do Rio Preto encontrei poucas tropas de burros, mas em compensação vi um grande número de porcos e de bois. É por esse caminho que é transportado quase todo o gado destinado ao Rio de Janeiro e oriundo da parte ocidental da Província de Minas, onde a pecuária é bastante desenvolvida*. E acrescenta, referindo-se à produção agropecuária da Região da Mantiqueira, que *O toucinho constitui, como os queijos, um ramo de comércio muito importante para a Comarca de São João Del Rei. É igualmente em cestos de taquara, chamados jacás, que é transportado para o Rio de Janeiro. Dois cestos de toucinho completam a carga de um burro, contando cada cesto três arrobas de toucinho quando o burro não está acostumado à carga, e quatro quando já se habituou a transportá-la*. Já com relação à produção de porcos na região de Formiga, no Alto São Francisco, Saint-Hilaire informa que Os

suínos são levados em varas à capital do Brasil, percorrendo três léguas por dia numa viagem de 80 léguas.

Carne humana

As tropas também conduziam escravos e os tropeiros, neste caso, eram conhecidos como comboieiros, segundo Felício dos Santos¹³³. Conduziam escravos (*carne humana*) desde os portos de mar ao interior de Minas. *A dívida do comboieiro era o eterno pesadelo do mineiro. O comboieiro era o judeu usurário, inexorável, desumano, que lhe arrancava o último real, e lançava-o na miséria.* E acrescenta que *Os comboieiros, a pretexto de venderem escravos, facilmente obtinham licença para entrarem nas terras da demarcação (Diamantina). Não se refletia que a homens tão habituados ao abominável comércio de carne humana não repugnaria qualquer outra especulação ilícita e proibida. Foram eles os maiores contrabandistas dos anos 1743 e 1744. Vendiam na demarcação os escravos que traziam e o produto levavam empregado em diamantes que compravam, e tão certos estavam deste negócio que de antemão participavam sua vinda, para que seus fregueses se preparassem. Esta fraude foi descoberta com a prisão de um deles, no ano de 1745.* A partir de tal evento, os comboieiros eram permitidos somente até a Vila do Príncipe. Pohl¹³⁴, encontrando-se próximo a Barbacena, relata ter cruzado com uma caravana de negros escravos comprados no Rio de Janeiro, que estavam sendo conduzidos para o interior do País. *Eram uns trinta jovens, entre 10 e 13 anos. O cortejo tinha um aspecto verdadeiramente lamentável.* Pandiá Calógeras¹³⁵ chama de *tanganhões* os mercadores e condutores de escravos. Saint-Hilaire¹³⁶ comenta que *É principalmente da Bahia que vêm os escravos que se vendem em Tijuco e seus arredores. Pode-se comprá-los por menor preço no Rio de Janeiro, e a distância não é tão grande, mas observou-se que há menor número de mortes no caminho da Bahia, que atravessa vastas planícies muito quentes, que no do Rio de Janeiro, que, sendo montanhoso, sombrio, fresco e úmido, deve ser mais nocivo à saúde dos negros recém-chegados da costa da África.* Gardner¹³⁷, já na época em que o tráfico de escravos estava proscrito, informa: *Repetidas vezes, quando viajava pelo interior, vi bandos de escravos cujo número variava de vinte a cem indivíduos, todos incapazes de dizer uma palavra em português, tangidos para o sertão para serem vendidos.* Goulart¹³⁸ apresenta um recibo datado de 1826, onde um tropeiro, de nome Francisco Esteves Pereira, se compromete a levar do Rio de Janeiro

seis moleques com a marca à margem para conduzir, (...) para Mato Dentro e entregar no arraial do Brumado. Lenharo¹³⁹ informa sobre tropeiros transportando escravos em sua pesquisa. Num destes relatos, um certo tropeiro passou pelo registro do Paraibuna com um camarada e seis escravos, sendo que três pagaram os reais tributos, pois se destinavam à venda em Minas. Noutra caso, um tropeiro, também no Registro de Paraibuna, passou com uma tropa com 3 animais e 34 escravos.

Tesouros escondidos

Para a Coroa Portuguesa, os tropeiros foram os principais responsáveis pelo contrabando do ouro e diamantes de Minas Gerais. Tidos, portanto, como contrabandistas (crime punido com o degredo para a África), seguiram os tropeiros circulando com suas tropas no vai-e-vem dos caminhos, entre a Costa e o Interior de Minas, Bahia, Goiás, Mato Grosso e tantos outros lugares. Não era fato que todos os tropeiros eram dados a tal prática. Mas bastava que um o fizesse para que logo todos os tropeiros merecessem a fama. A passagem pelos Registros era sempre um grande transtorno. Os tropeiros e outros viajantes não tinham alternativas. Era necessário passar pelas rigorosas e demoradas revistas, como relata Burton¹⁴⁰ na entrada do Distrito Diamantino: *Os viajantes eram inspecionados e os muleteiros eram obrigados a desmanchar em pedaços as cargas em que os tesouros poderiam ser escondidos.* Estas inspeções minuciosas podiam levar horas e até dias, dependendo do tamanho da tropa e, sobretudo, na entrada e saída do Distrito Diamantino. John Mawe¹⁴¹ relata que um tropeiro que ia para o Rio de Janeiro, com vários animais carregados, fora abordado próximo a Conceição do Mato Dentro por dois soldados mandados em sua perseguição. *Pediram-lhe a espingarda e furaram a coronha com um prego. Vendo que estava oca, tiraram a guarnição de ferro que lhe recobria a base e descobriram uma cavidade que continha trezentos quilates de diamante, de que se apoderaram logo.* O tropeiro protestou pela inocência, alegando que havia comprado a espingarda de um amigo. *Levaram-no e meteram-no na prisão do Tijuco, onde depois o vi.* Mawe acrescenta que era comum o transporte de diamantes pelos tropeiros, nas formas mais variadas. Numa tropa com 100 bestas, com toda indumentária e mais a carga, seria impossível encontrar diamantes escamoteados. A não ser por denúncia, como foi o caso do tropeiro acima. Na questão do contrabando de ouro, Saint-Hilaire¹⁴², em uma de suas passagens pelo Registro do Paraibuna,

Evandro Sathler

comenta que *Até mesmo os tropeiros não temiam oferecer-me ouro em pó na própria ocasião em que me examinaram as bagagens, e ninguém ignora que todos os anos os contrabandistas levam ao Rio de Janeiro ouro e diamantes em quantidade considerável.*

Como de costume, os caminhantes saíram na vanguarda, deixando para trás a simpática Raposos, enquanto os tropeiros preparavam a tropa para a saída. Nossa entrevista na Rádio Raposos FM foi um sucesso de audiência na região.

Do Clube do Cavalo, após as já tradicionais despedidas, nos deslocamos mais uma vez em direção ao centro, mais precisamente para a frente da Matriz de Nossa Senhora da Conceição. Reeditamos a nossa já tradicional despedida. O trânsito da pacata Raposos ficou ligeiramente tumultuado em virtude daquela quantidade de gente e animais nas ruas do centro, mas era tudo motivo de festa. A população aplaudiu calorosamente e, finalmente, saímos em direção a Sabará. O tropeiro Nofito nos guiou para uma saída alternativa da cidade, enquanto os veículos de apoio seguiram pela rodovia.

Bom de boca

No dia da saída da Expedição de Ouro Preto, indaguei ao Maurício (tropeiro mor) sobre a alimentação das mulas. Ele respondeu que praticamente qualquer coisa. Que nós deveríamos observar que pelo caminho, vire-e-mexe, a mula arranca um pedaço de mato e degusta como um manjar. Durante a noite, em bom pasto, elas comem o principal e descansam. De vez em quando, recebem uma ração de milho. Parece ser tudo do que elas precisam.

Saint-Hilaire¹⁴³ comenta em várias passagens de suas obras que seus muares sofriam terrivelmente pela baixa qualidade ou falta de alimentação. Faltavam bons pastos e as provisões de milho – tão necessárias para as mulas – muitas vezes não eram renovadas pela simples falta deste cereal. A falta de chuvas era geralmente responsável por tal problema. Na caatinga, próximo ao Rio São Francisco, o milho produzido apresentava grãos menores e uma produtividade inferior às das regiões cobertas por florestas, mas a população local atribuía a este milho uma capacidade nutricional maior, e o que é certo é que meus animais

pareciam mais dispostos. Ainda com relação à falta ou péssima qualidade de alimentos para os animais, Saint-Hilaire comenta que os animais morriam de fome em pastagens inteiramente queimadas. Burton¹⁴⁴, subindo o Espinhaço de Paraúna para Diamantina, referindo-se à planta canela-de-ema, comenta: Enquanto marchávamos por esses campos as mulas comiam-nas com prazer. Durante as longas viagens, nem sempre era possível suprir os animais com alimentação apropriada ou com rações diárias de milho. Água também era problema, dependendo da região percorrida. Spix & Martius¹⁴⁵ relatam que Os animais espalhavam-se tão longe durante a noite, apesar de terem peias nas patas dianteiras, que perdíamos a metade do dia a reuni-los. Adoeceram algumas mulas que haviam comido folhas de icó. E acrescentam que, certa noite, a maioria das mulas haviam comido erva venenosa. Ainda por culpa de um mau arrieiro, algumas mulas possuíam muitas pisaduras e recusavam as cangalhas. Seguindo viagem, comparam a tropa a um avariado navio do deserto. Rugendas¹⁴⁶ informa: Antes de escurecer reúnem-se os animais, dá-se-lhes milho e em seguida soltam-se de novo nas cercanias, para que possam procurar sozinhos a pastagem que preferem, ou são conduzidos para mais longe em lugares de melhor capim. As mulas preferem o mato das capoeiras, nos sítios em que a floresta primitiva foi pouco antes incendiada. (...) é preciso que o viajante faça provisão de milho, para os animais. (...) O viajante encontra então, quase sempre, a mais cordial acolhida, bem como alimentação abundante, e raramente se lhe exige qualquer pagamento, a não ser para a forragem de cavalos e bestas.

Já era quase meio dia quando vadeamos o córrego Brumado. Na travessia do córrego não faz falta uma ponte. A água é cristalina, a despeito do trânsito. Seguimos viagem com o alegre Nofito à frente, guiando a tropa, como nos velhos tempos.

A estrada começa a subir logo após a travessia do córrego. No lado direito observa-se partes do que se pode chamar de um calçamento antigo, acompanhado de um muro de cantaria, de aspecto antigo. Bem possível ter sido construído por mão-de-obra escrava.

Cristais

Chegamos a uma propriedade, cercada de muros antigos, formando um imenso terreiro, onde galinhas, patos e outras aves

dominavam. Tratava-se de uma fazenda antiga, de nome Cristais. Todo o terreiro da fazenda era cercado com muro de pedra. Fomos recebidos por uma moça que nos deu água. Ela contou que a fazenda era pouso de tropeiros, há muito tempo atrás. A despeito do bom estado de conservação da fazenda, ela parecia abandonada, sem qualquer atividade que caracterizasse produção rural. A casa, um sobrado em estilo colonial, possuía *um telhado velho, piso e estrutura de madeira, teto de esteira de palha, quarto grande conjugado, fogão à lenha, porão, alpendre grande, terço à esquerda da porta da entrada (...)*¹⁴⁷. O sol a pino. Uma bica de água, no meio do terreiro, foi suficiente para o frescor. Seguimos viagem rumo a Sabará.

Vila Real de Nossa Senhora da Conceição de Sabará

Avistamos Sabará logo após a passagem por um teleférico transportador de minério. A paisagem se transforma com a presença deste equipamento. No momento de nossa passagem não estava em funcionamento. No lado direito da estrada que dá acesso à cidade nota-se uma construção muito estranha, parecendo uma pirâmide, construída em material brilhante.

De acordo com Spix & Martius¹⁴⁸, Sabará, que já foi chamada de Vila Real de Nossa Senhora da Conceição de Sabará, era uma cidade importante, *agradavelmente situada entre plantações de bananeira (...) consta de filas espalhadas de moradias bonitas e asseadas, cujas vendas, bem fornecidas de mercadorias, e ruas em parte bem calçadas, atestam a riqueza dos habitantes. Monta a 800 o número de casas e a 5.000 o de habitantes.* E prossegue informando que *à margem norte do Rio das Velhas também existe um belo mármore compacto, cor vermelho-carne e branco.* Gardner¹⁴⁹ acrescenta: *As ruas são em geral amplas e bem calçadas e a cidade parece ser bem provida de água a julgar pelas numerosas fontes públicas (...)* Embora se aproxime de Diamantina em tamanho, apresenta grande contraste com ela no silêncio das ruas. Burton¹⁵⁰ vai mais além: *A pitoresca cidade é a povoação mineira do costume, comprida e estreita. Passou do barro e do sapé para a pedra e cal. Agora será de mármore. Tem cerca de uma milha da leste a oeste, com várias ramificações e derivações. É toda calçada e a pavimentação não é pior do que costuma ser. A Cidade Velha, a leste, é chamada "Igreja Grande" e o outro lado conhecido como Barra. As duas reunidas contêm seis praças, vinte e duas*

ruas e nove travessas ou ruas transversais. Há um teatro tolerável, onde amadores divertem o povo. Além de várias fontes particulares, há quatro públicas, que fornecem a água mais pura – aqui uma necessidade. A posição da cidade torna-lhe o clima excepcionalmente quente. Na verdade, Sabará e Morro Velho têm as temperaturas mais tropicais de Minas. Como se observa, Spix & Martius e Burton chamam atenção para a existência de mármore na região, independente do lapso de tempo entre a visita deles. E Saint-Hilaire¹⁵¹ registra: A cidade de Sabará, a maior que vi na Província de Minas depois que deixei Vila Rica. Quanto aos habitantes, comenta: achei-os de uma polidez perfeita, (...) menos afetuosos que os de Tijuco.

Hotel Del Rio

A entrada em Sabará foi majestosa. Chegamos pelo Arraial Velho, onde está localizada a Capela de Santana, ao que tudo indica construída no meado do século XVIII. Atravessamos um bom trecho de zona urbana até a chegada no centro da cidade, onde faríamos nossa tradicional homenagem ao povo do lugar. Recebemos a notícia de que os expedicionários Helio Rabello e Lucia Velasco, nossa principal equipe de apoio, conseguiram graciosamente nossa hospedagem no Hotel Del Rio (o melhor da cidade). Os responsáveis pelo hotel, Vanessa Passos e Fátima Abreu, foram muito sensíveis com os objetivos da Expedição, abrindo as portas deste magnífico hotel para nos abrigar. A hospitalidade e generosidade do povo de Sabará foram sem precedentes. Tudo indicava que nossa noite seria cinco estrelas. E foi.

Eram duas da tarde quando chegamos ao centro de Sabará. O trânsito estava intenso. Atravessamos uma ponte de ferro. Ao longe se nota a imponente matriz da cidade. As ruas são estreitas e as calçadas de paralelepípedos. O trânsito mais intenso já conflita com a passagem de burros e mulas no meio dos carros, ônibus e caminhões.

A tropa ficaria guardada na saída para Caetés. Após o tradicional desarreio, banho e guarda dos equipamentos, fomos guiados para o hotel, onde um belo banho nos aguardava, com toalhas limpas, em apartamentos de luxo.

Após o devido descanso, recebemos as visitas de Sebastião dos Reis e Silva, Diretor Regional do SENAC – MG (nosso patrocinador) e

Evandro Sathler

de Antonio Henrique Borges de Paula, Sub-Secretário de Planejamento do Estado de Minas nos trazendo palavras de incentivo.

Tivemos um jantar muito agradável, ao nível do hotel. Neste dia veio de BH a Suzana Latini, trazendo uma fita de vídeo com a reportagem sobre a Expedição veiculada no Bom Dia Brasil. Estávamos todos em êxtase dado ao sucesso que a Expedição vinha apresentando até este momento.

6º dia: Quinta-feira 15 de Julho
Sabará a Caeté

“Ninguém duvida do valor do burro. Ele é mais forte, mais resistente a doenças e fornece mais serviços com a mesma quantidade de alimento que ambos os seus pais: o jumento e a égua”.

*Agroceres*¹⁵²

Alvorada. Era uma bela manhã em Sabará. O café-da-manhã veio acompanhado com as cinco estrelas do Hotel. Maravilhoso. Cada xícara de café era degustada com calma. Foi difícil deixar o hotel e mais difícil expressar nossa gratidão aos anfitriões.

Iremos conhecer a Fazenda Vera Cruz (Hipismo Rural), no município de Caeté, local previsto para o pernoite. Boa parte do percurso de hoje é por asfalto, sem que nos restasse alternativa. A estrada é muito estreita, cheia de curvas, num sobe e desce sem parar. Cruzaríamos novamente o divisor de águas da Serra do Espinhaço, saindo da bacia do Rio das Velhas (Rio São Francisco) para a do Rio Doce, de onde começamos.

Por uma questão de segurança, embarcamos todos os animais em dois caminhões para a travessia até a entrada de Caeté. Caminhantes e cavaleiros se apertaram nos veículos de apoio. Deixamos Sabará, desta vez sem a costumeira despedida ao som do berrante.

No caminho fizemos breve parada na Fazenda JP para conhecer sua famosa cachaça. O *tour* pelas instalações foi uma aula sobre a elaboração artesanal do produto. A propriedade possui ainda uma horta encantadora, irrigada de forma natural com a água que desce

das montanhas atrás da propriedade. A fazenda possui ainda restaurante e recebe visitantes para *tour* de degustação.

1.000 cargas de mula

No começo dos anos 1800, a praça do Rio de Janeiro já possuía um intenso comércio. Não só no que tange aos produtos trazidos da Europa e destinados aos mais diversos rincões do Brasil, mas, sobretudo, ao que o Brasil exportava para a Europa. Um destes itens era o algodão, produzido em algumas regiões do Brasil, como no Vale do Jequitinhonha, na Chapada Diamantina e em Goiás, e transportados para o Rio de Janeiro em tropas e, finalmente, despachado por mar para Liverpool, na Inglaterra.

Em relação ao algodão, Spix & Martius¹⁵³ comentam que *grande parte vem também de Minas, particularmente do termo de Minas Novas, carregado por tropas de mulas. Em geral carrega cada animal seis até oito arrobas, metidas em dois sacos de pele de boi bruta (...) empacota-se o algodão em sacos de couro de boi, por meio de uma prensa muito simples. (...) As remessas para ambos os portos (Rio de Janeiro e Bahia) são feitas por doze tropas, cada uma com 10 a 40 mulas, que estão quase o ano inteiro em caminho.* E na Bahia, na região da Chapada Diamantina, Spix & Martius atestam que era o algodão um produto de grande produção e remetiam para o porto, *anualmente 1.000 cargas de mula.*

Segundo Saint-Hilaire¹⁵⁴, a região de Paracatu, em Minas Gerais, era grande produtora de algodão, que era remetido para o Rio de Janeiro. De lá até Barbacena era levado em carro de boi, com uma carga de 80 arrobas, e de Barbacena para o Rio, *...a carga é passada para o lombo dos burros.* Adiante, Saint-Hilaire informa que encontrou uma numerosa tropa de burros que retornava de Goiás para o Rio de Janeiro. *Pertencia a um homem que fazia essa viagem uma vez por ano e levava cinco meses para ir, e outro tanto para voltar. Trazia do Rio de Janeiro as mercadorias destinadas aos comerciantes de Goiás, cobrando 32.000 réis pela carga de um burro.* No retorno para o Rio, para não viajar sem carga, transportava tecidos de algodão, num empreendimento próprio.

Na segunda metade do século XIX, passando por Sabará, Burton¹⁵⁵ já observava a produção de carvão, provavelmente transportada em tropa. Mais à frente, ele narra que *Tomando um atalho à esquerda da*

estrada encontramos os fabricantes de carvão que trabalham para Morro Velho.

De acordo com Goulart¹⁵⁶, em Caratinga, Minas Gerais, por volta de de 1938, *ainda se encontravam 3.000 lotes de burros, ou seja, 21.000 muares, em serviço, notadamente no transporte do carvão vegetal, destinados aos fornos siderúrgicos da região.*

Açúcar e aguardente-de-mel

Na região açucareira de Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro, Saint-Hilaire¹⁵⁷ relata ter encontrado *negociantes vindos da cidade de Campos e que se dirigiam a S. João da Barra com uma tropa carregada de açúcar.*

Na mesma linha da produção açucareira está a cachaça. Bebida espirituosa extremamente apreciada entre a população brasileira, desde que aqui se iniciou a produção de cana-de-açúcar. Embora esta bebida tenha origem moura, aqui ela ganhou a identidade brasileira. Era produzida em alambiques nos mesmos engenhos de açúcar: um dos primeiros itens produzidos e exportados do Brasil para a Europa. Inicialmente, estes engenhos se concentravam na costa, mas não tardou para que alguns alambiques se espalhassem pelo interior. Antes, porém, era transportado serra acima em tropa, utilizando-se pequenos barris de madeira.

O Príncipe Maximiliano¹⁵⁸ faz o seguinte comentário sobre a aguardente: *A de pior qualidade e em todas as partes do Brasil a mais comum é a chamada aguardente-de-cana; a que é um pouco mais bem destilada se chama aguardente-de-mel, e a melhor de todas, vinda da Bahia, cachaça.*

Gardner¹⁵⁹, em passagem por Diamantina, reporta que *grande quantidade dessa bebida (cachaça) entra diariamente no mercado (...) dizem que, para cada tropa que entra na cidade carregada de provisões alimentícias, chega outra com cachaça das plantações de açúcar nas zonas baixas.*

Ferro: empecilhos a uma mineração nascente

No auge da mineração em Minas Gerais, *O ferro era então caro e difícil de obter-se, segundo Felício dos Santos¹⁶⁰. A fabricação do*

ferro era proibida no Brasil. Havia que ser importado da Europa, em especial da Inglaterra e seu preço chegava em Minas a 300% do que valia no Rio de Janeiro. O ferro, artigo imprescindível na mineração, era um artigo de luxo: os tributos pagos nos registros e o custo do transporte em tropa eram os vilões. O preço da arroba deste produto chegava a mil e oitocentos réis em Vila Rica, segundo Spix & Martius¹⁶¹.

Felício dos Santos acrescenta: *O ferro depois de aportar com duas escalas no Rio de Janeiro, e por isso já mais carregado no preço, é conduzido para Minas nas costas de bestas, a cinqüenta, cem, duzentas e mais léguas, segundo as distâncias para onde é levado. Ainda mais: - ao entrar na capitania paga um direito de portagem, chamado quinto, de 1\$125rs. por arroba, valor muito superior ao custo de seu principal nos portos de mar. Que empecilhos a uma mineração nascente! Há de pagar o ferro de imposição na sua entrada em Minas o quinto, a fim de com ele extrair-se da terra o ouro, que deve também pagar o quinto!*

Goulart¹⁶² acrescenta sobre o ferro e o chumbo que as barras não só eram reduzidas a peso apropriado como também eram dobradas para tomarem forma conveniente, com cerca de dois pés de comprimento; e os lingotes de chumbo, que pesavam em média meia tonelada, se constituíam num verdadeiro estorvo, pois era difícil dividi-los em pedaços.

O ferro eventualmente passou a ser produzido no Brasil, precisamente no começo do século XIX, como no caso de Morro do Gaspar (hoje município de Morro do Pilar) e na Fazenda Ipanema (Araçoiaba da Serra), próximo a Sorocaba em São Paulo.

Saint-Hilaire¹⁶³ relata que Morro do Gaspar enviava boa parte do ferro para Diamantina. E para esta missão entravam em ação os tropeiros, pois só se empregavam bestas de carga neste transporte.

Boa parte dos viajantes comenta sobre a fábrica de ferraduras e outros implementos de ferro do Padre Correia, à beira da Estrada Real. A antiga Fazenda do Padre hoje é conhecida apenas por Correias, distrito próximo ao município de Petrópolis no Estado do Rio de Janeiro. Os tropeiros costumavam fazer ali seus estoques de ferraduras no retorno para Minas.

Rubiácea

O declínio da mineração e o início do ciclo cafeeiro se conectam. No início do século XIX, o café garantiu ao Brasil um suporte econômico em substituição à mineração. A produção de café foi gigantesca, exigindo das tropas um vai-e-vem sem parar entre as zonas produtoras e os portos de exportação. Calógeras¹⁶⁴ informa que em dez anos (entre 1818 e 1828) foram transportados em tropa para o porto do Rio de Janeiro, 5.427.896 arrobas de café. Se todo este café fosse transportado de uma só vez, à razão de 8 arrobas por mula, seriam necessárias 678.487 mulas cargueiras que, dispostas numa fila indiana, atingiriam uma extensão de 1.696 quilômetros, suficientes para cobrir a distância entre o Rio de Janeiro e Salvador. A utilização de tropas no transporte do café diminuiu com a chegada das ferrovias, na segunda metade do século XIX e, já no século XX, com o aparecimento das estradas de rodagens e o caminhão. Mas em nenhum momento extinguiu a atividade tropeira. Se as tropas já não atuavam nas longas distâncias, tratavam de transportar o café e outros produtos das fazendas produtoras até as cidades e estações de embarque.

Comentando sobre o café, Gardner¹⁶⁵, viajando por Cantagalo, no Estado do Rio de Janeiro, informa que *este É levado por mulas ao fundo da baía e daí embarcado para o Rio.*

Cartas, notícias, encomendas e recados de toda espécie

Mawe¹⁶⁶, chegando a Vila Rica (Ouro Preto) informa que seu *companheiro trouxera cartas para alguns dos principais negociantes, que tratamos de entregar na primeira oportunidade.* Ainda neste sentido, este viajante registra que *encontramos dois lavradores de Minas Novas, que iam ao Rio de Janeiro com quarenta e seis burros carregados de algodão, enfardados em couro cru, trazendo cada animal dois fardos. Estes lavradores estavam em viagem há perto de três meses. Ofereceram-se-nos gentilmente para levar nossas cartas a alguns amigos na capital e aproveitamos a sua boa vontade.*

Gardner¹⁶⁷ comenta que *Os brasileiros são particularmente atenciosos com qualquer estrangeiro que lhes é recomendado; e, durante todas as minhas peregrinações, poucas vezes fui de um lugar para outro*

sem cartas, nem me lembra uma só vez que não fosse recebido cortesmente por aqueles a quem assim me apresentei.

No mister de conduzir tropas, segundo Goulart¹⁶⁸, o tropeiro era o único agente de comunicações, conduzindo cartas, notícias, encomendas e recados de toda espécie (...) ação social desenvolvida pelos tropeiros. O tropeiro era o telégrafo, era o jornal, era o rádio, porque era ele, ao regressar da Corte, quem levava as notícias mais frescas, eram os primeiros a dar as últimas... Ainda segundo Goulart¹⁶⁹, Trazendo para os portos de embarque e para os mercados de consumo os produtos daquelas comunidades; refluindo com as notícias mais frescas, as utilidades e futilidades que a costa oferecia, as tropas desenvolveram uma atividade superior; transportando civilização e riquezas (...) A tropa de muares representou papel destacadíssimo na dinâmica social e econômica dos centros populacionais a que serviu, ainda mais que era, na verdade, o único meio disponível e regular para o intercâmbio de produtos e de idéias com as regiões mais desenvolvidas.

Calógeras, citado por Lenharo¹⁷⁰, salienta a importância do tropeiro e suas tropas no intercâmbio de conhecimentos, e recupera o sentido social do tropeiro, enquanto elo que facilitava a aproximação dos dois mundos: o rural e o urbano. Numa época de extrema carência de informações, a palavra recente do tropeiro significava a veiculação mais atualizada das novidades que procediam do mundo da corte.

As cartas de recomendação eram um expediente muito comum entre os viajantes. Sempre que alguma pessoa se dirigia a determinada região, não faltava quem lá conhecia alguém, e se prontificava a redigir uma carta, com notícias diversas, e ao mesmo tempo apresentando e recomendando os portadores. Os velhos caminhos mineiros, enobrecidos pela abundância de alvenaria de pedra, destinam-se apenas aos cargueiros e às liteiras. Em longas filas ondeantes, as tropas por eles descem com ouro (...) Com as mercadorias que sobem, chegam também notícias, segundo Latif¹⁷¹.

Spix & Martius¹⁷² comentam que a falta de notícias do mundo não incomodava de tudo o habitante do interior, que satisfaz-se com a

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

notícia dos principais sucessos que lhe trazem uma vez por ano os guias das tropas.

Vários outros itens eram transportados em lombo de mula. Segundo Latif¹⁷³, em Minas Gerais, surgiu uma verdadeira atividade, *embora pobre, tem sabor mais típico: forrar o teto com taquara. Junto aos taquarais, famílias inteiras especializam-se neste gênero de trabalho e, em lombo de burro, seguem para forrar construções distantes, volumosos rolos de esteira que parecem esmagar os animais.* Ainda segundo este autor, a cultura em Minas vai aos poucos se desenvolvendo no que toca à música. *Sobe pelos caminhos ásperos um ou outro cravo e, mais tarde, no começo do século XIX, esfalfando boa quantidade de pretos e de mulas, chegam os primeiros pianos (...). O vidro, transportado em costa de burro serra cima, constitui um requinte pago a bom peso de ouro.*

Os tropeiros também tiveram sua importância no campo cultural. Segundo Goulart¹⁷⁴, *A cultura européia invade as Alterosas. A música civiliza-se com os primeiros cravos e no começo do século XIX sobem para Minas os primeiros pianos, nos lombos de burros.*

De acordo com Bunbury¹⁷⁵, Uma das principais razões pelas quais os artigos de luxo tão raramente são encontrados no interior é, sem dúvida, a falta de boas estradas e o conseqüente risco, bem como a despesa do transporte. Vidros para janelas, sal, vinho, chá e muitas outras coisas são levadas do Rio de Janeiro para o interior em mulas e, naturalmente, o seu preço fica muito mais elevado até chegarem às minas (...). Considerando a distância de que é trazido e o perigo de quebrar na viagem, não é de admirar que em tão poucas casas no interior se vejam vidraças; o que, afinal de contas, é completamente inútil durante metade do ano.

A tropa, como já vimos, era praticamente o único meio de transporte que ia a qualquer lugar. O carro de boi, com capacidade de carga bem maior, e com mais segurança, dependia de estrada, coisa rara no interior do Brasil. Para as bestas, era indiferente. Trafegavam quer por estrada – larga e de leito firme – ou por estreitas trilhas no meio da mata ou a céu aberto. Assim, quando era necessário transportar algo, eram com as bestas que se contava, como relata Pohl¹⁷⁶, em suas andanças por

Goiás, informando que *um português (...) levou em burros várias cargas de estalactites para Vila Boa (...)* no propósito de retirar sal destas formações minerais.

Burton¹⁷⁷, às margens do Rio das Velhas, comenta ter visto um acampamento de tropeiros, cujas mulas, que não eram muitas, *levavam como carga pedras de forno (...) lousas de itacolomito branco, com 2 ½ pés de diâmetro com uma polegada de grossura; elas são preferidas aos tabuleiros de metal para a secagem de mandioca.* Mais adiante, informa que encontraram *filas de cavalos ou burros indisciplinados carregados com caixas quadradas, em geral com o letreiro Louça, equivalente ao nosso “vidro - cuidado”.* *Como é que alguma coisa chega a Diamantina sem quebrar-se está além de minha compreensão.*

O Príncipe Maximiliano¹⁷⁸ comenta que *o transporte de vidros é muito arriscado; o burro, quando se zanga, joga no chão a carga.*

Saint-Hilaire¹⁷⁹ comenta que o Abade Correia, possuidor de bela fazenda às margens da Estrada Real, em local hoje conhecido por Correias, próximo a Petrópolis, *despachava toda semana para Porto de Estrela uma tropa de burros carregados de pêssegos.* Ainda segundo Saint-Hilaire¹⁸⁰, viajando pela hoje Região dos Lagos, no Estado do Rio de Janeiro, informa que alugavam-se burros para transportar peixe seco de Saquarema para a Praia de S. Domingos, em Niterói.

Após a visita à Fazenda JP, tomamos rumo de Caeté novamente. Do lado direito da estrada se nota grande porção de mata atlântica em excelente estado de conservação. A Serra da Piedade pode ser vista ao longe, no rumo noroeste. O lado esquerdo da estrada não era tão belo, observando-se queimadas e muitas áreas degradadas pelas mineradoras.

É o que mais promete para o futuro: Raul Messias

Fizemos alto cerca de um ou dois quilômetros antes da entrada de Caeté. Fomos recepcionados pelo Prefeito Raul Messias, acompanhado da primeira dama. Ambos estavam montados em imponentes cavalos. Enquanto os animais eram desembarcados dos caminhões, o Prefeito nos relata: *Caeté era passagem de tropas que vinham dos sertões de Minas com destino a Sabará e Ouro Preto, trazendo farinha,*

carne para abastecer a mineradora. Por aqui também saía contrabando. Nós tivemos aqui também uma série de quilombos. Caeté significa mata fechada; como era uma região montanhosa entre o Vale do São Francisco e Ouro Preto, os escravos das vilas fugiam e aqui encontravam ouro. Isso é muito narrado num livro do escritor Agripa de Vasconcelos, Gongo Soco, que é a história do Barão de Catas Altas, que também viveu nessa região e foi um personagem muito importante na história de Minas. Depois disso tivemos João Pinheiro; foi um dos maiores políticos do planeta. (...) desde aquela época (...) já em 1904, João Pinheiro trouxe por essa estrada que vocês passaram um caminhão que ele importou da Alemanha, trouxe desmontado, em lombo de burro. Existe uma carta dele escrita para Pandiá Calógeras, Ministro da Guerra na Primeira República. (...) ele narrando que construiu uma cerâmica e fazia porcelanas maravilhosas e mandava essas porcelanas para Sabará no lombo de burro, nas cangalhas. Metade quebrava até chegar a Sabará. A outra metade conseguia chegar em Paris, Milão (...) Participou de várias exposições (...) e a sua porcelana tava (sic) sendo elogiada. Então ele importou um caminhão, trouxe no lombo de burro e montou o caminhão em Caeté e ele mesmo narrando nessa carta; que é uma carta deliciosa da gente ler. Ele fala: "Pois é, meu caro Pandiá. O melhor de tudo que o caminhão funcionou. Então a idéia dele era abrir a estrada e levar a porcelana no caminhãozinho. Nisso ele foi eleito Governador do Estado; fez um governo de dois anos que transformou o Brasil. Ele ia ser praticamente aclamado Presidente da República. Mas, infelizmente, com 48 anos de idade, teve uma doença fulminante. Morreu. São pedaços da história de Caeté e que hoje a gente vê essa questão da volta da indústria pro nosso município é uma coisa (...) impossível. Não acontece mais. O que a gente sonha é ter aqui essa indústria limpa, essa indústria do turismo, do ecoturismo, das cavalgadas, dos chalés, das pousadas. Tenho certeza que vai ser muito bom para Belo Horizonte, pro Brasil, porque o pessoal vai poder passear aqui e para nós (...) e pro mundo que nós vamos dar uma lição de viver, de existência pacífica. Esse potencial é o que mais promete para o futuro.

Depois do apaixonante relato sobre caminhão desmontado trazido da Alemanha de navio, depois de trem até Sabará e, finalmente, até Caeté em lombo de burro, o Raul Messias segue narrando sobre a Guerra dos Emboabas. Mas era hora de partir.

Vila Nova da Rainha ou Caeté

É verdade, Caeté quer dizer mata espessa, virgem, fechada. Segundo Spix & Martius¹⁸¹, *Caeté, antigamente também chamada de Vila Nova da Rainha, é pequena localidade, irregularmente espalhada num belo vale fértil, ao sopé da Serra da Piedade*. Uma cidade de importância singular, pois um dos primeiros movimentos nacionalistas ocorreu aqui, com a Guerra dos Emboabas, no começo do século XVII.

Sobre Caeté, Saint-Hilaire¹⁸² complementa: *é mais comprida do que larga; suas ruas são amplas e calçadas (...). Esta cidade devia ser muito agradável no tempo em que era próspera; (...) Vê-se aí um grande número de casas belas atualmente desertas e caindo em ruínas. Sua população atual não vai além de 300 ou 400 almas*.

Gardner¹⁸³ tem opinião semelhante quando relata: *passamos pela vila de Caeté, de tamanho regular e mísera aparência (...) como muitas outras do distrito de mineração, tem toda a aparência de ter visto melhores dias, pois contém as ruínas de muitas belas casas*.

Os cascos dos animais se faziam ouvir pelas ruas da pacata Caeté. Foi impossível evitar que as pessoas parassem o que faziam e viessem à porta, janela ou varanda para ver a tropa passar. Em frente à Igreja do Rosário fizemos nossa já tradicional homenagem ao povo de Caeté, com o hino nacional ao berrante do Maurício. Posamos para fotos.

Em menos de meia hora já estávamos em retirada rumo à Fazenda Vera Cruz, local previsto para o nosso pernoite. Vários cavaleiros do Clube do Cavalo de Caeté nos acompanharam, formando um séqüito de quase quarenta animais. O caminho era plano.

Numa breve parada para descanso tivemos a oportunidade de conhecer um ex-tropeiro, o Peixoto de Melo, que deixa registrado conosco um pouquinho de sua vida de tropeiro. Como ele conta, costumava levar bois, burros cargueiros e burros brabos para o Espírito Santo e também para São Paulo. *Tinha a comitiva e tinha o resto de burro brabo tocado (...) tropeiro é tropeiro (...) tinha o cozinheiro, né (sic)*. Seu Peixoto já deixou a arte há mais de 30 anos, e revela que tem muita saudade daquele tempo. *Hoje eu não agüento. Queria voltar atrás*.

Burros atrevidos e rabugentos

As palavras de Melo nos fizeram refletir sobre a rusticidade destes incríveis animais. Sobre a performance das mulas cargueiras, Gardner¹⁸⁴ comenta: *mas é de ver a maneira segura, embora lenta, com que as mulas transpõem os piores trechos, especialmente quando deixadas inteiramente a si mesmas.*

Pohl¹⁸⁵ informa: *O calor era muito opressivo e exercia a sua influência especialmente sobre os nossos burros, que trotavam desanimadamente.* Por mais resistentes que fossem os muares, certas jornadas ou subida de serra eram muitas vezes fatais, conforme atesta Pohl: *O caminho que, em voltas serpentinadas, leva serra acima, é ruim, cavado, sulcado pelos aguaceiros e não lhes faltam lugares perigosos, onde podem perecer homens e animais. Tive prova disso em vários muares mortos, em diferentes graus de decomposição.*

Mawe¹⁸⁶ comenta a performance dos muares comparada aos cavalos: *Enquanto caminhávamos, observamos que as mulas eram tão ligeiras na ascensão quanto em terreno plano; excediam, em muito, aos cavalos, em estradas íngremes, e mais ainda nas más estradas.*

Segundo D'Vilanova¹⁸⁷, diziam os tropeiros que, *quando um animal estava muito cansado, era bastante tirar-lhe a carga, deixá-lo espojar-se e ele se reanimava para mais uma caminhada.*

Por mais resistentes e fortes que fossem os muares, como conta o Príncipe Maximiliano¹⁸⁸, a subida dos morros era sempre *penosa para os nossos burros sobrecarregados, que tinham muitas vezes de parar para fazer um bom descanso, para depois continuarem a marcha.* E segue informando que a travessia de rios revelava os muares bons nadadores. Contudo, vez ou outra, o perigo de afogar um burro ou uma mula era um perigo real, como conta: *a corrente era muito profunda, larga e rápida, e um dos burros de montaria por pouco não se afogou, o que teria sido uma perda irreparável nessas paragens.*

Burton¹⁸⁹ comenta: *Todos os viajantes se queixam dos burros atrevidos e rabugentos, mas todos viajam em burros. É um mal necessário, visto como os cavalos não agüentam as longas caminhadas desta região do Brasil. (...) Vamos agora passar a outros lugares tenebrosos, para os*

quais os burros são o único transporte. Os muares cargueiros, bem ferrados e alimentados apropriadamente e observados alguns cuidados com as cangalhas e o equilíbrio das cargas, possibilitavam marchas diárias de três ou quatro léguas (uma légua tem aproximadamente 6,6km). Importante é a resistência ao peso, em geral de oito a dez arrobas (arroba com 14,7kg), conforme nos informa Calógeras¹⁹⁰.

De acordo com Goulart¹⁹¹, *o muar possui qualidades inatas que o recomendaram como melhor cargueiro do que o cavalo (...) a conformação do seu dorso dão-lhe uma capacidade de carregar pesos maiores do que a de qualquer outro animal, o que faz dele o melhor dos cargueiros.* E acrescenta um comentário de Eschwege: *A força de seus pulmões deve ser tão extraordinária quanto a dos seus nervos e músculos, porque subiram a alta montanha (...) que avaliei ter no mínimo 3 mil pés de altura, em hora e meia e isto continuamente, em passo acelerado.*

Maia¹⁹² informa que um burro pode viver quarenta anos ou mais, *sempre no trabalho e com a mesma disposição.*

Sobre a capacidade de carga dos muares, Spix & Martius¹⁹³ informam que no *Chile e em Buenos Aires, uma boa mula carrega quatro quintais, de modo que a força muscular desse animal tão útil e espalhado pela América do Sul, parece diminuir muito das latitudes altas para o Equador.* O quintal é uma antiga medida de peso, equivalente a quatro arrobas ou 58,758 quilos.

Ainda sobre a capacidade de carregar peso, Goulart¹⁹⁴ acrescenta que o muar é um animal muito sensível. *A prática e a experiência começa na aquisição dos muares. Não é qualquer animal que agüenta mais de uma centena de quilos sobre o lombo e uma marcha de dia inteiro. O animal tem que ser novo, sadio e forte (...)* A questão do peso da carga a ser transportada às costas de cada animal era de grande importância, pois repercutia no rendimento da viagem e nas condições físicas dos cargueiros.

Bestas turbinadas

Noah Gordon¹⁹⁵, em seu memorável livro "O Físico", cita que um viajante, em determinada localidade a caminho da Pérsia, no século

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

XI, teria observado uma tropa de *centenas de burros carregados, com as ventas cirurgicamente cortadas para que aspirassem mais ar compensando o esforço*. Não sabemos precisar se o fato é verídico ou ficção, e quais as fontes de pesquisa. Entretanto, consultando técnicos da área, é possível afirmar que tal procedimento faz sentido do ponto de vista anatômico. Se isto for verdade, teríamos no século XI a primeira versão de bestas turbinadas.

Fazenda Vera Cruz

O caminho para a Fazenda Vera Cruz, do Flávio Filizola, vai intercalado por áreas de mata atlântica e plantações de eucalipto. Todos olham com curiosidade a passagem da tropa.

A receptividade na fazenda foi excepcional. O lugar é amplo, possui vários currais, baias e área para competições hípicas. Conta com excelente infra-estrutura para receber visitantes, sobretudo competidores de rodeio e afins. Ficamos alojados no restaurante com lareira que nos aqueceu nessa noite. O jantar foi digno da cozinha mineira. Maravilhoso!

Nossos tropeiros informaram que as mulas e os burros precisam ser ferrados, caso contrário, o andamento da Expedição ficaria comprometido. Por sorte, apareceu o Neto, aliás, Neto Sucupira, um baiano de Teixeira de Freitas, que se comprometeu a ferrar os animais no dia seguinte. Para tal, era necessário sair bem cedo para Caeté para comprar ferraduras e buscar o ferramental.

Era hora do merecido recolhimento.

7º dia: Sexta-feira 16 de Julho
Caeté a Barão de Cocais

Na solidão da viagem, entregando-me a estas considerações, despertou o voto para que já, sem demora, se iniciem estas investigações na terra fecunda, antes que a mão destruidora e transformadora do homem tenha obstruído ou desviado o curso da natureza. Só por poucos séculos ainda disporá a ciência de completa liberdade de ação para este fim, e os subseqüentes investigadores não mais obterão os fatos na sua pureza das mãos da natureza, que já hoje, pela atividade civilizadora deste país em vigoroso progresso, está sendo transformada em muitos respeitos.

Spix & Martius¹⁹⁶

Amansação de burro: Neto Sucupira

Alvorada diferenciada. Saí bem cedo junto com Neto na empreita de buscar as tais ferraduras e os outros apetrechos para ferrar a tropa. Caminhantes saíram no ritmo costumeiro, enquanto os tropeiros tiveram que aguardar.

Encontrar as ferraduras na cidade não foi tarefa fácil. Existe uma numeração diferenciada para cada tamanho de ferradura, como ocorre com os calçados. Só o ferrador tem esta noção, dando uma boa olhada nas patas dos animais. Além do mais, ferrar burro e mula é diferente de ferrar cavalos. Neto suou várias camisas.

Com habilidade espantosa, força e comando dos animais, ele dá a seguinte entrevista enquanto raspa os cascos e prega ferraduras

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

com cravos especiais: *Sou baiano de Teixeira de Freitas. Mexo com ferração há doze anos. É uma profissão perigosa, mas eu gosto (...) aliás não é só ferrar (...) quando eu era menino, lá na Bahia, eu montava (...) com meu pai; eu mexia com amansação de burro; (...) era quebrar o burro, (...) para mexer com cacau; você quebrava depois ia para a cangalha e levava para Itabuna, (...) conduzia tropa com a idade de 10 anos; levava boi de Itabira para Itabuna (...) levava de quinze a vinte dias, de acordo com o número de animais tocados: (...) seiscentas cabeças, variava; de sete a oito pessoas – precisavam para tocar esses animais (...) O baiano gosta de farinha; era rapadura, carne de sol. Eu lembro que naqueles alto lá, ventando muito, você tirava a mão (...) jogava uma mão de farinha na boca, o vento tirava ela fora e ficava só com vontade. (...) não tinha costume com tropa de cargueiro. Hoje por exemplo eu não mexo mais com boi (...) hoje eu mexo com cavalo de prova, mangalarga marchador.*

Saúde, fortaleza e resistência

Sobre ferraduras, Pohl¹⁹⁷ informa: *Mas os nossos pobres animais muito sofreram no caminho; aqui e ali iam perdendo as ferraduras; e o cuidado de conservá-los em boa ordem nos causou indescritível fadiga e aborrecimentos. (...) Precisei de mandar ferrar de novo os nossos burros, dar-lhe forragens e colocá-los em ordem (...) Os nossos burros pareciam estar ferrados convenientemente para uma longa viagem em regiões onde nem por muito dinheiro se poderia conseguir um prego. (...) Escasseavam de tal modo os cravos, que o meu cavalo teve de seguir sem ferraduras.*

Segundo Calógeras¹⁹⁸, amansavam-se os animais para sela e para cangalha. Para os primeiros, o animal tinha que ser belo de formas, sem defeitos, andar garboso e doma apurada; aos segundos, mais numerosos, não havia tanta exigência. Saúde, fortaleza e resistência era o que se exigia dos animais.

Creio-em-deus-padre

Maia¹⁹⁹ informa que nas fazendas, pastos ou potreiros dos muladeiros, a preparação de uma besta consistia em quebrar de cabresto ou quebrar de buçal ou, ainda, em passear o animal. Manso de cabresto era quando o animal podia ser puxado pelo cabresto mesmo sem estar domado. Geralmente era vendido assim pelo muladeiro, para depois ser domado para cangalha ou sela. Ainda segundo Maia, amansação para

sela segue o mesmo ritual do animal cavalariço. Quando o burro não fica bem domado é conhecido por redomão. Para a doma, muitas vezes o peão invoca algumas rezas fortes. *Alguns têm suas orações, que guardam consigo, ou que segredam à besta, antes de montar. Há os que rezam, enquanto o animal pula, a oração de São Jorge, padroeiro dos tropeiros, também conhecido como o Justo Juiz (...) para agüentar corcovo de burro tem que rezar o creio-em-deus-padre.*

Antes da lua cheia

Maia²⁰⁰ segue informando que para trabalhar em tropa todo muar macho tem que ser castrado. Há que se castrar antes que o animal atinja um ano e meio, ou depois de dois anos e meio com qualquer idade. Neste intervalo de um ano, o animal esconde os baguinhos. *É difícil de castrar e é mais certo o burro ficar roncolho (...) necessitando de nova castração (...) Se o burro é macho, é castrado após os dois anos e meio, com qualquer idade, mas sempre nos dois dias antes da lua cheia.*

Se for manso não precisa

Para que o Neto pudesse ferrar os burros foi necessário amarrar a cabeça do animal bem próximo a um tronco e dar-lhes chutes no traseiro para preparar o animal. O nó-de-sal aplicado na pata que se ia ferrar garantia a imobilidade do membro. Ainda era necessário aplicar um aparato – que mais parecia um objeto de tortura medieval – de nome “azial” ou “aziel”, que lá pelo Vale do Paraíba os tropeiros chamam de “pito”. Trata-se de um aparelho de metal, que se assemelha a um alfinete de fralda, de tamanho grande, que se aplica no beijo superior do animal que se pretende ferrar. Este objeto possui uma regulagem, como se fosse um alicate, que se aperta pelas hastes e, depois de bem apertado o beijo, há uma trava que segura na pressão. Segundo o Neto, confirmado pelo tropeiro Geraldo, o animal sente tamanha dor que não presta atenção no que está acontecendo. O Geraldo complementa: *Só se utiliza se o cavalo for enjoado, se for manso não precisa.* No caso dos nossos burros, todos foram submetidos às dores do azial (ou aziel).

O processo de ferrar não representa qualquer dor para o animal, mas trabalhar perto das patas é um perigo constante. Nesse dia, um dos animais aplicou um coice que o Geraldo não teve tempo de se proteger. O coice de banda - que pegou na boca do estômago - jogou o

Geraldo a uns dois metros de distância. Um cravo de ferradura que não estava torcido atingiu a mão do Geraldo, abrindo-lhe um talho. Depois de estancar o sangue, sugerimos que ele levasse alguns pontos na mão, o que prontamente recusou.

Passava do meio dia quando a faina de ferrar os animais acabou. Os caminhantes já deviam estar longe nessa altura dos acontecimentos. Talvez chegando a Barão de Cocais, nosso destino de hoje. Almoçamos. O Neto não parou um instante.

Após as tradicionais despedidas, tomamos rumo de Barão de Cocais.

Um lindo quadro

A rotina da viagem pode diferir um pouco dependendo do terreno que se percorre. Mas geralmente consiste, conforme nos relata Rugendas²⁰¹, em *proceder todas as manhãs ao carregamento das mulas (...) em prepará-las para a caminhada e, a seguir, mantê-las durante a marcha tanto quanto possível em linha com o resto da tropa; finalmente zelar para que nem animais, nem mercadorias, sofram quaisquer prejuízos. Ao atingir-se o termo da jornada, são elas descarregadas com rapidez e precaução; solta-se um pouco a sela, retirada minutos depois; em seguida, o suor e poeira são limpos com um facão que os tropeiros carregam sempre à cinta; entretanto, permite-se-lhes primeiramente rolares e se espojarem à vontade, o que parece ser-lhes um grande gozo; depois dá-se-lhes um pouco de sal e são elas soltas a fim de poder pastar nas vizinhanças do local onde se passa a noite. Ainda segundo este viajante, Muitas vezes tem-se grande dificuldade, no dia seguinte de manhã, para ajuntar os animais e, faltando algum, acontece ficarem os viajantes parados durante dias seguidos pois, como é fácil de imaginar, a perda de uma besta é bastante desagradável em regiões onde não se pode substituí-la, como, por exemplo, nas florestas primitivas.*

O Príncipe Maximiliano²⁰² empreendeu sua viagem pelo Brasil em grande parte ao longo do litoral entre o Rio de Janeiro e a Bahia. Ele destaca que *O caminho pela areia é bom e suave para o cavaleiro, mas os burros e os cavalos, desacostumados à vista e ao rumor das ondas escachoantes, detestam muitas vezes esta via cômoda. A passagem de*

uma tropa pela areia branca e lisa, à beira do oceano azul, é um lindo quadro.

Burton²⁰³, na sua viagem pelo Rio São Francisco, na Bahia, registra este comentário sobre tropeiros e tropas: *Os tropeiros em sua maioria andavam a cavalo. Mas estávamos entrando na região do boi de carga. Aqueles homens afirmavam que viajavam o dia inteiro e não só até o meio dia como os tropeiros das províncias do sul e que assim percorriam número bem maior de léguas. Quase todos eles, porém, iam montados em selas suportadas por duas bruacas, que levam sal e cereais.*

Spix & Martius²⁰⁴, chegando a Caxias, Maranhão, fim da viagem por terra, pois dali para diante seguiriam embarcados até o final da viagem pelo Brasil, tiveram que se desfazer da tropa. *As nossas mulas cargueiras foram vendidas aos comboieiros, que, de quando em quando, empreendem com numerosas tropas a longa viagem de 300 léguas por terra.*

John Mawe²⁰⁵, impressionado com a quantidade de animais cargueiros que transitavam nas imediações da cidade do Rio de Janeiro, registrou o seguinte: *É comum verem-se oitocentas ou mil mulas, passando e repassando num só dia.*

Com a tropa em curso, não raro as condições do terreno obrigavam o cavaleiro a apear, fosse do cavalo ou da mula, e puxar o animal pela rédea. Assim, acreditava-se ser mais fácil atravessar certos trechos da estrada. Mawe²⁰⁶ contesta e diz que *os burros, puxados pela rédea, andam com menos segurança que quando montados.*

Ordens do governo

No tempo do Brasil colônia, o viajante em missão oficial, ou as tropas reais, gozavam do privilégio de requisitar animais de quem os tivesse. Bastava chegar numa fazenda, exhibir suas credenciais, às vezes o próprio uniforme bastava, e requisitar tantos animais quantos necessários ou disponíveis. O proprietário, por mais que reprovasse tal procedimento, não tinha como impedir. Mawe²⁰⁷, neste sentido, faz as seguintes observações: *A propósito, observo aqui que a melhor maneira de viajar no interior do Brasil, principalmente em excursões de natureza da qual eu ia*

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

empreender, é obter ordens do governo e uma escolta de soldados que, de acordo com as mesmas, têm o direito de exigir mudas de burros de todas as pessoas que habitam à beira da estrada ou nas suas vizinhanças. E completa que esta maneira de requisitar animais pode ser onerosa para os proprietários, mas eles se indenizam aumentando as contas de outros viajantes e por imposições na maneira de servir.

Saint-Hilaire²⁰⁸ também faz um comentário a este respeito: *Os proprietários das margens do caminho de Vila Rica ao Rio de Janeiro têm ainda uma obrigação a cumprir, a de manter um cavalo sempre pronto para os militares portadores de ordens do governo.*

O Príncipe Maximiliano comenta que os viajantes europeus, sobretudo os loiros, são geralmente tidos como ingleses, e não muito bem vistos. Na chegada às vilas do interior são imediatamente confundidos por médicos, e muitos vêm fazer consultas. Ainda, não é conveniente ao viajante estrangeiro viajar em dia santo, posto que os brasileiros não têm este costume e vêem mal aqueles que o fazem.

Carregador

O Príncipe Maximiliano²⁰⁹ descreve a maneira engenhosa e simples de carregar os burros. *Um bom animal carrega 8 arrobas (...) e às vezes (...) 12 arrobas. Põe-se primeiro nas costas do burro uma albarda (chamada cangalha); esta é de madeira, e tem uma forte saliência vertical nas duas extremidades da parte superior; penduram-se nelas, de cada lado, as caixas. A fim de diminuir a pressão dessa cangalha, forram-na internamente com capim seco, cujas folhas longas e estreitas são estendidas por igual; põe-se por cima desse acolchoado de capim um coxim feito de junco, chamado esteira, e cobre-se esta com um pano de algodão. A albarda assim acolchoada é ainda forrada com um couro de boi, de forma retangular, o qual tem na parte superior dois orifícios para deixar passar as pontas da cangalha, em que se suspendem as caixas. Amarra-se na frente dessa cangalha uma correia peitoral larga e, atrás, uma outra, ambas indispensáveis na subida ou na descida das montanhas. Uma tira de couro cru, fortemente amarrada, serve de cilha, prendendo solidamente a cangalha. Como rédea, o burro de carga não leva mais do que um cabresto de couro cru, ou de crina de cavalo trançada, que passa por trás das orelhas e deixa a boca do animal livre para pastar e beber. A*

correia que se prende ao cabresto, e com a qual se amarra o burro, quando este está arreado, é presa à cangalha. (...) A carga bem colocada e firme, cobrem-na com um pedaço de couro curtido, com o pelo para fora, que se prende por meio de uma longa correia de couro (...) O animal assim convenientemente carregado, deixam-no caminhar livremente e pastar até que, toda a tropa pronta, passa a pôr-se em marcha.

Guaraná: é o remédio usual dos viajantes

Spix & Martius²¹⁰ relatam que, na deserta região do Rio Grande, as tropas que levavam tocinho de Minas para o Rio de Janeiro eram responsáveis pelo movimento nos caminhos. Alguns tropeiros ali arranchados encontravam-se com *diarréia crônica de fundo reumático*, cujo tratamento era feito com guaraná. (...) *é o remédio usual dos viajantes que estão em comunicação com Goiás e Mato Grosso, contra semelhantes desarranjos, disenterias, etc.*

Pôr e tirar cargas

Entre tantos trechos de jornada encetada por Pohl²¹¹, cada qual havia uma dificuldade ou curiosidade marcante. Num trecho entre Itapanhoacanga e Conceição do Mato Dentro, ele comenta que os caminhos eram intensamente freqüentados por tropas, provenientes do Rio de Janeiro. *Em nossa viagem, cruzamos com várias dessas tropas, que se compunham de vinte e até quarenta animais. É um perigo quando, nos barrancos, se encontram duas dessas grandes tropas, inconveniente que nos embaraçou algumas vezes em nossa viagem.*

Pohl²¹² relata que se deve *calcular um dia de viagem com bestas de carga em apenas 3½ léguas* pois não raro apresentam-se os contratemplos. Ainda segundo Pohl, no início das jornadas, quando os animais não estão acostumados com a carga, é necessário muita paciência com a *tradicional teimosia dos burros, que se manifesta principalmente no início das viagens. Assustaram-se, derrubaram as cargas repetidas vezes (no que foram esmagados vários animais vivos embalados) e ficaram desenfreados. Ainda, de ânimo alegre via os meus animais aparelhados, quando estes, por não estarem habituados ou porque a carga não estivesse dividida igualmente de ambos os lados, por duas vezes a lançaram por terra em um quarto de hora; com isso quebraram todas as garrafas com vinho e outros líquidos e eu tive que esperar até o meio-dia*

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

para que fossem recuperados os animais fugidos e tudo fosse posto em ordem outra vez. Mais adiante na jornada, ressalta que os cuidados com a caravana exigiam toda a minha atenção e até minha cooperação ativa. Os pobres burros, feridos pelo atrito das correias de couro cru que os encilhavam, cada vez mais cansados, caíam freqüentemente sob as cargas. Um deles estava tão exausto que mal podia se levantar. Durante duas léguas o nosso trabalho era só pôr e tirar cargas. Ainda, a fuga de animais durante a noite é sempre motivo de atraso pela manhã. Tais acidentes são tão comuns em viagem no Brasil, que nunca se pode marcar com antecedência um encontro em determinado lugar. É notável, entretanto, quanto os olhos do negro e do tropeiro são peritos em descobrir as pegadas dos animais fugidos e, pela forma do rastro, a direção que tomaram e até adivinhar aproximadamente a distância a que se acham.

Saint-Hilaire²¹³ comenta que percorreu num dia cinco léguas, o que representa *uma boa caminhada para viajantes que estão fazendo uma longa viagem e levam burros carregados de bagagens.*

Restabelecer a ordem e continuar o caminho

Spix & Martius²¹⁴ têm experiência semelhante. Eles contam que, na partida do Rio de Janeiro, *uma parte de nossos cargueiros se deitou no chão, outra se espalhou por entre casas e chácaras, e algumas das mulas se libertaram das caixas que levavam, e procuraram ganhar o campo. E exclama: Este espetáculo de selvajaria desenfreada costuma dar-se na saída de todas as tropas, até que os animais se acostumem ao peso da carga e se habituem a marchar em fila. E acrescentam que em certa manhã, já em rota, ao carregar as mulas, tivemos que passar por nova e triste experiência com relação às dificuldades do transporte neste país. Um animal cargueiro, sobre o qual se havia amarrado a lata cilíndrica com os tubos de barômetro, assustou-se de repente, disparou para o mato perto, e só pode ser apanhado depois de ter alijado toda a carga e arruinado os instrumentos.*

O Príncipe Maximiliano²¹⁵ conta que *mal iniciáramos a marcha, quando para nosso sério aborrecimento, e não pequena diversão dos espectadores, quase todos os burros, no mais ridículo dos espetáculos, começaram a sacudir fora as bagagens. Vários os conseguiram, enquanto outros escaparam por entre as macegas, de modo que levamos algumas*

horas, antes que os nossos tropeiros pudessem restabelecer a ordem e continuar o caminho. Mais adiante complementa que Os muares estavam agora tão mansos que pude fazer fogo sem apear.

De acordo com Calógeras²¹⁶, *A tropa, aparelhada para viagem, no primeiro dia pouco marchava, apenas o suficiente para acertar as cargas e se colocar nas condições normais de seu trabalho. Do segundo dia em diante, começava o ritmo constante que reinaria durante toda a expedição. E segue informando que de madrugada, ia o camarada com o bernal de milho ou a cuia de sal buscar os animais no pasto, ou no encosto onde haviam sido soltos.*

Sedentos cargueiros

A falta de água era uma determinante no ritmo da jornada das tropas. Calógeras²¹⁷ informa que na falta de água no percurso, os tropeiros *traziam-na em odres de couro, as borrachas, e a distribuíam parcimoniosamente aos sedentos cargueiros, quando não preferiam viajar de água a água, isto é, cruzando sem pausa o trecho árido.* E não raro era necessário acrescentar uma bebia alcoólica à água colhida nos córregos ou outras fontes, no propósito de purificá-las, como informa Pohl²¹⁸.

Gardner²¹⁹ comenta que quando chegou ao Brasil foi igualmente recomendado a misturar vinho ou aguardante à água de beber. Tal expediente ajudaria a esterelizar a água. Em breve tempo, ele, que era médico, constatou que isso não fazia sentido, e mais, causava dano aos viajantes. *Quem bebe estimulantes alcoólicos e viaja ao sol dia após dia certamente sofrerá dores de cabeça e, em regiões miasmáticas, será mais sujeito ao ataque das doenças endêmicas.*

Decidia em seu nome

As despesas de viagem com tropa consistiam basicamente nos pousos, pastagens e registros, que exigiam o pagamento em moeda corrente, segundo Lenharo²²⁰. Na falta do tropeiro-patrão, dono da tropa, era o arrieiro quem respondia por ela. Era ele a pessoa de confiança do dono da tropa. *Representava-o, decidia em seu nome. Devia saber ler e escrever um bilhete, contar e conduzir dinheiro,* como informa Pereira²²¹.

Tradicional na vida tropeira

A viagem rumo a Barão de Cocais entrecortava bosques de eucalipto e mata nativa. A geografia apresentava uma paisagem típica da Serra do Espinhaço, embora geograficamente estávamos nos afastando dela.

Não tardou e começamos a penetrar na mata fechada. Foi ficando cada vez mais escuro. Ouvia-se de longe um curso d'água. Talvez uma pequena cachoeira. Não foi possível avistá-la. Já era praticamente noite. Passamos por uma fonte, onde nos refrescamos. O Maurício saca um objeto, que ele utiliza para tomar água. Trata-se de um guampo²²². Tal objeto, artesanal, vai pendurado no arreio. É leve e não quebra. Tradicional na vida tropeira.

Era possível observar algumas marcas deixadas pelos caminhantes. A mais comum era uma seta com as letras S & M (Spix & Martius). Isso demonstrava não só que estávamos no caminho correto, como a navegação na vanguarda respaldava a retaguarda.

Eustáquio Ribeiro: motorista-tropeiro

Chegamos ao ponto onde já é possível observar, bem ao fundo, a Serra do Caraça. Quase seis da tarde e recebo a notícia que mais dois veículos foram emprestados para servir no apoio à Expedição: um Gurgel da Tropa Serrana e um Gol da Emater. Este último com o Eustáquio Ribeiro ao volante – que logo largaria pela atividade na tropa. O veículo passou a ser utilizado pelas nossas pesquisadoras Andréa Labruna e Vânia Gomes, carinhosamente apelidadas de *senaquetes*. O apelido se deu em virtude delas terem sido contratadas pelo SENAC-MG, durante o percurso da Expedição, para atuarem como pesquisadoras de campo.

Tem esta região aspecto tristonho, solitário

Passamos pela ponte da Rede Ferroviária. Já estava bastante escuro, mal se pôde enxergar as horas no relógio. Por sorte, os burros e mulas enxergam muito bem à noite e, por isso, não irão errar o caminho. Após atravessarmos um mata-burro já era possível ver as luzes de Barão de Cocais. Fomos surpreendidos por centenas de vaga-lumes que nos recepcionavam com seus lampejos intermitentes, permitindo-nos enxergar a estrada.

Evandro Sathler

Finalmente chegamos a Barão de Cocais, que um dia chamou-se São João do Morro Grande e, até 1938, Morro Grande quando, finalmente, em 1943, recebeu o nome que conserva até hoje. Spix & Martius²²³ registram: *de Caeté para frente, em continuação da viagem, tivemos que passar por grandes matas (...) Tem esta região aspecto tristonho, solitário (...)* Quando saímos da mata da primeira montanha que galgamos, vislumbramos a aldeia de São João do Morro Grande, com as suas torres gêmeas, num vale melancólico. Burton²²⁴ complementa: *É uma localidade relativamente antiga, pois, de povoação, foi elevada à categoria de freguesia por Carta Régia de 28 de janeiro de 1725.*

O local previsto para os animais passarem a noite não era dos melhores. Faltava água e a cerca não era confiável. Decidimos buscar outra alternativa. Recomendaram um terreno da Prefeitura próximo à rodoviária. Era cercado mas não tinha porteira. Improvisamos uma com cordas. Arrumamos água para banhar os animais, demos trato e partimos para o Hotur Hotel, onde passaríamos a noite.

8º dia: Sábado 17 de Julho
Barão de Cocais a Fazenda João Congo

“Ouso dizer que muitos dos que ainda estão vivos percorrerão esta terra numa vertiginosa velocidade de sessenta milhas por hora, quando nós, em nossos primitivos meios de transporte, vencemos esta distância em quase uma semana. Talvez possam voar. Quem sabe?”.

Burton²²⁵

O lugar é barulhento, enfumaçado

Fizemos o *check out* do hotel. A manhã estava ligeiramente nublada.

O pouso desta noite estava previsto para a Fazenda João Congo, próximo à BR-262/381. Lá descansaríamos também o domingo, seguindo somente na segunda-feira. O trecho tinha duas escalas: uma no sítio arqueológico da Pedra Pintada; e outro no povoado de Cocais.

Barão de Cocais não reagiu como outras cidades com a nossa chegada. Aqui as coisas não fluíram como nas anteriores. Não houve hino nacional com o berrante, não houve recepção pelas autoridades, nada que fosse digno de nota. A cidade é praticamente encravada no meio de uma indústria. O lugar é barulhento, enfumaçado.

Terras do município de Itabira

A saída de Barão de Cocais rumo a Cocais se deu por uma ladeira calçada com paralelepípedos. Subimos muito, passando sob um grande viaduto por onde passa a ferrovia. Lá do alto a paisagem é exuberante.

O Beto, recém-integrado na Expedição, que é veterinário especialista em avifauna, comenta: *A fauna aqui está muito arrasada, (...) vimos umas quatro ou cinco espécies diferentes de aves (...) tal fato se atribui à substituição da mata nativa por espécie alienígena, que é o eucalipto.*

Renata Santos, que integrou a Expedição desde Sabará, também nos dá suas impressões: *“Eu acho que está sendo uma experiência boa pra todo mundo, não só em termos de conhecimento, mas no trato pessoal, convivência”.*

Transpusemos a montanha em frente a Barão de Cocais, perdendo definitivamente a vista da cidade. Agora, à nossa frente estava uma imensidão de terra. Ao longe se viam as terras do município de Itabira, e à esquerda era possível vislumbrar a Serra do Espinhaço correndo de sul para norte. Já não se vê tanto eucalipto, mas algumas porções de mata nativa.

Viagens e contra-tempos

Na época em que viajou pelo Brasil, o Príncipe Maximiliano²²⁶ enumera, entre as principais: *falta de víveres para si e o pessoal que a acompanha, e pastagens para os animais de carga; dificuldades para transportar os objetos de história natural; chuvas de longa duração, umidade e uma infinidade de outros contra-tempos.*

Saint-Hilaire²²⁷ comenta um aspecto interessante sobre a infra-estrutura oferecida aos viajantes e tropas: *Por um motivo que não saberei explicar, o viajante encontra geralmente maiores dificuldades e menos comodidades às portas das cidades do Brasil que nos lugares mais despovoados (...), no que concorda Gardner²²⁸ quando acrescenta que quanto mais perto de uma cidade ou aldeia chega o viajante, menos possibilidade encontra de renovar seu estoque de provisões.*

E Saint-Hilaire vai mais além: *É natural que se encontre mais hospitalidade nos lugares afastados que nas margens das estradas muito freqüentadas pelas caravanas; (...) Na província de Minas Gerais, os principais habitantes das cidades vão visitar o estrangeiro tão logo que este chega.*

Distúrbios do corpo e da alma

Durante as longas jornadas, além de um leque extenso de parasitas, bichos peçonhentos e insetos que atacavam indiferentemente animais e viajantes, como os carrapatos, percevejos, barbeiros, formigas, ratos, piolhos, bichos-de-pé, pulgas, marimbondos, abelhas, mosquitos de variadas espécies, moscas, aranhas, cobras, lacraias, mutucas, morcegos, entre outros, existiam ainda outras dificuldades complementares: calor, falta d'água e alimentos, frio, chuva em demasia, desconforto nos pousos, etc. A isto se agregava muitas vezes a solidão do ermo, a monotonia da tórrida paisagem e a saudade da pátria. Não era raro viajar léguas e mais léguas sem avistar uma alma, uma habitação – por mais humilde que fosse – ou ver qualquer obra do engenho humano. Tudo isto era fator de fadiga e muitas vezes derrubava o viajante, sob o ataque de febre, reumatismo, gota, resfriado, cólica, diarréia, disenteria, prisão de ventre, hemorróidas, entre outros distúrbios do corpo e da alma, percalços que custavam tempo gasto na recuperação e longo atraso na já sempre atrasada jornada. Não era uma corrida contra o tempo, mas contra o clima, pois era no regime de chuvas que os viajantes planejavam as longas travessias.

Saint-Hilaire²²⁹, refletindo sobre este aspecto, deixa seu testemunho: *Mas qual o tédio que experimenta aquele que, como eu, percorre o sertão durante o tempo da seca, quando as campinas perderam o frescor, e a maior parte das árvores está despojada de folhas? Então um calor irritante abate o viajante; uma poeira incômoda ergue-se debaixo de seus passos, e algumas vezes mesmo, nem sequer encontra água para aplacar a sede.* Ilustrando sobre a falta d'água, Spix & Martius²³⁰ narram que, numa travessia na Bahia, a falta deste item vital foi tão extrema que foram forçados a coletá-la nas bromélias. *Era bastante fresca, mas ora poluída pelos pássaros, ora continha rãs. Costumávamos filtrá-la, coando-a diversas vezes por um pano de seda.* Era demasiado o desconforto. As privações não tinham precedentes, refletindo imediatamente no humor e na saúde do viajante.

Pohl²³¹ comenta que em certo dia *sentíamos, às vezes, incômodos diversos como, por exemplo, dor de cabeça, congestão,*

hemorragia nasal, náusea, vômito. E acrescenta: Os animais, por causa do cansaço e da fome, não podiam prosseguir. O meu cão de caça estava quase morto. Os campos inteiramente queimados tiravam-nos o ânimo de continuar a viagem, pois não sabíamos como conseguir forragem para os nossos animais. E segue: Os trabalhos e fadigas (...) foram muito duros para minha pobre gente, sendo agravados pela inclemência do tempo. Os homens, como figuras cadavéricas, pálidos, atordoados, depauperados, cambaleavam de um lado para outro.

Gardner²³² comenta que *estava tostado pela exposição ao sol e às fadigas das contínuas e longas viagens, a dieta pouco nutritiva e ultimamente até escassa, juntamente com a ansiedade de espírito provocada pelo mal que em vão aqui procurava remediar; davam-me, por certo, o aspecto bem pouco atraente.*

Mesmo aos naturais do país

Além das dificuldades encontradas nas viagens, não raro os viajantes se perdiam, dando grandes voltas, atrasando mais ainda as já atrasadas viagens. Neste sentido, condescendente com sua própria pessoa, Pohl²³³ comenta que *Não nos devíamos envergonhar de termos ficado perdidos, pois, nestas regiões ermas, isso acontece mesmo aos naturais do país.*

Saint-Hilaire²³⁴, ao desviar-se de sua comitiva para herborizar, informa que *como não notava nenhum traço da passagem de minhas bestas, acabei por convencer-me de que me havia desviado e entrevi com aflição a probabilidade de passar a noite ao relento sem nada para comer.* O Príncipe Maximiliano²³⁵ também relata experiência neste sentido: *Minha tropa perdeu o caminho nesse trecho, e passamos no meio de buracos, atoleiros e brejos em que a nossa bagagem esteve em perigo de afundar.*

Saint-Hilaire²³⁶ registra que, em Goiás, a dificuldade de transporte fazia da vida por lá um tormento. *Não se encontra em toda ela um único cravo, uma única ferradura que não tenha vindo em lombo de burro do Rio de Janeiro, através do sertão e após vários meses de viagem.*

Contam ainda, no rol das dificuldades, a de encontrar outras tropas em caminhos muito estreitos. Gardner²³⁷ comenta que, próximo a Conceição do Mato Dentro, *encontramos uma grande tropa de mais de*

cem mulas, parte destinada ao distrito do diamante, parte a Minas Novas. Aqui o caminho era tão estreito que nossa pequena tropa foi obrigada a fazer alto enquanto a outra passava.

Vigorosos tropeiros

Spix & Martius²³⁸ relatam que no trecho entre o Rio São Francisco e Cachoeira, na Bahia, passaram por maus momentos, com falta de água e alimentos. *Nessa extrema aflição, tomamos a resolução de arriscar as nossas coleções, para somente cuidar de salvar as nossas vidas. Levamos as caixas para uma garganta cerrada de mato, em lugar bem assinalado; abandonamos as mulas, doentes e exaustas, entregues à sua sorte, e tocamos o resto da tropa para diante, o mais depressa possível (...) De repente ouvimos o chocalhar da madrinha e logo apareceu uma tropa, bem organizada, constando de uns quarenta e tantos cargueiros fortes, a qual seguia o mesmo caminho, sob a direção de vigorosos tropeiros. Compadecidos com o estado da tropa destes viajantes, os tropeiros ofereceram generosamente algumas de suas mulas para levarem nossa carga já tão leve, cedeu-nos uma parte da sua provisão de milho e, em suma, encarregou-se dos cuidados da nossa viagem até o litoral, onde nos deixou sãos e salvos.*

O Príncipe Maximiliano²³⁹ narra um episódio semelhante, com relação à falta d'água. *Depois de andarem longo tempo à procura, acharam enfim uma poça d'água bastante clara, em cima dum rochedo, na escuridão da mata; juntaram também nas vasilhas a água que se tinha conservado entre rijas folhas de bromélias. Foi com tal recurso que pudemos desalterar a sede dos homens, dos cães e dos papagaios. Quanto aos nossos pobres animais de carga, que não puderam subir no rochedo em que se achava a água, viram-se obrigados a passar sem beber até o dia seguinte.*

Spix & Martius²⁴⁰ relatam ainda que numa ocasião, ao pernoitar, fugiram os animais durante a noite, ainda que amarrados uns aos outros. A tarefa de reunir os desviados foi ainda mais penosa quando descobriu-se que o arrieiro havia igualmente fugido no meio da noite. *Nessa penosa situação, não nos restava outro alvitre senão fazermos nós mesmos os indispensáveis trabalhos do tropeiro.*

É importante ressaltar que não havia pressa gratuita em chegar nesse ou naquele lugar. O regime de chuvas era a determinante para as viagens. Onde faltava água, o período de chuva era o preferido para as viagens. Noutras regiões, a época das chuvas tornava as viagens impossíveis. Pohl²⁴¹ registra que constatou definitivamente *as dificuldades de uma viagem na época das chuvas, e aconselho a todos os que me forem suceder que nunca escolham tal época para viagens*. E acrescenta que *O tempo, para nós, era medido, se quiséssemos terminar a viagem antes da entrada da estação chuvosa*.

Tromba pontuda

Mawe²⁴², referindo-se a parasitas, indica o bicho-de-pé, também conhecido por *ninguá*, ou *chinguas*, como um animalzinho aborrecido, *introduz-se sob as unhas dos dedos dos pés e, às vezes, das mãos*. Ainda Mawe, sobre outras dificuldades nas viagens, informa que *A ciática, que ataca os viajantes depois de uma longa viagem em burro, é atribuída pelos habitantes ao calor natural destes animais e que, efetivamente, muito maior do que o dos cavalos, se comunica aos rins e ocasiona dores cruéis, quase contínuas, que com freqüência se tornam crônicas e incuráveis*. E segue narrando sobre parasitas, indicando o morcego como *inimigo formidável dos cavalos e mulas*. Ainda escrevendo sobre parasitas, faz ele menção aos carrapatos, informando que *O melhor meio de se desembaraçar desse animal é embebê-lo em láudano ou óleo; cai, então, por si mesmo*.

Burton²⁴³, sobre os bichos-de-pé, comenta: *os velhos viajantes queixam-se amargamente dele e enchem de cânfora as botas, precavendo-se em não andar descalços*.

No que tange aos parasitas, Gardner²⁴⁴ informa que num certo pouso *Mal adormecera, fui despertado por uma legião de percevejos, que se despejaram das fendas das paredes de barro*.

Referindo-se a parasitas, Bunbury²⁴⁵ destaca que *Os mais desagradáveis são os carrapatos, uns insetos pequenos, de cor atrigueirada, feios, sem asas, de forma chata e consistência dura, que vivem às miríades entre o capim seco e nos arbustos e especialmente nas capoeiras, não tanto nas velhas florestas*. Era o carrapato um inseto

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

asqueroso, achatado, pardacento, com tromba pontuda (...) considerados uma das mais terríveis pragas, no dizer de Spix & Martius²⁴⁶.

Pohl²⁴⁷, comentando sobre os carrapatos, ressalta sua inconveniência: *os arbustos próximos estavam cobertos de milhares de carrapatos. Estes bichinhos, apenas do tamanho de um grão de poeira, quase invisíveis a olho nu, cobrem logo a roupa da gente, ao mais ligeiro contato, ali ficando agarrados (...) as suas picadas tornaram-se tão violentas que tivemos de tirar a roupa apressadamente e dependurá-la sobre o fogo.*

Spix & Martius²⁴⁸ dão a receita para se livrar desta praga: *o mais seguro meio para a pessoa livrar-se, logo a princípio, desse incômodo hóspede, é desprendê-lo do corpo, ou, quando eles ainda não estão metidos muito fundo, matá-los, esfregando a pele com cachaça, ou com infusão de fumo em água, ou com fumigações de fumo em cima do fogo.*

Saint-Hilaire²⁴⁹, não menos incomodado com os carrapatos, aconselha os viajantes *terem sempre na mão uma varinha guarnecida de folhas; espanava com elas minha roupa sempre que via carrapatos, e esses logo desapareciam. Quando esses insetos conseguem atingir a pele, pode-se, para retirá-los, empregar com êxito uma bolinha de cera à qual eles se agarram.*

Quanto a esta terrível praga, Gardner²⁵⁰ comenta que criadores de gado do interior chegam a perder *todo o seu gado em uma só estação.*

Spix & Martius²⁵¹ emitiram um prognóstico: *Com o progresso do povoamento e da instrução no país eles irão desaparecendo.* Não é difícil afirmar que tal prognóstico não se cumpre, pois, são os carrapatos um grande mal, introduzidos no Brasil pelos portugueses, cujo controle e extermínio levaria muitos anos, caso – principalmente – os criadores de gado vacum e eqüino tomassem as medidas preventivas necessárias. Há que se considerar a infestação na fauna nativa, que igualmente sofre deste mal.

Arrasta para o fundo

Sobre cobras na estrada, Pohl²⁵² diz mais: *em estradas movimentadas não é raro encontrá-la em estado de indolência, enrodilhada, sendo então fácil matá-la ou apanhá-la viva (...) o que os*

negros fazem com especial perícia. Vi certas vezes toda a minha tropa de burros marchar por cima de uma cascavel, sem que ela se mexesse, mas aí daquele que a tocasse. O réptil anuncia a sua presença com o rumor do apêndice caudal, perfeitamente audível a uma distância de oitenta passos. Ainda no tocante a cobras, Pohl comenta sobre a sucuri, no que ouviu contar os nativos, e que esta cobra enlaça os muares que atravessam um rio e os arrasta para o fundo.

Há falta de tábuas

Pohl²⁵³ observa, categórico, que, com a morte de um dos burros da tropa, buscou adquirir um substituto, *e aqui a nenhum preço nos foi possível substituí-lo por outro*. Contentou-se em alugar caro um cavalo para substituir o burro morto. Noutra ocasião, salienta este viajante a dificuldade em obter provisão de ferraduras, visto que os animais as perdiam constantemente. Comenta ainda a dificuldade em reunir os animais numa certa manhã, devido à grande neblina. Entre outros contratemplos, em que atrasava a viagem, Pohl ressalta a dificuldade em adquirir caixas, nas quais levava sua carga e plantas coletadas, *pois, no interior, por todo o lado, há falta de tábuas*. E acrescenta: *Viajando, sempre se é constrangido a permanecer nas cidades mais tempo do que o determinado no plano da viagem*. E resume, informando que, com a perda de três animais e um mal estar que o levou à cama, sua viagem sofreu grande contratempo, pois era necessário adquirir animais, víveres, ferraduras e demais apetrechos, que, nas condições em que se encontrava toda a tropa, não foi tarefa fácil.

Desgarrado no mato

Bunbury²⁵⁴, referindo-se à dificuldade com a tropa, menciona que ficou “detido” em Cocais, por um dia inteiro, em consequência das mulas terem se desgarrado no mato. E acrescenta que este é um *contratempo nada fora do comum em viagens no Brasil*. Não era possível um dia de jornada completa. Era necessário - várias vezes em um só dia - carregar e descarregar os animais, fosse nos registros ou nas travessias de rios. A indocilidade dos animais, pelos mais variados motivos, levava-os a desequilibrar a carga, quando não as atirasse ao chão, danificando-as por completo, ou obrigando a demorados reparos na indumentária. Eram de todo tipo os contratemplos experimentados pelos tropeiros na lida.

Triunfo da superstição

Quando os ranchos e outros locais de pouso não contavam com pasto fechado para os animais passarem a noite, era comum dedicar tempo extra para recolhê-los no dia seguinte. Atrás de boa pastagem eles podiam ir longe. Pohl²⁵⁵ ilustra que, em determinada ocasião, o sumiço de alguns animais coincidiu com a passagem, pelo pouso, no meio da noite, de dois cavaleiros, estranhos, suspeitos. No dia seguinte, diante da possibilidade de terem sido furtados, um dos camaradas, negro, teve uma atitude diferente, fazendo umas mandingas, e com toda *paixão de sua raça, os olhos cintilantes de furor, murmurando uma fórmula de encantamento, ele deu nós numa corda e dependurou-a sobre o fogo. Depois partiu em busca dos animais e teve a sorte de descobri-los e trazê-los, com triunfo da superstição, compreende-se, pois estava convencido da infalibilidade de sua magia.*

Sítio Arqueológico da Pedra Pintada

Passamos por uma localidade, aparentando ser uma fazenda. Há luz elétrica, antena de telefone celular, casas em construção de alvenaria e telhas de amianto – um estilo mais ou menos colonial.

Chegamos ao Sítio Arqueológico da Pedra Pintada. O lugar é excepcional. As pinturas estão datadas em oito mil anos, segundo pesquisadores da UFMG. A visita só é permitida acompanhada por um dos donos da propriedade. Cobra-se uma pequena taxa de R\$2,00 por pessoa para a visita. A diversidade de pinturas é espetacular. Também a vista do vale é intrigante.

Seu José Sérgio dos Reis é um dos proprietários. Com 82 anos, ele nos conta que o sítio foi descoberto por seu bisavô, de nome Joaquim de Sá. Perguntado se já trabalhou com tropa, informou que já. Puxava carvão, mas não se entusiasma ao falar no assunto. Seu José conta que vem o povo do Patrimônio Histórico pesquisar as pinturas, e que é disso que ele gosta, pois ajuda a conservar o lugar, que hoje está em melhores condições do que no tempo em que não se cobrava taxa de visita. Hoje está tudo limpinho e conservado. Ele complementa sua renda fornecendo aos visitantes uma cervejinha, café e bolinhos.

Andarilhos da Luz Expedições Ecológicas

No momento de nossa passagem pelo Sítio encontrava-se por lá o Marcos Parani, da operadora *Andarilhos da Luz*, renomada empresa ecoturística de Belo Horizonte. Perguntado como ficou conhecendo Pedra Pintada, ele respondeu: *Indicação de amigos que já estiveram por aqui. Primeira vez que eu estou vindo aqui (...) conheci isso agora e fiquei impressionado com as pinturas; com os tamanhos das pinturas. A gente roda bastante e não vê pintura grande; há organização aqui no sítio (...) muito limpinho (...) pessoal muito receptivo; Sr. José, a esposa dele; (...) essa foi uma viagem exploratória mesmo.*

Deixamos o Sítio da Pedra Pintada rumo a Cocais. É possível que encontremos os caminhantes por lá. Chegamos a Cocais em poucos minutos (de carro). Já se nota uma palmeira, muito freqüente na paisagem. É possível, inclusive, que o nome Cocais tenha alguma relação com esta palmeira.

Uma bela aldeia

Cocais é um pequeno distrito do município de Barão de Cocais. Referente a esta pequena vila, Burton²⁵⁶ relata: *Nossa Senhora do Rosário de Cocais (...) É um local frio, úmido, mas saudável.*

Outros cronistas do século XIX não pouparam adjetivos. Vejamos o que Spix & Martius²⁵⁷ relataram: *o povoado de Cocais, cuja capela, circundada de palmeiras, destaca-se graciosa num outeiro. Este lugar é afamado, sobretudo, pela quantidade e pureza do ouro aqui lavado.*

Bunburry²⁵⁸ destaca: *abaixo de mim estava o Arraial de Cocais, com suas casas brancas espalhadas entre bosques e plantações. Esta foi uma das mais belas aldeias que vi em Minas.*

Gardner²⁵⁹ foi bastante enfático ao destacar que *acomodamo-nos no rancho público, pois não havia coisa melhor na aldeia (...) O Arraial de Cocais não é somente o mais belo que vi em Minas, mas ainda o mais magnificamente situado.*

Saint-Hilaire²⁶⁰ acrescenta: *Havia muito tempo não gozava de vista tão agradável quanto a que me ofereceu a aldeia de Cocais (...) as*

casas (...) não estão em estado de decadência, como a de tantas outras das regiões auríferas.

De pai para filho: Lauro

Conversamos com Lauro Fonseca, 62 anos, dono de um armazém. *Nasci aqui mexendo com tropa. Meu pai era tropeiro antigamente, nos tempos idos. Ele transportava carga daqui para Senhora do Porto²⁶¹ levando café. Trazia toucinho de Peçanha pra essa região, foi assim até casar. Depois terminou o transporte de tropa, passou pra caminhão, mas ele ainda continuou transportando carvão em lombo de burro daqui para Barão de Cocais. Meu pai tinha dois lotes mansos no transporte de carvão, um amansando e um de apartação, que é o burro novo (...) apartação da mãe, para criar. (...) só viajava nesta região. Daqui para Santa Bárbara buscando gêneros alimentícios, indo e voltando daqui para Barão de Cocais, levando carvão (...) a viagem até Santa Bárbara levava a cavalo três horas para ir e quatro para voltar; porque a gente ia vazio e voltava carregado.*

O povoado de Cocais, durante nossa passagem, se mostrou bastante descaracterizado arquitetonicamente, com algumas poucas construções em estilo colonial barroco, tão enfatizado pelos cronistas do século XIX. O povoado, ao que nos informaram, teve grande dependência econômica dos ingleses, que aqui mineravam ouro.

Deixamos Cocais. Não sem concordar com Spix & Martius²⁶² que registram que, deste ponto em diante, *o caminho se foi tornando sempre mais solitário e despovoado*. Nosso caminho é por asfalto até a Fazenda João Congo. Os caminhantes e cavaleiros seguiram por outra trilha, onde não era possível passar com carro.

Fazenda João Congo

Chegamos à Fazenda João Congo pela BR-262/381, entre os trevos rodoviários de Barão de Cocais e Itabira. Encontramos na literatura pesquisada apenas um breve comentário sobre esta fazenda. Pohl²⁶³ relata: *Em seguida passamos pela Fazenda João Congo, onde se encontra uma linda cachoeira de seis metros e meio de altura.*

Evandro Sathler

Tratamos de nos instalar. Pelo que tudo indicava, caminhantes e cavaleiros tardariam ainda a chegar. A turma de apoio que já estava na João Congo deu de imediato início ao preparo de uma refeição farta para todos os que estavam por chegar. Assim foi feito. Saímos para fazer compras enquanto a Lucia, Elaine e Renata partiram para o fogão. As compras vieram caprichadas, pois ficaríamos na região até a próxima segunda-feira pela manhã.

Chegaram pouco a pouco os caminhantes. *Estourados*. Não tardou os cavaleiros foram chegando. Banho, lavagem de roupa, comida e cama. Esta foi a rotina deste final de sábado. O dia foi duro mas a perspectiva de descanso relaxou a todos.

9º dia: Domingo 18 de Julho
Fazenda João Congo = Descanso

Nossos olhos estavam permanentemente voltados para a terra, que em breve devíamos pisar e onde nos aguardavam sedutores prazeres científicos; onde, diante de nós, a Natureza ostentaria toda a pompa de seus encantos tropicais; onde, pessoalmente, íamos admirar todas as formas raras de vegetação que em desenhos já haviam encantado os nossos olhos e, talvez, descobrir formas novas; onde nosso empenho encontraria tão rico campo aberto ao enriquecimento e ampliação das ciências naturais.

*Pohl*²⁶⁴

Visitantes ilustres

Alvorada livre. O dia foi dedicado ao descanso e organizar as coisas: lavar roupas, andar despreocupado, curtir o sol. Os animais foram bem acomodados no curral da fazenda, em bom estado de conservação, que é alugada como sítio para fins de semana e feriados. A fazenda é antiga. Possui mesmo uma cachoeira próximo à casa, conforme foi citado por Pohl. Dispõe de água corrente e eletricidade.

Recebemos diversas visitas neste dia: o Paulo Julião, da EMATER – MG; e o Prof. Davi Márcio, do IGA – MG. Fizeram breve palestra sobre a importância do evento que realizávamos e das conseqüências para o turismo no Estado de Minas.

Sampaio: grandes surpresas

Recebemos também a visita da Maria Luiza Sampaio, a Malu, da Secretaria de Turismo de Itabira, informando que teríamos

grandes surpresas em nossa passagem por aquelas terras. Ela estava absolutamente correta, como se verificou no dia seguinte.

Quaru

O muar foi bastante difundido por todas as regiões do Brasil. Do sul à região amazônica; do cerrado à caatinga. Pohl²⁶⁵, em sua passagem pela região habitada pela nação Xavante, registrou um vocábulo deste povo para designar o burro ou a mula: *Quaru*.

Segundo Calógeras²⁶⁶, a necessidade de ferraduras para o grande rebanho de muares cargueiros e cavalos utilizados em Minas Gerais estimulou a implantação da siderurgia. A necessidade de ferro para as ferramentas de trabalho nas lavras auríferas e diamantíferas foi igualmente fator preponderante para o desenvolvimento desta indústria.

Segundo Mawe²⁶⁷, *Os quadrúpedes do Serro do Frio são os mesmos que os das outras partes do Brasil. Os burros, os principais animais de carga, custam aí muito mais caro que nos distritos mais meridionais; os cavalos são menos numerosos, mas mais baratos, porque só são empregados em viagens de recreio.*

2.500km² de mata atlântica

A utilização de muares como meio de transporte teria sido responsável pela destruição de grandes porções de mata atlântica. Segundo Dean²⁶⁸, por volta de 1860, *a exportação de café de todos os portos implicou em 1,5 milhão de viagens de mula. A expectativa de vida das mulas nas regiões montanhosas era provavelmente curta, exigindo muita reposição por parte das áreas de criatório no Sul. Supondo-se que cada mula era capaz de fazer três viagens até o litoral durante a estação da colheita, a cultura cafeeira deve ter exigido um rebanho de 500 mil animais. A alimentação desses animais implicava vasta área dedicada à forragem.* Dean complementa que foram necessários meio hectare de área de forragem por mula/ano. Equivale dizer que 2.500km² de mata atlântica no sudeste brasileiro teriam sido suprimidos para garantir alimento (pastagens) ao rebanho muar nesta época.

Gardner²⁶⁹ informa que no nordeste do Brasil eram os cavalos utilizados para transporte de carga, à mesma maneira que as

mulas no sul do Brasil. *Nestas cousas os cavalos são mais intratáveis que as mulas. Mas, nas províncias setentrionais do Brasil, estes animais são raramente vistos, não obstante haverem sido freqüentemente trazidos do sul em grandes tropas para experiência.*

Os burros parecem gostar

O Príncipe Maximiliano²⁷⁰ observou que o caracará apreciava os muares, pousando em seu lombo para catar insetos. *Os burros parecem gostar da visita desse curioso rapineiro, pois ficam quietos quando ela pousa e lhes anda pelo lombo.*

Saint-Hilaire²⁷¹ comenta que *um proprietário dos arredores de Caeté possuía uma tropa de mulas que empregava no transporte, aos sábados, de víveres à vila. Cada dia esses animais, deixados, segundo o costume, no pasto, vinham pela manhã e à tarde procurar em casa de seu dono sua costumeira ração de milho. Mas aos sábados, único dia de trabalho, não somente eles não se apresentavam para a ração, mas ainda, escondiam-se no campo.*

Spix & Martius²⁷² comentam que *somente a viagem noturna não é conveniente para as mulas cargueiras, porque elas têm o costume de dormir de preferência de meia-noite até a manhã.*

Obra do saci

Segundo Maia²⁷³, algumas superstições rondam o mundo dos muares. Contam que, pelas manhãs, os burros amanheciam com a crina cheia de nós. *Obra do saci.* A mulher que não quer ter mais filhos deve tomar chá de casco de mula, torrado e moído. *É pecado tomar, mas faz efeito.* Recomenda-se que o burro, dois dias antes de ser castrado, não fique perto de égua. Depois da castração, não montar e não pôr peso nem bater. Não soltar com tropa. Não deixar comer abóbora nem farelo de arroz. Depois de quinze dias já pode carga leve. Ainda segundo este autor, *Caveira de burro dá azar.* E acrescenta outros aspectos curiosos deste incrível animal: *burro de canela fina é bom de sela. Já o de corpo cheio e de canela grossa é melhor para carga.* Uma vez utilizada uma cangalha num animal pela primeira vez, esta se amolda ao corpo deste, e doravante deve tal cangalha ser exclusiva do animal, pois *conforme o burro é a cangalha.* É o tocador quem conhece a cangalha de cada burro.

Evandro Sathler

Dos animais de sela e carga, o burro é considerado o mais inteligente. Anda à noite por caminhos difíceis e evita os perigos melhor do que os cavalos. Quando se vir um burro, se ele mexe muito com a orelha, chove. Se ele não mexe, pode estar o tempo que estiver, não chove.

Segundo Goulart²⁷⁴, *tanto as mulas como os cavalos têm uma grande aversão pelos cadáveres dos companheiros, e nada os faria passar junto de um lugar desses, onde estivesse a carcaça de um muar morto.*

Na hora do almoço tivemos churrasco e feijão tropeiro. Cada um se arrumou como pode, bem como os visitantes que por lá compareceram. O povo estava alegre. Uma pinguinha JP (Caeté) complementou a festa. Foi um dia tranqüilo e merecido.

Rústicas palhoças

Na medida em que crescia o trânsito de tropas, num vai-e-vem intenso entre a costa e a hinterlândia, foi surgindo, pouco a pouco, a infra-estrutura necessária nesta dura vida dos tropeiros e suas tropas.

Segundo Goulart²⁷⁵, com o tempo foram surgindo *aqui e acolá rústicas palhoças, simples coberturas de palha sobre paus-a-pique, sem paredes, para abrigo das cargas e dos homens ao fim das jornadas diárias. Era o pouso.*

Grande galpão destinado a receber os viajantes

No relato de Saint-Hilaire²⁷⁶, *As palavras rancho e arranchar (parar sob um rancho) – apenas usadas no Brasil, aplicam-se por extensão a todos os lugares onde se pouso; (...) um rancho propriamente dito é um grande galpão destinado a receber os viajantes.*

Rude e desconfortável para quaisquer padrões, o rancho era o que existia. Era o lugar de pouso e onde o tropeiro descansava o corpo da fadiga da longa jornada. O rancho, além de servir para o descanso, era também o foro para discussões acaloradas, como a política, tributos, condições das estradas, registros, preços e qualidade dos produtos, fretes, fornecedores etc. O intercâmbio de experiências e informações, com camaradas de outras tropas, era fabuloso. Troca de

objetos, o jogo de truco. Uma pinguinha de leve, pra relaxar; acalmar a alma da saudade da amada distante. Tudo isso discretamente, sem algazarra e muito respeito, para não incomodar os demais viajantes que já dormiam. Este era o clima mais comum experimentado nos ranchos.

O pouso tinha que ter boa infra-estrutura e tranquilidade para os trabalhos de recomposição da tralha. Cangalhas necessitando de ajustes; selas, arreios, cabeçadas, rédeas, entre outras peças da indumentária da tropa, necessitavam reparos. Os animais eram vistoriados, ferrados, quando necessário. Tratamento de alguma ferida ou pisadura.

Gardner²⁷⁷ comenta que *no caminho, ora muito freqüentado, do Rio de Janeiro até a zona de mineração, sempre se encontram casas que fazem às vezes de estalagem e em que se espera pagamento do viajante; mas, se ele se hospeda em qualquer das grandes fazendas, deixam-no comer gratuitamente à mesa, só pagando as rações necessárias aos animais. Nas partes mais distantes do país sempre encontrei a mais ilimitada hospitalidade mesmo das classes menos favorecidas e, muitas vezes, a tênue recompensa que essa pobre gente aceitava era um pouco de pólvora ou sal, artigos que muitas vezes não se obtêm por preço algum.*

Pouso, rancho, venda, estalagem (ou hospedaria) e o hotel.

Com relação às formas de pernoite disponíveis aos viajantes pelo Brasil, até pelo menos início do século XX, Burton²⁷⁸ montou um histórico em cinco fases: pouso, rancho, venda, estalagem (ou hospedaria) e o hotel.

- v POUSO - Com relação à primeira fase, o pouso, ele reporta ser apenas um *mero terreno para acampar*. Local onde o proprietário permite que os tropeiros dêem água aos burros e ali permaneçam até o dia seguinte. É o *germe de acomodações, que se tornaram hoje as aldeias e vilas populosas*. Pouso, em geral, é o vocábulo que designa o local de pernoite, seja em acampamento, rancho ou hospedaria.

- v RANCHO - O rancho é a evolução do pouso: guarnecido de um telheiro, que varia de lugar para lugar, podendo ter paredes laterais, ou totalmente aberto. A cobertura podia ser de palha ou

telha. No rancho, os tropeiros e suas cargas podiam abrigar-se do tempo.

- v VENDA - A venda é a fase mais sofisticada do rancho, pois está agregado de infra-estrutura, onde o tropeiro e outros viajantes encontram disponíveis para compra alimentos para consumo imediato, víveres de reposição, milho para os animais e, sobretudo, cachaça. As vendas existiam principalmente à beira das principais estradas reais.
- v ESTALAGEM - Na fase da estalagem, a venda oferecia ainda alguns quartos onde o viajante tinha um pouco mais de conforto e privacidade em relação ao rancho, disponível em alguns poucos e seletos lugares, principalmente no século XIX. A estalagem podia tanto estar agregada a uma venda à beira da estrada, ou nos núcleos urbanos.
- v HOTEL - Na quinta fase, a do hotel, era uma estalagem mais *pretensiosa*, restrita às vilas mais populosas, como São João Del Rei, Barbacena, Vila Rica, Tijuco, entre outras. Isto, igualmente, numa fase mais adiantada do século XIX.

Garantido contra os insetos e outros animais

A rotina no pouso caracteriza-se por examinar os animais, avaliando as feridas causadas pela cangalha ou por qualquer outro modo. Acertam-se, quando necessário, as ferraduras e consertam-se as selas. Juntam-se gravetos e lenha para o jantar. *Os tropeiros com isso se ocupam até a noite e o viajante não raro é obrigado a ajudá-los. Antes do escurecer reúnem-se os animais, dá-se-lhes milho e em seguida soltam-se de novo nas cercanias, para que possam procurar sozinhos a pastagem que preferem, ou são conduzidos para mais longe em lugares de melhor capim, no dizer de Rugendas²⁷⁹. E complementa que nos pousos a utilização de rede é, de todos os pontos de vista, preferível a outros tipos de leito, não somente porque é mais leve, mais fácil de transportar e de armar, mas ainda porque nessas redes, erguidas quase sempre vários pés acima do solo, o viajante se encontra melhor garantido contra os insetos e outros animais capazes de perturbar-lhe o repouso noturno.*

Saint-Hilaire²⁸⁰ conta que foi obrigado a permanecer dois dias numa cidade do Vale do Jequitinhonha por conta do sumiço de seus animais cargueiros. Ele explica: *Em alguns lugares há pastos fechados; mas, em muitos outros, não os há, e se é obrigado a deixar os animais pastando em liberdade. Ordinariamente pouco se afastam do lugar para onde os conduzem, e às vezes, os tenho visto voltar por si mesmos para receber sua ração costumeira de milho; mas, quando há na tropa um animal ainda não acostumado à companhia dos outros, é muito comum que se afaste, e é quase sempre seguido por alguns dos novos companheiros.*

Ó de casa!

Nem todo pouso se dava num rancho nas Minas Gerais, conforme nos ensina Latif²⁸¹. *Quando um viajante, procurando pouso, grita – ó de casa! a hospitalidade mineira logo o acolhe, sem nenhuma reserva. Recebe-o até com satisfação, à procura de notícias, de novidades, que, numa conversazinha, quebrem o alheamento em que se vive. Instala-se o forasteiro, cumulado de atenções, no quarto de hóspede junto à sala na frente da casa.*

Pohl²⁸² comenta que um dos pousos em que ficou era extremamente precário, faltando alimentação. *Tivemos de mandar vir de meia légua de distância alimento para nós e nossos animais.* Noutro pouso *Um mendigo, com um grande porrete na mão e outro debaixo do braço, invadiu meu quarto e pediu com estupidez uma esmola, ameaçando matar meu macaco em caso de recusa.* Noutra ocasião ainda, este viajante comenta que *tinha que defender o espaço entrincheirado de minhas caixas e baús contra os viajantes que chegavam, de suportar suas pilhérias sobre os fins de minha viagem e, além disso (...) manter afastados de minha bagagem os cães, porcos, patos e galinhas que buscavam alimentos ou abrigo sob aquele teto.* E noutro rancho, *extremamente sujo e cheio de insetos, tivemos de afastar, primeiro, um burro morto que há dois dias ali caíra e ficara.* Mas nem tudo era negativo nos pousos e acampamentos. Havia também a solidariedade entre os camaradas. Pohl neste sentido comenta que *Um tropeiro que regressava de Paracatu e acampou ao nosso lado, mais tarde, trazia um pouco de feijão cozido e muito amavelmente o dividiu conosco.*

O pouso tinha parasitas, como já mencionamos. São inúmeras histórias sobre o terror causado ao viajante os ataques de bichos-

de-pé, pulgas, percevejos, aranhas e cobras. Spix & Martius²⁸³ contam que um dos homens de sua tropa fora mordido por uma aranha caranguejeira. Sem maiores conseqüências, já que esta aranha não possui veneno mortal. A mordedura, segundo estes viajantes, foi queimada com brasa.

O Príncipe Maximiliano²⁸⁴ conta que sem alternativa de rancho, tentou ocupar uma choça abandonada, *mas uma quantidade prodigiosa de pulgas e bichos-de-pé cobriu, num piscar de olhos, toda a nossa roupa, de sorte que nos pareceu mais prudente fazer um bivaque ao ar livre.*

Oásis central no deserto

Com o tempo, o local do pouso ganha moradores fixos. Desenvolve-se. O pouso ganha uma venda ao lado, deixando de ser uma simples palhoça para transformar-se num rancho, com paredes e telhas de barro. Documentos citados por Goulart demonstram que as autoridades daquele tempo (séculos XVIII e XIX) determinavam a construção de ranchos em determinadas estradas, a fim de que encontrassem os tropeiros abrigo quando necessitassem. Em volta dos ranchos, verdadeiros arraiais iam se firmando. Era a ocupação do interior, na esteira da infra-estrutura tropeira.

Burton²⁸⁵ ressalta que a cidade de Barbacena, que foi um dia o Arraial da Igreja Nova da Borda do Campo, era *lugar de parada para as tropas de burros entre Ouro Preto (22 léguas) e Petrópolis (40 léguas)*. Como tantas outras cidades, Barbacena foi uma que se desenvolveu tipicamente em função do vai-e-vem das tropas, e Burton acrescenta: *Era, pois, uma espécie de oásis central no deserto formado pela floresta do sul, ou Zona da Mata (...) e pelos campos ao norte (...)* Os viajantes, na ida ou na volta de Minas, *gostavam de parar aqui*. Burton ficou entusiasmado com o Hotel Barbacenense.

Nossa intuição dizia que, após a travessia da BR-262/381 (Belo Horizonte – Vitória), o andamento da Expedição seria outro. Amanhã saberíamos.

Recolheram-se os expedicionários, cada um em seu tempo. Foi um dia deveras calmo.

10º dia: Segunda feira 19 de Julho
Fazenda João Congo a Ipoema

*Não há bom pasto nem mau caminho durante a
seca; não há mau pasto nem bom caminho durante
as chuvas.*

*Burton*²⁸⁶

Rumo norte às terras dos diamantes

Alvorada. Um a um saindo da cama, do saco de dormir, da barraca. Fila indiana na porta do banheiro. Café coando. Pão com manteiga. Leite. Queijo. Ovos frescos. Era tomar café e o povo estava pronto para seguir caminho rumo norte às terras dos diamantes.

Deixamos a Fazenda João Congo. Os caminhantes já estavam na trilha desde muito cedo. O dia estava ligeiramente nublado. Uma pequena garoa anunciava a possibilidade de chuva que, por sorte, não se confirmou.

Os animais preparados. Após os últimos acertos, limpeza e vistoria derradeira para verificar se alguém havia esquecido alguma coisa, fato, aliás, muito comum em todos os nossos pernoites. Já possuíamos, inclusive, uma caixa de achados e perdidos.

Nosso destino de hoje é Ipoema, distrito de Itabira, atravessando a BR-262/381.

Polícia Rodoviária Federal: travessia da tropa pela BR-262/381

Buscamos auxílio da Polícia Rodoviária Federal para cruzar a tropa pela BR-262/381, distante apenas 2km da Fazenda João Congo. Entretanto, não tivemos sucesso. No final, sem obter confirmação de apoio da PRF, fomos obrigados a fazer a travessia por nossa conta e risco, obviamente observando o máximo de segurança possível. A travessia se deu sem maiores problemas. O ponto exato deu-se entre os trevos rodoviários de Barão de Cocais e o de Itabira, em frente ao Posto Campo

Alegre. Fomos com o Jeep da FUNIVALE para uma curva no sentido BH; Seu Zé, com o caminhão da Fazenda Novo Horizonte, foi para a outra extremidade da reta - sentido Vitória; e o Gurgel da Tropa Serrana ficou no meio sob o comando do Hélio Rabello. O trânsito estava um tanto movimentado. Com bandeiras vermelhas de sinalização fechamos a estrada por um ou dois minutos até que todos os animais a atravessassem com segurança. Deste ponto seguimos em direção à localidade de Ponte dos Machados, na beira da estrada que vai da BR-262/381 para Itabira.

Ponte dos Machados

Sobre a Ponte dos Machados encontramos as seguintes referências com Pohl²⁸⁷ e Gardner²⁸⁸. Este relata: *Paramos em Ponte do Machado, onde havia um excelente rancho; a noite estava clara e fria (...) Foi a primeira vez que vi gelo no Brasil e a primeira vez que o viram na vida os meus empregados. Aquele acrescenta: Em pouco, achamo-nos num lago muito piscoso, chamado Tanque da Ponte dos Machados, sobre o qual há uma ponte.*

Truque

Durante as jornadas era comum o pouso em casas de fazenda. O mais certo, porém, era o pouso nos ranchos de beira de estrada. Segundo Maia²⁸⁹, *um grande rancho aberto, coberto de sapê ou telhas comuns. Ao lado havia o potreiro, geralmente servido por um córrego ou um ribeirão, num grande cercado, onde os animais eram soltos para passar a noite. Ainda no rancho havia uma série de estacas fora da coberta, onde os burros eram amarrados dois a dois, para serem descarregados e desencangalhados. Na tropa não havia mulheres e mulheres também não iam ao rancho. As romarias eram a exceção, quando havia mulheres em um rancho. Mas era tudo com muito respeito. As mulheres e crianças reunidas num canto. Os homens ficavam com os tropeiros, no meio das cargas e dos arreios. O truque (truquinho) era a principal diversão dos tropeiros nos ranchos e goitavam (trucavam), ou seja, pelevavam uns com os outros como forma de brincadeira.*

Munido de provisões

Ainda sobre os ranchos, Rugendas²⁹⁰ nos conta que *Os edifícios construídos à beira das estradas mais freqüentadas, para receber os viajantes, são de diversos tipos. Existem, em verdade, nas aldeias e*

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

vilas mais importantes, casas onde há lugar e forragem para os animais e às vezes um leito e grosseiros alimentos para o viajante; mas essas casas são raras: o mais das vezes encontra-se um simples abrigo para homens e animais, porém, sem alimento nem forragem. Em geral, o termo da jornada é o que se chama um rancho, espécie de hangar onde homens e bagagens estão ao abrigo da chuva e às vezes do vento. Quase sempre esses ranchos se encontram nas vizinhanças das fazendas onde é possível obter forragem e alimento fresco; mas não se deve confiar nessa possibilidade. Às vezes existe, ao lado do rancho, o que se chama de uma venda, onde se pode adquirir milho, farinha de mandioca, feijão, toucinho, carne-seca e aguardente inferior. De qualquer maneira, é preciso que o viajante esteja sempre munido de provisões para alguns dias.

Saint-Hilaire²⁹¹ define assim um rancho destinado a alojar viajantes e tropeiros: *Trata-se de uma construção bastante comprida, dividida por tabiques em vários cômodos, ao feitiço de celas. Seu teto se prolonga na frente, formando uma ampla varanda cujos pilares são de tijolo (1819). Cada viajante com sua comitiva instala-se num dos compartimentos, guarda aí a sua bagagem e aí prepara suas refeições. Não há o menor conforto, nem mesmo um banco ou mesa, e à época em que por lá passei podia-se ver o dia lá fora através das frestas do tabique. Em outra oportunidade, conta que preferiu passar a noite deitado sobre suas malas perto duma dessas cabanas abandonadas (...) Não me meti em nenhuma delas porque os bichos-de-pé são, em geral, muito numerosos nas casas desabitadas. Ainda, forçado a pernoitar acampado, comenta: Meus ajudantes improvisaram um abrigo fincando paus no chão e estendendo por cima deles os couros que cobriam a carga dos burros. Foi nessa espécie de barraca que colocaram minhas malas e armaram minha cama, enquanto eles próprios se deitavam em couros estendidos ao redor de uma fogueira.*

Coco de óleo

Nosso destino parcial era o trevo, na entrada da cidade de Bom Jesus do Amparo. Quando lá chegamos, para nossa grata surpresa, estavam mais de 30 cavaleiros, prontos para nos escoltar até Ipoema. Inclusive com a presença de autoridades municipais: o Prefeito de Itabira e vereadores. Aguardamos o resto dos expedicionários e cavaleiros.

A geografia mudou radicalmente. Pastos e bolsões de mata nativa dividem a paisagem. Uma palmeira, que o povo da região trata por coco-de-óleo²⁹², domina a região, imprimindo no campo sua marca registrada.

Havia uma grande quantidade de pessoas aglomeradas no trevo. Muitos animais.

Sozinho com Deus: Aníbal

Enquanto aguardávamos a chegada do Prefeito, tivemos a oportunidade de entrevistar o Aníbal Pedro de Figueiredo, 74 anos, tropeiro lá pelos idos dos anos 40/50 do vigésimo século. Ele nos conta o seguinte: *Eu tinha lote de burro; trabalhava puxando carvão da Fazenda Limoeiro para Fazenda da Dona, lá em Ipoema (...) esse carvão vinha para a usina em Barão de Cocais, mas era transportado em caminhão e de lá para cá em lombo de burro (...) era uns sete quilômetros (...) cada burro transportava setenta centímetros cúbicos (...) quase um metro (...) meu pai nessa época era vivo, aí ele tocava carvoeira para a companhia e eu trabalhava na fazenda com ele. Tinha uns cinco lotes de burro (...) antes do carvão a gente não mexia com tropa (...) a gente ia a Santa Bárbara com tropa buscar mantimento (...) eram quatro dias de viagem até Santa Bárbara (...) ida e volta eram 7 dias (...) carregado (...) ia vazio e voltava carregado. Sobre viagem longa, Aníbal conta o seguinte: a viagem mais longa que eu fazia (...) essa tropa de cangalha, era por aqui. Agora depois (...) eu vendi burro até em Goiás (...) transportado em caminhão (...) e também tirava tropa de Ipoema, Santa Maria (Santa Maria de Itabira) ia para São Paulo transportado direto por terra. Sobre alguma história inesquecível, ele nos conta: *Eu tava (sic) com minha tropa carregada, chegando lá em Ipoema. O burro ao chegar na frente da igreja espantou e caiu os dois balaies de carvão no chão e eu tava (sic) sozinho com Deus. Eu acabei pegando esses balaies e carregando o burro. Isso é coisa que marca na gente.**

Portal da cultura tropeira

Estávamos cercados por tropeiros. Aliás, foi no município de Itabira que nossa pesquisa tomou corpo. Podemos afirmar que Itabira era um portal da cultura tropeira.

Zé do Cachimbo

Fomos apresentados ao Zé do Cachimbo, 45 anos, que, além de vereador por Itabira, é também fazendeiro e foi tropeiro na infância. Ele concedeu a seguinte entrevista: (...) *transportava pinga e café. Mais é pinga (sic) (...) de Ipoema para Caeté. Para Antonio dos Santos, para Barão de Cocais, Sabará, Raposos, Nova Lima (...) era parte de encomenda e outra fazia a venda. A pinga era da fábrica do meu pai mesmo. Ainda que hoje ainda existe a fábrica (sic) (...) transportava em barril de madeira (...) cada burro carregava cem litros (...) um de cada lado (...) já tem uns vinte anos que fiz a última viagem (...) final dos anos setenta.*

Perguntado sobre uma história inesquecível, ele nos conta: (...) *essa história é muito interessante; eu era muito novo e tinha muita vergonha de moça. Então na hora que nós chegava (sic) montava a cozinha e dormia no couro, montava a trempe. E viajava eu e um rapaz criado na fazenda e as moças chegaram, (...) rapaz e eu correndo das moças, (...) o cachorro comeu o queijo todo e nós ficamos sem queijo. E no outro dia nós passamos na fazenda próxima daqui, a fazenda do Sr. Zé Manezinho, (...) a gente levantava quatro horas da manhã e um frio, na hora que eu levantei da manhã eu vi uma bola preta no meio da terra (...) eu corri (...) meti o pé na bola e a bola era de ferro. A bola não saiu do lugar (...) o pé dói até hoje. (...) eu tinha 13 ou 14 anos (...).*

Fora a pinga a gente transportava carvão (...) era distância pequena (...) para pôr no caminhão onde tinha estrada (...) era doze a quinze burros (...) também já toquei boi. Meus pais compravam boi na mata (zona da mata) e eu ajudava a buscar.

Onde chegava o trem: Custódio Guerra

Rapidamente, Custódio Guerra, 52 anos, tropeiro de Santa Maria de Itabira, se apresenta para esclarecer que o grande fluxo de tropas se dava entre Itabira e adjacências até Santa Bárbara - o lugar mais próximo onde chegava trem.

Entramos em Bom Jesus do Amparo, para nossa tradicional homenagem. Nota-se que o povo desta região cultua o cavalo. São animais de raça, outros, pangarés. Mas todos têm o mesmo sorriso e orgulho ao se referir aos animais. Ao menor sinal de uma câmera fotográfica eles

ensaíam poses e manobras com os animais. Depois de umas pingas e uma farofa que tiram de uma lata de sorvete, o pessoal fica mais animado. O sangue tropeiro está nas veias.

Nossa entrada em Bom Jesus do Amparo foi mais uma vez em grande estilo. Algo de diferente estava no ar. Deste ponto em diante a Expedição tomou outros ares. A partir desta região, a cultura tropeira ficou mais evidente. Como já havíamos desconfiado, após a travessia da BR-262/381, a Expedição tomou outro impulso. As recepções foram mais calorosas. Estávamos nos afastando da região metropolitana de Belo Horizonte e essa cordialidade é característica do interior de Minas.

Miçanga: João Coelho

Na presença do João Coelho Vieira de Oliveira, 73 anos, tropeiro de longas datas, recebemos as seguintes informações: *eu trabalhei com tropa (...) meu paizinho era pobre, mais um irmão que morreu em 51. Nós chegamos a produzir uns vinte e tantos burros, quase trinta (...) então eu era servidor²⁹³ de Nova Lima, levando miçanga²⁹⁴, banana, para vender na véspera do pagamento (...) galinha tudo quanto há. Depois abri um comércio em Santa Luzia, eu virei bananeiro, mas não deixei de servir o mercado de Nova Lima, entendeu? (...) com galinha, frango, (...) deixei de mexer com tropa em 52 e fui mexer com carvoeira.*

Nossa posição era próximo da entrada de Ipoema, distrito de Itabira. Não encontramos em nossa pesquisa qualquer informação sobre este lugar. Joaquim Ribeiro da Costa²⁹⁵, em sua obra *Toponímia de Minas Gerais*, destaca apenas que o nome pode ser uma corruptela do tupi *y-pu-ema*, que significa *saída d'água*.

Ipoema já é poema

A tropa vai surgindo de longe, engrossada com inúmeros cavaleiros, muitos mais do que no início desta manhã. A escolta inclui cavaleiros de Bom Jesus, Ipoema e de outras localidades. Algumas autoridades acompanham a tropa que, só aqui em Ipoema, já ganhou dois títulos: “tropa da esperança” e “tropa ecológica”.

Há notícias de que mais oito cavaleiros se dirigem ao nosso encontro pela estrada no sentido Bom Jesus. Nesta altura, a Expedição já contava com quase 50 cavaleiros.

Carvão enjeitado: José do Carmo

Enquanto esperávamos a chegada da tropa, ouvimos o José do Carmo dos Santos, 68 anos, “tropeiro de Dionísio”, Zona da Mata. Ele nos disse que *transportava carvão lá para Pingo D'Ouro – depósito (...) outras coisas eu não transporte não (...) já puxei cana, rapadura, açúcar (...) deixei de mexer com tropa em 52 (...) trabalhava com tropa, mas empregado (...) aí eu fui chamado para puxar carvão. Carvão enjeitado. O pessoal falava: tropeiro aqui não puxa este carvão; porque aqui precisa ser homem forte. Aí eu era magrelinho e eles desconfiaram de mim. Conheço em Ipoema o Zé Liberato que faz jacá (...) É balaieiro (...) tem também a marcenaria, que faz móveis e que faz as cangalhas (...) tem o Alico (?)*.

Com meu pai: Paulo Rocha

Em seguida apresentou-se Paulo Rocha, 79 anos, balaieiro e nos concedeu a seguinte entrevista: *Aprendi a fazer balaies com meu pai (...) não tenho nem conta de quantos já fiz mas conheço cada um dos balaies que fiz (...) meu serviço eu conheço (...) pode ter cinquenta anos que eu conheço o balaio que fiz (...) meus balaies serviam para puxar carvão, carregar toucinho, galinha; balaio de carregação. Para carregar milho, feijão, esses trens (...). Se for preciso eu ainda faço balaio (...) a idade já é bastante, né?*

Viu na televisão: Raimundo

E não parava de aparecer tropeiro. Logo em seguida veio o Raimundo, 80 anos, de Ipoema. Nos relatou o seguinte: *Parei de mexer com tropa tem uns trinta anos (...) ah, eu me aposentei, né? (...) depois eu passei pra outra coisa. Outro movimento (...) passei a trabalhar na roça (...) algum tempo eu carreei, amansei boi (...) de primeira não tinha estrada de carro. Eu saía daqui, ia buscar mantimento em Bom Jesus para trazer para aqui no carro de boi (...) levava carpinteiro pra Bom Jesus (...) tudo em carro de boi (...) já transporte carvão (...) com três lotes de burros e seis homens que trabalhavam comigo (...) puxava carvão por metro aqui da Fazenda de S. Domingos (...) daqui para Barão de Cocais (...) trabalhei como tropeiro desde a idade de quinze anos (...) levantava pelo menos três horas da madrugada (...) ia no pasto juntava três lotes de burro. São trinta bestas. Aí pegava o carvão de madrugada, quando o dia tava (sic)*

começando a clarear, (...) Ai descarregava (...) mais tarde levava e batia na carvoaria, noutro dia a mesma rotina (...) trabalhei uns vinte anos fazendo cachaça, fazendo rapadura (...) tenho uma saudade; se eu pudesse voltar àquele tempo. Perguntado da sensação que teve ao ver a tropa e a escolta entrando em Ipoema, ele responde: Alegria demais. Eu fiquei satisfeito no dia que eu soube que vinham (...) vi na televisão.

Cangalha boa: Alberto

Chegou, para um dedo de prosa, o Alberto Vieira, 65 anos, de Ipoema, que nos relatou o seguinte: *Fui tropeiro uns vinte anos. Eu era peão, amansava burro (...) tem uns vinte anos que parei de mexer com tropa (...) mudei de ramo (...) passei a fazer sela, trançado, virei seleiro (...) agora parei um pouco (...) o mercado ficou ruim (...) qualquer tipo de sela eu faço. Trança, laço (...) faço cangalha muito bem feita (...) Eu fiz cangalha para uma companhia por oito anos (...) Companhia de Barão de Cocais (...) transportava carvão. Perguntado se tem saudades da vida de tropeiro, ele foi enfático: Não. (...) eu mudei de profissão. Vida dura também. Eu prendi muitas vezes 15 burros no curral e passei os arreios. Nunca vi o cabresto, né? Arriava tudo e metia a espora naquele trem tudo. Tinha uns quarenta burros e vivia tudo frouxo. E eu tenho prova. Não estou falando mentira não.*

Diácomo

Nossa chegada final a Ipoema foi triunfal. A recepção foi algo inacreditável. Bem que fomos avisados. De forma espontânea, em frente à igreja de Ipoema, fomos ungidos pelo Padre Diácomo, bem como toda a tropa. As autoridades discursaram. Em seguida, já por volta das 6 da tarde, fomos encaminhados ao grupo escolar onde a comunidade nos havia preparado um lanche com comidas típicas. E o cobu²⁹⁶, para muitos, uma iguaria desconhecida.

Foi preparada uma mostra de objetos utilizados por tropeiros. Cada criança da escola foi convidada a pesquisar em casa sobre tropeiros. As descobertas foram muitas, o que motivou a mostra. Havia uma gama imensa de objetos. Como foi possível constatar pela quantidade de entrevistas, existia muita informação sobre a cultura tropeira na região de Ipoema. Com o que ainda estávamos por descobrir, já era possível afirmar

que em Ipoema iniciava-se um corredor da cultura tropeira rumo a Diamantina.

Pousada Termas do Rei

Fomos convidados para o pernoite na Pousada Termas do Rei, do Reinaldo e da Gina: hospitalidade a toda prova. Depois de um banho caprichado, retornamos para a vila para jantar no Restaurante do Rancho.

Em cima do couro: Dário

Conhecemos Dário Martins da Costa, 65 anos, residente na localidade de Turvo. Ele, espontaneamente, nos procurou para relatar algumas histórias envolvendo tropeiros: *Meu avô foi tropeiro há muito tempo (...) ele me contava que saía com a tropa da Fazenda de Santa Rosa indo em direção a Santa Bárbara, levando toucinho, milho, feijão, arroz, para ser distribuído para outras cidades (...) às vezes quando ele saía da Fazenda Santa Rosa, que é próxima a Ipoema, que hoje já nem existe (...) aí saía sempre 10 tropas, correspondia a 100 burros, né? (sic) (...) Então essa tropa saía (...) e pegava no barreiro²⁹⁷ (...) não tinha ponte, não tinha nada. Tinha que pegar os couros, abrir os couros; às vezes 10 couros e ia passando a tropa (...) em cima do couro (...) para não encontrar com o barro, né? (sic). Aí acontecia o segundo, o terceiro e até passar cem burros (...) chegava noutra barreira (...) então ia acontecendo a mesma coisa. Aquele primeiro ia compartilhando com os outros. Sempre um dando a mão ao outro. Essa história é muito antiga. Pra gente andar bem um tem que dar a mão ao outro. (...) meu avô morreu com 93 anos, reclamando que estava morrendo novo. (...) meu avô tinha um lote de burros. Normalmente um lote, mas viajava muitos lotes juntos, né? (sic). Muitos tropeiros (...) Santa Bárbara tinha estrada de ferro, então distribuía mercadoria (...) Eu viajava com boi (...) tocando boi (...) de Curvelo até Pirapora (...) já trouxemos égua até aqui (Ipoema) (...) carvão só transportei em caminhão. (...) nossa região era muito tropeiro puxando carvão. (...) Tropa era mais seguida há uns quarenta anos (...) as coisas foram facilitando, o mundo foi melhorando. Hoje todo mundo mexe com caminhão. Hoje nem caminhão é mais, é carreta, né? (sic) As estradas também melhoraram. (...) foi vindo os caminhões, puxando seis mil quilos. Hoje um caminhão de seis mil quilos não pode nem rodar, né? (sic) Hoje já é sessenta mil quilos (...) antes disso era tudo em lombo de burro e carro de boi.*

Viagem sofrida: Hélio

Em seguida apareceu o Hélio de Assis Vieira, 53 anos, mais conhecido por Hélio Quadrado, que espontaneamente relata: *Eu já fui boiadeiro. Trazia boiada de Santa Maria da Água Boa²⁹⁸; Córregos aonde vocês vão passar, depois de Conceição do Mato Dentro e levava para Belo Horizonte. (...) com cargueiro só mexi uma vez. Eu fui levar em Furnas²⁹⁹ uma tropa (...) pegamos em Taquaraçu de Minas, passamos por Belo Horizonte e saímos em Furnas (...) naquela época era dezesseis dias para ir e oito para voltar (...) levamos só burro e mula (...) tinha cargueiro para a comitiva da gente. A gente levava o cozinheiro, né? (sic) e levava no outro cargueiro os colchões pra gente dormir. Tropa de cargueiro foi antes de mim (...) meu avô era transportador de carga. Ele pegava sal em Santa Bárbara que vinha de trem e levava para Guanhães, Sabinópolis. Buscando toucinho (...) e entregava o toucinho em Santa Bárbara e transportava o sal de volta (...) carvão já é da minha época. As tropas pegavam o carvão de determinado lugar para colocar na estrada principal; aí o caminhão pegava e levava para a Ferro Brasileiro, em Caeté, e na Belgo Mineira em Barão de Cocais. (...) Santa Bárbara tinha linha de trem, então ela era assim um polo comercial. Tinha a famosa Casa Juventino; eu já ouvia meus avós falando nisso; meus pais também; chegava mercadoria dos grandes centros pra espalhar para os grotões (...) quem se encarregava disso eram os tropeiros (...) quando eu era criança aqui em Ipoema, tinha uns dois ranchos de tropas. Aonde era o Rancho Fundo, o restaurante³⁰⁰ (...) e tinha pra cá dele o rancho do Geraldo Laje (...) bastava o tropeiro chegar à noite (...) ele entrava, tinha que pagar (...) o rancho era alugado para o pernoite dos tropeiros (...) ele ali colocavam os colchões no chão, eles dormiam dentro do rancho. (...) o preço (do pernoite) era coisa barata (...) tinha outras pessoas que alugavam os pastos. Já tinha aquele pouso dos tropeiros, por exemplo, a Fazenda Cabo d'Agosta³⁰¹ também foi um rancho de tropa. Lá tinha o rancho e também tinha o pasto. (...) Eu lembro mais é do movimento de boiada, vindas do setor de Guanhães, Sabinópolis, Conceição, Serro, (...) subia direto para BH para ir para a Frimisa³⁰². Perguntado sobre alguma história inesquecível, ele relata: As travessias de boiadas nos rios cheios (...) sempre era um negócio que deu muito problema. Nós tinha (sic) um rio aqui, que se chama Rio Santo Antônio, parecia até uma coincidência, sempre que a gente chegava com as boiadas o rio enchia. A gente ficava esperando esvaziar, aí depois resolvia jogar a boiada n'água e aí era um*

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

problema seríssimo, porque boi rolava por rio abaixo e a gente tinha (...) certa aventura. Tinha que nadar, juntar 2 ou 3 (...) para tirar um boi ou uma vaca agarrada na árvore e era sempre uma confusão tremenda. Era um negócio que eu fazia por necessidade, não que fosse muita coragem fazer. A gente tinha um certo receio, mas tinha que fazer e acabava fazendo. (...) animal de montaria levava dois, um dia montava um, noutro dia montava o outro. Levava dois burros de carga. Também num dia levava num, noutro levava noutro (a carga) (...) levava em torno de 250 a 300 cabeças (...) dificilmente perdia alguma cabeça (...) podia até comer erva e adoecer no caminho; a gente negociava quando tinha certeza que era erva. Normalmente não perdia. No primeiro e no segundo dia cria um probleminha para se adaptar ao trecho, mas depois um acompanha o outro, e a gente não precisa nem tocar, é só acompanhar. Perguntado se queria deixar uma mensagem: Quero dizer para vocês o seguinte: tudo que eu fiz e os tropeiros fizeram, eles fizeram com uma necessidade muito grande da época e que hoje a evolução fez com que os tropeiros desaparecessem e por mais que era viagem sofrida, (...) eles eram felizes. Pelo menos a gente não convivia naquela época com a agressividade que tem hoje, com o pânico nas grandes cidades (...) hoje o cidadão está preso dentro de casa e os bandidos soltos nas ruas, então naquela época o povo era feliz, o povo (...) a gente parava sempre nos lugares que tinham festa e a gente dançava e todo mundo convivia assim harmoniosamente. Parecia que o povo vivia até mais. Eu vejo a vida não é com números de anos que se vive, é a qualidade que se tem pela etapa que se passa por aqui.

Francamente, lpoema nos marcou. Até aqui nossa pesquisa estava só aquecendo.

A mostra de objetos utilizados por tropeiros que foi preparada no grupo escolar, onde fizemos um lanche, demonstrou que a memória tropeira aqui está viva. A mostra foi tão gratificante para o pessoal da escola, e para a Secretaria de Turismo de Itabira, que estavam avaliando a idéia de criar um museu em lpoema, um memorial da cultura tropeira, por iniciativa da Maria Luiza Sampaio. Tal fato nos deixou sensibilizados e, só por este motivo, todos os esforços da Expedição já valeram a pena.

Foi difícil dormir esta noite, a despeito de todo o conforto que nos foi oferecido na Pousada Termas do Rei. Nesta noite, refletindo antes do sono chegar, só era possível agradecer ao Todo Poderoso pelo sucesso deste grande e histórico empreendimento.

11º dia: Terça-feira 20 de Julho
Ipoema a Senhora do Carmo

*A hospitalidade é o que mais retarda uma viagem
pelo Brasil.*

Burton³⁰³

Nosso pernoite na Pousada Termas do Rei foi coisa de cinema. O silêncio, um espetáculo para os ouvidos atribulados pela agitação da noite anterior. O café da manhã foi magnífico, servido com todo o requinte. Não tardou para que os caminhantes estivessem em curso. A tropa, como de costume, consumiu seu tempo.

Comandos comerciais: José Maurício

Enquanto aguardávamos a saída definitiva, foi possível coletar alguns depoimentos importantes. O primeiro deles foi o José Maurício Silva, Vice-Prefeito de Itabira, cujo pai fora tropeiro e se recorda de alguns fatos: *Eu me lembro do meu pai indo levar gado, levar tropa (...) no sertão; vendia às vezes animais e trazia gado da região do sertão, Curvelo, aquelas regiões lá (...) Às vezes ficava um mês, dois meses fora e voltava. (...) Eu me lembro de uma história que eles chegaram num povoado, (...) com poucos mantimentos, com pouco feijão, (...) eram poucos tropeiros e quando tava (sic) fazendo o feijão caiu uma bruxa³⁰⁴ lá dentro e eles tentaram tirar e quando, assustou, amassou a bruxa toda (...) o cozinheiro ficou calado e eles não comeram nada e só contou (sic) o trem depois que passou toda a viagem.* Perguntado sobre a importância da Expedição no fomento da atividade turística no município, ele disse: *Eu vejo com muita simpatia, ao mesmo tempo a gente sente é que na verdade essa cavalgada acaba revivendo o antigo espírito dos primeiros homens mais primitivos de Minas Gerais que praticamente ganhavam a vida no intercâmbio de mercadorias e o transporte comum na época e que ainda é atual, principalmente para as regiões de topografias mais irregulares que era*

(sic) os animais; principalmente os burros e as mulas que faziam essas longas viagens. Isso, naturalmente, possibilitou a integração de todo o Estado de Minas Gerais, (...) que vivia permanentemente sendo visitado por esses comandos comerciais que eram as tropas de burros na época.

Gina

Em seguida, entrevistamos nossa anfitriã, Gina. Ela nos contou de sua proposta com o turismo: *A idéia da pousada foi do Reinaldo. Ele queria aos poucos se desligar do trabalho em Belo Horizonte e se dedicar mais à fazenda, e fez uma opção de deixar a produção de gado para transformar a fazenda num lugar de pequenas pousadas, essa coisa de trilhas. A gente construiu uma represa lá em cima, têm umas piscinas com água natural. Então a idéia é essa. Receber pessoas de uma forma mais simples, mas acolhedora; gostosa, confortável, mas com essa cara de roça bem local. Perguntada se seu empreendimento se adaptava ao conceito proposto pela Expedição, ela nos respondeu: Quando me falaram dessa Expedição eu achei a idéia legal, mas eu não imaginei direito o que era. Eu não sabia que tinha os andarilhos (...) eu acho que o espaço da gente está super adequado. Essa coisa de vocês curtirem o lugar durante o dia e à noite ter um espaço que é gostoso, confortável para descansar e obviamente com a gente por perto para dar uma assessoria (...) Eu acho muito legal.*

Idéia boa: Jackson Alberto

Antes da partida, o Prefeito de Itabira e médico, Jackson Alberto, do Partido dos Trabalhadores - PT, nos deu o seguinte depoimento: *Eu já fui boiadeiro. Meu pai foi fazendeiro, mas já foi boiadeiro também. Era o tipo de pessoa que comprava boi, juntava e depois vendia a boiada. Ele tocava a boiada com tropa. Eu participei de algumas comitivas dessas e também durante a minha infância um período do ano que tocava essa boiada de uma fazenda para outra. Então a gente tocava a boiada. (...) a gente fazia esta jornada em dois dias. Tocava a boiada, dormia na fazenda de um tio e no dia seguinte continuava tocando. Eram duas marchas. Informamos ao Prefeito que Ipoema estava sendo identificada como o portal da memória tropeira neste roteiro de Ouro Preto para Diamantina, e perguntamos quais eram suas considerações: Associado a esta questão tem também a questão dos recursos naturais de nossa região tanto em Ipoema como N. Sra. do Carmo. Nós fazemos a encosta leste da Serra do*

Espinhaço; a Serra do Cipó, que é conhecida muito de todos de Minas Gerais. Deste lado se chama de Serra da Bandeirinha, que é um lugar muito rico, temos cachoeiras, piscinas naturais, muitas belezas, orquídeas, inclusive nós temos o Orquidário Itabirano. Uma espécie que foi descrita e só existe aqui em Itabira em estado selvagem. Então, associado a isto (as belezas naturais), nós temos essa tradição cultural tropeira. O tropeiro teve um papel destacado na história da nossa cidade. Ele levava para outras regiões a produção de Itabira e trazia de outras regiões os produtos manufaturados que Itabira consumia, como utensílios, sal, esse tipo de coisa. Então, estas duas coisas juntas, belezas naturais e de outro lado a cultura tropeira, nós acreditamos que é um filão importante para ser explorado. Enquanto atividade turística, nós estamos acreditando nisso. Estamos investindo nisso. (...) acreditamos que eletrificando o campo nós vamos estar abrindo os horizontes para a produção de um lado e pro turismo, o ecoturismo, do outro lado. E conforto pro povo do campo, né? (...) dar ao homem do campo as condições que o homem da cidade já tem. Evitar que ele queira sair do campo e ir para a cidade. Nós estamos a 104km de Belo Horizonte. (...) tem muita gente saindo de Belo Horizonte nos finais de semana para vir a lugares como essa pousada aqui, vão para a Cachoeira do Macuco, vão para as serras. (...) é tudo muito próximo de Belo Horizonte e nós queremos fazer isso aprofundar, fomentar no sentido de trazer pessoas para ver as nossas belezas.

Perguntado sobre a idéia da criação de um memorial ou um museu da cultura tropeira no município, como sugerido pela Malu, ele respondeu: *Eu acho que a idéia é muito boa (...) de criar aqui um memorial (...) Um marco tropeiro, um marco histórico que vai ligar ao produto ecoturístico (...) as pessoas aqui desde larga data tinham o hábito de ver passar tropas e tinha também o hábito de ver as tropas dos próprios lugares que escoavam a produção rural para Santa Bárbara e para o Rio de Janeiro.*

Direito à hospedagem

Os ranchos de beira de estrada, ou rancho de tropeiros, eram geralmente cobertos com folha de palmeira – os mais simples; e com telhas de barro, os mais sofisticados. Saint-Hilaire³⁰⁵ destaca que, num certo rancho, observou que sua cobertura era muito diferente em relação aos que já havia observado, o que valeu o seguinte relato, a título de curiosidade: *Seu telhado é coberto de troncos de palmeira, bem como*

o da casa. Os troncos são cortados ao meio no sentido longitudinal e a polpa é retirada, formando-se assim uma espécie de calha. Em seguida, são colocados sobre o teto, exatamente como se fossem telhas, isto é, uma fileira côncava ao lado de uma convexa e assim por diante.

Complementando o assunto ranchos, Pohl³⁰⁶ comenta que *quem quer que chegue tem igual direito à hospedagem. Cada qual procura acomodar-se como pode, sem levar em consideração o vizinho.* Sobre as vendas, a que este viajante chamou de botequins, comenta que seus *companheiros queixavam-se constantemente de sede, e de bom grado parariam em cada botequim, onde a cachaça, uma aguardente ordinária de cana-de-açúcar, e um vinho de má qualidade são vendidos.* Noutro pouso, comenta que *uns vinte animais, entre cães, vacas e porcos do proprietário, durante toda noite disputaram conosco lugar no rancho.* Mais além, Pohl comenta que *ficou numa hospedaria não longe da entrada da cidade. Deram-me um quarto limpo, pintado, com cama, mesa e cadeiras, como há muito tempo eu não encontrava no Brasil.* Não encontramos qualquer citação que relatasse sobre a higiene dos viajantes nos pousos. Não há informação sobre o local onde os viajantes faziam as necessidades fisiológicas. Entretanto, não nos é difícil imaginar que o entorno dos ranchos era o único lugar disponível para tais necessidades. A ausência de condições sanitárias era uma constante, haja vista que, ao lado dos excrementos humanos, havia também o dos animais. O mau cheiro do entorno de um rancho bastante freqüentado devia ser digno de nota, entretanto, nenhum viajante pesquisado se dignou a comentar. Se nos ranchos faltava tudo, e não havia o menor conforto, acreditar na instalação de uma “casinha” seria um luxo demasiadamente fora dos padrões da estrada. Quanto aos banhos, não faltava local durante a jornada. Ainda assim, só encontramos referência a banhos para refrescar, nunca com a conotação higiênica.

Salvas de pistola

Mas não era só o desconforto e a precariedade dos pousos dignos de nota. Havia também muita solidariedade, troca de informações, lazer e manifestações artísticas, levadas ao som de uma viola ou outro instrumento musical, objetos verdadeiramente “exóticos” no interior mineiro. Pohl³⁰⁷ comenta que no Rancho Mantiqueira, certa tarde, quando ali estavam arranchados, *chegou um grupo de equilibristas que exibiam a*

sua arte saudando constantemente os presentes em cuja honra davam salvas de pistola e de espingarda. O espetáculo durou até o anoitecer. Já noutro rancho, este próximo do Rio Paraíba, este viajante comenta que não pode dormir. O motivo foi uma grande festa, pois, ao anoitecer, reuniram-se em nosso rancho uns vinte jovens, pretos, brancos e mulatos, que tinham escolhido este lugar como local de dança e ao batuque do tambor negro, noma e sob alto berreiro dançaram o conhecido bodurzi. Vendo, porém, que esse barulho (...) era muito extravagante (...) foram embora para a beira de uma fogueira. A festinha estendeu-se até as quatro da manhã.

Spix & Martius³⁰⁸ relatam uma passagem semelhante, durante um pouso numa fazenda: *Os numerosos escravos da fazenda fizeram festas com danças, cantigas e música barulhenta, que duraram desde o pôr-do-sol pela noite adentro. O tuntun do atabaque (...) o ruído do canzá, (...) perturbaram-nos tanto como o aguaceiro que, (...) invadiu por todos os lados o nosso rancho.*

Telheiro sobre 4 colunas

Mawe³⁰⁹ relata que *vimos grande estalagem ou hospedaria, onde são descarregadas as mulas e onde os viajantes, comumente, passam a noite. Consiste num grande telheiro, sustentado por colunas de madeira, com divisões especiais, para receber as cargas ou fardos, das mulas, ocupando o viajante tanto quanto o exigirem a carga; existe um terreno, com cerca de cem jardas de circunferência, onde estão fincadas pequenas estacas, distantes uma das outras dez a vinte passos, que servem para amarrar as rédeas das mulas, enquanto são alimentadas, encilhadas e carregadas. Essas estalagens são muito comuns em todos os pontos do Brasil. Em outra passagem este viajante comenta sobre os lugares de pouso no nordeste do país, esclarecendo que *Os hotéis e casas que hospedam os estrangeiros são tão maus, senão piores que as de qualquer outra região do Brasil. Os proprietários não se preocupam com o conforto dos hóspedes e, na verdade, não têm motivos para proceder de modo diferente, pois os portugueses pagam muito pouco e, geralmente, procuram sempre o mais barato.**

Burmeister, citado por Lenharo³¹⁰, comentando sobre o pouso nos ranchos, enfatiza que *Esses lugares de pernoite costumam-se*

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

encontrar nas proximidades de uma aldeia ou junto de uma venda onde se possam adquirir alimento. Num grande telheiro sobre 4 colunas, e que se denomina rancho, serve para abrigar as mercadorias e os tropeiros também, quando não há acomodações na casa do vendeiro. Paga-se por animal, ou antes, por carregamento, uma taxa fixa.

Saint-Hilaire³¹¹ acrescenta que *Uma venda e a tenda de um ferrador acompanham quase todos os ranchos.*

Quando acontecia chegarem ao rancho várias tropas, um ritual seguia-se em cadência. Quem chegava primeiro pegava o fundo do rancho e os demais sucessivamente em direção das beiradas, até esgotar o espaço físico. Quem chegasse por último poderia buscar outro rancho ou se arrumar do lado de fora, como conta Pohl³¹², que mal havia se instalado num rancho, *chegaram mais três viajantes, que obviamente não encontraram mais espaço e foram obrigados a acampar ao ar livre, em tendas de couro de boi que eles mesmos armaram. No meio da noite desceu um aguaceiro que inundou o rancho. Os viajantes nas tendas de couro ficaram em condições melhores que as nossas naquele abrigo esburacado.*

Todo o trabalho de descarregar e arrumar as cargas dentro do rancho, descangalhar e ajustar a indumentária, tratar os animais e despachá-los para o pasto era realizado em silêncio. Concentrados. Tudo tinha que estar em perfeita ordem para o dia seguinte, para não atrasar a saída. Segundo Goulart³¹³, *As cargas eram levadas para dentro do pouso e arrumadas em linha perpendicular à cumeeira, ficando entre as de uma e de outra tropa, um corredor, espaço reservado para abrigo de qualquer viandante (...) As cangalhas, punham-nas ao sol, para secar os suadouros, sendo depois raspadas e afoadas para não magoarem os animais (...) As cargas e arreios de cada burro e de cada lote, embora juntas, eram separadas de modo que no momento de arriar e carregar não houvesse confusão. Os animais, após o necessário trato, eram dessedentados e conduzidos ao pasto. No dia seguinte, bem cedo, o ritual era inverso. Os animais eram reunidos, trazidos ao rancho, encangalhados e carregados cada qual com sua carga. O tropeiro fazia sua primeira refeição, geralmente o feijão tropeiro, preparado na véspera. Um café fresco. Com a tralha recolhida, a tropa dava partida.*

Saint-Hilaire³¹⁴, em determinado rancho, observou estarem ali cerca de 130 muares cargueiros, o que equivale a 13 ou 14 lotes. Sendo dois camaradas para cada lote, estavam no rancho pelo menos 26 a 30 tropeiros. Neste sentido, ele faz o seguinte comentário: *Diga-se de passagem que o rancho não é dos maiores da região. Por aí se pode fazer uma idéia da prodigiosa quantidade de burros de carga que devia estar em marcha em toda a extensão da estrada.* A título de ilustração, e complementando este relato, imagina-se que 130 animais e cerca de 30 homens estariam conduzindo em torno de 17 toneladas (130kg por animal), carga esta suficiente para um caminhão de porte médio, tocado por um motorista e um ajudante.

Caravançarás

Um pouso chamou a atenção de Spix & Martius³¹⁵, como relatam: *Numa destas fazendas, a da Vitória, onde pernoitamos, há um grande rancho construído de pedra. A construção desses abrigos coletivos assemelha-se às dos caravançarás da Pérsia ou às dos Khans, da Índia. Qualquer viajante tem direito a eles, e não contrai por isso compromisso algum com o fazendeiro, a não ser o pagamento que lhe faz, em geral, (...) pelo pasto, durante a noite.*

Ainda sobre ranchos, Saint-Hilaire³¹⁶ dá o seguinte relato: *Pela primeira vez, desde o começo de minha estada no Brasil, dormi em um rancho. Dá-se este nome a alpendres mais ou menos vastos destinados a abrigar os viajantes e suas bagagens. Encontramo-lo, geralmente, no interior do Brasil, à margem das estradas chamadas Reais, e são numerosos na que eu então percorria. São os habitantes, cujas terras estão próximas à estrada, que os fazem construir. Não se paga hospedagem, mas, ao pé do rancho, há uma venda em que o proprietário vende o milho que serve de alimento aos animais dos itinerantes; indeniza-se, assim, amplamente, da despesa que fez para levantar o rancho, e citaram-me o nome de proprietários que possuem até cinco ranchos à beira da estrada (...) As vendas não são, como as nossas tabernas, consagradas unicamente ao comércio de bebidas alcoólicas; encontram-se nelas, além dessas, toda a espécie de comestíveis (...) É lá que os escravos passam uma parte dos momentos de liberdade que se lhes concedem e dos que podem furtar a seus senhores: é para lá que levam o produto de seus roubos, dos quais*

os proprietários das vendas não foram talvez os menores cúmplices (...) É como dono de vendas que muitos portugueses europeus de classe baixa começaram sua fortuna (...) Achamos o Rancho do Marmelo bastante grande e bem conservado enquanto a venda vizinha era muito pequena e muito mal provida. Esse contraste, que é muito comum, origina-se de que os tropeiros que costumam transportar consigo as provisões, e são de uma sobriedade extrema, ligam muito menos à venda que ao rancho. O proprietário que, por seu lado, quer vender seu milho, procura atrair fregueses tratando bem do rancho, e o abastecimento da venda, de que pouco há a esperar, fica, geralmente, por conta do homem pobre encarregado de vender o milho.

Saint-Hilaire³¹⁷ comenta que nas ocasiões em que estacionava nos ranchos, tinha meu tempo livre, e podia consagrá-lo inteiramente ao trabalho; enquanto que, recebido em casa de particulares que me tratavam da melhor maneira possível, me via forçado a sacrificar-lhes muitos instantes.

Grande fluxo de tropas: Gerardo

Deixamos a Termas do Rei em direção a Ipoema para as últimas despedidas. Nesta oportunidade, batemos um papo com Gerardo Laje, 90 anos, dono do principal rancho de tropas na vila. Devido à idade avançada, o senhor Laje não conseguiu se expressar muito bem. Nossa gravação ficou muito prejudicada, infelizmente. Ele nos contou sobre o grande fluxo de tropas, certamente no segundo quartel do século XX. Como proprietário do principal rancho da localidade, relacionava-se com todos os tropeiros que nele arranchavam. Todos pagavam uma pequena taxa pelo pernoite e o pasto.

Viajando em comitiva: José Inácio

Enquanto tentávamos ir embora de Ipoema, entrevistamos José Inácio Vieira, que já foi boiadeiro. *Conheço essa trilha daqui a Santa Maria do Suassuí, tudo em lombo de burro, buscando boiada com meu pai. Daqui a Belo Horizonte e de lá até Jaboticatubas; viajei muito. Meu avô era tropeiro. O centro era Santa Bárbara e eles viajavam (...) no tempo da chuva eles tinham que usar os couros que cobriam as cargas como piso sobre o barro para os burros poderem passar. (...) A gente viajava em comitiva, e naquele tempo a gente levava o dinheiro dentro das caixas.*

Evandro Sathler

Uma vez passando por um córrego o burro escorregou e caiu na água. Conseguimos tirar o animal e a carga – o dinheiro – estava todo molhado. Tivemos que pendurar o dinheiro na cerca para secar. Eu fico pensando que hoje é impossível sair com cem reais no bolso. Todo mundo te assalta. A gente levava era bolada de dinheiro (...) A gente levava um radinho de pilha. Todo mundo achava que a gente estava sofrendo, debaixo daquela capa debaixo daquela chuva; chegava naquelas cobertas com as trempes para fazer o feijão, feliz da vida, porque a gente era rapaz novo, em cada fazenda a gente enxergava um rosto, uma moça bonita e ficava com aquela lembrança até a outra fazenda. De lá seguia com outra na cabeça e assim até chegar em casa. As viagens com boiada levavam um mês. Indagado sobre a última viagem que fez como boiadeiro, ele respondeu: Sempre eu estou fazendo, que até hoje eu mexo com isso. Hoje é na base do caminhão, mas a gente continua na mesma lida, todo dia montando a cavalo, juntando boi, tirando leite.

Um grande referencial na exposição: Eleni

Em seguida entrevistamos Eleni Cássia Vieira, que é proprietária do jornal Gazeta de Itabira, que circula na região há treze anos. Ela emprestou um objeto que pertenceu a seu avô, Carlos Dias Filho, para a exposição: *passando pela casa da minha tia eu vi essa caixa lá e logo vi que ela tinha que ser um grande referencial na exposição.*

Saimos finalmente para Senhora do Carmo. Foi difícil deixar Ipoema. O astral ali superou todas as expectativas.

Rio da Onça

Nos relatos de Spix & Martius, Ipoema seria um pouco depois da Fazenda Cabo D'Agosta, local existente até hoje. Um pouco mais adiante, o local indicado por Spix & Martius como sendo o Rio da Onça deu origem ao distrito de Sra. do Carmo (Itabira), para onde seguíamos.

Na estrada entre Ipoema e Senhora do Carmo existe uma escola rural que se chama Ipoecarmo. O nome foi tirado da junção dos nomes dos dois distritos e é localizada justamente entre um e outro, diminuindo o ciúme regional entre as localidades. Esta escola aparenta ser de grande importância social na região.

Na estrada encontramos o cavaleiro Edvaldo Martins Laje, residente na localidade de Turvo. Ele fazia parte de uma comitiva que aguardava nossa tropa, para escoltá-la até Senhora do Carmo. Seu Edvaldo não foi tropeiro, mas seu pai e seu avô, sim.

Levava 33 marchas: Vicente

Nesta mesma parada, próximo à fazenda da Tininha, entrevistamos Vicente de Oliveira, 70 anos. Ele nos conta que já foi quatro vezes a cavalo tocando tropa até São Paulo. Perguntado quanto tempo levava a viagem, ele conta a história: *Levava de três a quatro meses. Para passar a divisa do Estado de Minas com São Paulo levava 33 marchas. Levava tropa de burro e mula, tudo solto, sem carga. Cheguei a levar 250, 280 animais. Chegava lá, vendia, trocava por outro animal, trocava por caminhão. Já tem uns 50 anos que parei com estas coisas. Eu era muito jovem. Vieram as máquinas (...) não precisava dos burros mais. Nós vendia (sic) os burros pros japoneses; eles mexiam com roça de café, milho, arroz. Aí entrou máquina e não precisou de panhar (sic) mais burro. Perguntado como reunia os burros, ele conta: Nós metia (sic) na mata, fazia compra e comprava tropa e saía vendendo. Dava pra ganhar. Eu era empregado, mas os patrões ganhavam muito dinheiro. A gente se distraía muito. Um dia tava num lugar, outro dia em outro lugar. (...) Eu tava com umas 180 mulas. Quando estourava a burrada, a gente tinha que ficar para trás na ribada (sic), e sair acompanhando atrás, não podia falhar. Éramos de 4 a 5 pessoas para tocar 200 burros. Tinha pasto aberto para guardar os animais, e alguns fechados, lugar para a gente ficar. Mas teve uma noite que (...) perto de uma linha de trem de ferro, a máquina pegou 3 burros nossos. Perguntado sobre que outros animais ele já tocou, ele responde: Eu já fui a Taquaruçu da Barra tocando 43 porcos no pé, adulto, porco grande. Ia um na frente chamando com uma cumbuquinha de milho e chegava lá direitinho. Já toquei boiada para Belo Horizonte, pro matadouro. Era 500 a 600 bois. Levava sanfona e tocava no caminho. Foi na época de Juscelino Kubitschek que eu parei de tocar tropa. As estradas foi (sic) melhorando e eu ficando velho. Seu Vicente complementa sua entrevista contando uma história pouco comum: Há uns quatro ou cinco anos passou por esta estrada um homem arrastando uma cruz com uma mala de roupa na carcunda (sic) e tocando uma jumenta. Uma cruz grande mesmo. Tivemos conversando com ele, que vinha de muito longe e andava sem destino. Não sei se ele estava pagando promessa. A coisa impossível ele andar*

Evandro Sathler

com a cruz tocando uma jumenta. Ele ganhou uma jumenta aqui em Ipoema e aí foi tocando a jumenta, arrastando a cruz e a mala de roupa na carcunda.

Já cortei muita lenha: Geraldo

De volta à estrada, encontramos Geraldo Tomé dos Santos, 54 anos, puxando uma mula, com dois balaio carregados com banana. Ele nos conta um pouco de sua história: *Puxo banana da roça para casa já faz uns 30 anos. Já fui tropeiro, tocando tropa de Senhora do Carmo para Itabira. Levava banana, laranja. Carvão nunca puxei, mas já cortei muita lenha para fazer carvão. O lugar mais longe que eu já fui com tropa foi Caeté, levando banana, galinha, essas coisas assim.*

Vargem dos Coutos

Cruzamos com uns caminhantes. Estavam descansando num local chamado Vargem dos Coutos, que ganhou imediatamente a alcunha de “Virgem dos Coitos”. Este lugar é citado por Saint-Hilaire³¹⁸: *a única fazenda um pouco importante que vi nesse trecho foi a do Couto.*

Pohl³¹⁹, por sua vez, registra: *Vimos a pequena distância de nosso caminho o engenho do Couto,...*

Duas Pontes ou Senhora do Carmo

Ainda no caminho para Senhora do Carmo, Spix & Martius³²⁰ registram: *Papagaios e macacos, sobretudo o sagüi-chico (...) e onças enchem essas selvas com o seu vozerio.* Conhecida também por Nossa Senhora do Carmo de Itabira, ou somente Carmo de Itabira, este lugar já foi chamado um dia Duas Pontes. Pohl³²¹ destaca sobre o lugar: *Uma ponte de madeira passou-nos sobre o Rio das Onças (...) em cujas margens tinham sido edificadas várias casinhas, um grande rancho e uma venda para comodidade dos viajantes.*

Chegamos na entrada de Senhora do Carmo. A vista é fenomenal. Um grande chapadão se estende à frente, rumo norte. É a vertente oriental da Serra do Espinhaço descortinando todo seu encanto. É impressionante a quantidade de fuscas (VW) aqui nesta região.

Tropa e alambique: Geraldo

Vimos uns burros e mulas carregados com cana num terreno: apenas um dos muitos alambiques de fundo de quintal.

Conhecemos Geraldo Gonçalves, 48 anos, que já foi tropeiro e puxava lenha para carvoaria. Hoje faz cachaça. Ele nos dá seu depoimento: *Tem uns dois anos que deixei de mexer com tropa para tocar este alambique. Eu já puxei lenha para carvoaria. O carvão depois era levado para Belo Horizonte de caminhão. Já tenho este alambique há uns cinco; mexo com este alambique, já antigo, que comprei de outras pessoas. Estes animais trazem a cana das roças aqui da região.*

O alambique do Gonçalves é rústico e bastante original. O vinhoto é lançado diretamente num córrego, nos fundos do terreno. Existe uma quantidade enorme de bagaço de cana amontoado pelo terreno.

Entrando em Senhora do Carmo já se nota a grande mobilização da comunidade, aguardando a chegada da *Tropa da Esperança*. Faixas saúdam os expedicionários. Vários cavaleiros aguardam para se juntar à tropa.

A sexta geração: Carlos Humberto

Conhecemos o agrônomo Carlos Humberto de Oliveira Cruz, 35 anos. Ele tem uma importante história para contar: *Não tenho nada para falar; mas para passar ao responsável pela Expedição Spix & Martius uma cópia do diário de um dos primeiros tropeiros da região. Chamava-se João José Martins da Costa Cruz. Era natural de Brumado, próximo a Santa Bárbara. Ele veio para Itabira como tropeiro. Fazia a rota de Santa Bárbara até a Vila do Príncipe (hoje Serro). Nessa rota ele trazia os mantimentos, com destaque para o sal. Trazia chumbo para o armamento. Existia muita caçada naquela época. (...) Eu sou descendente deste tropeiro, sou a sexta geração. Este tropeiro ganhou a vida e conseguiu comprar terras aqui (mais de 2000 alqueires na região) e foi uma passagem de quase cinqüenta anos. Este diário registra sua rota, o nome de seus fregueses, compradores, principalmente das fazendas. É um diário manuscrito, que data de 1820 até 1860/70. Eu tenho a cópia de parte deste diário, e quero passar uma cópia para a expedição. Este documento pode ajudar a traçar o roteiro, com o nome das propriedades, nome das fazendas,*

Evandro Sathler

com assinatura dos tropeiros, o que vendiam, o que se comprava naquela época, desde o vinho francês, aguardente, sal, fumo, até mesmo escravos que trazia por encomenda dos fazendeiros. Tem tudo isso registrado. Os valores da época em mil réis. Tem todo esse registro e assinado, todas as cidades da passagem deles, desde Santa Bárbara, Itabira, Itambé, Conceição do Mato Dentro e Serro.

Fenomenal o documento, com certeza terá espaço reservado no Memorial do Tropeiro, em Ipoema. A cópia deste diário que nos foi entregue ficou com a expedicionária Norma Vilhena³²².

Os expedicionários finalmente chegaram. Foi uma calorosa recepção junto à matriz de Senhora do Carmo. Houve queima de fogos acompanhada por música clássica, tocada em alto e bom som nos alto-falantes da igreja. Fomos acomodados na pensão local e na casa do vereador Roberto Chaves. Sua família nos deu uma bela acolhida. Houve festa na quadra e queijos e vinhos na casa do vereador. Dormimos como anjos.

12º dia: Quarta-feira 21 de Julho
Senhora do Carmo a Itambé do Mato Dentro

*Todos os meios de ir para diante são bons, desde
que bem sucedidos.*

Burton³²³

A residência do vereador Roberto Chaves proporcionou-nos bom repouso. A alvorada se deu calmamente, sem atropelo. A casa ficava localizada no topo de uma colina, com uma bela vista. Um deleite para os olhos sob os primeiros raios de sol. Uma leve névoa encobria o vale abaixo. A casa estava cheia de gente. O pão foi servido num balaio, em meio a uma mesa repleta de frutas e outras iguarias. Que bela refeição! Nossa passagem pelo território de Itabira ficará marcada pela excepcional hospitalidade de sua gente e pela demarcação da zona tropeira do nosso trecho.

Nosso próximo destino era Itambé do Mato Dentro. Os caminhantes forçavam uma saída mais rápida, enquanto cavaleiros e equipe de apoio tinham seu próprio ritmo. Fomos então transportados para a vila de Senhora do Carmo, onde encontramos os demais expedicionários. Caminhantes em rota e cavaleiros aguardando a sempre demorada saída.

Serra dos Alves

Antes de partir, contudo, nos convidaram a visitar a localidade de Serra dos Alves, no contra-forte da Serra do Cipó. Não houve como negar. Para lá nos dirigimos, num deslocamento de uns 20km por uma estrada de chão, num sobe-e-desce incrível em meio a uma paisagem sem precedentes. O lugarejo é eletrificado, possui uma igreja muito simpática, com uma exótica cruz adornando o terreiro em frente.

O progresso ajuda: Raul

Em Serra dos Alves tivemos a oportunidade de entrevistar Raul José Soares, 67 anos, que trabalhou com tropa há muitos anos atrás. Ele nos conta um pouco desta experiência: *Já trabalhei um pouco com tropa, com coisa de roça, não é dizer que seguindo viagem não. Transportava cana pro alambique. Distância perto. Só por perto mesmo, de canavial para fazenda. Já tem muito tempo que eu nem monto animal nem pego animal para pôr cangalha e nada (...) desanimei de mexer com esse tipo de trabalho. Antes eu mexia. Fazia carreto, puxava milho, feijão; todas essas coisas eu fazia tudo. Fazia a cangalha, fazia o balaio. Mexia com puxação de banana também, mais de dez anos que eu deixei de mexer com esse trabalho. Eu sou de Serra Linhares, uns quatro quilômetros daqui. Aqui já teve tropa em grande quantidade. As tropas no início transitavam por aqui, era puxando café, isso já tá pra mais de 50 anos que essas tropas vinham de Jaboticatubas, de Campo da Bandeirinha, da Serra do Cipó e Taquaraçu da Barra. Transitava desses lugares. Vinha aqui, comprava café, levava pra Serra de Linhares, lá pelava, tornava a voltar pra cá de novo. Comprava em nossas mãos, comprava em mãos de muitos que colhia café e vendia pra eles e eles faziam assim carreto. Também lembro dessas épocas que vinham os muladeiros comprando burro aqui, dois ali e três acolá e juntava mais de cinqüenta e tocava para São Paulo. Era 30 dias ou mais de viagem de ida, depois quando voltava que eles vendiam a tropa, voltava em condução já não voltava mais por terra. Também tinha o transporte de carvão. Eu mesmo cheguei ao ponto de fazer tiquinho (sic) de carvão há uns trinta e tantos anos. Eu fazia tiquinho (sic) de carvão e eles vinham aí e com caminhão, pegava o carvão em sacos, enfia aquela sacaria, colocava primeiro na carroceria, depois acabava de terminar com as sacarias de carvão. Depois apareceu as gaiolas; aí de um certo tempo para cá ficou encerrado esse trabalho que a Florestal não dá permissão de cortar matos. De vez em quando o pessoal da Florestal passa por aqui. Quando há uma denúncia eles vêm pra atender. Perguntado se tinha saudades do tempo de tropeiro ele diz: *Eu achava aquele tempo bom, mas eu acostumo com tudo. O negócio é esse; na mesma hora que eu tô acostumado com uma coisa e desacostumo daquilo, porque o progresso ajuda muito a melhorar a condição, né?**

Gigante da mineração

Retornamos para Senhora do Carmo, onde nos encontramos mais uma vez com o Alberto (Prefeito de Itabira). Ele fez questão de nos oferecer mais um almoço e estava decidido a nos acompanhar até Itambé do Mato Dentro. A atenção dispensada pelo Prefeito, vereadores e outras autoridades de Itabira foi excepcional. Nenhum outro município ofereceu tanto para a Expedição. É um município grande e bastante rico, sede da Companhia Vale do Rio Doce: uma gigante da mineração neste mundo globalizado.

Condutor de burros

Há quem diga que o tropeiro era abastado, pois ganhava muito dinheiro pelos fretes que cobrava e gordas percentagens nas mercadorias que comercializava. Podia ser verdade e o prestígio econômico não demorou em abrir-lhe as portas da política.

Muitos tropeiros enriqueceram na atividade do transporte e mercancia. Burton³²⁴ relata que um lisboeta, João Ribeiro de Carvalho Amarante, radicado em Diamantina, *confessou francamente ter começado a vida como condutor de burros. É agora o mais rico comerciante onde todos são comerciantes.*

Goulart³²⁵ apresenta em sua obra um recibo datado de 1833 e assinado por um tropeiro de nome José Calixto Pedrosa. Este atestou cobrar entre o Rio de Janeiro e o Arraial do Tijuco a quantia de quatorze mil réis por carga com quatro arrobas e seis mil réis por carga de duas arrobas.

Bunbury³²⁶ - que iniciou sua viagem para Minas Gerais neste mesmo ano de 1833 – montou uma tropa para empreender sua viagem por Minas, informando ter pago o preço de duzentos mil réis por uma mula de montaria e cento e setenta mil réis por uma besta de carga. Outras informações de Goulart demonstram que as bestas poderiam ser adquiridas por até um terço deste valor na mesma época, o que nos faz concluir que Bunbury pagou alto preço por suas bestas; talvez porque era estrangeiro ou as bestas de carga estavam completas, ou seja, com toda a indumentária necessária para carga e montaria, como cangalhas, arreios, bruacas, caixas, selas, etc. Prontas para correr trecho e fazer

rastro. Assim, se cada mula carregasse oito arrobas (duas cargas de quatro arrobas), o que era perfeitamente praticado, cada mula renderia vinte e oito mil réis pela viagem, ou seja, cada seis mulas carregadas permitiriam uma receita equivalente ao valor de uma mula de carga. Se o tropeiro fosse o dono da carga, ainda segundo informação de Bunbury, o valor de algumas mercadorias, como o sal, trazido do Rio de Janeiro, poderia ser vendido em Minas Gerais por até sete vezes o valor do custo na fonte (Porto de Estrela).

Havia também o tropeiro estabelecido, possuidor de fazendas e engenhos. Produzia, transportava e comercializava sua carga. Fechava ao máximo a atividade econômica. Nesta propriedade podia, inclusive, facilitar a vida de outros tropeiros e viajantes, como relata Pohl³²⁷ em sua passagem por um engenho pertencente a um tropeiro, *quando tive ocasião de trocar o meu burro xucro por um cavalo dócil. Neste cavalo fiz o resto de minha viagem pelo Brasil.*

No que toca à importância do tropeiro como comerciante, Lenharo³²⁸ informa que este *aparece como um prolongamento da categoria social matriz – proprietário de terras – já que, freqüentemente, além de dar conta da produção, o proprietário é ele mesmo o comercializador dos seus produtos.* Com isso, fica escamoteada a figura do tropeiro, num nível social inferior, pela do proprietário rural, socialmente melhor visto. Ainda nesta ótica, a importância do tropeiro como transportador de gêneros alimentícios para os grandes centros, em especial o Rio de Janeiro, após a chegada da Coroa Portuguesa em 1808, forçou decisões que chegaram a isentar o tropeiro do recrutamento.

Além destes aspectos, a atividade tropeira era muitas vezes exercida em família. Enquanto o patriarca organizava com seus filhos os meios de produção, um deles, juntamente com alguns escravos, se encarregavam do transporte em tropas. Não raro, pai e filhos tropeiros eram encontrados pelos caminhos, sendo estes, desde tenra idade. *A maioria dos tocadores de bois e de porcos que vão de São João Del Rei ao Rio de Janeiro é composta de homens brancos. Os filhos dos fazendeiros se dedicam todos ao trabalho. Um conduz as tropas de burros, outro cuida dos animais e um terceiro das plantações,* segundo nos informa Saint-Hilaire³²⁹.

Ritual de aprovação

A iniciação na atividade tropeira se dava desde tenra idade, geralmente como madrinheiro, aí pelos oito anos de idade. Lenharo³³⁰ destaca que *não deve surpreender a revelação de que um tropeiro de quatorze anos chefiasse uma equipe composta por cinco escravos (...)* o tropear era tido como uma atividade rústica e desgastante e constituía-se num ritual de aprovação que possibilitava ao jovem tropeiro acumular experiências e poder, gradativamente, disputar outras funções a que ainda não tivera acesso.

Era comum também escravos aparecerem à testa de tropas, na função de tropeiros. A explicação, segundo Lenharo, está no fato de que estas tropas *transportavam gêneros de exportação – tabaco, no caso – e, conseqüentemente, era carga provinda de propriedades onde o trabalho era composto basicamente de mão-de-obra escrava, utilizada no período pós- imediato à safra e processamento do produto.*

Rumo Itambé do Mato Dentro

Todos os animais já estavam prontos para a partida.

Outro fato curioso e digno de nota é a boa sinalização nas estradas que cortam os mais diferentes grotões, situação que não observamos nos demais municípios do trecho, tanto antes como depois de Itabira.

A estrada para Itambé do Mato Dentro oferece uma paisagem magnífica. Muitos ipês adornam suas margens, nos pastos, na serra. Que árvore bela! Alguns bolsões de mata preservada animam os ambientalistas.

Finalmente chegamos. Os caminhantes já haviam chegado e estavam concentrados no Hotel Bar e Restaurante Itambé.

Muito mais do que no interior

Quanto a alimentação dos tropeiros e outros viajantes, os relatos são diversos. Destacamos o de Rugendas³³¹, que *no que diz respeito à alimentação do viajante e aos cuidados que precisa ter para consigo*

mesmo é, de regra, e mais garantido, levar tudo de que precise ou pense precisar; depende por conseguinte do próprio viajante, isto é, de seus preconceitos ou de sua atividade, aumentar até certo ponto, e em obediência a seu gosto, as comodidades e os prazeres. Mas tudo que ultrapassa o estrito necessário redundava em despesas pesadas e o viajante comum deve restringir-se (...) Quanto aos alimentos é preciso que o viajante faça provisão de milho, para os animais e para si próprio, de feijão preto, farinha de milho ou de mandioca, carne seca e toicinho. É possível que durante semanas inteiras ele não tenha outra coisa para comer, a menos que se trata de alguma fazenda; mas nas estradas freqüentadas esses gêneros são caríssimos e os colonos não consentem senão dificilmente em ceder parte de suas provisões (...) E ocorre, assim, mais de uma vez, passar o viajante por privações nas estradas mais freqüentadas muito mais do que no interior.

A alimentação do tropeiro é simples, pouco variada, farta e de fácil transporte e conservação. Era composta pelo feijão, misturado com toicinho e farinha de mandioca: o famoso feijão-tropeiro. Geralmente comido no início e final de cada jornada. Complementava este cardápio frutas, carne fresca, entre outras iguarias, tudo obtido durante os trechos.

Depois de uma chuvarada

Também compunha sua dieta a carne seca, angu de milho e café com açúcar. Em certos pousos, como nos informa Goulart³³², *onde vivificasse em derredor algum pequeno aglomerado humano, já se podia fazer alguma variação alimentar, de vez que a venda logo surgida dificilmente deixaria de exhibir o seu bacalhau, a sua carne-de-sol, a sua lingüiça, além de outros comestíveis pouco comuns à matalotagem dos tropeiros.* Ainda segundo este autor, a cachaça, que era artigo obrigatório nas vendas, *só era admitida em ocasiões especiais: depois de uma chuvarada, de uma travessia de rio (...)* O café era na verdade a bebida mais ingerida. *Onde estacionasse a burrama, logo o bule fumegava no braseiro, com a rubiácea espargindo seu delicioso aroma.* Com relação ao pouso, *Em jornais do século XIX, editados em cidades do interior de São Paulo e de Minas Gerais, têm-se anúncios de hotéis salientando possuírem boas estribarias para os animais e acomodações especiais para camaradas. Assalariados dos tropeiros, esses homens ocupavam*

situação econômico-social inferior a de seus patrões, muito embora essa diferenciação pouco se notasse quando, no trabalho, se confundiam.

Aos burros água; aos tropeiros aguardente

Quanto à alimentação, o Príncipe Maximiliano³³³ adverte que antes de uma longa travessia, *era preciso levar uma provisão de farinha de mandioca, carne seca e aguardente. Um dos burros foi carregado, portanto, com um barril desse líquido aqui tão indispensável; dois outros levaram víveres, guardados em sacos de couro (bruacas).* No mais, uma caça, coleta de frutas silvestres, mel, ovos de pássaros, entre uma gama de outros alimentos garimpados na viagem. O viajante se serve do que encontra e não do que deseja. O mesmo serve para os animais. Um tropeiro anônimo teria dito: *aos burros água; aos tropeiros aguardente.*

Gardner³³⁴ observou num rancho que um tropeiro *trouxe um punhado de ramos cobertos de folhas e, esquentando-as ao fogo, para torná-las quebradiças, fez delas um chá para si e seus companheiros.*

Jacuba

Saint-Hilaire³³⁵ registra que o açúcar mascavo era muito apreciado pelas crianças, escravos e tropeiros: *adoram essa espécie de açúcar e consomem-na em quantidade prodigiosa. Frequentemente, quando os tropeiros chegam ao rancho e não têm a paciência de esperar que o feijão fique cozido, apaziguam a fome comendo uma jacuba, mistura que se faz a frio com água, farinha de milho e rapadura.*

Provisões com a espingarda

Ainda no que tange à alimentação do viajante de antanho, era recomendável sempre levar consigo alguma provisão, pois não havia garantias – dependendo da região – de encontrar alimentos de qualidade e em farta quantidade. Neste sentido, Mawe³³⁶ salienta que *neste país, o viajante não deve desprezar jamais a ocasião de obter provisões com a espingarda, porque nunca está seguro de encontrar alguma coisa a seu gosto nos lugares onde para.*

O Senhor nos livre

Próximo a Itambé do Mato Dentro, Spix & Martius³³⁷ registraram: *Surpreendeu-nos, particularmente, o grande*

número de nascentes de água límpida e muito fria (...) apresentou-se-nos a Serra do Itambé e nela, à margem do rio, o arraial do mesmo nome, situado a 1.990 pés acima do nível do mar.

Também sobre Itambé, Mawe³³⁸ relata: *Pobre aldeia construída perto do lindo regato do mesmo nome. Este lugar foi outrora da alguma importância, mas se tornou miserável por ter faltado o ouro em sua vizinhança (...) Das misérias do Itambé o Senhor nos livre.*

Pohl³³⁹, assim como Mawe, não poupa adjetivos ao referir-se ao Arraial de Itambé do Mato Dentro: *É atravessado por uma péssima ponte de madeira (...) é pequeno e acha-se em mau estado. É edificado desordenadamente (...)*

Saint-Hilaire³⁴⁰ vai pela mesma linha: *O povoado está numa situação de decadência de que nenhuma outra apresenta igual imagem e não se compõe senão de uma igreja e cerca de cem casas que, todas, caem em ruínas.*

Somente Gardner³⁴¹ tem melhor impressão, ao registrar que *O Arraial de Itambé está situado num belo vale, às margens de pequeno rio do mesmo nome.*

Já tinha estrada por lá: José

Inesperadamente nos indicaram uma casa próxima onde vive um ex-tropeiro, “digno de uma entrevista”. Para lá nos dirigimos. Conhecemos então José de Oliveira Santos, 78 anos, que nos conta um pouco de sua história: *Já fui tropeiro. Naquele tempo os empregados eram fortes mesmo. Fazia gosto de vê (sic), homem untado de gordura, porque ia buscar gordura lá em Peçanha e Governador Valadares para levar para Santa Bárbara, e de Santa Bárbara tinha retorno. E tinha o povo que vinha comprar burro e mula para levar para São Paulo e Espírito Santo, para trabalhar na lavoura. Isto já acabou há uns quarenta anos. Sobre a viagem mais longa que já fez com tropa, ele responde: Em 1959 eu parti daqui para esta zona de Betim, Mateus Leme. Aí eu fui na especialidade de comprar gado. Tocava boiada também. Daí eu trouxe cento e tantos bezerros. Já transportei carvão também, daqui da mata nativa. Sobre os tropeiros que passavam pela região, ele responde: Passava descendo por aqui para Santa Bárbara e Zona da Mata, Guanhães, Governador Valadares; e subindo para Diamantina, Conceição do Mato Dentro, Serro. Conceição já não era tanto do meu tempo, pois já tinha estrada por lá.*

Tempo de guerra: Gabriel

Gabriel de Oliveira Dias, 46 anos, não foi tropeiro, mas seu pai foi. Ele nos conta que nossa tropa foi a primeira que viu passar em Itambé. Recordando as histórias do pai, ele nos dá um breve relato: *Meu pai tocava muita tropa para São Paulo, na época da guerra. Meu pai era pobre, tinha dinheiro para comprar não. Ele era ajudante, tocava tropa e fazia de tudo.*

Célebres feiras anuais de Sorocaba

Alfredo Ellis Junior³⁴² expressa que o ciclo do muar nasceu com a abertura da estrada do Rio Grande do Sul a São Paulo em 1724 e terminou em 1875, mais ou menos com o advento da ferrovia.

Spix & Martius³⁴³ comentam que a estrada era na verdade larga e bastante aberta pela passagem de muitas manadas amiúde de milhares de cabeças de mulas que vindas do Rio Grande, por aqui transitam.

Goulart³⁴⁴ informa que a partir de 1730 ou mesmo antes disso teve início a exportação de animais do extremo sul para as regiões centrais (...) Desde então manadas numerosas, arrebanhadas nas Campinas do Prata vêm ter a terras de São Paulo e logo se escoam para outras direções depois de negociadas nas célebres feiras anuais de Sorocaba. Depois que chegavam a Sorocaba vindos do sul, os animais passavam um bom tempo descansando da longa jornada. Após o período de descanso, iniciava-se a fase de engorda e domesticação, já em preparo para a feira. Os sorocabanos eram especialistas nesta arte. Sorocaba obtém, portanto, grande destaque no ciclo do muar. Era nela que se realizavam as maiores e mais importantes feiras anuais de muares de que se tem notícia no Brasil. E este autor acrescenta que o apogeu destas feiras foi entre 1850/1860. Igualmente em Salta e Jujuy, na Argentina, o comércio de muares era intenso. Goulart ainda comenta que *homens rudes, vivendo primitivamente pelos caminhos, nas longas viagens de meses tangendo burros chucros desde o Rio Grande do Sul, ou outros, que vinham dos confins do Mato Grosso, de Goiás, de Minas, da Bahia, de São Paulo para adquirir cargueiros. Esses homens não regateavam e nem desprezavam os momentos de prazer em que o jogo, as libações, a libertinagem, substituíam, por alguns poucos dias, as adversidades e asperezas das*

caminhadas. Sorocaba era mais do que uma praça comercial de muares. A indústria mais florescente era a dos objetos necessários aos condutores de muares, como afirma o autor. Sorocaba era, portanto, um grande ponto de encontro de toda a atividade tropeira do Brasil.

Ainda segundo Goulart, pela feira de Sorocaba teriam passado 2.000 muares/ano entre 1731 e 1750; 5.000 muares/ano entre 1750 e 1780; 20.000 muares/ano entre 1780 e 1826; 30.000 muares/ano entre 1826 e 1845; 50.000 muares/ano entre 1845 e 1855; 100.000 muares/ano entre 1855 e 1860; e, já na fase de declínio, entre 1875 e 1900, 12.000 muares/ano.

Taunay³⁴⁵ informa sobre Sorocaba: *Como era de esperar, criou-se em Sorocaba prestigiosa escola de peões cujos ensinamentos se compendiam no hoje muito raro método de domar mulas para a sela e carro.*

Em passagem por Sorocaba, Spix & Martius³⁴⁶ informam: *tratamos imediatamente da compra das mulas que nos faltavam. Em Sorocaba é que se acham mulas melhores e mais baratas para comprar, por ser a mais ativa praça desse negócio, reunindo-se aqui os animais destinados ao Norte. Segundo nos informaram, são trazidos do Rio Grande do Sul a Sorocaba mais de trinta mil mulas por ano, (...) para onde são levadas as manadas de quando em quando, pelo interior de Minas, sobretudo ao longo do Rio São Francisco. As mulas da América espanhola, que são muito mais belas, maiores e mais fortes, não se vêem senão raro no Brasil, por constituírem contrabando.*

Ainda sobre os muares de Sorocaba, Burton³⁴⁷ faz o seguinte comentário quando se encontrava na beira do Rio São Francisco, próximo a Januária: *Havia bons burros pastando pelas proximidades. Os nativos custam 30\$000 e os que vêm da província do Rio Grande do Sul, passando por Sorocaba e São Paulo – viagem que dura dois anos – valem 50\$000 a 60\$000.*

Como vimos, era enorme o fluxo de muares para Sorocaba, provenientes do sul do país. A cidade vivia por conta deste comércio.

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

Como ensina Goulart³⁴⁸, os tropeiros destas regiões nem sempre podiam se deslocar às feiras de Sorocaba. Havia, pois, aqueles que para lá se dirigiam no exclusivo propósito de comprar muares. Depois de reunida a tropa, tangê-los para suas regiões e lá revendê-los por bom lucro. Eram os muladeiros. Era o homem que vivia do comércio de muares. As tropas chucras eram trazidas do sul do país, geralmente nos meses de chuva, para a feira de burros, em Sorocaba, como confirma Maia³⁴⁹.

Quando de sua passagem por Minas Gerais, Pohl³⁵⁰ fez o seguinte comentário sobre um muladeiro: *Chegou e acampou junto a nós um capitão de Cuiabá com uma grande tropa de burros. Conduzia os animais para a Bahia, a fim de vendê-los, pois lá alcançavam preços bem altos.*

Mas não era só em Sorocaba que o comércio de muares era intenso. Geralmente nos locais de intenso comércio, como o Porto da Estrela, no Rio de Janeiro, no Porto de Santos, em São Paulo, o Porto de Cachoeira, na Bahia, e em Cachoeira do Campo, em Minas Gerais, eram locais de compra e venda de muares. Muitas vezes os animais chegavam das longas jornadas em péssimas condições, necessitando serem substituídos. Mais tarde, depois que os animais se recuperavam, eram mais uma vez negociados. Lenharo³⁵¹ informa que no período de 1818/1819 Minas Gerais exportou, provavelmente para a Bahia, 3.629 muares e, no ano de 1842/3, 45.425 muares. É uma indicação que, sendo este comércio tão importante e lucrativo, outros estados partiram para a sua prática.

3.215.000 cabeças

O Brasil já teve posição de destaque na criação de muares no mundo. Segundo Potsch³⁵², em 1952, o número de muares no planeta chegou a 16.400.000 cabeças. Os principais criadores eram: Brasil, com 3.215.000 cabeças, seguido dos Estados Unidos, com 1.913.000 e China com 1.905.000. Somente os Estados de São Paulo, Minas Gerais e Bahia possuíam mais da metade deste rebanho. Segundo o IBGE, em 1989, o rebanho muar no Brasil contava com 2.009.343 cabeças.

Segundo Torres³⁵³, citando o Almanaque Mundial de 1973, o Brasil mantinha o título de maior rebanho de muares do mundo, com

4.700.000 cabeças, seguido do México, com 2.707.000 e China com 1.570.000.

Inversão do fluxo

O destaque brasileiro no rebanho muar não se dá apenas pelo fato das tropas utilizarem este animal no transporte de mercadorias. Os muares puxaram carruagens pela Estrada União-Indústria, projetada e construída com engenharia na segunda metade do século XIX, ligando Petrópolis a Juiz de Fora. As carruagens partiam de Petrópolis e trocavam-se as juntas de burros em vários pontos, o que permitia uma rápida viagem. Os muares também puxavam bondes em cidades como Rio de Janeiro e São Paulo. Eram também utilizados como força mecânica na agricultura e tocavam engenhos da nascente indústria paulista. As entrevistas com tropeiros, ao longo da Expedição, em especial a partir da BR-262/381, constataram a atividade dos muladeiros. Esta atividade consistia em adquirir bestas na roças da região, atingindo um número de 200 a 300 animais. A tropa então era tangida para São Paulo, em jornadas de várias semanas. Em São Paulo os animais eram vendidos para tocar os engenhos das diferentes indústrias em instalação no Estado. Isto caracterizou uma inversão do fluxo de muares, de Minas em direção a São Paulo, no primeiro quartel do século XX, quando comparado à segunda metade do século XIX.

Avaliando a Expedição

Jantamos no mesmo lugar do pouso. A comida estava boa e o pessoal bastante animado. Fizemos uma reunião com todos os expedicionários. Colocamos uns pingos nos i's. Não que muitos i's estivessem sem pingos, mas foi importante fazer um *update* no andamento da Expedição, trocar experiências, ver em que pontos avançávamos, etc. Depois da Fazenda João Congo, este era o primeiro pouso em que estávamos todos reunidos sob o mesmo teto. Nos recolhemos por volta das 10 da noite.

13º dia: Quinta-feira 22 de Julho
Itambé do Mato Dentro a Fazenda do Sobrado

*Seguindo o conselho popular, (...) deve-se sair tanto
mais depressa de um lugar, quanto menos bem nos
sentimos nele.
Spix & Martius³⁵⁴*

Alvorada e café da manhã no próprio hotel. Caminhantes em curso, na vanguarda. Como de costume, os cavaleiros fechavam a retaguarda.

Fomos informados da existência de um ermitão, Seu Domingos, que vivia numa loca de pedra próxima da estrada que segue para Morro do Pilar.

As histórias que contam dele parecem interessantes. Iremos conhecê-lo.

O pernoite de hoje estava previsto para a Fazenda do Sobrado, cerca de 16km de Itambé.

Pelas bandas do telhado

Como vimos, a venda acompanha o rancho quando este se localiza à beira de uma estrada real (importante), ou num melhor grau de desenvolvimento. Segundo Saint-Hilaire³⁵⁵, *De cada venda depende um pasto fechado, e o viajante pode aí deixar seus cavalos e bestas de carga. Por uma pequena taxa pela utilização do pasto cercado, o viajante é amplamente compensado, pela vantagem de se poder partir à hora em que se entender, porquanto não se fica na dependência dos animais e de seus condutores.*

Bunbury³⁵⁶, em sua viagem para Minas, relata que, após dois terços da subida da Serra da Estrela, teria se hospedado *na venda de*

José Dias (...) onde passei bem, tendo conseguido um frango com arroz para o jantar. E comenta: estes eram os alimentos mais fáceis de obter. Noutro momento, comentando sobre ranchos, relata que Junto à maioria das casas ficam ranchos ou grandes telheiros, sob os quais os muleteiros e freqüentemente outros viajantes se alojam à noite. Sobre as vendas ou tavernas, ele destaca: as vigas toscas e as telhas do telhado estavam à vista, as paredes e o chão eram de barro descoberto e não havia outro móvel senão um banco de madeira, onde estava feita minha cama. E acrescenta: às vezes nem mesmo janela tem, a única luz que nele penetra é pela porta e pelas bandas do telhado. Ainda assim, ele enfatiza que viajava luxuosamente, pois uma das mulas trazia roupa de cama e a outra uma bem abastecida cantina de provisões.

Botequineiros

Sobre um determinado local de pouso, Saint-Hilaire³⁵⁷ informa: *Essas habitações, que não constam senão do rés-do-chão, são ocupadas por botequineiros, por negociantes de lojas bem sortidas, e que vendem ao mesmo tempo gêneros alimentícios e tecidos, e por ferradores, enfim, cujo ofício é aí mais necessário que qualquer outro, por causa da passagem contínua dos tropeiros de Minas Gerais que descem a serra (...) Esta encantadora paisagem é animada pelos animais de carga que pastam por aqui e ali, e por grupos de tropeiros, dos quais uns descarregam as mercadorias, e outros repousam já das fadigas da jornada estendidos indolentemente sobre a relva.*

Peões, tropeiros e camaradas

Goulart³⁵⁸ apresenta uma curiosa versão sobre a evolução da atividade do mascate, com ou sem tropa. Um viajante comercial, que seleciona pontos nas vastidões sertanejas e nele instala venda. Num entroncamento de estradas, numa beira de caminho, lugar próximo a um pouso de tropas e de boiadas, (...) constrói alguns rústicos dormitórios, adquire bons pastos nas imediações, levanta telheiro para cargas e arreios: a venda evolui para armazém-estalagem. É chamariz para viandantes escoteiros, para carreiros e tangerinos, peões, tropeiros e camaradas (...) É ponto de contato vicinal. É banco. É bolsa de valores para produtos da região.

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

Havia também pousos administrados por estrangeiros, como conta Bunbury³⁵⁹, que hospedou-se numa *miserável venda pertencente a um suíço, velhaco extorcor, que me cobrou quase o dobro do que eu tinha pago em Capão por acomodações e comida melhores*.

Segundo Saint-Hilaire³⁶⁰, *Nas vendas não havia nenhuma cerimônia, nenhuma toilette a fazer; pagava hospedagem e não temia desagradar ou incomodar ninguém*.

Água e pasto

Como já vimos, uma estalagem ou um rancho em condições razoáveis de conforto não era uma constante para o viajante ou o tropeiro. Viajando por regiões desconhecidas e sem guias, nunca se sabia as condições do próximo pernoite e não raro os viajantes tinham que improvisar um acampamento. Neste sentido, Gardner³⁶¹ comenta que *Quando nos erguíamos pela manhã, não sabíamos onde seria o próximo pouso, mas a escolha dependia quase sempre de nós, (...) regulada por necessidades indispensáveis, como água e pasto para os animais, árvores para armar as redes e lenha para o fogo de cada noite*.

Ao abrigo das intempéries

Ao final de um dia de jornada, nem sempre se chegava a um rancho. Neste caso era necessário improvisar um acampamento. O Príncipe Maximiliano³⁶² comenta que num destes pernoites de improviso, os couros de cobrir a carga serviram de *uma espécie de cabana* e que não abrigavam suficientemente bem contra as chuvas torrenciais. Noutra passagem, abrigaram-se igualmente de improviso num alpendre coberto de cascas de árvores que, embora em mau estado, foi suficiente para o abrigo. Mas, em certas regiões do sertão, como deixou registrado este viajante, o mais comum de se encontrar disponível para pouso era uma espécie de *alpendre, aberto dos lados, mas coberto por um teto debaixo do qual os viajantes costumavam se meter, para passar a noite ao abrigo das intempéries*.

Bater estaca

Quando a tropa não alcançava, ou no trecho da jornada não tinha um rancho, era o tropeiro obrigado a “bater estaca” que, segundo Goulart³⁶³, é *sinônimo de acampar*. O acampamento era o “encosto”, via

de regra à beira de um córrego, do outro lado no sentido da jornada, pois, se chovesse durante a noite, e a água do córrego subisse, a tropa já estaria do outro lado no dia seguinte e a saída não seria prejudicada pelo contratempo causado na travessia do curso d'água cheio.

Gardner³⁶⁴ comenta que *Em todas as minhas viagens, sempre evitei, se possível, dormir ao ar livre onde quer que se vissem duas ou três casas juntas; quando não, era certo desaparecerem uma ou outra coisa.*

Saint-Hilaire³⁶⁵ salienta: *os viajantes que levam consigo animais carregados são obrigados a dormir ao ar livre. Há alguns lugares que são utilizados de preferência. São os que se avizinham não só do rio, como ainda dos alagadiços, e onde, por conseguinte, se encontra, ao mesmo tempo, a água de que necessita, e uma erva mais ou menos sempre fresca. Espaços calcados pelos pés dos homens, fogos apagados, ramagens arranjadas para servir de abrigo, panelas e cabaças esquecidas, dão a conhecer os lugares em que ordinariamente acampam os viajantes.*

Por mais que a necessidade obrigasse a acampar ao ar livre, nos chamados bivaques, uma tropa não ficava cerca dos lugares onde estava fincada uma cruz, como adverte o Príncipe Maximiliano³⁶⁶, *que o comum dos brasileiros não passa de bom grado a noite no lugar em que alguém foi enterrado.*

Os viajantes naturalistas, em geral, coletavam plantas e animais. Estes materiais eram guardados em caixas, que eram transportadas pela tropa. O Príncipe Maximiliano³⁶⁷ comenta que *estas caixas são também incômodos, pois a sua largura, tanto quanto o seu peso, os torna estorvantes nas trilhas estreitas das florestas.* Nos bivaques forçados por falta de rancho, as caixas serviam para improvisar abrigos especiais. Empilhadas uma acima das outras, construía-se como uma pequena muralha na altura de duas ou três caixas, em forma de meia-lua ou "U". Por cima, apoiadas por algumas varas, dispunham-se os couros de boi, os mesmos que serviam para abrigar a carga sobre a cangalha. Embaixo, verdadeiras tendas, onde era possível abrigar vários camaradas, além das próprias caixas que ficavam ali embaixo protegidas. Uma fogueira na face aberta da meia lua (ou do "U") garantia algum calor e proteção contra intrusos noturnos.

Num acampamento, Spix & Martius³⁶⁸ relatam: *As mulas e cavalos foram soltos à noite, no campo, com as patas amarradas e, assim, como nós, protegidos contra o ataque das feras por grande número de fogueiras, com que cercamos o nosso bivaque.*

Depois disso acabou tudo: Lage

Conhecemos Edson Duarte Lage, 76 anos, ex-tropeiro, nascido e criado em Itambé. Ele compartilhou conosco um pouco de suas memórias: *Fui tropeiro. Transportava para Itabira basicamente café, rapadura, farinha e mandioca (...) produzido aqui na região (...) Meu pai, José Duarte, falecido com 73 anos (...) foi tropeiro; puxava fardo, cerveja e outras mercadorias da estação de Sabará para Serro. Ele fazia esse percurso aí. Esta ponte velha que está caída aqui em Itambé foi feita naqueles tempos; aliás, foi feita bem depois. Foi uma das primeiras pontes de cimento de Minas Gerais. Porque um filho de Itambé, Dr. Clodomiro de Oliveira, era Secretário do Sr. Artur Bernardes e ele trouxe essa ponte; ponte velha, antiga. E esse cimento meu pai dizia que vinha de Sabará em carro de boi, em barrica de 1000kg de cimento e vinha ferragem, tudo, tudo. Deixei a atividade de tropear por volta de 1965. Em 52, 53 entrou essa estrada. Antes era só trilha. O que determinou foi a estrada de rodagem. Justo aqui de Itambé a gente tinha ponte para Itabira. Os animais eram os únicos que atravessavam dentro d'água. Já há muito tempo não passa tropa por aqui. Antigamente vinha tropa de 10 burros. Eles compravam cachaça. Entrou o progresso, atrapalhou a atividade. Carvão aqui teve; muita carvoeira. Tropa trazia carvão até a estrada de carro. Essa estrada que vinha para Itambé foi a Companhia de Barão de Cocais que abriu pra tirar carvão. Aí os tropeiros foram perdendo (...) Tinha também os muladeiros. Eu fui um mesmo que levou muita tropa para São Paulo, depois da guerra. Levava às vezes 150, 200 burros. Meu primo Gênésio Alves levava marcha daqui até (sic) lá. Noventa dias para ir lá e vender. E aí voltava com dinheiro e em carro. Boiada também era tocada. Daqui para Belo Horizonte. Eu não, eu só mexia com cargueiro. Mas passava boiada enorme fazendo marcha para Belo Horizonte. Porcos também eram tocados da Zona da Mata. Eu nunca toquei, mas já cruzei com muito porco tocado, era 100, 200 porcos. Eles amarravam na frente uma cestinha com milho. Perguntado sobre alguma história inesquecível, ele conta: *Muito sofrido, mas tenho saudade. O negócio era bom. Eu viajava em sociedade com meu irmão, Geraldo Lopes, e nós tinha (sic) tropa; e trabalhava direto no**

comércio: buscava e levava pra Itabira; levava carne, trazia sal, trazia tudo de lá para cá, então isso lá por 1952 até 1960. Depois disso acabou tudo.

O nosso entrevistado fala também da região com muito orgulho. Fala das pinturas rupestres, feitas pelos índios, na Serra dos Milagres e na Serra da Cabeça de Boi. Disse que *tem um veado e uma cobra desenhada pelos índios numa lapa de pedra*. São duas horas de caminhada, e carro não vai nem perto. Lamentavelmente nosso carrasco (o tempo) não permitiria visitar esses lugares e tivemos que nos contentar em ouvir histórias. Quem sabe numa próxima oportunidade.

Frio demais: Deolindo

Deolindo de Melo Lage, 75 anos, ex-Prefeito de Itambé do Mato Dentro, não foi tropeiro, mas seu pai foi. Ele nos conta: *Meu pai faleceu com 90 anos, há uns 10 anos atrás. Ele nasceu em 1890. Ele conheceu bem a atividade tropeira. Movimento de tropa vindo de Peçanha. Tocava porco para Santa Bárbara, que era ponto de estrada de ferro. Todo mundo que vinha da mata passava por aqui, porque não tinha estrada de rodagem. Da região da mata para Belo Horizonte passava por Conceição. Seu Alfredo Duarte tinha rancho de tropa, logo ali embaixo, na rua. Lembro de ver 10, até 20 lotes de burro, todo dia, sempre, constantemente. Todo dia tinha tropa passando. Puxavam principalmente café pra Belo Horizonte e Santa Bárbara. (...) Naquela época carvão não transportava não; isso foi mais tarde, com caminhão. Os tropeiros foram desaparecendo. Era um tempo normal, agradável, coisa da época. Tinha comprador de mula para levar para São Paulo, pra trabalhar nas lavouras. Eu mesmo já fui acompanhando uma tropa, 22 dias até São Paulo. Tocando mula; era umas cento e tantas bestas. Tinha 14 anos. Eu fiz 14 anos em São Paulo. Vendemos tudo. Voltamos de estrada de ferro. Eu fiz uma viagem só. Sobre a rotina da viagem, ele conta: *Devagarinho pela estrada à fora. Tinha o ponteiro, ele ia na frente da tropa para conduzir. E geralmente a gente arranchava, tinha as trempes; fazia comida ali. Feijão tropeiro. Eu sei que no sul de Minas nós arranchamos e foi um frio daqueles; todo mundo correu pro fogo; jogaram as cobertas em cima de mim e eu fiquei montado naquele peso de cobertas. Frio demais.* O Lage nos fala de sua vida política: *Essa ponte foi construída no governo de Artur Bernardes. Quem mandava no governo, a segunda pessoa do Governador era o Secretário da Agricultura, Clodomiro de Oliveira, que é filho de Itambé. É meu parente e**

mora em Ouro Preto. (...) Então construiu isso aqui pra nossa terra. É a segunda ponte do Estado de Minas construída com cimento. A primeira foi em Juiz de Fora. O cimento veio de Santa Bárbara, veio de estrada de ferro. Esse cimento foi importado da Inglaterra. Não existia cimento em 1924, quando foi construída a ponte. Tem 75 anos. (...) O que nos resta, o que que é? É água, né (sic)? É água e as florestas que seguram a água. Ele é também um empreendedor no ramo de polpa de fruta. Processa e embala a “Fina Fruta”, sua marca. A polpa é enviada para a Prefeitura de Santa Bárbara que distribui na merenda escolar.

Pra São Paulo: Expedito

Estamos agora diante de Expedito Ferreira de Deus, 71 anos. Ele nos conta: Já mexi com tudo que é carreto. Carregava pra todo lado. Só coisa da roça mesmo. Os tropeiros levavam café para vender em Santa Bárbara e de lá eles traziam pra cá os mantimentos. Naquele tempo não tinha carro. É tudo no lombo de burro. Já levei burro pra vender em São Paulo. Perguntado se gostava da vida de tropeiro, ele responde: Deus me livre, não era boa não! Sofria demais – muito dura, chovia demais andando na estrada, (...) Dos tropeiros que passavam aqui na rua a gente não esquece; aqui não era nem rua; era um bequinho. Quem abriu a estrada aqui foi a Vale do Rio Doce. Abriu para puxar carvão, mas depois que o primeiro caminhão apareceu por aqui, acabou, os tropeiros começaram a vender suas tropas e começaram a transportar seus trens no caminhão. Mas tinha muito tropeiro aqui; tinha o Idiomar, Arthur, o Duarte, tinha o Gerson, tinha também o Geraldo Duarte Genésio.

Reação dos paulistas

Nos primórdios da colonização brasileira, quando a maior parte da população se concentrava no litoral, a necessidade por transportes era suprida em grande parte pela via fluvial (em embarcações) ou por terra, utilizando carregadores nativos (índios). Neste sentido, Monteiro³⁶⁹ informa que o Governador Francisco de Souza visualizava a introdução de duzentos carneiros de carga daqueles que costumam trazer a prata de Potosí, além de fazer castas deles e nunca faltassem. E no último quartel do século, quando o fluxo de índios do sertão começou a diminuir sensivelmente, alguns produtores procuravam criar animais de carga, aparecendo estes com crescente freqüência em inventários a partir de 1670.

Goulart³⁷⁰ menciona que foi por iniciativa do clérigo João Faria Filho, acompanhado de Antonio Dias de Oliveira e os Irmãos Camargo que, em 1698, iniciou a primeira criação de híbridos em Vila Rica (Ouro Preto), Minas, por conta da necessidade de tornar mais eficiente os transportes. O comércio de bestas do sul era grande pagador de impostos. Com a ampliação dos rebanhos em Minas, os comerciantes de bestas de Sorocaba tiveram suas atividades prejudicadas, o que rendeu uma reação dos paulistas.

Havia criadores de muares nas cidades de Barbacena, Lagoa Dourada e Entre-Rios de Minas, como informa Maia³⁷¹. O animal vive solto no pasto do nascimento até os dois anos e meio, quando já se deu a primeira e a segunda muda; o animal perde quatro dentes em cada muda. Entre os dois anos e meio e os três anos, o animal começa a ser preparado para o trabalho. Vem a doma.

Capricho na criação de muares

A criação de muares ao longo das principais estradas mostrava-se uma atividade com grande potencial econômico, haja vista que não raro as tropas necessitavam substituir animais extraviados ou mortos pelos mais diversos motivos.

Gardner³⁷² nos dá um breve relato sobre esta assertiva, comentando que um certo inglês, Sr. March, à beira da Estrada Real, próximo ao porto de Estrela, mantinha *uma estância para criação de cavalos e mulas*.

O Príncipe Maximiliano³⁷³ é enfático, referindo-se à Capitania de São Paulo, *onde há muito capricho na criação de muares*. Comenta ainda que na região do baixo Rio Paraíba do Sul *criam-se aí alguns muares; não são, porém, fortes e bonitos como os de Minas Gerais e Rio Grande*.

Nesse tempo chovia muito: Ramirez

Fomos convidados para ir na casa de Ramirez Vieira de Oliveira, 92 anos. Ele mal enxergava, mas insistiu em nos dar seu relato da sua vida: *Os tropeiros carregavam toucinho, café; pegavam café nos lugares que tinha, naquele tempo, tinha muito café para vender, tinha muitas*

lavouras, muito milho também; muito porco gordo. E tinha um lugar aqui para baixo – nesse tempo o sal era muito custoso, tinha que buscar ele no Porto da Estrela, mas hoje em dia esse negócio de Porto da Estrela deve ter mudado. Esse porto deve ser no Rio de Janeiro, o meu cálculo é esse, deve ser no Rio de Janeiro. Os tropeiros começaram a desaparecer tem uns vinte anos. Foi acabando devagar por causa das estradas. O pessoal também tocava porco. Chamava os porqueiros. Nessa mata tinha os porcos, mas não tinha sal. Trabalhava lá trinta dias pro porco engordar. E os tropeiros também compravam o toucinho; o sal vinha de Santa Bárbara. Vendia rapadura também. Tinha o boiadeiro também, passava aqui na rua. E os muladeiros que tocavam burrada para São Paulo. Vendia pros homens que tocavam serviço. Depois voltava e comprava mais burro. O pessoal transportava as mercadorias em bruacas. Nesse tempo chovia muito; arranjava o couro para não molhar. Tinha café, toucinho; apertava ali para não molhar. Tinha a boneca na frente da mula.

Porto de Estrela

Depois do depoimento de Ramirez resolvemos aprofundar um pouco mais na questão do *Porto de Estrela*, *Porto da Estrela* ou *Nossa Senhora da Estrela dos Mares* como encontramos referências. Segundo Marcio Santos³⁷⁴, em sua recente e brilhante obra, intitulada *Estradas Reais*, Minas Gerais era ligada ao resto da colônia por dois caminhos básicos: o Caminho da Bahia e o Caminho Velho. Aquele ligava Minas Gerais a Salvador da Bahia, pela beira do Rio São Francisco, com uma alternativa que cruzava o Vale do Jequitinhonha, passando por Minas Novas (antiga Vila do Fanado). Este caminho, por sua vez, oriundo das primeiras Bandeiras, empreendidas pelos paulistas em busca de índios e ouro, partia do Vale do Paraíba, subindo a Mantiqueira e atingindo Minas. Com a descoberta do ouro e seu conseqüente escoamento para o litoral, e daí para Portugal, consolidou-se o Caminho Velho, que vinha de Minas Gerais rumo sul, cruzando o Vale do Paraíba na altura da hoje cidade de Guaratinguetá, e chegando à costa na cidade de Paraty, na Baía da Ilha Grande. Em pleno ciclo do ouro (XVIII), sentiu-se a necessidade de encurtar a distância proporcionada pelo Caminho Velho. A alternativa seria um caminho novo que ligasse Minas ao Rio de Janeiro. Para esta missão foi contratado Garcia Rodrigues, no ano de 1698, cujo plano para a empreitada previa a saída de Borda do Campo³⁷⁵ (próximo à confluência do Caminho Velho na altura de Barbacena), passando pelo Rio Paraíba (Paraíba do

Sul – RJ) e de lá ao Rio de Janeiro, via Alferes (Paty do Alferes – RJ) e Nossa Senhora do Pilar (Campos Elíseos – Duque de Caxias – RJ), chegando finalmente ao Rio de Janeiro. Este caminho foi chamado de Caminho Novo e, comparado ao Caminho Velho, encurtou a distância para o Rio de Janeiro em vários dias, considerando-se ainda a eliminação do trecho marítimo entre Paraty e o Rio, na época infestado de piratas e corsários.

Desde então, Minas Gerais ligou-se ao Rio de Janeiro por este Caminho Novo, caindo em desuso o Caminho Velho, o que provocou grande ira entre os paulistas. Mais tarde, por volta de 1722 a 1725, uma variante do Caminho Novo foi aberta, conhecida por Caminho do Proença, partindo do Rio Paraíba via Cebolas (Inconfidência – município de Paraíba do Sul – RJ), Fagundes (município de Petrópolis), daí subindo pela beira do Rio Piabanha até a Fazenda Córrego Seco (hoje cidade de Petrópolis), e de lá descendo a Serra da Estrela até a beira do Rio Inhomirim, e por este pelo fundo da Baía da Guanabara até a praia dos mineiros³⁷⁶, na cidade do Rio de Janeiro. Na beira do Rio Inhomirim estabeleceu-se o Porto da Estrela, que por mais de um século foi o principal entreposto de quem partia para ou chegava de Minas Gerais.

Spix & Martius³⁷⁷ relatam que o Porto da Estrela era *visitado por todos os viajantes que seguem para Minas, (...) é o porto geral entre o Rio de Janeiro e a província de Minas Gerais. Vêem-se compridas filas de mulas, carregadas com caixas e bagagens, chegando do interior, ou indo para lá.*

Sobre o Porto da Estrela, Mawe³⁷⁸ comenta: *Depois de ter subido pelo rio (Inhomirim) duas léguas, chegamos a uma aldeia à sua margem, denominada Porto da Estrela, muito animada pelas numerosas tropas carregadas de produtos do interior, que a ela chegam a todo momento.*

Pohl³⁷⁹ relata: *A localidade conta umas sessenta casas de madeira, mal construídas, que ameaçam ruir, e uma capela sobre um outeiro de granito, à qual se chega por um caminho de pedra. Cada casa tem uma venda, sendo o lugar uma espécie de empório de mercadorias de Minas Gerais e de regiões do Reino e que aqui são embarcadas para o Rio de Janeiro.*

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

Bunbury³⁸⁰ também deixa seu testemunho: *uma pequena aldeia (...) onde as tropas ou caravanas de mulas são organizadas para viagens às Minas.*

E sobre o Porto de Estrela, Saint-Hilaire³⁸¹ comenta: *Desde que comecei a viajar pelo Brasil nenhum outro lugar me pareceu tão cheio de vida e de movimento quanto esse porto. O viajante vê-se tonto no meio dos burros de carga que chegam e partem, dos fardos dos tropeiros, de mercadorias de toda espécie que atravancam o povoado. Lojas bem providas fornecem aos numerosos viajantes quase tudo o de que necessitam.*

Já no Brasil Império, abriu-se uma estrada carroçável subindo a Serra da Estrela e mais tarde a primeira ferrovia até Petrópolis. Com isto, o Porto da Estrela perdeu seu sentido, e hoje restam apenas ruínas, testemunha de uma época de intenso movimento.

O Guia Estrada Real³⁸², para caminhantes, de autoria de Raphael Olivé, lançado no ano de 2000, relata o seguinte sobre o Porto da Estrela: *Lamentavelmente, só restam alguns degraus de pedra encobertos pela vegetação e que confirmam que aqui era o outrora próspero porto fluvial da então Vila da Estrela. Uma olhadela para cima, desembarcados, com os pés em terra firme, observamos as ruínas da Capela de N. S. da Estrela. No morro, ao lado das ruínas, ficava o antigo cemitério, hoje sem lápides ou cruzeiros, entregue ao mato. A capela foi edificada em 1650 e foi dedicada à Nossa Senhora da Estrela dos Mares. O povoamento que existiu começou a tomar forma entre 1666 e 1771 e na primeira metade do século XIX era uma vila próspera e movimentada. A utilização desse porto, a partir de 1724, conseguiu encurtar em quatro dias a viagem do Rio de Janeiro às Minas.*

Entancado

Almoçamos com o pessoal que retornou do Entancado. Depois fomos para um lugar conhecido por Prainha, um verdadeiro balneário em Itambé na beira do Rio do Peixe. O lugar é muito lindo. Muita água. Segundo nosso anfitrião, nos fins de semana e feriados a área é invadida por banhistas. Eles trazem muito lixo mas o município se encarrega da coleta.

Mascates

O mascate – enquanto viajante - constitui uma figura singular. Encontramos vários sinônimos: artista de mercancia; bufarinheiro; comerciante andarilho; caminheiro solitário; comerciante nômade; caixeiro viajante; homem errante; judeu da prestação; mercador andejo; mercador errante; mercador ambulante; mercador vendilhão; mensageiro da alegria; negociante ambulante; pombeiro; regatão; turco da prestação; tendeiro volante; vendedor errante; vendedor nômade; vanguardeiro da civilização, viajor errante, entre outros.

No começo, o mascate, via de regra estrangeiro, chegava ao Brasil já com mercadorias, geralmente européias. A mascateação começava com a mercadoria carregada nas costas e a conhecida matraca anunciando sua chegada nas roças isoladas. Com o sucesso do empreendimento da mascateação, logo uma besta fazia o trabalho de carregar as bugingangas. Embora não pudesse ser considerado um tropeiro, interagia na atividade como se o fosse. E de certa forma era. Mas tinha identidade diferente, pois, como estrangeiro e com sotaque, oferecia novidade e adicionava um charme maior aos produtos. Em todo o caso, o comércio era sua atividade principal. Sua figura era a do próprio comerciante, e não o comércio do transporte. O mascate utilizava bestas para transportar suas próprias mercadorias, e não de terceiros. Ou seja, não se dedicava à atividade comercial de transportes. Assim, nem todo mascate era tropeiro, mas praticamente todo tropeiro, de uma forma ou outra, mascateava.

Vejamos o que nos conta Goulart³⁸³ sobre o mascate: *Com os primeiros lucros, isto é, com os ganhos das primeiras viagens, que não eram ínfimos, o mascate procurava meio de aliviar as fadigas: adquiria uma besta de carga, metia-lhe cangalha ao lombo, alçava a esta duas canastras recheadas; e, de animal pelo cabresto ou nele escanchado, fazia-se pelos ermos caminhos em alongados e demorados giros (...) Tornava-se um negociante próspero, e em pouco tempo (...) um cargueiro só não chegava para as exigências do negócio (...) Adquiria outra mula, mais outra, outra mais, e estava o mascate dono de tropa, ou de comitiva, patrão de camaradas, escravos ou assalariados, responsáveis pelos animais e pelas cargas.*

A tropa do mascate era sempre bem vinda em qualquer parte. Como comenta Goulart³⁸⁴, *Fazenda nenhuma lhe cobra pouso; e merece comer na cozinha, com a dona da casa e as moças solteiras.*

Tudo era danado de bom: Pedro

Antes de nossa saída definitiva de Itambé, entrevistamos Pedro Silvestre Simões, 57 anos. Ele nos dá o seguinte relato: *Já fui tropeiro. Transportava bagagem. Rapadura, carne de churrasco. Ia de Santa Maria de Itabira para Morro do Pilar, Santa Bárbara. O mais longe que a gente ia era Santa Maria de Itabira. Já fui muladeiro. Comprava tropa pra levar pra São Paulo. Eu tinha 15 anos quando fui a São Paulo. Era bom negócio. Agora tá ruim. Agora todo mundo tem carro. Tudo era danado de bom.*

Tocava porco também: José

Finalizando nossa passagem por Itambé, entrevistamos o Vice-Prefeito, José Morais Filho, 52 anos. *Este é o córrego do Funil. Aqui tinha uma travessia de tropa. Era ali embaixo. Antes da ponte. Era difícil pros tropeiros atravessarem quando chovia. O córrego enchia. Tinha que esperar vários dias. Meu pai já foi tropeiro. Eu não. Meu pai ficava às vezes uma semana fora, em viagem para Santa Bárbara e Itabira. Ele levava rapadura, ovos, galinha; tocava porco também.*

Já na estrada, observamos que paisagem é cada vez mais típica da Serra do Espinhaço. Observamos bons pedaços de vegetação nativa conservada.

Seu Domingos o ermitão

Chegamos à lapa do Domingos, o ermitão. Segundo informações coletadas, mas não confirmada por ele, já são trinta anos nesta vida solitária, vivendo ora numa gruta, ora noutra. Seu Domingos é, definitivamente, uma figura exótica. Nada que se vê no dia-a-dia. Em sua lapa, que chama de casa, tem todo tipo de coisa pendurada nas fendas do teto. Desde pedaços de ferradura quebrada, caixas com mantimento, lata d'água, sacos, lenha, balaio, etc. Segundo nos informaram, embora levasse uma vida rude, Domingos recebe pensão do INSS através de um procurador. Com o dinheiro ele compra verduras e outros alimentos, que

Evandro Sathler

são entregues por uma Kombi em sua porta, digo, entrada da loca. Ele não foi tropeiro, e sua única história é sobre São Paulo. Entre frases entrecortadas, vira-e-mexe ele solta uma falando sobre os traumas que tem sobre uma temporada vivida na paulicéia. Ele diz que *se Deus tivesse dado coragem ao homem de se suicidar, São Paulo não existia.*

Deixamos a loca do Domingos. Não tardou e chegamos à Fazenda do Sobrado. Todo o povo já se encontrava reunido. Todos prontos para o merecido descanso. O jantar foi típico de uma fazenda.

14º dia: Sexta-Feira 23 de Julho
Fazenda do Sobrado a Morro do Pilar

*Devagar na subida do morro, para bem do animal;
galope no plano, para bem da viagem; e devagar
na descida, para seu próprio bem.*

Burton³⁸⁵

Alvorada. O dia amanheceu magnífico. O lugar era uma autêntica fazenda. O curral bem próximo da casa assobradada garantia a autenticidade rural.

Contava muita piada do rancho de pousada: João Jorge

O café da manhã estava a pleno vapor. Enquanto degustávamos uns goles de café e pão com manteiga, conversamos com o proprietário da Fazenda do Sobrado, nosso anfitrião, João Jorge Gomes, 59 anos, fazendeiro, que foi logo dizendo: *Não, eu não fui tropeiro, mas meu pai foi. Ele levava café para Santa Bárbara e toucinho de Peçanha para Santa Bárbara. Voltava com sal e cargas para as lojas de Itabira. Ele era natural da zona rural de Itabira. Quando eu nasci ele não era mais tropeiro. Parou na década de 40. Perguntado se chegou a transportar carvão, ele responde: Não, não chegou a transportar carvão. O trecho dele era Santa Bárbara e Peçanha. O lote de burros era do sogro. Ele era tocador.*

Perguntado sobre alguma história que seu pai lhe havia contado, ele revela: *Me lembro que ele chegava naqueles boqueirões de terra de atoleiro e que se tirava o couro da tropa, cobria o chão pra tropa passar e ter que carregar tudo de novo. Na estiva; essa era a história que eles contavam pra gente. Contava muita piada do rancho de pousada. Sobre sua atividade como fazendeiro, ele responde: Eu mexo com pecuária de leite e tenho uma cultura de feijão, milho e arroz. É uma coisa que implantei nessa região, porque ninguém sabia plantar arroz de campo.*

Comprei esta fazenda há dezoito anos. Acho importante a idéia do pouso rural. É uma possibilidade. É uma região muito boa e está no caminho. O Rio do Peixe atravessa muitas fazendas. Eu acho que é um lugar muito bom, tem praias muito limpinhas. É um local histórico.

Depois dessa entrevista e de nosso frugal desjejum, fizemos uma rápida incursão na propriedade do Gomes. O lugar reserva recantos de rara beleza. Córregos de águas lípidas murmurejam entre campos. O lugar é um espetáculo e de grande potencial ecoturístico.

Casa de escoteiro

Saint-Hilaire³⁸⁶ relata que, além dos ranchos, *alguns proprietários têm ainda, para os viajantes de categoria superior aos tropeiros, quartos que chamam de casa de escoteiro; mas, quase sempre, o rancho é ainda preferível. Ainda segundo este viajante, ao pousar numa fazenda, foi recepcionado com extrema hospitalidade, que incluiu uma cama e alimentos, além de não ter sido cobrado por tal mordomia. Ele registrou o seguinte comentário: Esses homens, disse minha hospedeira a meu arriero Manoel Silva, já são bastante infelizes de estar tão longe do seu país; devemos tratar de tornar-lhes o nosso mais suportável.*

Com relação aos pousos em fazendas particulares, Spix & Martius³⁸⁷ relatam um dado curioso: *Na parte dos fundos estão os quartos da mulher e do resto da família, que aqui, segundo o costume português, logo deve retirar-se para esses cômodos, quando chegam pessoas estranhas. Mais adiante, com relação ao pouso, acrescentam que Em vez de leitos, servem-se os brasileiros, quase por toda parte, de redes torcidas ou entrelaçadas (maqueira). E sobre a disponibilidade de água, relatam que Tampouco encontra o viajante em parte alguma poços, e tem que servir-se para todos os fins de águas pluviais, ou água de fonte ou de rio.*

No Arraial do Tijuco, Saint-Hilaire³⁸⁸ comenta que *Incessantemente vêm-se chegar ao Tijuco caravanas de burros carregados de mercadorias e víveres. Há na localidade três hospedarias onde param os tropeiros; mas os grãos, a farinha de milho e a mandioca não podem ser vendidos senão em uma delas, situada na Praça da Intendência. À frente dessa hospedaria forma uma galeria onde são depositadas as mercadorias*

de que se trata, e que pode ser considerada como uma espécie de mercado. Em certa ocasião, pedindo pouso numa fazenda, este viajante recebeu a hospitalidade esperada, com o oferecimento de um quarto. Sobre este ele conta: Em geral é numa peça separada do resto da casa que se agasalha o estrangeiro; desse modo evita-se-lhe o trânsito pelo interior da casa e ele não pode ver as mulheres. Ainda com relação a pedir hospedagem durante as viagens, Saint-Hilaire complementa: Não se vai pedir hospedagem aos proprietários das habitações, como acontece nas regiões pouco freqüentadas por viajantes; mas, de distância em distância, encontram-se ranchos e vendas, sendo aí que se para. Esses ranchos, desprovidos de todas as comodidades, são quase sempre mantidos por homens de uma classe inferior, que suas relações com os tropeiros tornam pouco honestos.

Dificuldade de obter acomodações

Mawe³⁸⁹ comenta que no Tijuco (hoje Diamantina) era comum oferecer um banho quente aos viajantes recém-chegados, como meio de aliviar as dores causadas pelas fadigas do dia.

Gardner³⁹⁰ comenta que uma das grandes *desvantagens de quem viaja no Brasil é a dificuldade de obter acomodações. Em nenhuma cidade ou vila deste Império, exceto no Rio, Bahia e em um ou outro distrito de mineração, se encontra uma estalagem de qualquer espécie, e as poucas que há pertencem a estrangeiros.* E segue comentando que muito tempo ainda havia de passar para que a comodidade de um bom pouso entrasse nos costumes do país. E justifica: *porque os brasileiros, quando viajam, levam consigo criados, provisões, apetrechos de cozinha e camas; e é raro que não se encontrem uma ou outra casa vaga em alguma aldeia durante a viagem.* E este viajante comenta ainda, em viagem pela zona de mineração, que *Todas as casas (...) que não estão dentro da cidade têm na frente um alpendre sob o qual os viajantes geralmente pedem licença para fazer o pouso da noite, pendurando suas redes nos ganchos que para isso estão ali.* Mais além, Gardner comenta que algumas casas são edificadas com uma das extremidades voltadas para o caminho e nesta extremidade *há um grande cômodo com uma mesa e um banco, visivelmente destinado à acomodação de viajantes, e que este cômodo não tem qualquer comunicação com o restante da casa.* Desta forma, o viajante não tinha contato com os moradores, sobretudo as mulheres, como vimos em

Evandro Sathler

comentário de Spix & Martius. Evitar contato era uma preocupação constante dos hospedeiros.

Segundo Burton³⁹¹, *Considera-se um açoitamento deselegante desmontar sem ser convidado, especialmente numa casa particular. Todas as etiquetas e cerimônias das casas particulares aplicam-se aqui às públicas. Os estalajadeiros são tão exigentes quanto os moradores.*

Deixamos finalmente a Fazenda do Sobrado. Os caminhantes já estavam em curso a longo tempo, rumo a Morro do Pilar.

Paulo Magno do Bem Filho / Filipe Maia

Hoje incorporou à Expedição o médico Filipe Maia. Não percebemos de onde e como ele chegou à Fazenda do Sobrado. Veio substituir o Paulo Magno do Bem Filho que nos havia deixado desde Sabará. Bem vindo, companheiro.

Fizemos a travessia do Rio do Peixe a vau. O João Gomes tinha razão, a água é de uma limpeza extraordinária.

O drama da candeia

Passamos por uma área coberta por candeia³⁹². Nos dois lados da estrada várias peças haviam sido cortadas e empilhadas, aguardando transporte. As autoridades ambientais não conseguem ou não querem reprimir o problema, que a médio e longo prazo vem condenando ao desmatamento sumário várias regiões do alto Jequitinhonha. A FUNIVALE, em 1996, lançou uma campanha intitulada SOS JEQUITINHONHA, depois de constatar a ferocidade do desmatamento da candeia nas cabeceiras do Rio Jequitinhonha.

Chegamos a Morro do Pilar no meio da tarde. O clima na cidade era de alvoroço à espera da Expedição. Pessoas se reuniam na entrada da cidade. Muitos cavaleiros, caminhões e muita gente concentrada. Parecia festa. Neste momento flagramos a chegada de dois caminhões Mercedes carregados com candeia. Informaram que próximo dali havia uma fábrica, uma usina de óleo. No dia seguinte nossa primeira providência seria investigar esta usina.

**“Nossa Senhora da Conceição do Morro do Gaspar Soares” ou
“Morro do Pilar”**

Morro do Pilar já foi chamada um dia de Nossa Senhora da Conceição do Morro do Gaspar Soares. Spix & Martius³⁹³ relatam o seguinte sobre esta cidade: *alcançamos (...) ao entardecer, o morro do Gaspar Soares (...) Há quarenta anos passados, toda a região montanhosa de Gaspar Soares até Vila do Príncipe era revestida de densa mata virgem sem interrupção, continuando as matas do Rio Doce; atualmente, já grandes trechos dela foram abatidos.*

Mawe³⁹⁴, um dos primeiros estrangeiros a passar por esta região, faz um breve e singelo relato sobre Gaspar Soares: *povoação abandonada.*

Gardner³⁹⁵ chama atenção para um detalhe interessante: *passamos pelo pequeno Arraial do Morro do Gaspar Soares, o qual, ao contrário do costume geral do Brasil, está situado no cimo de alta montanha.*

Saint-Hilaire³⁹⁶ é enfático: *A povoação de Gaspar Soares se compõe de pequeno número de casas como as de tantos outros povoados, só anunciam decadência. Quase nenhuma tem caiação.*

Morro do Pilar já foi o cenário de uma revolução silenciosa. Aqui, o Intendente Câmara, no começo do século XIX, deu início ao projeto de uma fundição de ferro. O projeto era imenso, tendo consumido grande energia e uma engenharia sem precedentes em Minas à época. O Intendente conseguiu a proeza e chegou a abastecer de ferro o Distrito Diamantino por algum tempo, a despeito de toda a resistência daqueles que ganhavam com os impostos sobre o ferro importado da Inglaterra. Os tropeiros também perderam uma fatia considerável da pauta de produtos transportados. Ganhou a região. Ganhou o Brasil.

Capadaria: Ismael

Conhecemos Ismael Soares Chaves, 54 anos. Ele nos dá o seguinte depoimento: *Não, eu não fui tropeiro, mas meu pai e meu avô e meu sogro já foi (sic). Meu pai se chamava Damião Afonso Chaves e meu avô Francisco Afonso Chaves. Quando eu nasci meu pai estava largando a profissão; ele e meu sogro. Em 1946 ele já tinha vendido a tropa, deixando*

só uma parte para os trabalhos na fazenda. Ele transportava café; o forte daqui era arroz e cana. Levava para Vespasiano; o café levava para Santa Bárbara e trazia de lá o que precisava aqui: sal, arame, macarrão que não tinha aqui. Ele passava 15 dias pra lá e 15 dias pra cá, na estrada. Meu pai já foi criador de mula também; então vinha os muladeiros de São Paulo, do sul de Minas, comprar aqui na região muita tropa. Iam embora tocando 50 mulas. Meu sogro já tocou porco pela estrada. Veio de Peçanha trazendo uma capadaria³⁹⁷, veio com a tropa acompanhando. Então os porcos afrouxavam que não agüentavam e sangravam; embalaiava. Chamava toucinho embalaiado. Aqui em Morro do Pilar já não vejo tropa há muito tempo. Eu puxo cana. Direto, e milho da roça. Tenho 8 animais de carga. Transporte com balaio, com gancho e com bruaca. O pessoal na serra colhe flor, sempre viva, e tira com mula. Eles tira (sic) aqui na Serra do Cipó. (...) Lembro de uma história que meu pai sempre contava, que é o seguinte: Tem o tropeiro e tem o dono da tropa. O tropeiro é o tocador mesmo e o dono da tropa, ele é um comissário, ele sai na frente, que organiza as cargas; mas o tropeiro é aquele que pega no pesado. O tropeiro (tocador) ia a pé, com uma sandalhinha. O arrieiro ia a pé também. O madrinheiro ia montado, sempre na frente. A tropa era 3 a 4 pessoas no máximo. E sempre tinha um garoto.

Imprevidente, inconstante, perdulário e vaidoso

Vários viajantes tiveram problemas com a mão-de-obra tropeira. Eram ameaçados de abandono pelos tropeiros no meio da viagem. Numa determinada passagem, Saint-Hilaire³⁹⁸ relata que *meu tropeiro declarou-me que havia resolvido voltar para casa, e só a duras penas consegui dele que não me abandonasse num lugar onde eu não conhecia ninguém*. Um pouco mais adiante na viagem, este viajante conseguiu um tropeiro substituto, fazendo uma longa descrição do tipo e seu comportamento, que entendemos valer a pena a transcrição: *Apareceu um homem com boas recomendações e contratei-o à razão de 7.200 réis por mês. José Mariano era o seu nome. Tinha a pele bastante escura, mas como seus cabelos, embora duros e negros, fossem inteiramente lisos e o seu nariz aquilino, é bem provável que corresse em suas veias uma mistura de sangue caucásico, negro e americano. Esse homem possuía no mais alto grau todas as boas e más qualidades que caracterizavam os mestiços. Tinha uma inteligência muito viva e uma sagacidade fora do comum, mas era ao mesmo tempo imprevidente, inconstante, perdulário e vaidoso. Ora*

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

mostrava-se alegre e jovial, ora assumia atitudes infantis para irritar os seus superiores. Gostava de conversar, e contava as aventuras de todos os tropeiros do Brasil como se tivesse acontecido com ele próprio. Ainda com dificuldades na viagem, em especial com relação à mão-de-obra tropeira e os animais, Saint-Hilaire relata que ao deixar Araxá, me foi possível comprar ali um burro e algumas malas, como também, ao partir, levei comigo um tocador. Era um rapaz da raça branca, a quem contratei por 3.000 réis ao mês.

Ao deixar o Rio de Janeiro, Saint-Hilaire³⁹⁹ conta que um patrício seu, estabelecido nesta cidade, pediu que levasse consigo um negro, escravo, de nome Zamore, para habitá-lo nas viagens e na lida com a tropa. Um aprendiz de tropeiro. E comenta que *Os negros condutores de animais não possuem nenhuma idéia sobre o modo de tratá-los, e, freqüentemente, vêem-se estes pobres animais galopar com seus sacos batendo-lhes nos flancos.* Tempos depois, viajando pelos arredores de Niterói, em direção a Saquarema, Saint-Hilaire narra um fato curioso, envolvendo o tropeiro José Mariano e o negro Zamore: *o tropeiro José veio anunciar-me (...) que me ia deixar.* Reclamou do negro Zamore. Alegou, ainda, que, mesmo não sabendo o francês, havia entendido que ele (Saint-Hilaire) e Prégent (um de seus criados trazidos da França) falavam mal dele. Tentou conciliar e não exigiu mais dinheiro por seus serviços. Pediu apenas autorização para bater o quanto quisesse no negro Zamore, como condição para continuar na tropa. *O bom Zamore, naturalmente muito preguiçoso, (...) e era confesso, menos capaz de ajudar a um tropeiro que esses meninos de 10 a 12 anos que, em Minas, acompanham as caravanas.* Saint-Hilaire recusou a proposta e perdeu o tropeiro. Tentou de todas as formas recrutar um tropeiro nesta região, mas não teve sucesso. Apareceu, contudo, um paulista que se dizia tropeiro, mas o referido, conforme narra, *era desses que não sabem carregar e ferrar os animais, não passando de um desses homens chamados peão, cuja habilidade consiste em lançar o laço e domesticar cavalos e bestas de carga. (...) não conseguiria nenhum tropeiro nos arredores (...) porquanto não se faz na região viagem mais longa que a da Capital.* Saint-Hilaire deixou a tropa estacionada e retornou ao Rio de Janeiro com o negro Zamore, para devolvê-lo ao seu conterrâneo e na esperança de encontrar um tropeiro para seguir viagem. *Como não se encontram bons tropeiros senão entre o povo de Minas, dirigi-me aos mineiros do meu conhecimento que se achavam no Rio de Janeiro; mas*

Evandro Sathler

eles não puderam descobrir nenhum. Finalmente arranhou um tropeiro e achava-me muito satisfeito; demonstrava bom humor e inteligência, amava o trabalho e freqüentemente ajudava aos outros domésticos.

Gardner⁴⁰⁰ também teve dificuldades com a mão-de-obra tropeira, como se depreende da seguinte narrativa: *ficamos dois dias esforçando-nos por contratar outro homem que ajudasse no trato da tropa; mas tive grande dificuldade.*

A incrível história do Intendente Câmara

A chegada da tropa e dos caminhantes a Morro do Pilar foi se dando aos poucos. O foguetório foi marcante. Bastante gente nas ruas. A tropa chegou, acompanhada de uma porção de outros cavaleiros. Fomos todos lá para as ruínas da antiga fundição de ferro. Morro do Pilar é um lugar singular. Aqui teria sido fundido ferro pela primeira vez no Brasil. Existe uma controvérsia histórica, onde a primeira fundição teria ocorrido na Fazenda Ipanema, hoje Araçoiaba da Serra, no Estado de São Paulo. Tenha sido Morro do Pilar o primeiro ou o segundo lugar, neste caso não importa. O que vale é a incrível história do Intendente Câmara e sua obstinação neste empreendimento.

Após os discursos típicos de chegada na comunidade, donde se manifestou o Prefeito entre outros políticos, fomos finalmente alojados num sítio cerca de dois quilômetros da cidade.

Lis Produção

Chegou o pessoal da Lis Produção (Beto Magalhães, Marcellus Giovanni, Marcelo Miranda, Paulo Poloni e o Wellington Brito) e com eles nossa assessora de imprensa, Sonia Pessoa. Nesta noite ocorria, coincidentemente, a festa do Peão Boiadeiro. A cidade estava em festa literalmente. Para nosso divertimento, fomos no rodeio dar uma espiadinha. Os nossos tropeiros se sentiram em casa. Haja disposição.

Fomos nos recolher. Amanhã seria um dia longo.

15º dia: Sábado 24 de Julho
Morro do Pilar a Conceição do Mato Dentro

É o caminhão a moderna diligência sertaneja; vai onde nem sonha ir o trem, onde automóvel jamais passou, (...) vai em lugar onde até avião não se atreve... Destronou o comboio de burros, e hoje não tem comboieiro que pense no futuro e não ande atrás de uma vaguinha de ajudante de caminhão, para aprender a guiar.

Rachel de Queiroz⁴⁰¹

O local do nosso pernoite foi bastante agradável. Os animais ficaram bem instalados no curral ao lado da casa.

Trouxeram pão, café, queijos. Não houve melhor refeição.

Fabiano

Neste dia, aliás, desde a noite anterior, juntou-se à Expedição o historiador Fabiano Lopes de Paula, do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA. Seja bem vindo, companheiro.

Incorporou-se também à Expedição a comitiva Intendente Câmara. Trata-se de um grupo de cavaleiros da cidade de Diamantina, que estariam cavalgando conosco até o destino final.

Óleo de candeia

Partiríamos hoje em direção a Conceição do Mato Dentro. Contudo, não podíamos deixar Morro do Pilar sem antes visitar a tal usina de óleo de candeia. Para lá partimos. Conseguimos localizar a usina sem dificuldades; e, para conseguir entrar nas instalações, tivemos que usar de um pouco da artimanha jornalística. Simplesmente dissemos na entrada

Evandro Sathler

que estávamos ali por solicitação do Prefeito, que, segundo informações, era o dono da fábrica. Delmiro Mendonça, um paulista, encarregado da usina, nos deu o seguinte depoimento: *Tocar tropa não, mas já mexi muito com burro, criação. Já mexi muito com gado. Tocava gado. Hoje meu negócio é tirar óleo de candeia. Eu trabalhava com extração de óleo de eucalipto, lá em São Paulo, e depois inventamos isso aqui. Foi há 13 anos. Aí eu fui embora e depois voltei.*

Fizemos excelentes imagens e registramos em áudio os diferentes processos de extração da candeia. Na saída da usina perguntamos se era possível examinar a licença dos órgãos ambientais, o que o Delmiro prontamente disse que não sabia. De acordo com a legislação ambiental, a candeia – como qualquer madeira nativa – só poderia ser abatida em qualquer propriedade mediante um plano de manejo, aprovado pelo órgão competente. O controle e fiscalização desta atividade requer mais atenção do Instituto Estadual de Florestas, pois, segundo informações colhidas, uma única guia de transporte de madeira patrocina várias viagens. Ou seja, não se sabe ao certo quanta madeira se extrai e tampouco é reposta.

Palmito: Romero

Romero Ferreira de Oliveira nos contou: *Não, eu não fui tropeiro, mas meu pai foi. O nome dele era Ferreira de Aguiar. Há quatro anos ele morreu, com a idade de 95. Ele parou de mexer com tropa tem uns quinze anos. Parou por causa da idade. Aqui pra cidade ele trazia lenha, polvilho, farinha. Ele tinha cinco animais. Não chegava a ser um lote. Lote são dez. Ele ia também para Conceição do Mato Dentro, levando polvilho e rapadura e trazia feijão. Eu acompanhava ele nas viagens aqui para a cidade. Eu hoje trago palmito em dois animais.*

O Romero é outro indivíduo cuja atividade, tida como tradicional, é ilegal e predatória, pois o palmito que ele extrai é nativo e contraria a legislação ambiental.

Deixamos finalmente Morro do Pilar. A cidade nos marcou. Seu potencial turístico é enorme, devido às ruínas da fundição. Ao mesmo tempo, do ponto de vista ambiental, a atividade em volta da extração da candeia e da própria usina de óleo deixou claro um hiato que há muito se

buscava descobrir: o que acontecia com toda a candeia extraída no Alto Jequitinhonha? Certamente o destino era Morro do Pilar.

Sonia Pessoa

A estrada em direção a Conceição do Mato Dentro é um sobe e desce. Em certo ponto da estrada existe boa quantidade de mata conservada. No apoio da Expedição, Sonia Pessoa, assessora de imprensa do Projeto Expedição Spix & Martius, cuja competência e empenho profissional vinha garantindo boa parte do sucesso desse empreendimento. O pessoal da Lis já partiu, levando embora o Carlos Alberto, veterinário de Niterói - RJ. Na estrada encontramos aqui e ali os caminhantes. Cavaleiros estão atrás.

Fomos até Conceição do Mato Dentro e fizemos os primeiros contatos com o pessoal da Prefeitura. Tivemos a grata surpresa de saber que nossa recepção seria de primeira, bem como nosso local de pouso. Os animais, contudo, não tiveram a mesma sorte. Embora as instalações previstas no parque de exposição fossem boas, a mesma se localizava na entrada da cidade, para quem chega de BH, ou seja, teriam que se deslocar dois quilômetros até o centro de Conceição, para nossa entrada oficial, depois retornar os dois quilômetros para, enfim, instalar os animais. *Such is life.*

Ganhava dinheiro: Wilson

Encontramos o Wilson Afonso de Souza, 66 anos, de Conceição do Mato Dentro. *Já fui tropeiro. Carregava esse mantimento que produzia aqui mesmo. Já fui até Diamantina transportando feijão, arroz, cachaça e café. Quando vinha de lá trazia também feijão, café, toucinho. Parei tem uns 40 anos, mas me lembro bem daqueles tempos. Não tenho saudade. A gente sofria muito. O lugar que a gente arranchava era muito ruim, lugar difícil, meio esquisito. Eu tinha 12 animais, tudo cargueiro. Três pessoas tocavam essa tropa. Tinha função de pegar peso, lotar burro e descarregar. Era o arrieiro, tocador e tropeiro. O cozinheiro era um dos três. Eu acompanhava eles, para resolver os problemas por lá, de compra e venda. Ganhava dinheiro.*

Travessias de rios

A travessia dos rios era a tarefa mais exaustiva na lida tropeira e dos viajantes em geral. Além do tempo que se perdia, a energia física despendida era enorme. Descarregar, atravessar as cargas e animais e recarregar tudo de volta na outra margem era uma canseira constante. No dizer de Paula Freitas⁴⁰², as travessias de rios eram um verdadeiro atraso nas jornadas. *Durante as cheias, as tropas de animais ficavam paradas dias e semanas diante dos rios, esperando que as águas escoassem para poderem atravessá-los.*

Quando os animais já estão acostumados a esta dinâmica, o trabalho é facilitado. Em todo caso, o desgaste físico imposto aos camaradas e o perigo com as águas - quase sempre desconhecidas - era irremediavelmente igual. Mesmo quando um rio permitia a travessia a vau, não se podia descuidar, como conta Pohl⁴⁰³, que perdeu afogados todos os pássaros que estavam nas caixas em que *o burro que as trazia, ao passar um riacho, escorregara e caíra num pântano*. Vários outros viajantes naturalistas descreveram a perda de coleções inteiras, papéis e outras cargas, devido ao descuido nas travessias de rios.

Saint-Hilaire⁴⁰⁴ comenta a dificuldade que teve na travessia da Baía de Guanabara, entre a cidade do Rio de Janeiro e a Praia Grande (hoje Niterói). Foi, contudo, opção melhor enfrentar tais dificuldades do que dar a volta por terra pelo fundo da baía. *Tinha previamente obtido vários barcos para transportar meus animais de carga. Essa operação, que teria sido extremamente fácil se existisse uma ponte apropriada, essa operação, repito, foi muito demorada. Era preciso forçar os animais a entrar na água; inclinar, com grande esforço, as pequenas embarcações e aí colocar as patas dianteiras das pobres bestas com risco de quebrar-lhes as pernas e, enfim, dar-lhes muitas chicotadas para fazê-las saltar nos barcos.*

O Príncipe Maximiliano⁴⁰⁵ teve experiência semelhante nesta travessia, conforme narra: *acomodamos os burros num grande barco. Deu-nos trabalho insano convencer esses animais, proverbialmente obstinados, a saltar para a embarcação, o que em parte se explica pela falta, no país, de instalações apropriadas ao embarque de animais de carga.*

Sobre a travessia do Rio Paraíba, Saint-Hilaire⁴⁰⁶ informa que *Atravessa-se o rio sobre uma balsa que é muito bem construída, e pode receber de cada vez uma dúzia de burros; esse modo de travessia apresenta, porém, graves inconvenientes. É-se freqüentemente obrigado a descarregar os animais antes de fazê-los entrar na prancha; esses animais às vezes se espantam, o que não é isento de perigos.*

Só saiu com risco de vida

Spix & Martius⁴⁰⁷ mencionam que na travessia do Rio Pirai, como já era de costume, tiveram que descarregar os animais e atravessá-los a nado. As cargas atravessaram nas costas dos camaradas. Em determinado ponto havia uma pinguela que teria sido arrastada pela correnteza. Um dos integrantes da comitiva, atravessando a cavalo num local mais raso, *afundou de repente, com susto nosso, num perau, de onde só saiu com risco de vida.*

Numa travessia de rio, Pohl⁴⁰⁸ informa que foi detido por uma ponte apodrecida. Avaliando como atravessar o rio, se pela ponte ou de outra forma, concluiu mais fácil reforçar sua estrutura com alguns troncos de árvores do que aventurar-se pela água. Feito o reforço, *sobre ela levamos os animais descarregados; os arrieiros levaram as cargas nos ombros e lá tornaram a pô-las nos burros.* Ainda, segundo a aventura de atravessar rios com tropa, este viajante informa que muitas vezes, ao chegar à margem de um rio, era necessário aguardar longas horas pela chegada de uma canoa. Assim, a carga atravessava embarcada e os animais a nado, presos por um cabresto. Este viajante informa ainda que *Regatos e rios, que na época da seca tinham apenas trinta centímetros de profundidade, transformavam-se em caudalosas torrentes e impediam os caminhos.* Desta forma, após fortes chuvas, era necessário esperar às margens dos rios até que as águas baixassem e fosse possível atravessar o regato com segurança, com água pela canela. A tentativa de travessia com a água revolta podia não ser a melhor decisão, como conta este viajante em outra passagem: *Eu e meus acompanhantes atravessamos com felicidade, mas alguns burros foram arrastados pela impetuosidade da correnteza e só com muito esforço foram salvos, juntamente com a bagagem.*

“Corgo” ou “córrego”

Ainda segundo Pohl⁴⁰⁹, *Os portugueses distinguem um rio navegável e um que só se navega durante a época das chuvas com nomes diferentes. O primeiro chama-se rio e o último ribeirão. Chamam a um riacho “corgo” ou “córrego” e a uma fonte “olho”.*

Mawe⁴¹⁰, referindo-se à travessia de um rio na região do Paraíba, informa que *“A maneira de atravessar um rio, com cavalos ou mulas, nestas paragens, é amarrar um dos animais à canoa, e puxá-lo; o resto o acompanha”.* Este procedimento é acompanhado o tempo todo por alto vozerio, como acrescenta Spix & Martius⁴¹¹. Mais adiante acrescenta Mawe que a travessia do Paraibuna se dava de maneira diversa. *Entramos na balsa com os animais e fizeram-na avançar por meio de remos e ganchos, sobre os quais os passageiros se apoiavam.*

Gardner⁴¹², pelas bandas de Goiás, comentando sobre travessia de rio, informa sobre a presença de enguias elétricas, e que *Cavalos e homens ao entrarem em contacto com elas na água são freqüentemente derrubados pela descarga elétrica que delas recebem.*

A travessia de rios sempre foi uma tarefa dura e arriscada. A possibilidade de perda de algum animal era uma constante. Entre os problemas, Pohl⁴¹³ narra que os nativos sempre temiam a sucuri, pois, segundo diziam, *enlaça os muares que atravessam um rio e os arrasta para o fundo.*

É tudo subida

A MG-010 é a estrada que vem de Belo Horizonte até a cidade do Serro. Cerca de dois quilômetros de Conceição está o trevo que sai para Morro do Pilar. Um pouco antes de chegar ao trevo que intercepta a MG-010 existe uma serra bastante íngreme. Encontramos André Fossati (Galo), fotógrafo da Expedição, no sopé da serra. Ele estava sedento, botando baba pelas esporas. Lembro que sua única pergunta foi: *Falta muito?* A resposta imediata foi: *Falta muito pouco, mas tem um detalhe: é tudo subida.* O Galo desesperou, mas não esmoreceu. E seguiu.

Esta serra é mencionada por Spix & Martius como sendo o lugar onde uma de suas mulas descadeirou. Pohl⁴¹⁴ também menciona

esta serra registrando: *Piorou a nossa situação, quando tivemos de descer a ladeira, que se estende por três quartos de légua. Apenas para esclarecer, Pohl viajava no sentido Ouro Preto.*

Arraial de Nossa Senhora da Conceição do Mato Dentro

O Arraial de Nossa Senhora da Conceição do Mato Dentro, segundo Luís Santiago⁴¹⁵, *serviu de ponte de apoio para a efetiva colonização do Serro e Diamantina*; e, segundo Pohl⁴¹⁶: *Está entre as maiores povoações da capitania. Gardner⁴¹⁷ registra: Contam cerca de duzentas casas distribuídas em duas longas ruas paralelas e é um dos lugares de mais miserando aspecto que já vi. Saint-Hilaire⁴¹⁸, concordando, comenta: Conceição pode ter cerca de duzentas casas que se alinham em duas ruas paralelas (...) no entanto, o tipo das casas prova que seus primeiros ocupantes gozavam de abundância.*

Chegamos todos a Conceição. Várias faixas saudavam a chegada da Expedição. Fomos recepcionados com banda mirim e marujada. Um grande espetáculo, capaz de arrancar lágrimas dos mais emotivos. Ficamos instalados em duas excelentes casas cedidas pela Prefeitura: uma delas, a Casa da Cultura. A Prefeitura também patrocinou o jantar para todos os expedicionários num bom restaurante localizado no centro da cidade.

Cada um se recolheu na medida do cansaço. O dia foi emocionante.

16º dia: Domingo 25 de Julho
Conceição do Mato Dentro a Córregos

Duas longas orelhas ficariam melhor, como símbolo da nossa nacionalidade, do que o lema ordem e progresso, inscrito em nossa bandeira.

Afonso Arinos⁴¹⁹

Rumo a Córregos

A saída nesta manhã foi um pouco atribulada. Havia uma agenda a cumprir. Entrevista na rádio local, contatos com as autoridades locais, etc. Caminhantes, alheios a isso tudo, dependendo apenas das taxas de endorfina e evitando o sol a pino, partiram tão logo possível, rumo ao distrito de Córregos, pertencente ao município de Conceição do Mato Dentro, distante pouco mais de vinte quilômetros.

Para os cavaleiros uma rotina diferente: teriam que ser transportados até o Parque de Exposições, preparar os animais, descer até a cidade e, finalmente, dar a partida.

“Comandante” Túllio

Fomos com o Túllio Marques, coordenador da tropa, para uma entrevista na FM de Conceição, o que foi bastante prazeroso. O pessoal de Conceição é nota dez. Das nossas inúmeras passagens por esta cidade nunca tivemos o prazer de nela ficar mais que umas poucas horas, sentir sua energia, perceber no sorriso de seu povo que Conceição é bem mais do que uma cidade de passagem: é uma cidade de paragem.

Bom negócio: Levindo

Conhecemos Levindo Ferreira de Amorim, 90 anos. Muito lúcido, ele nos dá a seguinte entrevista: *Já fui tropeiro (...) Eu transportava basicamente daqui para o Rio das Velhas, Santa Luzia, café e toucinho e trazia mercadoria – macarrão e sal. Para o norte eu ia vendendo burro. Eu*

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

vendi lá do Jequitinhonha até Santa Rita Durão, Nova Era. Essa parte toda aqui de Montes Claros pra cá eu vendi burro. Eu comprava aqui na região de Conceição, de Sra. do Porto, D. Joaquim e Morro do Pilar. Aqui eu comprava e viajava a serra pra vender. Perguntado sobre os muladeiros que vinham do sul ele responde: Lembro de mais da conta. Era bom negócio demais. Eu vendia para eles demais. Era coisa da ocasião, né? (sic) A gente formava uma tropa e quando eles chegavam, vinha os muladeiros de fora, chegava aqui, tinha freguês, porque naquele tempo tinha criação. E tinha fazendeiro aqui que criava⁴²⁰ e recriava. Os que não recriavam vendiam; os que recriavam na época de maio e junho, ocasião da tropa fazer muda⁴²¹, ocasião de vender. (...) Sou nascido e criado em Conceição, em 11.06.1919. Perguntado sobre o movimento de tropas por Conceição, ele responde: Chegou arrancar no rancho, que hoje é a Praça do Guardinha, aquilo ali era do meu avô; chegava ocasião que tinha 15 lotes de burro, mais ou menos 150 a 200 animais. (...) Pra tocar um lote era um só homem; era dois pra carregar e descarregar. Era o patrão e o tocador; e tinha o cozinheiro que era um menino. Perguntado se tinha saudade daquela época, ele responde: Ah, tenho. Era muito alegre. Hoje você tava aqui; então quando a gente viajava com bagagem, como eu viajava. Eu tinha uma mula de carga e levava o trem todo daqui. Daqui eu levava mais era carne e café torrado. O resto comprava lá pra estrada. Chegava num lugar, numa fazenda e tal. Muitas vezes o sujeito nunca viu você, mas pelo modo da gente conversar; a gente tava novo e tinha uma figura regular e uma prosa satisfatória, né? pras moça e tal. Eu tenho um filho que viajou muito comigo. Eu levei uma tropa para São Paulo. Vendi 15 burros para um sujeito; aí ele tinha um compadre, um tabelião muito amigo, que gostava da gente e aí um dia ele veio aqui e disse que eu havia feito uma bobagem, vendendo 15 burros pra esses homens que estão formando tropa aí sem capital. O paulista não conhece de forma que você podia fazer o favor. Eles não têm condutor de tropa e essa tropa é pra levar pra São Paulo. Você combina com eles. Eles te dão nota promissória de 60 dias, nesse caso, o dia que você chegar lá eles te pagam. Combinamos tudo e eu arrumei os empregados e levei essa tropa pra São Paulo em 1961. (...) Até 1970 eu ainda trabalhei como tropeiro lá. Não tinha pasto pra tropa e aí eu tive que encostar ele lá na beira do Sapucaí uns 5 dias. (...) No Rio de Janeiro eu já trabalhei. Trabalhei no Estado do Rio em 1944; trabalhei ali em Caxias; eu tinha uma tropa muito boa, mas aí chegou as máquinas em novembro de 1944. (...) Eu comecei a trabalhar com tropa na época de Washington Luiz;

depois eu tava (sic) lá na Rio-São Paulo. Construindo a estrada. Eu trabalhava sozinho, depois que eu arrumei um capital e comprei duas carroças. (...) Até 1970 eu trabalhei como tropeiro. Aí foi perdendo o valor. Agora é caminhão. (...) Eu já viajei demais montado em burro. Em janeiro de 1926 eu fiz uma viagem a pé. Tinha o tocador que ia a pé. (...) Carvão eu nunca transportei.

Sertão ou deserto

O sertão era o ignoto. Spix & Martius⁴²² entenderam o sertão como os mineiros o definiam, *a vastidão deserta, na sua linguagem usual*, e, segundo Burton⁴²³, *chama-se sertões nesta capitania (Minas) as terras do interior, distantes das vilas mineiras e onde não há mineração*. Saint-Hilaire⁴²⁴ complementa que *sertão ou deserto não designa uma divisão política de território; não indica uma espécie de divisão vaga e convencional determinada pela natureza particular do território e, principalmente, pela escassez de população*. E vai mais além: *Os mineiros aplicam a palavra sertão às regiões descobertas situadas além da cadeia ocidental, porque não conhecem região menos povoada; aqui* (referindo-se à região de Campos dos Goitacazes), *ao contrário, chamam sertão às florestas ainda pouco habitadas situadas a oeste do litoral. Os sertões em cada província são as partes mais desertas de cada uma, independente do tipo de vegetação*.

Bandidos, malfeitores ou salteadores

Independente da melhor definição era o sertão por onde viajavam os tropeiros e outros viajantes, o lugar onde os cuidados eram reforçados. Existia sempre a possibilidade de encontrar bandidos, malfeitores ou salteadores.

Gardner⁴²⁵ comenta que era comum pela região do sertão o sumiço dos animais da tropa, principalmente cavalos. Eram furtados efetivamente: crime muito freqüente no Brasil. Muitas vezes, porém, os animais apenas desapareciam por alguns dias, para, *quando achados, renderem uma gratificação*.

Burton⁴²⁶, referindo-se a bandidos, informa que *Os antigos viajantes estão cheios de lendas sobre os seus bandidos. Os tropeiros*

ainda tremem ao ouvir as narrações a seu respeito em torno do fogo do acampamento.

Pohl⁴²⁷ informa que *encontramos oito homens bem armados com facas e espadas e, visto nos ter sido descrita como perigosa para os viajantes toda aquela região, só poderíamos considerá-los como fazendo parte dos bandidos, que viviam em grande número nas matas.* Ele segue informando que os vagabundos costumavam se aglomerar nas margens dos rios, geralmente na busca por ouro, ou para furtá-lo de quem o encontrava. Curiosamente, seria nas margens dos rios o lugar ideal para assaltar tropas, uma vez que, dado à dificuldade nas travessias dos rios, e donde todos os camaradas estão envolvidos e atentos com tal faina, qualquer descuido com a carga facilitaria a atuação dos ladrões.

Com relação a bandidos, assaltos e problemas nas estradas, o Príncipe Maximiliano⁴²⁸ narra uma passagem bastante curiosa. Conta ele que, indo para Salvador da Bahia, teve, em certo momento da trilha, a passagem interrompida por cerca de *setenta homens munidos uns de armas de toda espécie, e outros simplesmente de paus; precipitaram-se sobre nós de todos os lados, de sorte que foi impossível nos opor aos movimentos desse bando de homens brancos, mulatos e negros, que mais pareciam uns bandidos.* Gritaram que ele estava preso e que *não escaparia à sorte que tanto tinha feito para merecer. Tratavam-me de inglês e alguns pareciam nutrir tantos receios a meu respeito, que conservavam os seus fuzis a tiracolo apontados para mim. Apreenderam imediatamente as nossas armas de caça, foices e pistolas; arrancaram até das mãos de Queck, o meu pequeno botocudo, o arco e as flechas. Alguns dos meus homens, porque se recusaram a entregar as suas armas, foram quase maltratados; (...) perguntei a esse bando de loucos se tinham um chefe, como se chamava e onde estava. Responderam-me laconicamente que o Capitão Bartolomeu era o comandante, não tardaria a chegar, e me faria a devida justiça. (...) O aparecimento do chefe pôs fim, felizmente, às disputas que se haviam levantado sobre a posse de nossas pessoas (...) aos gritos e vociferações dessa barulhenta multidão, sucedeu de súbito um silêncio que me foi muito agradável aos ouvidos. (...) Fui, em seguida, com minha gente, levado para uma casa aberta, situada à margem da estrada; um grupo de homens armados foi colocado dentro do próprio cômodo e outro na porta (...) Deixaram entrar indistintamente marinheiros embriagados, negros escravos, mulatos, brancos e todos os ociosos que nos quisessem*

ver (...) fizeram em altas vozes comentários políticos a nosso respeito, e não nos deram um só momento de descanso. Soube então que me tomavam por inglês ou americano, e que tinha sido preso por uma série de medidas de segurança tornadas necessárias por causa da revolução que rebentara em Pernambuco.

O Príncipe Maximiliano segue a narrativa exibindo sua Portaria Real, na qual expressamente indicava sua nacionalidade alemã. Os animais da tropa haviam sido abandonados à própria sorte, sem o que comer ou beber. A história segue quando *de amanhã muito cedo, chamaram-nos para nos pôr em marcha*. Foram então levados para Nazareth das Farinhas (Bahia), escoltados por um séquito de guardas fortemente armados. Levados à presença do capitão-mor, *depois de ter por muito tempo examinado a minha portaria, declarou-me que esse documento, se bem que concebido em termos muito favoráveis à minha pessoa, não era bastante, e que ia escrever o seu relatório incontinenti ao Governador da Bahia, devendo eu, enquanto não chegasse a resposta, continuar preso (...)*. Passei assim três dias, ao cabo dos quais o Governador da Bahia mandou ordem para me pôr em liberdade.

Burton⁴²⁹ afirma que *Quaisquer que sejam os aborrecimentos das viagens brasileiras por esses caminhos, o viajante está, em regra, perfeitamente a salvo*. Contudo, na região de Diamantina, ele comenta que *em nenhum lugar, tanto quanto conheço o Brasil, os negros são tão inquietos como os da região em torno de Diamantina. Muitos deles fogem para o mato e tornam-se quilombeiros, bandidos negros, dispostos para qualquer atrocidade (...)* Aqui ninguém viaja, mesmo de dia, sem ter as armas prontas para o uso e sem observar os cantos.

Após uma longa jornada em canoa no Rio Jequitinhonha, já noite adentro, Pohl⁴³⁰ relata ter observado uma fogueira à frente numa das margens. *Supusemos que houvessem botucudos nas proximidades e ficamos muito preocupados*. No dia seguinte, descobriram que tratava-se de um tropeiro que levava um carregamento de sal para a Vila do Fanado (Minas Novas) e que havia acampado na margem do Córrego Jacinto. *Estava tão amedrontado com a suposta presença de botucudos quanto nós e julgou prudente apagar subitamente a fogueira para ocultar-se*.

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

Segundo Vasconcelos⁴³¹, *conjeturas e boatos multiplicavam-se a respeito de numerosos viajantes que haviam passado em povoados e desaparecido. Nesses dias de terror os passageiros não desceram nem subiram a serra, senão em grupos reunidos e bem municiados, temendo perigos todavia já passados, visto como os bandidos, estando descobertos, o mais que podiam fazer era fugirem para longe e se ocultarem da justiça.*

Conta Rugendas⁴³² que, no fim do século XVIII, a região de Barbacena era atacada por um bando de ladrões que infestavam a estrada do Rio de Janeiro. *Perto da Fazenda Mantiqueira há uma cruz que indica o lugar onde esses malfeitores costumavam atacar os viajantes; levavam-nos para a floresta e os matavam, bem como a todos os seres vivos que estivessem com eles, deixando-lhes, entretanto, a escolha do gênero de morte: uma punhalada no coração ou o corte de veias. Isso ocorreu durante muitos anos e muitas vezes pessoas distintas desapareciam. Afinal, ao morrer, um desses miseráveis confessou seus crimes e denunciou seus cúmplices, chegando a fazer-se transportar ao lugar onde eram cometidos. Aí se encontrou grande número de cadáveres e de esqueletos de homens e de animais. Muitos bandidos foram presos e condenados à morte, outros deportados para Angola. Desde essa época a estrada do Rio de Janeiro à Vila Rica é bastante segura e é extremamente raro ouvir dizer-se que algum viajante tenha sido espoliado ou assassinado.*

Sobre estes bandidos, Saint-Hilaire⁴³³ informa que *A parada da Mantiqueira, em que passamos a noite, está atualmente quase abandonada; mas ficou célebre na região, porque seus arredores foram antigamente o teatro das façanhas de uma quadrilha de bandidos que pilhavam e massacravam os viajantes. Este viajante comenta ainda que Entre Capão e Vila Rica os caminhos são terríveis e afirmam que em certos lugares em que a estrada passa comprimida entre morros, corre-se o risco de ser atacado, às vezes, por negros fugitivos.*

Produto Estrada Real

Finalmente a tropa deixou Conceição em direção ao distrito de Córregos. O cenário da estrada é bastante bonito. Muita candeia se vê na beira da estrada. Há também na região criação de búfalos.

Já há algum tempo vimos pensando na idéia da utilização do circuito da Estrada Real, o trecho que agora percorremos, como um curso de extensão e com validade acadêmica. Um aluno de turismo ou de história, por exemplo, poderia concluir uma cadeira do curso, percorrendo este trecho da Estrada Real. O orientador exigiria um relatório, dando ênfase em determinados aspectos, como conjunto arquitetônico, ou recursos ambientais, só para citar um exemplo, material este fartamente encontrado até o momento. Cursos como Serviço Social, Biologia, Ciências Sociais, Geologia, entre tantos outros, poderiam utilizar-se da Estrada Real como laboratório de atividades práticas, engajadas neste percurso. A passagem constante de pessoas (turistas/estudantes) pelo percurso da Estrada Real contribuiria na visibilidade do produto Estrada Real, que não teria só uma utilidade no segmento turístico, mas na formação acadêmica.

Chegamos a Córregos. Que lugar mágico. Parece um presépio. A receptividade foi excepcional. Todos fomos acomodados em casas de particulares, que nos puxavam da rua porta dentro. Todos queriam nos ter como hóspedes. D. Marilac foi a primeira que, gentilmente, abriu suas portas para os Expedicionários. Uma outra parte ficou na casa da paróquia.

Embora a Estrada Real entre Ouro Preto e Diamantina tenha sido intensamente percorrida por vários viajantes, a única referência que encontramos sobre Córregos é de Mawe⁴³⁴, que reporta: *cheguei a Córregos, aldeia onde há lavagens de ouro.*

Trinta anos de silêncio: Epaminondas

Enquanto nos aclimatávamos em Córregos e esperávamos pelos cavaleiros, conversamos com o Epaminondas de Souza Pimenta, 64 anos, que nos dá a seguinte entrevista: *Eu não fui tropeiro; nem meu pai. Ele mexia com boi. Comprava e vendia. Ele tocava os bois; lá pro Serro. Já comprou tropa de burro pra vender. (...) Lembro demais da conta do tempo que passava tropa por aqui. O rancho deles era ali embaixo. Vinha tropeiro do Serro, Conceição, Congonhas, Curvelo, (...). Deve ter uns trinta anos que esse movimento parou. Começou o transporte de carro, né?*

Muito animal pra compra e venda: Salomão

A tropa não chegava. Concluimos que definitivamente viriam por outro caminho. Talvez um atalho indicado por moradores. Com certeza, não vieram pela estrada de rodagem. Resolvemos adentrar por uma estradinha, até chegarmos ao sítio de nome Jardim. Lá encontramos Salomão Tomás Madureira, 57 anos que, além de nos informar sobre uma estrada alternativa que vai a Conceição, nos deu a seguinte entrevista: *Já trabalhei com tropa. Trabalho até hoje. Lote não tenho não. (...) O transporte que tinha aqui era boi de carro e tropa mesmo. O percurso era pra Conceição, levando toucinho, queijo. Essa região daqui mesmo. Trazia de Conceição o sal e mantimento. A viagem mais longa que nós fizemos foi com tropa comercial lá pra lá de Congonhas, Cemitério do Peixe. Perguntado se por ali passava muita tropa, ele responde: Muita, aqui mesmo. Descia tropa de S. Joaquim, vinha de Joaquim pra Congonhas. Aqui nesse comércio tinha três tropas. Já tem uns trinta anos que pararam de passar por aqui. A gente sempre teve muito animal pra compra e venda; pra tropa mesmo. Passava muladeiro. Boiadeiro. O gado ia pra Belo Horizonte por aqui.*

Ganhei experiência: Elvécio

Já anoitecia quando conhecemos Elvécio Tadeu da Cruz, 58 anos. *Fui tropeiro, amansador de burro. Sou vaqueiro. Muladeiro. Conheço este sertão inteiro. Já toquei mula daqui pra Tapera, daqui pra Diamantina. Esse sertão mineiro aqui todo. (...) Com carga nunca toquei tropa. (...) Boiada já, para esta imediação de Diamantina, Rio Jequitinhonha. Já saímos daqui pra Diamantina, Barão do Guaicui, Conselheiro Mata, Rodeador, Santo Hipólito, Corinto, Joaquim Felício, Augusto dos Santos, Vargem da Palma, Pirapora e depois voltamos. (...) Parei porque a tropa acabou e aí nós voltamos. Tem uns trinta anos. (...) Gostava muito deste tempo. Eu era rapaz e topava tudo que eu era peão de burros lá. Tenho saudade até hoje. (...) Não ganhei dinheiro não, mas ganhei experiência.*

Cachaça, mulheres e pagode

Os tropeiros possuíam hábitos típicos. Além da cachaça e das mulheres, faziam parte o tabaco, como relata Burton⁴³⁵, que *Os tropeiros aprenderam seu uso com os índios que o usavam para fumar, e, na medicina, para curar tumores nos pés dos cavalos. Ao final de cada dia de viagem a tropa chegava a um local de pouso para o merecido descanso.*

Dependendo da região, o pouso poderia ser acampado ao relento ou nos conhecidos ranchos de tropeiros (ranchos públicos), geralmente à beira da estrada, ou numa fazenda. O pouso poderia se dar num arraial ou até numa cidade, com sua intensa *vida noturna*. Neste caso, cada camarada buscava diversão como podia. A cachaça, um pagode e mulheres eram celebrados.

Pohl⁴³⁶ relata que num certo pouso *Os rapazes se arranjaram como puderam e desta vez sem resmungar, pois tiveram conhecimento com mulheres e eu tive de ficar atento para não ser furtado por elas*. Após uma noite, muitas vezes a tropa não saía tão cedo como de costume, situação que às vezes deveria ser considerada na hora de escolher um pouso, como foi na passagem deste viajante pela Vila do Príncipe (Serro), que *oferecia aos meus arrieiros atrativos suficientes para que não a quisesses tão cedo abandonar, resolvi não me demorar nela e partir imediatamente*.

Muitas vezes, durante o dia de jornada, numa parada em alguma fazenda, era difícil recusar a hospitalidade. Todos apeavam e, se fosse demorada, eram os animais igualmente livrados das cargas para um breve descanso. A hospitalidade era, na maioria das vezes, notável, e, não raro, era oferecida aos camaradas uma aguardente, entre outros refrigerios e iguarias de boca, além de uma quantidade de provisões para serem levadas na viagem, a título de cortesia. Os tropeiros, como era comum, abusavam da bebida, o que podia retardar consideravelmente a saída, como relata Pohl⁴³⁷ numa destas paradas: *A embalagem desses objetos nos levou até perto de meio dia; demorou mais porque os meus criados haviam tomado aguardente um tanto em excesso*.

O Príncipe Maximiliano⁴³⁸ também comenta sobre botequins, narrando que *Ficamos contentes em deixar Barretos porque dois botequins, ou vendas, meteram a nossa gente em sérias brigas*. Na seqüência, ele relata que *os brasileiros que eu havia contratado para me acompanharem na travessia das florestas eram todos grandes bebedores de aguardente, e deram ocasião a várias cenas desagradáveis*.

Não raro, a passagem de uma tropa por algum arraial ou vila remota era sempre uma novidade. As pessoas paravam suas atividades,

as crianças vinham observar curiosas, mas as mulheres e moças fugiam e se escondiam, observando a passagem dos estranhos pela greta de uma janela ou porta. As trocas de olhares eram inevitáveis. Em alguns casos, quando um grupo de mulheres, por exemplo, lavando roupas à beira de um córrego, eram flagradas sem aviso pela passagem da tropa. Os tropeiros não perdiam a oportunidade e lançavam palavras nem sempre respeitosas para o costume da época.

Burton⁴³⁹ testemunha fato semelhante quando *Encontramos pelo caminho vários grupos de mulheres de volta de alguma festa, poucas brancas, cobertas de chapéus de palha e enfeites de várias cores, com pretos que carregavam as crianças. Não fugiram, como fazem muitos em outros lugares e os tropeiros foram excepcionalmente bem educados.*

Erraram o caminho

Como a tropa não chegava, um grupo de caminhantes se dispôs a subir no alto de um morro próximo a Córregos e de lá soltar uns foguetes de sinalização para a tropa, caso estivessem perdidos na noite.

A tropa chegou finalmente. A comunidade recepcionou-os ao som de música típica o que deixou todos bastante emocionados. Os alto-falantes da igreja também davam as boas vindas. Após a chegada da tropa, soubemos que os foguetes foram vistos e que eles – embora noite – sabiam que estavam no caminho certo. Não se perderam propriamente, só *erramos o caminho*, nas palavras do Tullio Marques.

Tudo em Córregos estava fantástico. Dona Mariinha, viúva há três meses, mostrou-nos uma coleção de chaves e latas expostas nas paredes da cozinha e da sala de sua casa. Ela invariavelmente ariava as latas uma vez por mês. Possui também uma grande coleção de orquídeas.

O restante da noite foi animada. Fomos para um boteco. Lá o pessoal jantou, bebeu e interagiu com a população. Os animais ficaram instalados num curral na vila. Fomos nos recolher já tarde da noite.

17º dia: Segunda-feira 26 de Julho
Córregos a Itapanhoacanga

Existem bestas que nasceram para a carga, outras apenas para a sela, mas quase todas trabalham tanto com carga como com sela. Depende mais da natureza do animal do que da vontade do homem.

Tom e Thereza Maia⁴⁴⁰

Alvorada especial na mágica Córregos. O café-da-manhã se deu informalmente. Como todos ficamos hospedados aqui e ali, a refeição matinal foi gentilmente oferecida por cada hospedeiro.

Projeto Vinocor

Os caminhantes, obviamente, já estavam em curso. Um grupo foi visitar o Projeto Vinocor (Vida Nova para Córregos). Trata-se de uma grande área plantada com frutíferas (maracujá, abacaxi e acerola). A produção destina-se ao processamento e congelamento da polpa e seu objetivo maior é criar oportunidades de trabalho para os jovens da região, evitando sua evasão para os grandes centros. O abacaxi é vendido *in natura* e somente o excedente é transformado em polpa. O projeto é de iniciativa do Bispo Don José Maria, natural de Córregos, e tem apoio de ONGs da Holanda. Está de parabéns a comunidade. Fica nosso desejo de sucesso para o Projeto e que o mesmo sirva de modelo para outras comunidades.

Na tropa, o patrão: Joaquim

Tivemos a oportunidade de entrevistar Joaquim Germano Rocha, 76 anos, tropeiro. Ele nos conta: *Já fui tropeiro. Transportava farinha daqui pra Conceição do Mato Dentro e voltava com mantimentos pra cá (Córregos). A farinha vinha de Mato Grosso⁴⁴¹ pra Córregos e distribuída para os fazendeiros pra engordar porco. Meu roteiro era este mesmo, daqui pra Conceição. Ia num dia, dormia no mercado, descarregava e no*

outro dia vinha embora. (...) Nunca mexi com compra e venda de animal não. Parei de mexer com tropa na época dos militares. Tenho saudade da vida de tropeiro. Eu acostumei com a tropa, desde os cinco anos. Eu vinha de lá com 10 burros carregados de farinha. Trazia sozinho. Quase não parava em casa. (...) Dinheiro não dava pra ganhar. Também a tropa era do patrão. (...) Lembro da época em que passava aqui em Córregos muita tropa. O rancho era lá embaixo. Ficava uma porção de animais no pasto e aquela quantidade de tropeiro no rancho. Passava muito toucinho aqui indo para Congonhas (Congonhas do Norte). Perguntado se já foi motorista de caminhão, ele responde: Fui durante dois anos. Depois minha vista atrapalhou. Fui motorista e depois que eu casei é que fui mexer com tropa.

Hinterlândia

Segundo Santos⁴⁴², fazendo um paralelo com o sistema de transporte em caminhões e as tropas, informa que *A primeira concorrência sofrida por esse sistema de transporte na grande circulação foi, de certo, o caminho de ferro, e mais tarde a rodovia. Mas, quer os trilhos quer as faixas lisas das rodovias, não extinguiram a tropa, que continua a exercer função importante na hinterlândia. Modernamente, a tropa atua entre pequenas cidades, vilas e povoados, convergindo para as feiras.*

Não sem efeito, a característica de enfeitar a madrinha da tropa, como demonstração do *status* do tropeiro, é encontrada analogamente nas embarcações que navegavam o São Francisco e, mais tarde, nos caminhões que vieram de certa forma a substituir a atividade de transporte de mercadorias em lombo de mula. Caminhões enfeitados circulam pelas estradas, com iluminação multicolorida e frases humorísticas, geralmente tratando de amor, mulheres e estrada. O caminhoneiro seria a evolução natural do tropeiro no transporte de mercadorias e os poderosos cavalos dos motores a diesel substituíram os muares. Caixas, bruacas e balaios substituídos pelos diversos tipos de carrocerias.

Pohl⁴⁴³ registra um detalhe interessante quando do preparativo de sua viagem. *Entre os preparativos da minha viagem figurava a aquisição, a conselho de meu digno hospedeiro, de uma balança de pesar ouro, pois eu teria de percorrer regiões onde não se usam moedas, que são substituídas pelo ouro em pó, incômodo, que diminui muito com a*

circulação, que se dissipa ao pesar-se, e que, freqüentemente, é falsificado pela adição de minérios de ferro (esmeril) em pó, que, aliás, dá ao ouro uma cor amarelo-acinzentada.

“João do Campo”

Segundo Spix & Martius⁴⁴⁴, *a viagem noturna não é conveniente para as mulas cargueiras, porque elas têm o costume de dormir de preferência de meia-noite até a manhã.* E acrescenta que *a condução da tropa, à noite, exige dupla atenção do tocador, a fim de que nenhum dos cargueiros se esconda e fique atrás da mataria.* A possibilidade de encontrar uma cobra venenosa era destacada pelos tropeiros, que delas se livravam com uma *oração diária a São Tomé* que afastava todos os bichos malignos. Na superstição do tropeiro, quando o burro zurrasse no começo de uma longa subida ou suasse atrás da orelha, era sinal de aborrecimento à frente.

Burton⁴⁴⁵ informa que *O que peca com uma comadre depois de morto vira um demônio de natureza especial, cujo único objetivo no mundo parece consistir em amedrontar os tropeiros.*

Saint-Hilaire⁴⁴⁶ menciona que os brasileiros são, em geral, supersticiosos. Em determinada passagem, cruzando a Mantiqueira em direção ao sertão, ele relata que *os habitantes da região que descrevo agora acreditam em feiticeiros e lobisomens, e muitos chegam ao cúmulo de considerar heréticos os que se recusam a acreditar nisso.*

Num determinado local de pouso, o Príncipe Maximiliano⁴⁴⁷ observou ao entardecer um bando de morcegos que voavam sobre os animais. Mencionando Koster, escreveu: *costuma-se suspender por cima do animal uma pele de coruja para preservá-lo daqueles perigosos inimigos.*

Saint-Hilaire⁴⁴⁸ relata que, antes de penetrar nas matas fechadas com a tropa, seu tropeiro *despediu-se humoristicamente do “João do Campo” e dirigiu preces à Virgem e a Santo Antonio para obter a graça de atravessar sem dificuldades as florestas.* “João do Campo” é um ser imaginário representativo das regiões descobertas. Quando se entra nos

campos é em casa de “João do Campo” que se entra e, quando o viajante dorme ao relento, é “João do Campo” que o hospeda.

Um saco cheio de diamantes

Gardner⁴⁴⁹ comenta que próximo a Conceição do Mato Dentro encontrou um ferreiro alemão que, com sua pequena forja, fornecia *ferraduras para mulas, de rápida venda aos tropeiros que passam diariamente.*

Segundo José Luiz da Nóbrega, nascido no final dos anos 1800 e criado em São José do Barreiro (Vale do Paraíba), citado por Maia, informa que *o comércio cerrava as portas e os alunos do grupo escolar eram levados às janelas para assistirem à passagem da tropa.*

Gardner⁴⁵⁰ comenta que, no Ceará, viu algo que não havia observado em nenhuma outra parte do Brasil. *Na tarde desse mesmo dia vi pela primeira vez uma tropa formada de bois, em fardos ao lombo, cerca de uma dúzia, todos grandes e bem nutridos, a caminho de Aracati, para onde conduziam couros curtidos. Este espetáculo tornou-se depois comum.*

Pohl⁴⁵¹ comenta que *Uma das peculiaridades deste país é que os habitantes parecem prontos a travar imediatamente relações de amizade com o estrangeiro; o que é apenas um pretexto para atrair a pessoa e depois fazer-se pagar cinicamente pelo menor favor. As trapaças são freqüentes e não se pode dar um vintém adiantado sem ser logrado.*

De todos os viajantes (naturalistas) pelo interior do Brasil, Pohl⁴⁵² e sua comitiva não receberam permissão para entrar no Distrito Diamantino. Segundo ele, *o Capitão de Minas Gerais teve expressa proibição de nos deixar entrar no Distrito Diamantino. Esta cláusula teve por motivo a declaração de uma pessoa pertencente a uma legião estrangeira que, desejando visitar Minas Gerais, dissera em algumas reuniões, por brincadeira, que não retornaria sem um saco cheio de diamantes.*

Costumes do país

Chamou a atenção de Pohl⁴⁵³ o fato de que, em certas regiões do interior da colônia brasileira, de aparência pobre, a utilização

de talheres de prata nas refeições era uma ambigüidade. Certo, porém, como comenta este viajante, que *Pode-se melhor constatar tal coisa aos domingos e dias santificados, quando todos exibem o que de mais poderoso têm. Nesses dias vêem-se freios de cavalo e estribos de prata, sendo o animal coberto com uma manta de pele de onça. E segue: todos os viajantes trazem uma faca de ponta enfiada na bota. E sobre os abastados e a prata, informa ainda que desse metal são os seus estribos, esporas e o cabo do rebenque⁴⁵⁴; e não é raro que alguns levem, quando viajam, copos de prata pendurados de uma correia no ombro dos seus escravos, exibindo-os desse modo.*

Bunbury⁴⁵⁵ conta que, ao passar por uma aldeia, viu umas senhoras viajando numa liteira coberta, pendurada entre duas mulas.

Segundo Latif⁴⁵⁶, a presença da araucária em Minas Gerais se deu pela mão dos bandeirantes paulistas que, para marcar sua morada, plantava alguns pinhões que trazia e que gostava de usar como alimento. Ainda segundo este autor, os pioneiros do século XVIII que buscavam ouro levavam seus capelães. No lombo de uma besta, seguia um altar desmontável e *não se esquecem de rezar a missa ao tomar posse de um novo descoberto.*

Légua pequena e légua grande

Gardner⁴⁵⁷ situa que, para o viajante europeu em clima tropical *não há melhor refrigério comparável ao banho freqüente em água fria. E que teve por norma, durante as viagens, adaptar-me aos costumes do país. Ele acrescenta ainda que É coisa entendida entre os viajantes (...) que, se um grupo se atrasa e não encontra o rasto dos companheiros, deve ficar nas imediações dos lugares onde os perdeu de vista, a fim de ser facilmente achado pelos que voltarem a procurá-lo.* Mais adiante comenta que, na travessia do sertão, é comum o viajante ser saudado, *do amanhecer à noite, pelos altos gritos de um grande galináceo, chamado siriema⁴⁵⁸ pelos habitantes.* Ainda a título de curiosidade, este viajante comenta que *Na província do Piauí encontramos léguas muito mais cumpridas que as do Ceará, mas as de Goiás, excederam mesmo a estas. É tão patente a diferença, que são designadas por légua pequena e légua grande. A légua curta, achei-a sempre suficientemente longa e, quando tinha que percorrer uma das grandes, calculava usualmente o tempo*

necessário para transpor duas das curtas – e raro me aconteceu gastar menos.

Padre-Nossos e Ave-Marias

O Príncipe Maximiliano⁴⁵⁹ observa que no Brasil, diante de tantas doenças e ataques de cobras, aranhas e outros parasitas, são os brasileiros exímios médicos *cada qual conhece um remédio que é muito melhor do que o dos outros. Depois, recomenda-se um certo número de Padre-Nossos e Ave-Marias.* Ele chama atenção também para o fato de que no Brasil nunca se pensou em oferecer melhores acomodações aos viajantes.

Os tropeiros tinham sua fé. Eram religiosos. Pohl⁴⁶⁰ conta que num domingo, quando sua caravana deixava o local do pouso numa vila, *Uma negra de uns dezoito anos me ofereceu, embrulhada num pano, uma imagem talhada em madeira, de São Benedito, padroeiro dos negros, a quem já me referi anteriormente, para eu beijá-la mediante paga. Os meus tropeiros foram solicitados a fazer o mesmo. Imediatamente cada um de nós pagou um vintém, como oferenda.*

Ainda no sentido religioso, Saint-Hilaire⁴⁶¹ relata que a época do Natal é a ocasião em que se reúnem as famílias, sendo poucos os tropeiros que se dispõem a viajar.

Goulart⁴⁶² ensina que existia a preferência pelo muar, não só como cargueiro mas também como montaria, especialmente para as longas viagens em caminhos acidentados não restando dúvidas de que esta preferência estava ligada à sua resistência. O cavalo sempre foi preferido para montaria, pelo conforto e pela rapidez.

Obrigado a recorrer aos burros

Contudo, na ausência deste, era o muar que assumia a difícil tarefa de substituir o cavalo, como nos ensina Saint-Hilaire⁴⁶³. Ele comenta que uma linha de correio montada entre a região de Januária (Vale do São Francisco) e Vila Rica (Ouro Preto), já não contando com cavalos que se encontravam todos arruinados, foi obrigado a recorrer aos burros.

Spix & Martius⁴⁶⁴ fazem ainda uma pequena observação quanto à destreza dos cavaleiros montados em mulas: *Todos os que passaram por nós, montados em mulas, mostravam-se excelentes cavaleiros.*

Os tropeiros firmaram caminhos e fundaram povoados pelos recantos por onde circularam. Saint-Hilaire⁴⁶⁵, ao escolher passar por um determinado caminho na Serra da Mantiqueira, teve conhecimento da seguinte história: *Fazia três anos que tinha sido aberto ao público e, segundo me disseram, era a Antonio Francisco de Azevedo, um rico vendedor de burros, que devia ser dado o crédito da empreitada. O intendente da Polícia, informaram-me ainda, tinha prometido a esse homem que se ele tornasse o caminho transitável para carros de bois, todos os animais que ele enviasse ao Rio de Janeiro, pelo resto de seus dias, ficariam isentos de impostos.* Em outro momento relata que alguns destes povoados sobrevivem justo pela passagem das tropas, que garante trabalho para algumas pessoas dispostas a tal, conforme relata que *a passagem regular das tropas de burros impede que morram de fome. Além deles há as mulatas, que vivem de vender seus encantos. A história é a mesma na maioria dos arraiais da Província de Minas Gerais.*

O café caiu de preço: Geraldo

Travamos conhecimento com Geraldo Tadeu da Luz, 91 anos, tropeiro. Ele nos conta algo de sua experiência com esta atividade: *Mexi com tropa. Transportava café pra Sete Lagoas e Curvelo e trazia de lá o que aqui não tinha, como sal e outras peças que precisava. Eu era o dono da tropa e deixei de mexer com isto quando o café caiu de preço, lá por 1960, mais ou menos na época do Juscelino. Depois de mexer com tropa eu fui mexer com serviço de roça enquanto eu agüentei. Depois fui pra Belo Horizonte e lá trabalhei 24 anos como zelador de prédio.*

Saudade

Deixamos Córregos em direção a Itapanhoacanga. Não foi fácil. Esta bela vila nos marcou sobremaneira. Foi difícil ir embora e mais difícil foi agradecer a hospitalidade de Dona Marilac e do seu marido Roberto. Desde a recepção, até nossa saída, o calor humano demonstrado pelo pessoal de Córregos foi excepcional. Jamais esqueceremos.

Na estrada, logo na saída, já se depara com boas porções de mata em bom estado de conservação, de ambos os lados da estrada. Isso anima a paisagem, embora seca. *Canyons*, paredões e cachoeiras passam a ser mais freqüentes.

Tapera

Passamos por Tapera, localizada entre Córregos e Itapanhoacanga. É uma pequena aldeia a que Spix & Martius e Saint-Hilaire⁴⁶⁶ se referem como “Taparoca”. Este comenta: *A igreja é o primeiro edifício que se vê ao pé da montanha; as casas, entremeiadas de bananeiras, agrupam-se imediatamente abaixo da igreja, em uma eclipse alongada; (...) As casas que a compõem são em número de setenta; quase todas cobertas de telhas e muito bonitas.*

Pohl se refere a este lugar como “Tacaroca”. Pode ser que “Taparoca” ou “Tacaroca” tenha sido outro lugar diferente de Tapera, mas, pela posição nos relatos, será um lugar muito próximo daqui e certamente à beira da Estrada Real. Entretanto, não acreditamos nisso, atribuindo a diferença nas grafias a qualquer outro motivo.

Não há sinalização nem ao menos uma placa indicando o nome do lugar. Uma lástima. A saída de Tapera é ainda mais complicada. Somente indagando com os moradores foi possível descobrir a saída, que engrena numa subida íngreme por vários quilômetros. Tapera parece ter ficado perdida no tempo. Nota-se uma diferença no astral; parece mais pobre e desanimada, embora circundada por uma paisagem excepcional. Se a passagem por Tapera não foi digna de tanta nota, a saída foi espetacular. É mata pura. Fechada, muito bonita, com árvores de grande porte, indicando seu bom estado de conservação. Encontramos alguns caminhantes na subida. Todos bufando.

No topo da subida uma vista deslumbrante: uma extensa área coberta de samambaias. Seguimos em direção a Itapanhoacanga. No caminho encontramos uma porção de cavaleiros (montados em burro e mula), que já vinham ao encontro da tropa, no intuito de escoltá-la.

Rita apanhou a canga

Chegamos ao lugarejo que pertence ao município de Alvorada de Minas. Fomos imediatamente instalados na Escola Estadual José Daniel Utsch. Várias faixas saudando a Expedição foram colocadas na entrada da vila. Esse seria nosso local de pernoite.

Todas as pessoas em Itapanhoacanga, que já foi chamada de São José do Itapanhoacanga, a quem perguntamos sobre a origem do nome da vila, responderam com duas ou três teorias. Uma delas, digna de nota, diz que o nome se deve a uma corruptela, relacionado a uma tal de Rita que apanhou a canga e se foi. Burton⁴⁶⁷ menciona que *tapanhuacanga* significaria *cabeça-de-negro*. Ele registra, bem como outros viajantes, sobre uma formação rochosa, típica em Minas Gerais, que seria utilizada como calçamento de ruas. Concordando, Pohl⁴⁶⁸ escreveu sobre Itapanhoacanga: *arraial com cerca de sessenta casas pequenas, construídas de madeira e barro, algumas assobradadas (...) A rocha aqui dominante (...) que os modernos geognostas designam (...) tapanhoacanga*. Pode ser que Itapanhoacanga tenha seu nome devido a estas pedras que antigamente calçavam suas ruas.

Spix & Martius, referindo-se a Itapanhoacanga, que chamava-se Tapanhuacanga, registra apenas o fato da povoação ter em torno de 1.000 habitantes.

Gardner⁴⁶⁹ comenta: *Partindo da cidade do Serro (...) com quatro léguas de jornada chegamos ao Arraial de Tapanhuacanga (...) existem atualmente cerca de vinte ou trinta casas, na maioria caindo em ruínas*.

Como nossa situação em Itapanhoacanga estava sobre controle, o apoio da Expedição foi até o município de Serro para checar os preparativos de nossa chegada e hospedagem por lá no dia seguinte, além de adquirir medicamentos para os animais e material didático para a escola, como forma de retribuir tanta hospitalidade.

Leonardo

No Serro não obtivemos informações concretas sobre nossa chegada e hospedagem e pareceu-nos, até aquele momento, que não havia nada preparado. Na Prefeitura as informações eram desconexas.

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

Contudo, Leonardo Clementino Nunes, do Hotel Itacolomi, confirmou nossa hospedagem e local para refeições.

Elisa + Sérgio + Victor

Uma vez de volta a Itapanhoacanga com os medicamentos e materiais para a escola, observamos que todos (caminhantes e cavaleiros) já haviam chegado. Serviram-nos um delicioso jantar na própria escola, preparado por um grupo de voluntários da comunidade. Nessa noite chegaram Sérgio Túlio, editor da Revista Terra e o fotógrafo Victor Andrade. Chegou também Elisa Rezende, cineasta e mulher de Pepe Quintero. Eles acompanhariam os dias finais da Expedição.

Uma animada festa aconteceu em frente à escola. Embora alguns tivessem aderido aos embalos do forró, um outro tanto já buscava o repouso. O barulho da festa não impediu que dormíssemos. O cansaço já começava a demonstrar sua face.

18º dia: Terça-feira 27 de Julho
Itapanhoacanga a Serro

Se existe um país que possa um dia passar sem o resto do mundo é certamente a província de Minas.

Saint-Hilaire⁴⁷⁰

A alvorada se deu tarde. Parecia que nosso ritmo ia aos poucos diminuindo. O cansaço era visível.

O café da manhã foi servido na própria escola. Logo após o desjejum, nos informaram sobre alguns tropeiros na vila que, avisados sobre a pesquisa em andamento, queriam colaborar com seus relatos.

Paz o povo gosta: Antonino Firmino

Fomos logo em busca da casa de Antonino Firmino da Silva, 93 anos, tropeiro, que gentilmente nos dá as seguintes informações: *Fui tropeiro desde a idade de vinte e poucos anos, e principalmente tocava tropa para Conceição, levando farinha. Eu amansava mula e burro também. Buscava sal no Serro. A comida a gente fazia na estrada mesmo. Tem uns quarenta anos que larguei de mexer com tropa. Até mais ou menos 70 anos eu trabalhava. Mas sofri dois derrames. Levava galinha pra Conceição e, quando o pessoal do mercado ficava sabendo, já tava tudo vendido. Ganhava um bom dinheiro. Tenho saudade daquele tempo, mas não adianta. Conseguí educar uma filha, que hoje é vereadora. Ela estudou em Conselheiro Mata (município de Diamantina). Finalizando, Antonino desejou: Que sejam felizes na viagem de vocês. Paz, o povo gosta muito. O pessoal tá mais civilizado.*

Logo depois da entrevista com Antonino, fomos passear pela vila, visitando as igrejas, que são um verdadeiro patrimônio, mas seu estado

de conservação é digno de pena. Se não forem tomadas providências urgentes pelas autoridades, todo este patrimônio não resistirá muito tempo. É uma lástima.

Abrigo Spix & Martius

Retornamos pela estrada em direção a Tapera, cerca de uns 5 quilômetros, para registrar a descoberta de um sítio arqueológico, identificado pelo historiador Fabiano Lopes de Paula. Tratava-se de uma lapa, com inscrições rupestres, cujos desenhos não são muito visíveis para o leigo, mas, para um especialista como o Fabiano, foi possível identificar as pinturas com uma simples olhadela. O Fabiano nos dá o seguinte depoimento: *Ontem, por volta das 19h, quando estava de passagem por aqui, vim averiguar se tinha alguma ocorrência arqueológica, uma vez que o município é rico; essa região oferece vários abrigos. São quase todos ocupados com vestígios pré-históricos. (...) Em homenagem ao espírito da Expedição, de reconhecer, conhecer e resgatar valores históricos, pré-históricos, nós vamos batizá-lo de "Abrigo Spix & Martius"; a gente tá revivendo uma história. Trazendo isso à luz do nosso conhecimento e ao conhecimento da comunidade.*

Depois de nossa breve passagem pelo Abrigo Spix & Martius, seguimos para a localidade de Córregos com Lucia, Sergio Túlio, Victor e Fabiano. A equipe da revista Terra fez questão de conhecer.

Grandes distâncias

A tropa, como vimos, é dividida em lotes, que podem variar de uma região para outra, mas geralmente têm de 7 a 10 bestas. Cada lote deve contar com o trabalho de pelo menos três camaradas, sob o comando do patrão: todos genericamente tropeiros. Os tropeiros empreendiam viagens de longo curso, como eram as que ligavam o sertão do Mato Grosso ao Rio de Janeiro, por exemplo.

Spix & Martius⁴⁷¹ relatam: *Não é raro ver chegar à Capital (Rio de Janeiro) gente dos sertões de Cuiabá e Mato Grosso, que empreendia uma viagem de trezentas léguas e mais para conduzir, na volta, tropas de mulas carregadas com as necessidades do sertão. O brasileiro não se deixa deter pelos perigos e canseiras de uma viagem que, às vezes, o separa oito, até dez meses, da família: empreende-a de*

tempos a tempos para tratar ele próprio dos seus negócios; pois quanto mais ermo é o lugar de sua origem, tanto mais cedo ele se acostuma a dar pouca importância às grandes distâncias.

Além de empreendedores do transporte, como já dissemos, alguns tropeiros empreendiam no comércio, quer por conta própria, quer por conta de outrem. Saint-Hilaire⁴⁷² conta que *Os tropeiros (de Goiás) enviados pelos negociantes no Rio de Janeiro, para buscarem mercadorias, foram os únicos que, no princípio, para não viajarem sem carga na ida, começaram a levar por sua própria conta tecidos de algodão em rama.*

Contando suas aventuras

Sobre o espírito dos tropeiros (de Minas Gerais) e sua natural disposição pelas viagens e interação com outros tropeiros nos ranchos, Saint-Hilaire⁴⁷³ narra: *vi-me num rancho imundo, misturado com tropeiros de todas as cores. Havia sacos de algodão amontoados em todos os cantos e cangalhas empilhadas umas sobre as outras. Dois ou três fogões rústicos cozinhavam a comida dos tropeiros. (...) Os mineiros têm uma acentuada aversão por viagens marítimas, mas em compensação gostam de viajar por terra. A liberdade desfrutada nos ranchos agrada especialmente aos jovens. Depois de uma jornada fatigante eles saboreiam o repouso estendidos displicentemente sobre couros e se divertem tocando violão ou contando suas aventuras.*

Nos pousos, o tropeiro não raro atuava como animador, contando histórias ao som de uma viola ou no carteadado. Spix & Martius⁴⁷⁴ relatam que *Possui o brasileiro particular talento para contar e, sobretudo, gosta de descrever cenas eróticas, cada qual, mesmo o mais simples, sabe falar, ora com ênfase, ora com delicada elegância, com incrível graduação no tom de voz e escolha de palavras, e acompanhado de gesticulação eloqüente. Não raro tivemos ocasião de observar esse talento, mesmo nos nossos tocadores da tropa, quando algum contava anedotas com inimitável seriedade cômica, e os mais escutavam com satisfação ou adubavam estórias com observações e piadas sutis.*

Perseguidos pelos índios bravios

Mas nem tudo era coragem, eficiência e confiança com os tropeiros. Os viajantes em tropa se queixavam dos camaradas ou mesmo

do tropeiro chefe. As dificuldades da viagem, como febre e outras doenças; selvagens (botocudos); escassez de alimentos e água, entre outras, faziam com que eles se rebelassem, exigindo mais dinheiro do que o combinado pelos serviços e ameaçando abandonar a tropa, como relata Spix & Martius⁴⁷⁵, que a tranqüilidade das viagens eram *perturbadas, às vezes, pelas preocupações relativas ao prosseguimento da viagem, pois os nossos tropeiros declararam que não iriam adiante conosco. O medo das febres perigosas nestas regiões apavorava a todos, e, depois que o capataz (...) havia escapulado, durante a noite (...) não havia meio de reter os outros. E a possibilidade de doenças era uma constante, tanto que Spix & Martius muitas vezes adoeceram e relataram que encontraram um dos nossos mais fiéis tropeiros em tão grave estado, que depois nos felicitamos por tê-lo levado até ao Rio São Francisco, onde ficou entregue a cuidados médicos, ao passar para a Capitania da Bahia. Em sua doença havia grande parte de nostalgia, a que são sujeitos os mineiros mais do que outros brasileiros, assim como na Europa os habitantes das montanhas. E prosseguem relatando que os tropeiros contraem freqüentemente febres, ou são perseguidos pelos índios bravios. Spix & Martius informam ainda que um dos arrieiros ficou doente, num trecho da viagem pela Bahia, e que foi deixado para ser tratado numa aldeia. Mais tarde, receberam a notícia de que o pobre arrieiro tinha sucumbido ainda naquele mesmo dia.*

D. Zumbi

Fizemos mais uma visita à casa de Dona Mariinha para mostrar à equipe da revista Terra a coleção de chaves e latas na parede. Na prosa ela nos contou que de Córregos já saíram 25 padres. Um deles se tornou bispo. Segundo ela, ele é negro e conhecido como Dom Pelé; e, mais recentemente, Dom Zumbi.

Deixamos Córregos mais uma vez e fomos expresso pela MG-010 para Serro. Encontramos com a tropa na localidade de Bandeirinha. A poeira era infernal. Serro estava bastante próximo.

Navios do deserto

Saint-Hilaire⁴⁷⁶, comentando sobre Barbacena, diz que é *célebre, entre os tropeiros, pela grande quantidade de mulatas prostituídas que a habitam, e entre cujas mãos esses homens deixam o fruto do trabalho. Sobre Formigas (hoje Montes Claros), este viajante conta que foi*

aconselhado a não descuidar dos animais cargueiros para não correr o risco de serem roubados. Entrando na povoação, seu arriero foi anunciando em alto e bom tom que viajavam com passaporte do Rei e que, se algum animal fosse roubado, *não haveria perdão para os ladrões. Ninguém tocou nos burros; vários pequenos objetos, porém, nos foram subtraídos.*

Saint-Hilaire⁴⁷⁷ comenta que são os burros o único meio de transporte para escoar a produção, chamando-os de *navios do deserto*. E acrescenta que esta *metáfora oriental não é totalmente estranha aos mineiros, pois muitas vezes eles usam o termo navegar referindo-se às suas viagens.*

Terra da Promissão

Burton⁴⁷⁸, comentando sobre os campos da Mantiqueira, diz que *não pode haver nada de mais puro que o ar perfumado desses campos; a alegria deles afronta mesmo a monotonia da viagem em lombo de burro e o viajante europeu nos trópicos recupera neles todas as suas energias físicas e mentais.* Saint-Hilaire⁴⁷⁹ complementa que *Uma das grandes vantagens da região, também encontrada em outras partes da Província de Minas, são as suas águas, que têm uma frescura e uma pureza jamais encontradas na água que se bebe na Europa. Cada vale serve de leite a um riacho, onde o viajante pode matar a sede com um prazer só possível de ser usufruído nos países tropicais.* Mais adiante, Burton aconselha enfaticamente os viajantes que desejarem comodidade. *Subordine todos os seus pensamentos à sua pessoa. Não se deixe enfraquecer por nenhuma consideração para com o sexo, idade, deixando de tomar, ou, ao menos, tentar tomar o animal mais forte, o melhor quarto, o último copo de xerez. Quando a cavalo, tome a dianteira, monopolize o caminho e agrida a todos que se aproximarem – provavelmente eles se conduzirão mais francamente daí por diante. Se um companheiro escolher um cavalo, um selim, ou um freio, procure subtraí-lo: houve, com certeza, algum motivo para a escolha. De manhã, tome cuidado consigo mesmo. Cubra a cabeça, embrulhe a garganta, encha as botas de algodão. À medida que o sol se levanta, descubra-se gradualmente, abra o guarda-sol e chupe laranjas, não omitindo todas as pequenas combinações de refeição que sua espontaneidade sugira. Nunca vá para um hotel se houver uma casa particular dentro de uma légua e, acima de tudo, guarde as*

notas. Enfim, se convidar alguém para jantar, tome nota da sua bebida na parede, olhando-o em face, de modo a poder detê-lo de beber outra garrafa. Parece-nos que estes comentários de Burton tenham seus motivos, entre os quais a fadiga, pela esgotante viagem, pois um pouco mais adiante em sua narrativa, ele contemporiza: nada haverá de mais belo na atualidade do que viajar por essas terras virgens do Novo Mundo. Elas representam a “Terra da Promissão”, nova expressão do Infinito. O passado será aqui sepultado diante da grandeza com que se nos apresenta o Futuro.

Spix & Martius⁴⁸⁰ afirmam ser aconselhável aos forasteiros observar dieta igual a dos brasileiros, não praticar atividades fora de casa nas horas mais quentes do dia, quando todas as ruas estão vazias de gente, para evitar a mortal insolação, nem à noite se deve expor ao sereno, fugindo às perigosas conseqüências dos resfriados, e, ainda menos, entregar-se ao amor físico. É um pouco complicado entender o verdadeiro significado desta afirmação. Mas deixemos para cada leitor sua própria conclusão.

Spix & Martius⁴⁸¹ empreenderam uma longa viagem pelo interior do Brasil, tendo como principal motivação o interesse pelas ciências, em especial, a zoologia e a botânica. Colhiam, portanto, plantas e animais, entre répteis, pequenos mamíferos, insetos e, principalmente, aves. Contam eles que uma *pequena coleção de aves barulhentas acorrentadas no toldo das cargas de algumas mulas mostrou-se de particular utilidade, pelo fato de nos indicarem, pelo seu persistente estridor, que ressoa longe, o lugar da tropa, da qual, às vezes, nos afastávamos bastante nas excursões de investigação do terreno.*

Portaria Real

Os viajantes em missão especial, como os naturalistas Saint-Hilaire, Pohl, Spix & Martius, entre outros, recebiam uma Portaria Real, que tinha por objetivo facilitar-lhes as andanças pelo Brasil. Segundo Spix & Martius⁴⁸², este era o texto da portaria que traziam para circular na Província do Rio de Janeiro: *Manda El-Rei Nosso Senhor a todas as autoridades militares ou civis a quem esta for apresentada, e o seu conhecimento pertencer, que se não ponha embaraço algum à livre jornada de Mrs. Spix & Martius, membros da Academia Real das Ciências de Munique, aos quais Sua Majestade tem concedido a permissão necessária*

para viajar e demorar-se o tempo que lhes for conveniente em qualquer parte dentro dos limites desta Capitania do Rio de Janeiro. E determina Sua Majestade que se lhes preste nesta sua digressão toda a assistência e auxílio de que precisarem, logo que o pedirem. Palácio do Rio de Janeiro, em 12 de setembro de 1817.

Pohl⁴⁸³ comenta que nas estradas *Habitualmente vêem-se duas mulheres montadas num cavalo só; mais freqüentemente ainda, traz o homem a sua mulher à garupa, na sela, e é pitoresco ver quantos pares, assim enlaçados, apeiam ao mesmo tempo.* Ainda segundo este viajante, no Rancho Mantiqueira, local onde acampou, encontrou uma tropa de burros, cujo dono vinha acompanhado por uma mulata que montava garbosamente à moda masculina e sabia fazer uso das esporas de suas grandes botas. *Um grande manto azul cobria suas roupas femininas. Pendiam-lhe do pescoço grandes rosários de ouro.*

Spix & Martius⁴⁸⁴ relatam que o modo de viajar, tanto para mulheres quanto para homens, é a cavalo ou em mula, e que, freqüentemente, o homem leva a mulher montada na garupa.

No Brasil, notadamente nas povoações mais consideráveis, é uma espécie de ponto de honra e cerimonial, que um branco recém-chegado seja alojado em casa de outro branco, conforme narra Pohl⁴⁸⁵.

Primeiro viajante estrangeiro

Mawe⁴⁸⁶, como ele mesmo escreveu, *era o primeiro inglês, e talvez o primeiro estrangeiro, a penetrar tão longe pelo interior.* Alerta que alguns viajantes desavisados, ao atravessarem as florestas, se assustam com o alvoroço dos *macacos com longas barbas.* O autor salienta ainda que *durante a viagem, que, quando nosso bando avistava ao longe algum viajante ou negro, era logo despachado um soldado para trazê-lo à presença do oficial, que o submetia a interrogatório.* Confirmando a informação de Mawe, Afonso Arinos⁴⁸⁷ relata que a Coroa Portuguesa não permitia a presença de observadores estrangeiros na região das minas. *Eis porque todos os viajantes falam das minas, nos meados do século XVIII, época do seu apogeu, falam por ouvir dizer, pelas informações obtidas nos portos do litoral.* Certamente, eram as informações difundidas pelos tropeiros e camaradas, principais viajantes entre o litoral e as Minas. E

acrescenta que *O primeiro viajante estrangeiro que teve permissão para visitar as minas foi o inglês John Mawe* ainda que sua viagem pelos idos de 1809 tenha ocorrido já no período de declínio da mineração.

Cães dos tropeiros

Pouco mencionado, era o cão – o melhor amigo do homem - parte da tropa. Destarte, também um grande amigo do tropeiro. Às vezes mais de um cão acompanhava uma tropa, possuindo, cada um, suas tarefas definidas. Como nos ensina Goulart⁴⁸⁸ que, *Nos transvios dos cargueiros e na vigilância noturna* este animal prestava relevantes serviços no tropear.

Quando escasseavam os víveres, eram os viajantes obrigados ao expediente da caça. Neste mister, os cães contribuíam sobremaneira, como informa Pohl⁴⁸⁹, que apanhou um tamanduá *que os nossos cães já tinham mordido várias vezes*. Ainda nos conta este viajante que, após uma longa travessia para a Vila do Fanado (Minas Novas), por terreno coberto de *pontiagudos calhaus*, ficaram os criados, que andavam descalços, com os pés dilacerados. *O meu próprio cão não podia suste-se em suas patas feridas*.

Gardner⁴⁹⁰ comenta que *Ao amanhecer fomos todos despertados pelos latidos de nosso grande mastim e os gritos de alguém por ele atacado. O acampamento era ao pé da estrada pública e o cão pulava sobre um pobre preto vindo do distrito do diamante e a caminho de Formigas, que partira assim cedo para escapar ao calor do dia*.

Bunbury⁴⁹¹, ao pernoitar num rancho próximo ao Registro de Matias Barbosa, comenta que um grupo de muleteiros haviam acampado ali próximo e que foi *constantemente perturbado pelo latido de seus cães e isso, juntamente com o frio, impediu-me de dormir bem*.

Saint-Hilaire⁴⁹² dá sua contribuição confirmando a presença de cães nas tropas, quando relata que um certo fazendeiro, criador de ovelhas, tinha muitos problemas com a criação destes animais devido ao ataque dos cães domésticos e selvagens, bem como pelos *cães dos tropeiros*.

O Príncipe Maximiliano⁴⁹³ também nos empresta o testemunho da presença de cães nas tropas, informando que *o barulho que fazia os nossos cargueiros, ecoando ao longe nestas florestas solitárias, junto aos gritos dos tropeiros (...) Nossos cães latiam com força quando descobriam um animal.*

Posseiro

A figura dos posseiros é citada por Lenharo⁴⁹⁴ como aquele indivíduo que no contra-ponto da mineração foi aos poucos buscando outras atividades. Não vemos aqui o posseiro na figura jurídica de quem tem a posse de uma coisa, mas aquela figura que se apossava de uma coisa no sentido pioneiro, no sentido de abrir caminho, independente da propriedade da coisa. Os posseiros, assim, ocupavam áreas virgens *com suas pequenas roças de produto de primeira necessidade, voltados para o comércio miúdo à beira das estradas, que povoaram rapidamente a região.* Outros se prestavam a abrir *trechos de estradas, ou se prestavam a fornecer alimentos para tropas e tropeiros, pastagens para os animais ou abriam pousos e vendas necessários à organização do tráfico comercial.*

Nossa Senhora da Conceição do Serro Frio, Vila do Príncipe ou Serro

Serro, Vila do Príncipe, Nossa Senhora da Conceição do Serro Frio, Ivituruy, são alguns dos nomes que esta cidade já teve e foi conhecida. Era uma cidade movimentada no tempo da mineração. Spix & Martius⁴⁹⁵ relataram ser a Vila do Príncipe a *principal cidade da comarca do Serro Frio (...) situada a 3.200 pés de altitude. As ruas são ladeiras tortuosas e mal calçadas; as casas, pequenas e pobres. (...) O número de habitantes vinha se reduzindo nestes últimos decênios, em consequência do rendimento cada vez menor das minas de ouro, de sorte que, atualmente, não conta mais de 2.000 almas, e nesta zona de antiga opulência só se encontram vestígios de miséria.* Com relação à atividade mineira de extração do ouro, eles acrescentam que o ouro encontrado no distrito diamantino *tem de ser fundido aqui (Vila do Príncipe). (...) acharam-se outrora alguns grandes blocos de ouro maciço, até o peso de várias libras.*

Descrivendo sobre a cidade, Gardner⁴⁹⁶ registra: *Serro é construída na encosta de uma montanha (...) consiste de uma rua longa*

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

(...) quase todas bem calçadas (...) quase toda casa tem um pequeno quintal, o que dá à cidade, vista de longe, agradabilíssimo aspecto.

Mawe⁴⁹⁷, referindo-se à Vila do Príncipe e ao Distrito Diamantino, destaca: *Estando situada a cidade perto dos confins do distrito diamantino e no seu caminho (...) As leis são tão severas que, quem quer que seja encontrado fora da grande estrada estará sujeito a ser detido como suspeito e submetido a exames e interrogatórios, que acarretam muitas vezes embaraços e demoras.*

A Vila do Príncipe era mesmo um entreposto. Pohl⁴⁹⁸ também registra que a *Vila do Príncipe oferecia aos meus arrieiros atrativos suficientes para que não a quisessem tão cedo abandonar.*

Distrito Diamantino

Joaquim Felício dos Santos, em sua obra Memórias do Distrito Diamantino, informa que, após a descoberta de diamantes no Arraial do Tijuco, boa parte da população da Vila do Príncipe mudou-se para lá, na esperança de encontrar as cobiçadas pedras e fazer fortuna. Era a demarcação diamantina: 1º. marco na barra do Rio Inhaí; o 2º. marco subindo o Rio Jequitinhonha, no Córrego das Lajes; o 3º. marco, assentado num penhasco na Serra do O; o 4º. marco, junto ao Morro das Bandeirinhas; o 5º. marco foi assentado numa penha alta, chamada Tromba D'Anta, fronteira ao Córrego Bandeirinha; e o 6º. marco na cabeceira do Rio Pardo; com uma forma elíptica, o maior diâmetro no sentido S – N era de doze léguas e no sentido E – W era de sete léguas; mais ou menos 75 léguas quadradas.

Chegamos a Serro e, como já combinado, fomos nos instalar no Hotel Itacolomi. Aguardamos a chegada dos caminhantes e cavaleiros. Foram pouco a pouco chegando e, quando menos se esperava a festa, estava montada na Praça João Pinheiro, em frente à Prefeitura local. Discursos, homenagens, hino nacional ao berrante; a festa foi de grande brilho, de uma espontaneidade inacreditável. Foi complementada com marujada, o que deixou todos de boca aberta. A receptividade em Serro foi além do que se imaginou.

Companheiro fiel de tantas miradas

Ainda nesta noite, nosso amigo e expedicionário-caminhante Luis Pucú deu por falta de seus óculos. Segundo ele, ao descansar na beira da estrada, numa curva qualquer, quase chegando, teria posto os óculos sobre o barranco, enquanto enxugava o rosto. Numa tentativa alucinada, saímos no meio da noite no Jeep da FUNIVALE na esperança de localizar a tal curva. A lua estava cada vez mais cheia e a sorte estava do seu lado. Lá na tal curva, repousando num canto do barranco, estava os óculos, aguardando por seus olhos, companheiro fiel de tantas miradas.

Numa situação semelhante vivida pelo Pucú, o viajante Saint-Hilaire⁴⁹⁹ comenta que, ao tentar abrir suas malas, percebeu que havia perdido as chaves. Como não havia meios imediatos de solucionar o problema, seu criado tomou a iniciativa de retornar pelo mesmo caminho que haviam percorrido. Para surpresa deste viajante, no dia seguinte, viu seu criado retornar com a *cambada de chaves* encontrada por ele na areia da praia.

A noite no hotel foi excelente. Cada um se recolheu na medida do cansaço. Do lado de fora um destes carros com porta-malas aberto, equipado com potente aparato de som, mais parecendo um alto-falante-móvel, despejava o som extremamente alto para o meio, capaz de irritar qualquer amante da música. Tal fenômeno vem se multiplicando e, em muitos lugares, estes alto-falantes-móveis causam grande poluição sonora. O desserviço é maior que o prazer da música.

19º dia: Quarta-feira 28 de Julho
Serro a São Gonçalo do Rio das Pedras

*O engenheiro de manutenção das estradas
brasileiras é o sol.*

Luccock⁵⁰⁰

Alvorada sem qualquer alvoroço. Os caminhantes foram os primeiros a se apresentarem para o café-da-manhã. O dia seria longo, com mais ou menos 30 quilômetros até São Gonçalo do Rio das Pedras, distrito pertencente ao município de Serro e sede da FUNIVALE, local onde ficaríamos descansando o vigésimo dia.

Os animais ficaram acomodados no Parque de Exposição, justamente na saída para Milho Verde/São Gonçalo. De lá, os cavaleiros já teriam alguns quilômetros percorridos.

Queimando fogo: Mario

Conhecemos Mario Andrade dos Santos, 84 anos, tropeiro. Ele nos conta um pouco de sua vida nas estradas: *Fui tropeiro. Acho que uns cinqüenta anos eu viajei. Parei depois que fui operado, já tem uns seis anos; mas com tropa mesmo eu parei em 1974, quando casei; parei porque foi acabando a tropa e não dava pra viajar mais.* Perguntado sobre os motivos que levaram ao fim das tropas, ele responde com firmeza: *Acabou as tropas por causa das estradas de carro. Eu viajava para São João Evangelista, Peçanha, Jacuri (?), ali pro lado dos Pinto, Rio Vermelho, Sabinópolis, Governador Valadares, Santa Maria, Diamantina, Conceição do Mato Dentro. Eu transportava panela de pedra, polvilho e farinha de mandioca. Naquele tempo fazia chapéu de palha eu levava; levava pente, cachimbo. Eu tinha um lote com 10 animais. Era eu, meu irmão e mais um outro. Eu era o chefe. Eu andava a cavalo e os demais a pé. O lugar mais longe que eu fui foi Santa Maria de Itabira. São Paulo, Belo Horizonte e Rio*

de Janeiro eu nunca fui. Tenho saudades do tempo das tropas. Perguntado se ganhava dinheiro, respondeu: Ganhava pouco, mas vivia satisfeito. Perguntado sobre os muladeiros, respondeu: De vez em quando passavam por aqui. Eu e meu irmão levamos umas 25 mulas lá na mata para vender. Saímos em direção a São João, Peçanha, Rio Doce, Governador Valadares; fomos lá em Mantena, lá longe. Cada lugar que a gente ia vendia um animal, mas tava só descendo. Pra vender tem que ser andando. Gastamos uns 40 dias ida e volta, vendemos tudo lá, aí pegamos o trem de ferro e voltamos pra casa. Quando a gente ia para Diamantina saía daqui, passava em Três Barras e arranchava em São Gonçalo. Encontrava uma porção de outros tropeiros, contava prosa, queimando fogo; tinha gente que tinha instrumento pra tocar. Tinha pinga também. Era comum chegar num rancho e não ter ninguém; daí a pouco começava a chegar tropa; a gente olhava, tinha 8, 10 lotes. Descarregava pra botar cangalha em cima. Tinha movimento mesmo. Hoje não tem mais.

Armados de compridas espadas

A indumentária do tropeiro era aquela característica da atividade laboral que ele exercia. Influenciado pelos caminhos estreitos, frio, calor, chuva e outras intempéries, o tropeiro necessitava de uma vestimenta apropriada. Em geral, levavam à cabeça um chapelão de feltro, cor cinza, com abas viradas, onde traziam agulhas e linhas para o conserto das arreatas; camisas e calças de pano forte e na cor marron; botas de couro flexível, compridas até a metade da coxa, amarradas por uma fivela; um poncho sobre os ombros; e uma capanga, *bolsa de tela grossa em que o tropeiro guarda o fumo*, segundo Burton⁵⁰¹.

Na cintura, faca, facão e, dependendo da época, uma garrucha de dois canos ou um revólver trinta e oito. Ainda sobre a indumentária dos tropeiros, Rugendas⁵⁰² comenta: *O que torna mais grotesco o conjunto é a maneira estranha de armar-se; espadas compridas, enormes fuzis e apetrechos de sela que lembram a cavalaria; e ainda pesados estribos e fitas de diversas cores, amarradas à crina do cavalo.*

O Príncipe Maximiliano⁵⁰³ também descreve a indumentária de um tropeiro: *todos vão armados de compridas espadas e vestidos de botas de couro castanho que sobem até muito em cima; à cabeça um chapéu de feltro cinzento claro.* Com relação à vestimenta dos tropeiros,

Saint-Hilaire⁵⁰⁴ faz seu comentário: *usavam calças de algodão e uma camisa com as fraldas para fora, à maneira dos tocadores de burros e da gente humilde. (...) E se os tocadores de burros fazem longas caminhadas sem outra proteção a não ser o seu chapéu, é que foram acostumados com isso desde a mais tenra infância.* Acrescentando ao comentário acima, os condutores de burros, sub-tipo do tropeiro, resultante da fragmentação da atividade de condução de tropas, apresenta nos dias de hoje (meados do século XX) um indivíduo modesto, humilde, dado à vestimenta, como descreve Santos⁵⁰⁵: *descalço ou de alpercatas; chapéu de couro ou palha; camisa e calça freqüentemente remendada com chitas diversas; na mão, o relho de cabo flexível e corda de couro trançado.*

Plantas medicinais

Conhecedor das manhas e experiente no trato com os animais, o tropeiro era também um difusor de conhecimentos, empiricamente obtidos, sempre intercambiando com seus pares as novas descobertas. Cada região percorrida apresentava suas características, como, por exemplo, a ocorrência de ervas venenosas, tão nocivas aos animais. Os tropeiros informavam-se sobre a ocorrência destas plantas e os meios para minimizar o sofrimento dos animais ervados, com tratamentos de toda sorte, como testemunhou Burton⁵⁰⁶ no seguinte relato: *todos os tropeiros me afirmaram que quando falta forragem, muitos dos animais são mortos por essa erva, contra a qual empregam várias plantas medicinais.*

Os tropeiros conheciam a lida, o tempo e os caminhos, bem como os costumes locais. Pohl⁵⁰⁷ relata que, após uma jornada de quatro léguas, *Meu tropeiro muito me surpreendeu com o aviso de que tínhamos de ficar aqui e dormir ao ar livre. Isso me era extremamente desagradável, mas essa gente conhece tão bem o terreno e o tempo que, na maior parte das vezes, vale a pena segui-los.* Saint-Hilaire⁵⁰⁸ complementa a informação indicando que os costumes locais têm o seu porquê, ainda que pareçam estranhos ao forasteiro, quando narra que *Depois de dez ou doze, ou mesmo quinze dias através de matas, os tropeiros compram sempre alguma coisa na primeira cidade que encontram, e os que vêm de diversas partes da Província das Minas para se dirigirem ao Rio de Janeiro, procuram prover-se (...) dos artigos que lhe faltam, porque sabem que mais longe não acharão o menor recurso.*

Na marcha certa: Guido

Na casa do Mario, apareceu o Guido Julio Pinto, 67 anos, que não foi tropeiro, mas todos de sua família exerceram esta profissão. Ele nos conta uma peculiaridade das tropas: *O burro de dia sabia que o tropeiro estalava o chicote; ele sabia que tava andando devagar e que tava atrasando a tropa. Então quando estalava o chicote ao invés dele andar depressa, ele dava um trote, aí batia no sino e bateu sino todos sabiam que tava andando devagar, aí andava na marcha certa.* Animado, certificando-se de que a mulher do Mário não estava no recinto, ele conta uma anedota: *Chegou no local uma tropa; precisava arrumar o pasto, aí perguntou pra dona, que era viúva:*

- A Senhora tem um quarto (pasto cercado) pra arrumar para a tropa? Ela respondeu:

- Meu redondo (pasto) está pelado.

- Aí o tropeiro falou assim:

- Mas será que a Senhora não pode arrumar pra mim, nem que seja de hoje pra amanhã? A viúva responde:

- Pois é, meu redondo está pelado, mas por uma noite passa. Pode colocar seu comprido (os animais) que amanhã você poderá tirar até às oito da manha. (Risos).

Juscelino Kubitschek: João Emílio & Gasparino

Após a conversa animada com os dois, nos dirigimos para a casa de João Emílio Pereira (Nono), 85 anos, que, em companhia do Gasparino Fabiano, 72 anos, nos contaram suas experiências. João Emílio: *Fui tropeiro durante muito tempo. Comecei com meu pai. Eu puxava tropa como funcionário antigo dos fazendeiros produtores de cachaça e café. Eu parei de puxar tropa tem uns 35, 40 anos. Logo que me casei.* Gasparino: *Fui tropeiro por uns 30 anos. Parei em 1958. Trabalhava com tropa aí fui vendendo os animais e comprando propriedade e fomos mexer com roça. O tropeiro vendia a tropa e comprava imóveis. Comprava terra como aconteceu com meu pai; trabalhou muito com tropa para Itabira, puxando*

cachaça e café. Trazia tecido, ferragem e outras coisas. Comprava e vendia pros comerciantes da zona da mata, Sabinópolis, Guanhães, antigo S. Miguel. E assim por diante. Perguntado se o João e o Gasparino tocavam tropa juntos, este responde: Não, ele tinha a tropa dele e eu a minha. Eu transportava café, feijão, rapadura, toucinho. Levava pra São João da Chapada e de lá trazia sal que chegava de trem em Diamantina. Sobre muladeiros, o Gasparino responde: Já, tocava tropa com 60 bestas para Curvelo. Lá eles colocavam os animais para trabalhar na lavra. Trabalhei muito puxando cascalho com tropa. O lugar mais longe que fui foi Curvelo. (...) Governador Valadares eu já mexi com comércio de boi. Já toquei mula pra vender em São Gonçalo do Rio das Pedras. Lá a gente viajava com mercadoria e também conduzia tropa. Tinha negócio de vender burro. Esse norte eu rodei bastante. Ainda tenho intenção de arrumar uma tropa. Perguntado ao João Emílio se gostaria de acompanhar a Expedição Spix & Martius até Diamantina, respondeu: É possível. Diamantina eu conheço a fundo. Conheço todos os comerciantes que compravam o café, o queijo, a rapadura. Corria dinheiro. Tanto o comércio do boi quanto o ouro e o diamante. Já levei café lá pro lado de Conselheiro Mata, que era levado pela Central (ferrovia). Perguntado sobre o transporte de carvão em tropa, ele respondeu: Já fabriquei carvão aqui na nossa propriedade e vendia pros caminhões. Isto deve ter uns 10 anos. Se me der uma tropa eu toco. Tenho vontade de arrumar uma tropa. Perguntamos ao Gasparino se também tinha disposição para ainda tocar uma tropa, ele respondeu: Eu não agüento mais, mas ainda tenho vontade. Tinha prazer em viajar, não tinha problema. Era muito alegre e muito crédito. Tenho saudade desta época. Serro tinha muita tropa arranchada onde hoje é a rodoviária, e tinha também o mercado. Em Diamantina me lembro bem do mercado. O Juscelino (Kubitschek) tava sempre lá. Ele apoiava os tropeiros. Nesse ponto da entrevista Seu Nono chegou às lágrimas e nossa entrevista ao fim.

Alteração nos planos

O cronograma original da Expedição incluía um pernoite em Três Barras. Após consenso, optamos por esticar até São Gonçalo e descansar um dia nesta vila. Isto implicaria em praticamente dobrar a caminhada do dia. O Raphael Olivé ponderou dizendo que seria muito puxado, mas concordou que um dia de descanso seria interessante. Esta antecipação, por sua vez, alterou os planos da comunidade, que havia

planejado uma recepção em grande estilo, tanto em Três Barras quanto em São Gonçalo. Comunicamos por telefone a alteração e partimos para lá, a fim de providenciar o alojamento na Escola Estadual Mestre Virginia Reis, alimentação, etc.

Em curso para São Gonçalo encontramos com os caminhantes e com os cavaleiros. Em São Gonçalo planejamos o que era necessário para esticar em um dia nossa estada. O Bar do Pescoço encarregou-se da alimentação. Isto facilitou nossa vida pelos próximos dois dias. Retornamos então em direção a Serro para encontrar os expedicionários e suprir-lhes de água, biscoitos, etc., como de costume.

Em Três Barras encontramos o Rafael, a Norma e a Eliza. Eles comunicaram que ficariam por lá, pois a caminhada estava puxada. Arrumaram hospedagem na comunidade. Os demais caminhantes seguiram para São Gonçalo.

Mulas cobertas por ganhões

Na beira do Rio São Francisco, próximo a Januária, Burton⁵⁰⁹ faz o seguinte comentário com relação aos burros: *Havia bons burros pastando pelas proximidades (...) Um jumento provou-me que o cruzamento é praticado aqui. Mais abaixo os asnos tornaram-se comuns.* E segue informando que *afirmaram ter visto filhotes de três mulas cobertas por ganhões, acrescentando que eram todos animais disformes.*

Cores dos muares

No alto Vale do Paraíba, segundo Maia⁵¹⁰, as cores dos muares são assim conhecidas: Azulego: branco com pintinhas pretas, tordilho-escuro; baio: café com leite, às vezes claro e escuro; bragado: castanho com a cabeça e as pernas brancas, cor rara; branco: pelagem branca; castanho: marrom claro; dourado: castanho-amarelado; lobuno: castanho-acinzentado; pampa: malhado de preto e branco ou castanho e branco; pedrês: branco com pintinhas vermelhas; pelo-de-rato: turvo-escuro; picaço: castanho-avermelhado com pernas e cabeça manchadas de branco, cor rara; pinhão: castanho escuro-avermelhado; preto: pelagem muito escura; rosilho (rosio): castanho entremeado com pelos brancos; ruão: vermelho pinhão ou palha de arroz; ruço: branco com pelagem suja; tordilho: branco pintadinho de preto.

Rancho Três Barras

Seguiam Spix & Martius⁵¹¹ da Vila do Príncipe em direção ao afamado Arraial do Tijucu. Em Três Barras fizeram alto, na espera da autorização escrita para adentrarem no Distrito Diamantino, registrando: *morros cobertos de mata e fizemos pouso no Rancho Três Barras, onde alguns dias antes uma onça tinha espalhado terror geral. Também na chegada a Três Barras, Gardner⁵¹² aponta que após uma jornada de três léguas e meia por uma região desinteressante de montanhas pedregosas, chegando a um lugar chamado Três Barras.*

No caminho de Três Barras para Milho Verde, o Pico do Itambé torna-se cada vez mais imponente na paisagem. Joaquim Felício⁵¹³, escrevendo sobre o Pico do Itambé, registra: *era o farol granítico dos viajantes, era o centro de um círculo de sessenta léguas de diâmetro, que podiam resolver sem receio de extraviarem-se.*

Milho Verde

Sobre a passagem por Milho Verde, Spix & Martius salientam apenas que nesta vila ficava o registro de entrada no Distrito Diamantino. Mawe⁵¹⁴ ressalta: *Passsei depois por Milho Verde, corpo de guarda ou registro (...) As tropas de soldados (...) vai ao encontro dos viajantes, segue-os, examina-os. A região é de extrema aspereza, despida de vegetação, coberta, por todos os lados, de massas de rochedo de grês.*

Saint-Hilaire⁵¹⁵, em breve descrição sobre Milho Verde, registra a vila como *compondo-se de uma dúzia de casas e de uma igreja.*

Burton⁵¹⁶ nos traz uma informação interessante acerca da atividade diamantífera: *O Diamante Bragança, originário do Córrego Caeté Mirim, encontrado perto de Milho Verde (...) peso bruto de 1.680 quilates.*

Spix & Martius⁵¹⁷, referindo-se aos diamantes e à natureza da região, registram: *Quase parece que a natureza escolheu para a região originária dessas pedras preciosas os mais esplêndidos campos e os guarneceu com as mais lindas flores (...) Sente-se o viajante, nesses deliciosos jardins, atraído de todos os lados por novos encantos e segue*

Evandro Sathler

extasiado pelos volteios do caminho sempre nas alturas que o leva de uma a outra das belezas naturais.

Josias Morais

Ainda em Milho Verde fomos para a Pousada Morais, onde o Josias (Vice-Presidente da FUNIVALE) aguardava a passagem da Expedição. Chegaram os cavaleiros e todos foram convidados para tomar um café com bolo delicioso na Pousada. Faltavam apenas cinco quilômetros entre Milho Verde e São Gonçalo do Rio das Pedras. O dia seguinte estava reservado para não se fazer nada. Apenas descansar.

São Gonçalo do Rio das Pedras

Sobre São Gonçalo do Rio das Pedras, Burton⁵¹⁸ destaca: *a vila chamada de Casamenteira das Velhas. O local é notável pela ordem e pela indústria. Disseram-me que ali não se encontra nenhuma jovem perdida e os habitantes exercem pequenas indústrias.*

Nos concentramos próximo da matriz, aguardando a chegada dos cavaleiros. Alguns caminhantes já haviam chegado e, pouco a pouco, iam se instalando na Escola. O foguetório anunciava a chegada da tropa. Aguardamos na praça a presença do presidente da FUNIVALE, o Martin Kuhne, para dar as boas vindas aos expedicionários. Ele não apareceu. O Túlio Marques fez um breve discurso e demos por encerrada nossa chegada a São Gonçalo. Os sinais de cansaço eram visíveis.

O povo se recolheu cedo.

20º dia: Quinta-feira 29 de Julho
São Gonçalo do Rio das Pedras = Descanso

O brasileiro não se deixa deter pelos perigos e canseiras de uma viagem que, às vezes, o separa oito, até dez meses, da família: (...) pois quanto mais ermo é o lugar de sua origem, tanto mais cedo ele se acostuma a dar pouca importância às grandes dificuldades.

Spix & Martius⁵¹⁹

Dormimos todos na Escola Mestre Virgínia Reis. Por sorte eram férias escolares e nossa chegada não interferiu em nada. Assim como em Itapanhoacanga, as salas-de-aula foram transformadas em alojamento. Forneceram-nos colchonetes e tudo mais necessário para o nosso descanso. Sem alvorada programada.

Os animais ficaram alojados numa área nos fundos da Casa Guimarães Rosa, sede da FUNIVALE e local do futuro campus.

Terra Mãe

Todos saíram para as mais diversas atividades. Lucia Velasco foi com o Pucú a Diamantina buscar a Renata (mulher) e Isabela (filha). Um grupo foi, com o Tullio e o pessoal da Lis Produção, para a Gruta do Salitre filmar uma atividade de *rapel*. Fomos com Toni, Ana Kuhne (Pousada Refúgio dos Cinco Amigos) e o Fabiano para uma caminhada até uma gruta com pinturas rupestres, na direção da Serra do Raio. Segundo o Fabiano, aquele sítio arqueológico não estava cadastrado e foi devidamente marcado pelo GPS e batizado de *Sítio Arqueológico da Vargem*. Próximo a esta área, um outro abrigo foi descoberto por ele com inscrições não tão claras quanto o da Vargem e que recebeu o nome de

Sítio Arqueológico Terra Mãe, em homenagem ao Projeto Terra Mãe, que se vê ao fundo na paisagem.

Do sítio demos uma volta e fomos nos refrescar no Poço da Ana, um lugar extremamente agradável, localizado na beira do Rio das Pedras. O recanto é primoroso e vale a pena ser conhecido. De lá seguimos para o Projeto Terra Mãe, em vias de transformar-se numa escola agrícola especializada em agricultura orgânica. Fizemos algumas excelentes imagens.

Arranchar no mercado: Zeca

Em seguida tratamos de entrevistar Seu Zeca, ou melhor, José Maria Otoni, 63 anos, tropeiro. Ele nos conta que trabalhou muitos anos com tropa para Diamantina, pelos idos de 59, quando tinha vinte e poucos anos e era solteiro. Ele conta que plantava lavoura e também comprava na mão do povo feijão, farinha, toucinho, café em coco e levava tudo para Diamantina. Como todos sabiam que ele levava mercadoria para vender em Diamantina, o povo então oferecia outros produtos para que ele intermediasse a venda. Seu Zeca aprendeu com o pai a arte de mexer com tropa, quando ainda tinha 10 anos. Das lembranças que têm, uma em especial, a de que viajava na garupa do pai que tropeirava e carriava⁵²⁰. Comprava e vendia besta também. *Gostava desta verba também*, acrescenta. O pai de Seu Zeca morreu com 51 anos, fazendo arreio, arte que passou para o filho Adão, que a mantém até os dias de hoje, além de fazer selas e cangalhas. Seu Zeca conta que o lugar mais longe que já esteve com tropa foi Serro e Itambé (Santo Antonio do Itambé). Em Três Barras comprava muita farinha. De Diamantina trazia sal, que chegava em trem (Maria Fumaça), para vender em Serro, e de lá trazia farinha, café em coco. Ele conta que chegou a viajar na Maria Fumaça que vinha de Belo Horizonte para Diamantina. Segundo Seu Zeca, a viagem era péssima, pois viajavam em carro de classe inferior. Seu Zeca conta que o transporte de mercadoria em tropa era lucrativo. O sal tinha grande rentabilidade. *Era bom negócio*. Ele conta ainda que não tinha estrada de rodagem e, por conta disso, eram as tropas que dominavam os caminhos. Alguns lugares passavam carro de boi. Segundo o Seu Zeca, na região, uma tropa é composta de um lote, com 12 animais, sendo 10 bestas de carga, e 2 de sela, sendo 1 cavalo. Sem esquecer que um destes animais era a madrinheira. Nas viagens para Diamantina, assim que chegava na

cidade, descarregava os animais no mercado dos tropeiros, lá na praça. Dava trato nos animais, passando a raspadeira no pelo e dando milho, depois levava para o pasto e em seguida *ia bater uma trempezinha, fazer um cafezinho, alguma coisinha para comer, depois ia sair para vender as coisas que a gente levava*. Seu Zeca conta que batia na porta dos principais comerciantes oferecendo a mercadoria. Se fechasse negócio, imediatamente carregava os animais necessários e fazia a entrega. Feita a entrega, ele tratava de fazer umas compras (geralmente mantimentos) que eram encomenda dos negociantes de São Gonçalo. Neste caso, o dinheiro era suprido pelos negociantes e Seu Zeca fazia apenas o trabalho de administrar a compra e o carroto. Dormiam no mercado, para cedo na manhã do dia seguinte partir de volta. Seu Zeca conta que a última vez que fez viagem para Diamantina com tropa foi em 1982. A partir desta época, passou a viajar com um número reduzido de animais. Nesta época levava doce de laranja, marmelada para vender, não só em Diamantina, mas Serro, Gouveia, Pedro Lessa e Itambé. Nesta época já tinha mais carros passando e não dava para competir no frete. Seu Zeca não era o único em São Gonçalo na atividade tropeira. Existiam muitos outros. Ele estima em 10 lotes o contingente de carga de São Gonçalo naquela época. A estrada era movimentada. Com relação a pasto para essa burrada toda, em São Gonçalo não era problema, mas em Diamantina era necessário alugar pasto que, às vezes, não ficava perto do mercado. Seu Zeca conta que nos tempos de tropeiro andava armado. *Nessa época o tropeiro tinha direito de andar armado, com um facão, uma garrucha, um revólver*. Os tropeiros chegavam na cidade com arma na cintura. *Era um direito do tropeiro*, insiste Seu Zeca. Mas, ao chegar no mercado, tinha que guardar os ferros. *Éramos muito respeitados e, nessa época, tínhamos grande direito no mercado que é um patrimônio, depois passou a ser banca e já foram encurtando os tropeiros, agora é que está voltando ao normal, se o sujeito quiser pode chegar com sua tropinha e vender no mercado*⁵²¹ (...) *voltou a poder, lá tem um cantinho que tem estacas para os burros e bancas no sábado*. Seu Zeca conta que na época em que transportava mercadorias para Diamantina existia uma balança no mercado, da qual os tropeiros se serviam, pagando uma pequena taxa. Não gostavam que a gente vendesse pinga (aguardente). *Este produto era proibido vender no mercado*. Seu Zeca informou que já transportou lenha, na época em que não havia tanta fiscalização como existe hoje. Essa lenha era transportada já *por encomenda*, acrescenta. Além de lenha,

transportou também galinha. Porco nunca transportou, mas já viu uma vara com duzentos animais pela estrada. Em Diamantina, Seu Zeca conta que já chegou a arranchar com mais de 50 tropeiros e *muitas vezes não cabia mais gente dentro do mercado, tinha que ficar do lado de fora (...)* *Tinha banheiro dentro do mercado e dormíamos em cima de couros, embolava uns panos, fazia um travesseiro e dormia todos ali dentro (...)* *o pessoal bebia, brincava, ficava contando caso, uns dormiam mais cedo, outros mais tarde.* Além das mercadorias da roça, eram relógios, armas, anéis e quinquilharias negociadas pelos tropeiros. As mulheres dos tropeiros não eram esquecidas na hora de negociar uma jóia ou algo do agrado feminino. Nos ranchos ficavam todos embolados, sem distinção. Seu Zeca negociava queijo e carne. *Os queijos eram transportados em balaços pequenos e, às vezes, se deformavam e eram vendidos baratinho, também pano de toucinho, muito barato.* Seu Zeca conta que nos ranchos os animais recebiam cuidados. Quando adoeciam, necessitando de cuidados especiais, os tropeiros se juntavam num esforço coletivo para minimizar o sofrimento das bestas. *Sim, todos ajudavam, inclusive na estrada.* Seu Zeca tropeirava tanto na época das águas quanto na seca. Nas águas *chegava no mercado às vezes todo molhado com os couros molhados fedendo e a gente deitava assim mesmo, não tinha plástico de proteção.* Nas travessias de rios, quando estava tudo muito cheio, era necessário descarregar os animais e esperar a água abaixar. Às vezes podia atravessar a carga na mão e depois os animais. Uma vez do outro lado, tinha que carregar os animais novamente para seguir viagem. Com relação a bandidos na estrada, Seu Zeca nos conta que nunca teve problemas, mas um colega teve *uma despesinha* surrupiada. O colega ficou bebendo até tarde, quando retornou não encontrou mais a mercadoria que estava no burro. Mas na estrada nunca teve problemas. Perguntado se tinha saudade da lida, ele diz que tem muita saudade, era divertido. *Naquela época sempre tínhamos um dinheirinho.* Seu Zeca já chegou a tocar tropa com dois lotes, com a ajuda de dois companheiros. Os animais às vezes se espantam com coisas que não percebemos e começam a saltar como loucos. *Já vi várias vezes, uma certa época eu estava com minha tropa, 4 animais, 3 na cangalha e 1 na sela, deveria ser mais ou menos três horas da madrugada com a lua clara, subindo uma serra, escutei tipo uma pessoa vir correndo, batendo os calçados pela serra abaixo, eu olhei assim não vi nada, os burros pararam, olharam para trás e não viram nada e saíram em disparada com medo, e eu saí atrás dos burros, mas*

ninguém viu nada e escutamos essa zoeira toda. Às vezes era burro novo sendo amansado. O burro quando chega num atoleiro, ele cheira e percebe se dá para passar ou não, e passa maneiro, ele é sabido também. Se percebe que tem dificuldade ele não passa. Onça eu já vi várias vezes, atravessava na nossa frente, os burros assustavam, nós amarrávamos os animais no pau e esperava um pouco, até ela ir embora e os animais não estarem mais assustados, nós tínhamos um bom revólver, mas nunca precisamos atirar. Seu Zeca se lembra da época em que ia de São Gonçalo para Diamantina, e que o caminho – em boa parte - era coberto por mata. Muita mata, muita serra, porque não passávamos por estrada de rodagem, era outro caminho. Com relação à alimentação no rancho, Seu Zeca fala em bater trempe. A trempe era feita de ferro, duas pernas com travessão e tinha uns ganchos, ali fincava ela no meio da calçada entre uma pedra e outra, botava lenha que trazíamos da estrada, e fazia café, feijão inteiro, arroz e carne, toucinho, comia queijo, uns faziam um anguzinho. E tinha também a matula, que era preparada para o caminho, uma farofa de frango, pra comer no caminho, porque era muito longe, suado com queijo, doce, colocava numa vasilha, pois naquela época não tinha garrafa térmica, então era numa garrafa de vidro e depois eles esquentavam. No rancho tinha festa. Festa mesmo era tocar violão e beber vinho, jogar baralho (trunco), mas sem aposta, somente brincadeira, a turma era bastante divertida. Mas não era só mercadoria que os tropeiros transportavam. Tinha também os recados, os escritos, inclusive dinheiro, tudo isso fazíamos no favor, principalmente para os comerciantes. Seu Zeca se despede da entrevista enfatizando que os tropeiros tinham mais direito. Naquela época o tropeiro tinha direito de arrancar no mercado, não era proibido, não tinha nenhum banqueiro dentro do mercado, o direito todo era dos tropeiros, porque o mercado é um patrimônio dos tropeiros.

Simpatias e benzimentos

Segundo Maia⁵²², o trabalho intenso, as longas jornadas, peso excessivo e alimentação debilitada adoeciam os animais da tropa. As doenças citadas por este autor, conforme suas entrevistas com tropeiros no Alto Vale do Paraíba são, na maior parte, tratadas com rezas, simpatias, remédios com ervas e procedimentos rudimentares. Simpatias e benzimentos são comuns. No passado não havia remédios industrializados, salvo uma medicina empírica, que funcionava, como asseguraram alguns tropeiros. Eram e certamente ainda são as doenças mais comuns:

aguamento (aguação ou pestiamento) = doença de animais de carga ou de tração, resultante de excesso de trabalho, ou de resfriamento; bicheira = ferida nos animais, cheia de bichos, de vermes; broca = moléstia que afeta o casco dos eqüinos e asininos, por extensão, dos muares; picada de cobra; dor de barriga; garrotilho = doença de eqüinos, causada pelo *Streptococcus equi*; pisadura = ferida no lombo dos animais de carga ou sela, matadura; rendidura (rompimento) = hérnia; tosse.

A fadiga de uma longa jornada por região privada de água e boa alimentação era fatal aos animais, como conta Pohl⁵²³ neste relato: *Pode-se imaginar o que sofreram nossos animais. (...) Tinham morrido dois (...) os poucos animais restantes não podiam conduzir a carga toda (...) mais um burro morto (...) quase todos os meus animais pareciam doentes; tinham a língua carregada e todos os sinais me faziam temer uma epizootia. Aconselharam-me a dar-lhes sal imediatamente e sangrá-los. O sangue era muito grosso e escuro. Nossos animais estavam fatigados e doentes.*

Não era raro um animal morrer durante a jornada. Motivos não faltavam: doenças, fadiga, picada de cobra, entre outros. Comum, no entanto, era a quebra de perna, devido à rudeza dos caminhos e estradas. Sempre que havia baixa de animais, era necessário redividir a carga entre os restantes, ou até deixá-la para trás, retornando mais tarde para recuperá-la.

A reposição dos animais era uma constante e muitas vezes tarefa difícil. Pohl relata que *caiu um de nossos burros de carga e foi mortalmente ferido por um galho de árvore que lhe penetrou no peito (...) Em Tijuco tivemos de abandonar um animal, que quebrara a perna numa queda (...) no caminho perdera seis burros, alguns dos quais por mordida de cobra, (...) um dos nossos burros, ao atravessar uma depressão, deu com o peito numa raiz de árvore, morrendo.*

Na época das águas, o excesso de chuvas podia ser prejudicial aos muares, como conta o Príncipe Maximiliano⁵²⁴: *caem logo doentes, não suportando estes a umidade (...) O meu melhor animal de carga adoeceu (...) e foi ficando para trás (...) Apesar de todos os socorros que foram ministrados, o animal morreu; sentimos muito a sua perda. E segue comentando que os cactos são sobretudo perigosos para os burros*

e cavalos em viagem; com efeito, se um espinho se crava no casco ou numa junta, o animal pode ficar estropiado (...) numerosos cactos penta e hexagonais, ameaçavam as pernas dos burros com agudos espinhos.

Vampiro

Saint-Hilaire⁵²⁵ comenta que piolhos infestavam os cavalos e acreditamos, por extensão, os muares, e que os remédios utilizados eram tabaco em pó misturado com aguardente e óleo de rícino. Com relação a morcegos, Mawe⁵²⁶ afirma: *Os morcegos, que os viajantes descreviam tantas vezes, é inimigo formidável dos cavalos e mulas.* Neste sentido, Burton⁵²⁷ relata: *Ao acordarmos, antes de nascer do sol no dia seguinte, vimos pelos sinais de sangue em nossos animais que eles haviam sofrido muito com um vampiro.* Ainda com relação a morcegos, Bunbury⁵²⁸ narra: *Quando, na manhã seguinte, já estava de partida (...) percebi que uma das minhas mulas havia sido mordida na pata por algum bicho e que tinha perdido muito sangue: disse-me o guia, e não duvido que seja verdade, que o animal tinha sido mordido por um dos grandes morcegos comuns neste país. Dizem que esses animais causam muitos estragos, chupando o sangue dos cavalos, das mulas e do gado. No presente caso, entretanto, não houve grande prejuízo.*

Resina balsânica do lantim

Uma das mulas de Spix & Martius⁵²⁹ descadeirou na subida de um morro e foram obrigados a tratá-los com clisteres, cataplasmas grandes e aplicação de um emplastro misturado com resina balsânica do lantim. E acrescentam que *uma de nossas mulas, como costumam fazer ao aproximarem-se de água, havia-se apressado a matar a sede; chegando ao córrego, um grande jacaré logo a pegou no focinho e, provavelmente, seria vencida na luta desigual, se a tempo não lhe acudissem os tropeiros.*

Conselhos e práticas

Na longa e penosa travessia entre Cachoeira e Juazeiro, na Bahia, os animais sobreviventes – não raro vários ficavam mortos na estrada – necessitavam de longo descanso e tratamento, forçando os viajantes a demorarem-se algumas semanas antes de prosseguir viagem. Durante a jornada os animais cargueiros ficavam machucados pelas albardas (pisadura). O problema é, às vezes, tão grave que chega a gangrenar, podendo acarretar a morte do animal. Era, portanto, necessário tratar os

animais sempre com o máximo de cuidado. Alguns tropeiros atribuíam este mal ao nevoeiro intenso durante a noite e ao forte orvalho da manhã e, sobretudo, ao efeito agravante do luar sobre as feridas. Spix & Martius narram que *não quisemos confiar a cura, como ele aconselhava, aos raios do sol, e assim se passou o dia nas desagradáveis operações de veterinária, aplicando fogo, sarjando, lavando as feridas com um cozimento de fumo ou com urina, e sangrando, trabalho no qual arrieiros bondosos, aqui também pousados, nos auxiliaram com conselhos e práticas.*

Óleo e pólvora

Goulart⁵³⁰ informa que animal morre pelo caminho por conta de envenenamento por erva; picada de cobra, varada por toco, caído na pirambeira, afogado em rio, comido por piranha, vencido na fadiga; entre epizootias freqüentes, como mal de cadeiras (derreio da anca); descadeiramento = muito comum em animais cargueiros. Quebradura de perna, causada por pisar em falso numa pedra, num atoleiro, num buraco. Quando os animais tombavam sem condições de serem reerguidos, eram abandonados. O Príncipe Maximiliano⁵³¹ acrescenta ainda que, nas cercanias de Minas Novas (MG), foi informado por tropeiros sobre uma mistura de óleo e pólvora que se dá aos burros, como *excelente remédio contra os efeitos das más pastagens.*

O restante da tarde foi dedicado a não fazer nada, literalmente. A não ser uma passada pelo Projeto Terra Mãe da FUNIVALE. Na noite, foi inaugurado o Bar Spix & Martius. O jantar servido no Bar do Pescoço foi acompanhado de festa, com música ao vivo. Um espetáculo.

21º dia: Sexta-feira 30 de Julho
São Gonçalo do Rio das Pedras a
Fazenda Boa Vista

Quando a minha previsão sobre o futuro terá sido justificada, o viajante poderá cotejar o seu Presente com o meu Passado e daí encontrar um outro padrão para medir a marcha do progresso que há de continuar a passos gigantes na terra do Cruzeiro do Sul.

*Burton*⁵³²

Alvorada na Escola Estadual Mestre Virgínia Reis. É hora de levantar o esqueleto e preparar para a saída.

Parte mais difícil

Os caminhantes saíram na frente, como de costume. A tropa não tardou. O dia de jornada seria curto. Pouco mais de 14 quilômetros era a distância prevista até nosso ponto de pouso, na Fazenda Boa Vista. Nosso último pernoite. Eram aparentes os sinais de cansaço. Como havia previsto o Raphael Olivé, a síndrome do final da jornada ia tomando conta dos expedicionários. Amanhã, dia 31, tudo se acabaria, como havia começado. Segundo Olivé, é a parte mais difícil. Mais difícil do que percorrer os quatrocentos e tantos quilômetros deixados para trás.

Em torno de 5 quilômetros de São Gonçalo rumo a Diamantina está a ponte do Rio Jequitinhonha. Gardner⁵³³ comenta sobre uma ponte, certamente não é a mesma, pois a atual é de concreto, mas pode ser que o lugar seja o mesmo: *em um lugar chamado Vau, atravessamos pequeno rio por uma velha ponte de madeira meio podre*. Lá foram feitas umas demonstrações de *rapel* e uma filmagem bastante elegante da travessia da tropa pela ponte.

O dia estava lindo. A luminosidade, característica desta época na Serra do Espinhaço, multiplicava a beleza da paisagem, garantindo belas fotos e registros em vídeo. Quase chegando à Fazenda Boa Vista, encontramos com Dona Enaura Velasco, Maria Velasco (dona do Jeep que a FUNIVALE vinha utilizando) e seu filho Rafael, além da Eny Hertz (fotógrafa) e Marta Chagas Marques, melhor conhecida por *Martínica*, todos de Niterói, que vieram prestigiar o último dia da Expedição. Não tardou e chegamos à Fazenda.

Neste dia seguimos para Diamantina para comprar víveres e garantir um café da manhã decente para os expedicionários. Isto feito, retornamos à fazenda, já tardinha. Os Expedicionários também já haviam chegado. O acampamento estava montado. Barracas para todos os lados.

Falta de boas estradas

Todos os viajantes e cronistas do século XIX reclamaram das estradas. Tinham seus motivos. Entre os problemas mais sérios estavam a estreiteza do caminho, a escuridão e umidade nos trechos de floresta, os atoleiros na época das águas, a falta de segurança nas beiras dos precipícios e a falta de infra-estrutura de viagem à beira dos caminhos, verificadas em determinadas regiões mais isoladas do país. De resto, as estradas serviam para caminhantes e tropas, sendo que, não raro, certos trechos comportavam apenas os animais em fila indiana. Uma tropa tinha que parar para esperar a outra passar. Bunbury⁵³⁴, neste sentido, comenta: *Uma das principais razões pelas quais os artigos de luxo tão raramente são encontrados no interior é, sem dúvida, a falta de boas estradas e o conseqüente risco, bem como a despesa do transporte.*

Caminho velho

Segundo Capistrano de Abreu⁵³⁵, foram três os primitivos caminhos que ligavam a cidade do Rio de Janeiro a Minas Gerais: O primeiro, vulgarmente chamado Caminho Velho, aberto por Garcia Rodrigues Pais, partia do norte do Pilar; transpunha a serra, passava as roças Marcos da Costa nas cabeceiras do Rio Santana, Pati, etc. O segundo, depois de passado o Paraíba do Sul, desenvolvia-se pelas margens do Piabanha e Inhomirim: do Inhomirim vinha-se embarcado para o Rio; a Praia do Mineiros era o ponto de desembarque. O terceiro,

vulgarmente chamado caminho novo, passava por Meriti, Maxambomba e Sacra Família.

Íngremes e tortuosos

Bunbury⁵³⁶ já informava o óbvio: *Nenhum melhoramento, quase, é tão necessário ao Brasil como a construção de boas estradas (...)* As melhores estradas são ruins; na estação chuvosa são quase intransitáveis, e é comum os viajantes ficarem parados por muitos dias por causa do transbordamento dos rios. E este viajante, em trânsito pelo caminho entre o Rio de Janeiro e Vila Rica (Ouro Preto), comenta: *A estrada em alguns lugares é boa, em outros muito íngreme e irregular e, às vezes, tão estreita que duas mulas carregadas passam com dificuldade. É muito freqüentada: todos os dias encontrávamos grandes tropas de mulas vindas do interior, geralmente carregadas de fardos de um tecido grosso de algodão, às vezes queijos de Minas ou couro. É surpreendente, quando se leva em consideração a falta de policiamento e a ineficiência das leis, que os roubos não sejam mais freqüentes nessa estrada, que é a grande linha de comunicação entre o Rio e as províncias do interior e pela qual é trazido todo o ouro das minas.*

Segundo Santos⁵³⁷, *O relevo acidentado do nosso território contribuiu para que os caminhos fossem com freqüência íngremes e tortuosos; as florestas eram também sério obstáculo a vencer e as estradas que as atravessavam eram em geral estreitas, com solo escorregadio e pouco consistente, dado a umidade reinante; a pavimentação, quando havia, era feita de maneira rudimentar, com pedras irregulares. Assim, entre o carro de boi e o burro, triunfou o último, por melhor se adaptar a tal estrada. O transporte em lombo de mular é, assim, função da precariedade das vias de comunicação e do acidentado do relevo.*

Segundo Dean⁵³⁸, citando Luccock, era um ditado popular que o engenheiro de manutenção das estradas brasileiras é o sol. Ainda segundo este autor, *O plantio comercial do açúcar tornou-se lucrativo também, marginalmente, no planalto paulista, após o calçamento, em 1792, da trilha de mulas que descia a escarpa costeira até Santos.*

Primeira grande via carroçável

Segundo Latif⁵³⁹, *Atalhos improvisados e mal fiscalizados permitem que escape ouro ao imposto, entrem mercadorias sem pagar*

*direitos e afluam clandestinamente aventureiros que aumentam a confusão existente nas minas. Isto provocou reações por parte da Coroa, que baixou uma série de medidas restritivas. Entre elas, como verificado em 1710, pela estrada da Bahia só podiam vir boiadas para Minas. Neste sentido, Diogo de Vasconcelos⁵⁴⁰ adverte que *A proibição de caminhos era coisa vã, (...) e era tarefa inócua tentar coibir o contrabando em um país imenso, onde nem todo o exército conseguiria obrigar que se entrasse ou saísse por um só caminho*. E ressalta que os fiscais eram – via de regra – mais amigos do ouro levado pelos contrabandistas do que do Rei. Ainda segundo este autor, *O Caminho Novo, em sua variante pela Serra da Estrela, é remodelado, no começo do século XIX, para transformar-se, em meados desse século, na Estrada União Indústria, a primeira grande via carroçável construída no Brasil*.*

Segundo o livro da Agrocere⁵⁴¹, *O café tornou-se a atividade econômica mais dinâmica do país e rasgou caminhos para a abertura de estradas, ferrovias e portos, sem falar em vilas, cidades e palácios para os seus barões*.

Os velhos caminhos mineiros

De acordo com Felício dos Santos⁵⁴², *O ouro, que se extraísse na Comarca do Serro Frio e Vila do Pitangui, que tinham ficado fora da demarcação, devia ser levado diretamente pelas estradas públicas às casas de fundição. Neste sentido, reputava-se desencaminhador o que fosse encontrado conduzindo ouro por picadas, veredas, caminhos ocultos, ou pouco freqüentados, que não iam em direitura à casa da fundição; (...) a lei de 27 de outubro de 1733 tinha proibido abrirem-se novos caminhos ou picadas para as minas, devendo a entrada e saída ser feita pelos antigos e públicos*. Ainda segundo este autor, tratando sobre as estradas que iam e vinham do Distrito Diamantino, informa: *Nossas estradas eram seguras, e talvez mais seguras do que hoje, e o viajante que por elas transitava não temia o encontro do inofensivo garimpeiro*.

De acordo com Latif⁵⁴³, com os novos descobertos de ouro em Minas, e avesso a uma migração maciça do litoral para o interior, *O governo régio tem forçosamente de encarar a possibilidade de estradas de penetração. Embora não se decida ele próprio a construí-las, dispõe-se, entretanto, a incentivar a iniciativa particular, doando sesmarias ao longo dos novos caminhos abertos. (...) O regime de abertura de estradas por particulares, em troca de sesmarias, não pode vigorar em regiões de*

terras minerais, onde a legislação em vigor reserva ao rei a propriedade do solo. Ai os delegados régios, embora a contragosto, têm eles próprios de construir estradas. Com a exploração do diamante, a partir de 1729, abre-se para o norte a Estrada Real, em demanda de Diamantina. Esse caminho parte de Mariana, segue pelos descobertos ao longo das faldas do Caraça, depois entre esta serra e a da Piedade, na região chamada Mato Dentro, passa por Catas Altas, Santa Bárbara e Itabira, para finalmente ganhar a chapada diamantífera. Ainda segundo este autor, As grandes pedras chatas, que se deixam empilhar, servem para os muros divisórios que, ziguezagueando morro acima, delimitam os terrenos das lavras. Com elas erguem-se também paredões de arrimo para os caminhos vencerem os flancos íngremes dos morros, parapeitos junto aos despenhadeiros, pregões para o estrado das pontes (...) Os trechos de maior declive e os atoleiros são calçados. (...) Os velhos caminhos mineiros, enobrecidos pela abundância de alvenaria de pedra, destinam-se apenas aos cargueiros e às liteiras.

Fazenda Boa Vista

Na Fazenda Boa Vista não parava de chegar gente. Parecia o palco de uma grande festa, sem que se soubesse quem convidou ou qual o motivo da comemoração. Para os Expedicionários, essa era a última noite. Única diferença era a quantidade de gente. Curiosos, autoridades, imprensa. Todos ávidos por compartilhar um pouco da energia daquela noite. A Expedição chegava ao fim, e nada melhor do que comemorar com festa. E foi exatamente isso o que aconteceu na última noite, ainda com uma lua semi-cheia brilhando no céu do Espinhaço.

Itabira em peso

O churrasco foi garantido pelo pessoal do município de Itabira, liderado por Zé do Cachimbo. Vieram de longe, trouxeram cavalos e estavam prontos para apoiar a Expedição mais uma vez no seu derradeiro dia. Várias pessoas de Diamantina também se dirigiram para lá. A Rede Globo registrou várias imagens, inclusive algumas entrevistas com os expedicionários. A música garantiu a animação. Cerveja havia à vontade. Não sabemos quem proporcionou, mas podemos assegurar que foi bem vinda. A festança ocorreu até altas horas, embora muitos dos expedicionários, já acostumados a uma certa rotina, buscaram o descanso tão logo possível.

Evandro Sathler

22º dia: Sábado 31 de Julho
Fazenda Boa Vista a Diamantina (fim)

Sempre por caminhos pouco descobertos, por serras mui formosas que não têm conta e tantos rios, que em partes, no espaço de quatro ou cinco léguas, passamos cinqüenta vezes contadas por água e muitas vezes, se me não socorressem, me haveria afogado.

Francisco B. de Espinoza⁵⁴⁴

Última alvorada da Expedição. Era nosso último dia. Não havia como esconder certa melancolia no ar. Parecia que não era para acabar. Por outro lado, os passos eram cada vez mais difíceis. Uma verdadeira confusão de sentimentos.

Tínhamos que partir. A cidade estava toda preparada para nossa chegada. A concentração na Praça do Mercado dos Tropeiros reunia centenas de pessoas. Era o grande acontecimento.

Animais extraviados

Partimos bem cedo. Mais cedo do que o normal. Tivemos notícia de que naquela noite os animais haviam sido deixados num pasto cercado. Na manhã, para triste descoberta, o pasto não era exatamente o que se poderia dizer cercado. Isto custou aos nossos já cansados tropeiros (mas sempre dispostos) um tempo extra para reunir os animais fugidos. As informações dos tropeiros de antanho nos dão conta de que tal fato era uma constante na lida tropeira. Para nós, tal surpresa foi reservada apenas para o último dia, como se os muares que nos acompanharam quisessem de certa forma nos deixar uma mensagem.

Limpeza a ser feita

Reunidos e preparados todos os animais, deu-se a partida. Para o pessoal do apoio restou uma faxina no terreiro da fazenda. A quantidade de lixo, copos descartáveis, guardanapos, latas de cerveja e tudo mais que se puder imaginar foi largado no chão. Os responsáveis pela fazenda, indignados, queriam apenas que tudo ficasse limpo como estava, antes da chegada da Expedição, o que era justo. Em nenhum pouso que ficamos deixamos sujeira. Até porque o pessoal do apoio só deixava o local de pouso depois de certificada a limpeza ou esquecimento de algum objeto. Neste caso da Fazenda Boa Vista, os participantes da festa foram embora e nos deixaram a limpeza a ser feita. Juntamos esforços e não tardou para que uma montanha de lixo estivesse reunida. Seguimos para a estrada, encontrando aqui e ali os caminhantes que agora eram muitos. Parentes dos expedicionários iam se juntando. Éramos muitos. Bem mais que no dia da partida. Cavaleiros, perdemos a conta.

Aos poucos fomos nos reunindo na entrada sul de Diamantina, pelo bairro conhecido por Buraco da Palha. Concentramos num boteco, para aguardar a tropa que não tardou. Havia muita gente: centenas de pessoas espalhadas pelas calçadas aguardando a Expedição passar.

Registros

Durante o processo de ocupação do interior da colônia brasileira, a Coroa Portuguesa, através de um mecanismo de concessões (contratações) aos vassalos, foi instalando os chamados Registros, localizados em pontos estratégicos, geralmente nas travessias de rios, e neles procedia-se a cobrança de tributos e direitos de passagem. Estes Registros funcionavam também como uma espécie de alfândega, e procediam-se a verdadeiras revistas, buscando-se contrabando de ouro e diamantes nas bagagens de quem quer que por eles passassem. Estes lugares eram o terror dos tropeiros, pois perdia-se um grande tempo com as minuciosas revistas. Uma tropa com 5 lotes podia levar uma semana para atravessar um registro.

Segundo Latif⁴⁵, *Vive-se separado do resto da colônia pela barreira natural das montanhas, reforçada por registros vigilantes que fiscalizam a passagem nos caminhos. E acrescenta: Os contratadores*

cobram direitos de trânsito, com postos de registro e de guarda, geralmente situados à passagem dos rios e nas gargantas da serra, pontos forçados que nenhuma tropa pode evitar.

De acordo com Felício dos Santos⁵⁴⁶, *Com a notícia das riquezas de Minas, onde todos os dias se faziam novos “descobertos” de lavras auríferas, a sua população foi crescendo, e em proporção tornavam-se mais rendosos os direitos de entradas com o aumento dos consumidores. Ainda segundo este autor, Estabeleceram-se casas de registro nos caminhos do Rio de Janeiro, São Paulo, Bahia e Pernambuco, e proibiu-se que alguma pessoa saísse de Minas com ouro, sem levar guia que mostrasse haver pago o quinto. E os comboieiros, quando entrassem em Minas, deviam declarar a importância de suas carregações e comboios, e quando saíssem, deviam mostrar em barras (de ouro) o produto das vendas que faziam. Nesta linha, A Capitania de Minas era sem contestação a que mais rendia para a Coroa; além do imposto da capitação ou do quinto, pagávamos ainda dízimos, direitos de entradas, de passagens de rios, donativos e direitos de ofícios, subsídios voluntários e literários, extração de diamantes e outros muitos, não falando dos impostos indiretos cobrados nas alfândegas. Não convinha, pois, à Corte perder tão abundante manancial de riquezas. Os viajantes eram submetidos a rigorosas buscas nos Registros. Depois de severamente revistado o viajante e todas as pessoas de sua companhia, examinavam suas caixas, malas, carteiras, desmanchavam-se cangalhas, selins, tudo em que se pudessem ocultar diamantes. Muitas vezes o viajante suspendia sua viagem um e mais dias, até pôr em ordem o seu trem. Não obstante todas essas pesquisas, passava nos registros muito diamante de contrabando.*

Arraial do Tejuco ou Diamantina

A chegada a Diamantina é sempre majestosa, não importando por qual caminho se venha. Vejamos alguns comentários sobre o antigo Arraial do Tijuco, começando com Gardner⁵⁴⁷: *estávamos à vista da famosa cidade de Diamantina; (...) conhecido como Arraial do Tijuco, foi em 1839 elevado à dignidade de cidade, sob o nome de Diamantina, por ser capital do distrito do diamante (...) capital de uma rica província, ocupa toda a encosta de uma serra (...) A cidade surge tão subitamente à vista do viajante, que parece chamada à existência por um poder mágico (...) é com efeito um oásis no deserto. Com relação ao comércio e ao trajar do povo,*

ele destaca: *lojas são bem iguais no aspecto às do Rio de Janeiro e sortidas mais ou menos dos mesmos artigos (...) diferença no modo de trajarem as senhoras aqui, em relação ao que eu observara em outras partes do interior (...) As mulheres são as mais belas que eu vi no Brasil e também os homens são de raça mais fina que os das regiões baixas muitos parecendo mais europeus que habitantes de um clima tropical. Sobre o frio, ele acrescenta: Como só se podia fazer fogo na cozinha, todos costumávamos ficar perto dele o mais possível, principalmente pela manhã; mas era de noite que mais sofriamos. Observando a cidade, Gardner informa: vêm-se nos pomares algumas frutas européias, tais como a maçã, a pêra, o pêssego, o figo e o marmelo (...) provida de água excelente vinda das fontes.*

Nascentes de água

Dizer que Diamantina é um lugar importante não é exagero. Do ponto de vista histórico, é uma cidade única; nenhuma outra no Brasil colônia ou império teve características ou foi tratada como Diamantina, segregada do restante do país. Saint-Hilaire⁵⁴⁸ destaca que Diamantina, ou distrito dos diamantes, *fechado não somente aos estrangeiros, mas ainda aos nacionais (...) ficou como que isolado do resto do Universo. E complementa: Os arredores de Tijuco apresentam um solo árido e não produzem nem mesmo os gêneros necessários à subsistência dos habitantes (...) a raridade de madeira nesta região não permite desperdícios. Os tropeiros, antes de adentrar o Arraial do Tijuco, tinham o cuidado de reunir lenha – artigo raro e caro no Arraial – trazendo algumas mulas carregadas, bastante para suas necessidades durante a estadia e o excedente tinha venda garantida. E este viajante acrescenta: Por todos os lados surgem nascentes de água e freqüentemente se ouve o ruído das águas correndo através dos rochedos.*

Sobre Diamantina, Spix & Martius⁵⁴⁹ registraram: *As regiões onde até então eram achados os diamantes, fôra, de certo modo, elevadas a um Estado isolado dentro do Estado, e com fronteiras exatamente definidas, (...) é um dos arraiais mais florescentes do Brasil (...) Contam-se mais de 6.000 habitantes.*

Felício dos Santos⁵⁵⁰ informa: *“Diamantina é o centro mais importante da província, graças ao desenvolvimento da produção e comércio do diamante, a florescente indústria da ourivesaria, (...) pelo número de*

seus habitantes, riqueza, comércio e ilustração, era, sem dúvida, a povoação mais importante da capitania.

A quantidade de diamantes enviados para a Europa nos primeiros anos de exploração excedeu mil onças, o que equivale a quase trinta quilos. O povo do Arraial do Tijuco sempre foi culto e cultivador das letras, mas as restrições de entrada e saída tornavam mais difíceis o acesso à cultura. Vejamos o que Santiago⁵⁵¹ nos informa: *no Tijuco, só havia livros em português e latim. Devido por certo à rigorosa fiscalização; com todas as cargas que entravam no distrito revisadas, qualquer livro em língua estrangeira era estrangeiro e podia e até devia ser apreendido.* Felício dos Santos⁵⁵² enfatiza que o povo do Tijuco é *louco por dança e pela música.*

O lugar mais cheio de simpatia no Brasil

Burton⁵⁵³ tem outras notícias: *Entramos agora nas terras diamantinas, que os antigos escritores chamam o Serro, distinguindo Diamantina de Minas das terras diamantíferas da Bahia e de Diamantina em Mato Grosso. O panorama surpreende imediatamente (...) Tudo reflete a aridez e a subversão (...) uma ruína da natureza, uma terra com serras agudas, riscada até a medula, denteada, eriçadas, de picos e de fragmentos de rocha separados por profundas gargantas e fendas (...) Meus três dias passados em Diamantina deixaram-me a melhor impressão acerca de sua sociedade. Os homens são os mais francos, as mulheres as mais bonitas e as mais amáveis que até agora tive fortuna de encontrar no Brasil (...) De Diamantina meu cérebro conserva a lembrança dos sinos das igrejas (...) Falando socialmente, é o lugar mais cheio de simpatia no Brasil conforme minha experiência.*

Dezenas de cavaleiros

Quando a tropa finalmente chegou estávamos reunidos na entrada sul da cidade. Partimos todos rumo ao Mercado dos Tropeiros. Éramos escoltados pela Polícia Militar que, ao longo de toda a Expedição, sempre esteve presente nas entradas e saídas das cidades mais populosas. Os caminhantes, verdadeiros heróis, seguiam na frente, com o Jeep da FUNIVALE abrindo alas. Atrás vinha a tropa, agora multiplicada por dezenas de cavaleiros.

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

O caminho escolhido para chegar à praça do Mercado dos Tropeiros foi o mais direto, passando em frente à Pousada do Garimpo, e dali no plano até a praça. No caminho, os caminhantes gritavam palavras de ordem, com o refrão: *a maior riqueza de Minas é o seu povo*. Isto nos lembra a frase de Gorceix⁵⁵⁴: *Minas é um coração de ouro num peito de ferro*.

A chegada foi apoteótica. Populares lotavam a praça, aguardando a chegada da Expedição.

Banda e marujada

A banda da Polícia Militar e a Banda Mirim encantaram a todos. Destaque para o hino nacional. Expedicionários ensaiavam lágrimas no canto dos olhos. O momento era de emoção. Vários familiares dos expedicionários tinham vindo a Diamantina para o *gran finale*. O momento era de festa. Era bonito ver – naquela bela manhã de sábado – tanta gente reunida, uma quantidade enorme de muares e cavalos, gente sentada pelo chão da rua. Todo aquele colorido ficará guardado na memória de muitos. A emoção explodia nas cores da marujada, no som da banda e no olhar de cada caminhante, todos verdadeiros heróis.

No mercado foi montado um palanque. As autoridades do município lá perfilavam. O Prefeito de Diamantina, João Antunes, saudou a chegada dos expedicionários. Discursos.

Nossa passagem pela terra não foi inútil

Aos poucos o povo foi se dispersando. A Expedição, da mesma forma que começou, acabou, com o objetivo alcançado. Quase 500 quilômetros caminhados, cavalgados, trilhados palmo a palmo nestes últimos 22 dias. Foram sublimes, para alguns, certamente, uma grande experiência de vida. O povo dos lugares por onde passamos vai se recordar por bom tempo.

Parafraseando Saint-Hilaire, *nossa passagem pela terra não foi inútil*.

Conclusão

*Insistimos que nossa proposta é um experimento.
Uma proposta para experimentar, explorar, estudar,
aprender e contribuir para a solução dos problemas
de nossa região, de nossa gente, para um futuro
mais justo, mais humano, mais feliz.*

FUNIVALE⁵⁵⁵

A Expedição partiu da Praça Tiradentes, em Ouro Preto, às 10h do dia 10 de julho de 1999, percorrendo a pé e cavalgando os mais de 450km que a separa de Diamantina, onde chegou no dia 31 de julho, por volta das 11h da manhã. A Rede Globo de Televisão fez a cobertura da saída e da chegada, veiculando excelente matéria no MG TV do dia 10 de julho e no Bom Dia Brasil do dia 14, bem como no MG TV de 31 de julho. Com esta exposição na mídia, a população dos povoados, vilas e cidades do trajeto tiveram conhecimento antecipado da passagem da Expedição. Tal fato colaborou sobremaneira para o sucesso da empreitada, pois, mobilizadas as comunidades, não faltou local para pernoite, alimento e suporte estratégico, oferecido gentilmente pelas prefeituras, empresariado, clubes de cavalo, associações e lideranças comunitárias.

O trajeto percorrido foi o mais fiel possível ao utilizado por Spix & Martius na viagem original. Reiteramos que o trajeto utilizado, via Sabará e Caeté, não é o caminho direto entre Ouro Preto e Diamantina, que segue via Mariana e Catas Altas. Vários locais foram identificados de acordo com as citações originais de Spix & Martius, como pontes antigas, fazendas (hoje povoados) e povoados (hoje verdadeiras cidades).

Dos objetivos do Projeto, o único não concretizado foi o lançamento da Pedra Fundamental da Estação de Pesquisa Spix & Martius, no alto do Pico do Itambé. As razões foram de ordem operacional. O Pico do Itambé tem 2002m de altitude e está localizado no Alto Jequitinhonha,

próximo a Serro e Diamantina.

Entretanto, uma série de outros aspectos não previstos como objetivos foram contemplados, com destaque para a espontânea mobilização comunitária. Os festejos promovidos nos povoados, vilas e cidades durante a passagem da Expedição foram muitas vezes organizados espontaneamente pelas comunidades. Em outro momento, pelo Poder Público. Em qualquer caso foi o povo presente às ruas, aplaudindo, vibrando com nossa passagem, motivo de grande emoção para todos. Tal fato demonstrou a importância da Expedição e dos naturalistas Spix & Martius que um dia passaram por aquela comunidade. A Estrada Real, acreditamos, irá contribuir para o despertar de um sentimento de valorização das comunidades do trajeto.

Foram também identificados pelo pesquisador Fabiano Lopes de Paula (IEPHA-MG) sítios arqueológicos ao longo do trajeto. A comunidade de Ipoema, no município de Itabira, preparou de improviso uma mostra de objetos utilizados pelos tropeiros. O acervo foi de tal forma surpreendente, até para a própria comunidade, que acabou motivando a Prefeitura Municipal de Itabira a criar o Museu do Tropeiro, inaugurado em março de 2003.

O fotógrafo oficial da Expedição, André Fossati, produziu mais de 1.000 imagens em *slide* e papel. Todos os expedicionários, de uma forma ou outra, produziram imagens, o que facilmente dobra este número. O câmara *man* Toni Nogueira produziu cerca de 50 horas de imagens em vídeo, que, somadas às tantas outras horas produzidas pela equipe da LIS PRODUÇÃO, constituem um grande acervo de imagens em vídeo.

Os pesquisadores e expedicionários Luis Pucú, Lucia Velasco, André Fossati, Andréa Labruna, Vânia Gomes, Túllio Marques, Elisa Rezende, Fabiano Lopes de Paula, Humberto Marques, Márcio Santos, Carlos Alberto Pinto e Paulo do Bem Filho produziram e submeteram relatórios para a FUNIVALE, com propostas e abordagens livres. Os relatórios foram disponibilizados no *site* da instituição, especificamente na página referente ao trecho Ouro Preto – Diamantina do Projeto Expedição Spix & Martius: www.funivale.org.br/esmopdia.

Evandro Sathler

O expedicionário Marcio Santos criou um site para a Expedição e, durante seu andamento, atualizava constantemente as informações, então disponíveis em:
<http://expedicao.scriptmania.com>.

A exposição na mídia impressa, rádio e TV antes, durante e depois de realizada a Expedição foi algo excepcional, graças ao brilhante trabalho de Sonia Pessoa, Assessora de Imprensa do Projeto.

O evento denominado Multiminas, realizado em Belo Horizonte em setembro de 1999, contemplou em sua programação um seminário com exposição de fotos e obras de arte produzidas durante a Expedição. Neste mesmo evento foi exibida uma edição de imagens em vídeo. Tal ensaio mais tarde originou o documentário produzido pela LIS PRODUÇÃO, entregue ao SENAC-MG em dezembro de 1999, encerrando assim as formalidades do Contrato de Parceria firmado com a FUNIVALE. Vale ressaltar que, após a realização da Expedição, a BELOTUR alocou cinco mil reais para o Projeto, recurso este repassado à LIS PRODUÇÃO para subsidiar o documentário.

No mês de março, o Projeto Expedição Spix & Martius estabeleceu uma parceria informal com a Terra Brasilis, operadora de turismo sediada em Salvador, BA, que se entusiasmou pela continuação do Projeto. Ainda em março de 2000, durante a BNTM 2000 (*Brazil National Trade Mart*) em São Luís, Maranhão, foi lançada a Expedição Spix & Martius – Abril 2001 – Estrada Real do Gado, Salvador-Juazeiro. Como tema, o vaqueiro, em continuação ao projeto de percorrer todo o percurso de Spix & Martius.

Em 5 de abril de 2000, o Projeto (trecho Ouro Preto – Diamantina) foi apresentado no painel do *II International Congress & Exhibition on Ecotourism* – Salvador, BA, e publicado nos anais do Congresso. Muitos contatos foram realizados. Em Salvador, este autor, coordenador do Projeto, empreendeu pesquisa e aquisição de mapas sobre a Estrada Real do Gado.

A despeito de todos os esforços empreendidos, e do trajeto ter sido pesquisado e mapeado, estando, portanto, pronto para a execução,

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

a realização deste trecho não tem previsão para execução por absoluta falta de recursos e de sensibilidade das autoridades da Bahia.

Durante o evento Multiminas, realizado em Belo Horizonte entre 5 e 10 de setembro de 2000, foi lançado, pelo SENAC-MG, o Guia Estrada Real, de autoria do turismólogo, pesquisador e expedicionário Ronildo Araújo Machado (Ted), com as informações coletadas durante a Expedição Spix & Martius 1999, no trecho Ouro Preto – Diamantina.

O Projeto (trecho Ouro Preto – Diamantina) foi inscrito e selecionado para um painel e publicação nos anais do II Congresso Brasileiro de Turismo Rural, Piracicaba, SP, 9 a 12 de outubro de 2000.

O Projeto, ainda em 2000, foi inscrito para o Prêmio Von Martius, promovido pela Câmara de Comércio Brasil – Alemanha e o Prêmio Henry Ford, promovido pela Fundação Henry Ford. O Projeto não foi contemplado em ambas as inscrições.

Quanto à Estrada Real, o Guia Estrada Real para caminhantes, de Raphael Olivé, trecho Rio de Janeiro – Juiz de Fora, foi lançado em janeiro de 2000. Em abril, foi realizada a Expedição Minas 500 Anos e, em abril de 2001, foi lançado o livro Estradas Reais, de Márcio Santos.

As informações sobre tropeiros, compiladas dos viajantes e cronistas do século XIX, entre outras fontes, e que não se esgotam com este trabalho, nos dão uma noção – ainda que indireta e superficial – de como funcionava a atividade tropeira desde que foi iniciada no Brasil até meados do século XX. As mercadorias transportadas variavam de acordo com a rota, especialmente entre Minas Gerais e a costa, e o sistema produtivo do país, com destaque para o ciclo do ouro e o café.

O modo viajante pouco diferia e era muito mais influenciado pelo clima e pela geografia do que pela dinâmica tropeira. Os termos tropeiros e a indumentária variavam muito pouco de região para região, e mesmo com o tempo. Alimentação e vestimenta dos tropeiros alteraram-se com o tempo, bem como seu *status* sócio-político, influenciado, sobretudo, pelo ciclo do café.

Outros componentes da atividade tropeira, como os caminhos

que as tropas utilizavam, influenciaram as principais transformações e declínio desta atividade. Primeiramente, com a chegada da estrada de ferro, a partir da segunda metade do século XIX. Este advento foi retirando da atividade tropeira a necessidade das longas jornadas. Uma composição, puxada por uma locomotiva a vapor, tinha uma capacidade de carga infinitamente maior do que uma, duas, vinte tropas. Mas o trem não chegava a toda parte. Por este motivo, a atividade tropeira foi sobrevivendo nos lugares ainda não alcançados pelo trem. Segundo, com o advento dos veículos automotores, principalmente o caminhão, transportador de cargas, e a expansão da malha rodoviária, sobretudo na segunda metade do século XX, a tropa fragmentou-se com espaço para a utilização de uns poucos animais cargueiros entre as roças e as vilas ou cidades.

As longas viagens das tropas, transportando mercadorias, atravessando estados, já não se justificavam. Não era possível competir com a indústria automobilística. Este momento é virtualmente marcado pela década de 70 do século XX. De lá para cá, a tropa cargueira, utilizando muares, povoa apenas o imaginário dos mais antigos, gente com setenta, oitenta e noventa anos, especialmente aqueles que vivem no interior do país.

Apresentamos ao longo do trabalho a teoria de que os tropeiros teriam sido os primeiros empreendedores turísticos no Brasil, resguardando-se proporcionalmente o entendido pelo termo *turismo* à época (início do século XIX). Na medida em que conduziam visitantes em viagens pelo interior do Brasil, os tropeiros facilitavam sua vida como viajante, intermediando ou fornecendo a infra-estrutura de transporte, alimentação e alojamento nos pousos, da mesma forma como todos à época viajavam. Funcionava ainda como guia ou uma espécie de *tour conductor* da época.

As viagens narradas pelos cronistas (primeiros turistas) não nos fazem crer que seus objetivos fossem turísticos, na concepção da palavra, que, à época, como vimos, significava *viajar pelo prazer de viajar; por curiosidade*. Na verdade, a espinha dorsal, a mola propulsora das viagens empreendidas no Brasil pelos naturalistas do século XIX era a ciência, em especial, a botânica. Vários deles se dedicaram - durante as viagens

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

- a descrever plantas, até então desconhecidas. Sendo a curiosidade um pré-requisito para a investigação científica, nos é possível deduzir e, por conseguinte, ligar esta curiosidade ao prazer de viajar: *O gosto pela História Natural faz nascer o de viajar*, como reforçou Saint-Hilaire.

Do ponto de vista do fomento da atividade turística entre Ouro Preto e Diamantina, dois patrimônios da humanidade, acreditamos que a Expedição Spix & Martius 1999 – Estrada Real – Ouro Preto – Diamantina tenha contribuído no despertar de alternativas econômicas para as comunidades do trecho. A Estrada Real, enquanto MEIO, e não OBJETO, comporta várias modalidades de atividades turísticas, como abordado em trabalho apresentado e disponível no *site* da Expedição.

Para que mais acessórios sejam agregados ao produto Estrada Real, urge a capacitação de mão de obra e investimentos horizontalizados. Neste sentido, o SENAC-MG deu o ponta-pé inicial, bem como a Editora Estrada Real.

Ainda neste sentido, temos notícia da criação de uma *Associação de Amigos da Estrada Real*; a criação do *Instituto Estrada Real*; e a *Sociedade Estrada Real*. O Governo Federal, através do Ministério do Esporte e Turismo, teria alocado uma grande soma de recursos para o *Instituto Estrada Real* implementar uma agenda de investimentos neste produto. É importante, em se tratando de recursos públicos, que a sociedade civil organizada, *in casu*, as entidades acima mencionadas, bem como a AMO-TE e outros atores, como a Secretaria de Turismo do Estado de Minas Gerais, acompanhem o destino destes recursos, e que eles tragam o desejado fortalecimento do produto Estrada Real e o bem estar das populações envolvidas, presentes e futuras.

A FUNIVALE segue com as mesmas dificuldades operacionais, caracterizadas pela falta de recursos: com eles seria possível multiplicar os resultados. Especialmente recursos para custear o gerenciamento da própria entidade, ou criar um departamento de *fund raising*.

O trabalho voluntário vem sendo incentivado pelo Estado. E muitas ONGs existem e desempenham trabalhos de relevância pública, graças ao trabalho de voluntários. A estes podemos somente agradecer mas

Evandro Sathler

nada exigir. A FUNIVALE há doze anos conta com a atuação de voluntários no seu gerenciamento. Tudo que já foi feito, em grande parte, o foi pela mão voluntária. Alguns destes sacrificam sua atividade profissional ou tomam tempo da família na lida voluntária. Além de todo o tempo e energia, ainda bancam do próprio bolso os recursos necessários para custear viagens e tantas outras despesas da atividade voluntária. Mas uma ONG, para expandir sua capacidade de atuação, necessita profissionalizar-se. Para tal são necessários recursos. É necessário gastar para obter dinheiro. Enquanto a FUNIVALE não consegue acender uma tocha, segue adiante, com uma pequenina, mas importante velinha, acesa, bem acesa, iluminando as idéias e os caminhos do Vale do Jequitinhonha de Minas Gerais, rumo a uma universidade livre, experimental e comunitária, e agora, mais que nunca, também itinerante.

NOTAS

¹ Associação pró-FUNDAÇÃO UNIVERSITÁRIA DO VALE DO JEQUITINHONHA. É uma organização não-governamental, fundada em 1989, com sede na região do Alto Jequitinhonha, no distrito de São Gonçalo do Rio das Pedras, em Serro – MG. A entidade tem por objetivo uma universidade livre, experimental e comunitária para todo o vale do Jequitinhonha.

² Wied-Neuwied, Maximiliano. *Viagem ao Brasil*. Belo Horizonte, Itatiaia, 1989, p.370.

³ Mawe, John. *Viagem ao interior do Brasil*. São Paulo, Itatiaia, 1978, p.121.

⁴ Pohl, Johann Emanuel. *Viagem ao interior do Brasil*. Belo Horizonte, Itatiaia, 1976, p.395.

⁵ Saint-Hilaire, Auguste de. *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Belo Horizonte, Itatiaia, 1975, p.70/69.

⁶ Spix & Martius. *Viagem pelo Brasil*. São Paulo, Itatiaia, 1981, Volume I, p.205.

⁷ *op. cit.* Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais, p.70.

⁸ Santos, Lúcio José dos. *História de Minas Gerais*. s/1, s/e, 1972, p.85.

⁹ O povoado pertence ao Distrito de Glaura, município de Ouro Preto e dista 9km de Cachoeira do Campo e 8km para Glaura. O povoado abriga em torno de 350 habitantes, segundo o Sr. José Lopes.

¹⁰ Novo Aurélio. Edição Século XXI.

¹¹ Goulart, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro, Conquista, 1961, p.16/63/64/108.

¹² *op. cit.* p.148.

¹³ *op. cit.* Vol. I, p.91.

¹⁴ *op. cit.* Tropas e tropeiros na formação do Brasil, p.103.

¹⁵ *op. cit.* Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais, p.224.

¹⁶ *op. cit.* p.255.

¹⁷ *op. cit.* Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais, p.254.

¹⁸ *op. cit.* p.35.

¹⁹ *op. cit.* Tropas e tropeiros na formação do Brasil, p.103/104.

²⁰ *op. cit.* V. II, p.17.

²¹ O povoado de Glaura tem este nome em homenagem à personagem cantada em poema por Alvarenga Peixoto. O nome anterior era Santo Antônio da Casa Branca. O nome foi trocado em 1943, segundo Joaquim Ribeiro da Costa. Toponímia de Minas Gerais, Belo Horizonte, Imprensa Oficial do Estado, 1970, p.241.

²² *op. cit.* p.51.

²³ *op. cit.* V. II, p.17.

²⁴ Saint-Hilaire, *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil*. Belo Horizonte, Itatiaia, 1974, p.79/80.

²⁵ Burton, Richard Francis. *Viagem aos planaltos do Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1983, Volume II, p.146.

²⁶ Maria de Lurdes Figueiredo, Flavinho, Aparecida Guimarães, Antônio Márcio e Aílza Silva.

²⁷ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. *Op. cit.*, p.17.

²⁸ *op. cit.*, p.38/147.

²⁹ *op. cit.*, p.93/214/352/374/376/442.

³⁰ *op. cit.*, volume I, p.187.

³¹ *op. cit.*, volume I, p.102.

³² valores de julho de 1999.

³³ Quem se dispusesse a viajar para o interior, numa direção ou outra, passaria eventualmente por Minas Gerais nos cruzamentos das Estradas Reais, a exemplo das principais ferrovias e rodovias da atualidade.

³⁴ CEBALLOS-LASCURÁIN, Hector. Tourism, ecotourism and protected areas. IUCN, 1996, p. I – tradução livre do autor para “individuals who travels for the pleasure of travelling, out of curiosity”.

Evandro Sathler

- ³⁵ Acuruí, distrito do município de Itabirito, significa "rio de seixos" ou "rio de pedras" em tupi-guarani. Rio das Pedras era o nome do distrito até 1943, quando teve seu nome substituído pelo nome atual pelo Decreto 1.058, o mesmo que mudou o nome de Santo Antonio da Casa Branca para Glaura, segundo Joaquim Ribeiro Costa, *op. cit.*
- ³⁶ *op. cit.*, Vol. II, p.17.
- ³⁷ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil. op. cit.*, p.79.
- ³⁸ *op. cit.*, Vol. II, p.147.
- ³⁹ Arbusto da família das leguminosas-mimosóideas (*Stryphinodendron barbatiman*), cuja madeira é própria para obras expostas, marcenaria e torno, de cuja casca, com propriedades adstringentes, se extrai matéria tintorial vermelha, tida por medicinal – Aurélio Século XXI, Editora Nova Fronteira.
- ⁴⁰ *op. cit.*, p.490.
- ⁴¹ *op. cit.*, Volume I, p.102.
- ⁴² *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais, op. cit.*, p.41.
- ⁴³ BUNBURY, Charles Fox. *Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais.* Belo Horizonte, Itatiaia, 1981, p.51.
- ⁴⁴ *Tropas e tropeiros na formação do Brasil, op. cit.*, p.69.
- ⁴⁵ MAIA, Tom & Therea Regina de Camargo. *O folclore das tropas, tropeiros e cargueiros no Vale do Paraíba.* Ministério da Educação e Cultura, 1980, p.18.
- ⁴⁶ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil. op. cit.*, p.119.
- ⁴⁷ SANTOS, Lindalvo Bezerra. *Burros de Carga.* Apud *Tipos e aspectos do Brasil.* Rio de Janeiro, IBGE, 1975, p.286.
- ⁴⁸ PEREIRA, Sebastião Ângelo da Silva. *Itambacuri e sua história.* Volume II, s/1, s/e, s/d, p.24.
- ⁴⁹ RUGENDAS, João Maurício. *Viagem pitoresca através do Brasil.* Belo Horizonte, Itatiaia, 1979, p.52.
- ⁵⁰ *op. cit.*, Volume I, p.176.
- ⁵¹ *op. cit.*, p.347/348.
- ⁵² *idem*, p.393/407.
- ⁵³ *op. cit.*, Volume I, p.181.
- ⁵⁴ Caixeiro-viajante. Novo Aurélio, Século XXI.⁵⁵ Diogo de Vasconcelos. *História média das Minas Gerais.* Belo Horizonte, Itatiaia, 1999, p.192.
- ⁵⁶ Este vocábulo não foi encontrado em qualquer dicionário. Cremos que o Sr. Basílio quis dizer que a "estrada era muito movimentada".
- ⁵⁷ *op. cit.* p.17/21/23...
- ⁵⁸ *op. cit.* volume I, p.171.
- ⁵⁹ *op. cit.* p.20/32/34.
- ⁶⁰ *op. cit.* p.24.
- ⁶¹ *op. cit.* p.45/76.
- ⁶² *op. cit.* volume II, p.18.
- ⁶³ VILLAS BOAS, Orlando & Cláudio. *A marcha para o oeste.* São Paulo, Globo, 1994, p.63/69/122.
- ⁶⁴ Rio Acima – Paróquia de Santo Antonio do Rio Acima, município de Sabará, de existência anterior a 1745. Restabelecido pela Lei n.138 de 3.IV.1839 e Lei n.209 de 7.IV.1841, a mesma que suprimiu o Distrito de Santa Rita e o incorporou ao de Santo Antonio do Rio Acima. Incorporado ao município de Nova Lima pelo Decreto n.364 de 5.XII.1891. Município e cidade pela Lei n.336 de 27.XII.1948, segundo Joaquim Ribeiro Costa, *op. cit.*, p.346.
- ⁶⁵ *op. cit.* volume I, p.278/279.
- ⁶⁶ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil, op. cit.*, p.79.
- ⁶⁷ *op. cit.*, p.64/48.
- ⁶⁸ RIBEIRO, Wagner. *Noções de cultura mineira.* São Paulo, F.T.D. S/A., 1966, p.188/189.
- ⁶⁹ *op. cit.* p.24.
- ⁷⁰ CUNHA, Euclides da. *Os sertões.* Belo Horizonte, Itatiaia, 1998, p.293/245/342/348.
- ⁷¹ SANTIAGO, Luís. *O vale dos boqueirões.* Almenara. Boca das Caatingas, 1999, p.246.
- ⁷² apud GOULART, José Alípio. *O mascate no Brasil.* Rio de Janeiro, Conquista, 1967, p.150.

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

- ⁷³ op. cit., p.24/25/30.
- ⁷⁴ op. cit., p.413.
- ⁷⁵ idem p.410.
- ⁷⁶ op. cit., p.267.
- ⁷⁷ LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação*. Rio de Janeiro, Biblioteca Carioca, 1992, p.79.
- ⁷⁸ op. cit., p. 220.
- ⁷⁹ ZAMELLA, Mafalda P. apud *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*, op. cit., p.107.
- ⁸⁰ op. cit., p.108.
- ⁸¹ LATIF, Miran M. de Barros. *As Minas Gerais*. Rio de Janeiro, Editora S.A., A Noite, s/d., p.163.
- ⁸² apud *As tropas da moderação*, op. cit., p.96.
- ⁸³ D'VILANOVA, Marielza Carneiro. *Contos e histórias de Conceição do Coité*. Conceição do Coité, s/e., 1985, p.14.
- ⁸⁴ op. cit., p.108.
- ⁸⁵ ZAMELLA, Mafalda P. , apud *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*, op. cit., p.107.
- ⁸⁶ apud *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. op. cit., p.288.
- ⁸⁷ op. cit., p.108.
- ⁸⁸ Governador de São Paulo em 1927.
- ⁸⁹ apud *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. op. cit., p.109.
- ⁹⁰ apud *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. op. cit., p.115/116.
- ⁹¹ op. cit., p.67.
- ⁹² op. cit., p.360.
- ⁹³ op. cit., Vol. I, p.155.
- ⁹⁴ op. cit., Vol. III, p.252/253.
- ⁹⁵ op. cit., p.361/35/36.
- ⁹⁶ op. cit., p.268/8.
- ⁹⁷ DEAN, Warren. *A ferro e fogo*. São Paulo, Cia. Das Letras, 1996, p.128/222.
- ⁹⁸ *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. op. cit., p.31/35.
- ⁹⁹ FREITAS, Paula, apud QUEIROZ, Dinah Silveira de. *Livro dos transportes*. Rio de Janeiro, Ministério dos Transportes – Serviço de Documentação, 1969, p.85.
- ¹⁰⁰ op. cit., p.21/33/34/76/78/85.
- ¹⁰¹ op. cit., Volume I, p.280.
- ¹⁰² op. cit., p.91.
- ¹⁰³ Caxinguelê. Também conhecido por Serelepe. Designação comum a mamíferos roedores ciurídeos, gêneros *Sciurus*, *Microsciurus* e *Sciurillus*. São arborícolas, exclusivamente das matas, não vivendo nos cerrados ou caatingas; têm a cauda provida de longos pelos. [Sin., em diversos estados do Brasil: acutipuru, caitité, caticoco, caxinganga, caxinguelê, caxixe, caxinxá, caxinxé, coxicoco, cutia-de-pau, esquilo, papa-coco, quatiapipé, quatimirim e quatipuru. Cf. quatipuruaçu e quatipuruzinho.] Novo Aurélio, Edição Século XXI.
- ¹⁰⁴ José Lopes Matias, o Vivinho, foi nosso guia de Maia até Raposos.
- ¹⁰⁵ Endorfinar. Expressão corrente entre os caminhantes que significa estar sobre o efeito da endorfina, produzida naturalmente pelo organismo, e que dá a sensação de ausência de cansaço e dor, fazendo com que a pessoa sob este efeito se supere e, em vez de buscar descanso, fica mais disposto. Endorfina: qualquer de certos peptídeos que ocorrem no cérebro, na hipófise e outros tecidos de vertebrados, capazes de produzir ação antálgica prolongada, e cujos efeitos se assemelham aos da morfina. Novo Aurélio, Edição Século XXI.
- ¹⁰⁶ op. cit., Volume I, p.375.
- ¹⁰⁷ Sino de bronze, metal ou cobre que se pendurava por uma correia de couro ao pescoço da égua madrinheira para manter a tropa reunida no pasto. Cada um dos canecos em bronze, metal ou cobre, da besta dianteira. O mesmo que caneco, sino ou sineta. MAIA, Tom e CAMARGO, Thereza Regina. *O folclore das tropas, tropeiras e cargueiros no Vale do Paraíba*. Ministério da Educação e Cultura, 1980; Campanha grande pendente do pescoço da besta que serve de guia às outras. Novo Aurélio, Edição Século XXI.

- ¹⁰⁸ *op. cit.*, p.56.
- ¹⁰⁹ Tropa ligeira, sem bagagem nem artilharia. Novo Aurélio, Edição Século XXI.
- ¹¹⁰ Porto de Estrela – localizado à beira do Rio Inhomirim (fundo da Baía de Guanabara) foi um importante entreposto entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro, nos séculos XVII e XIX. Será melhor abordado adiante.
- ¹¹¹ Município de Itabira.
- ¹¹² Cesta larga e pouco alta, tecida de fasquias de madeira flexível, ou de verga.
- ¹¹³ Trempe – arco de ferro com três pés sobre o qual se põem panelas que vão ao fogo. [Sin., brás.: tripé.] Novo Aurélio, Edição Século XXI; armação feita sobre o fogo com três varas, de ferro ou de madeira verde colhida na hora, para servir de fogareiro. As varas, aproximadamente de um metro, eram fincadas no chão em triângulo, distantes uma da outra aproximadamente meio metro, sendo unidas em cima por uma correia de couro, da qual pendia uma corrente de ferro de 25cm, com um gancho, onde se pendurava o caldeirão. Maia, Tom & Thereza Regina de Camargo, *op. cit.*, p.102.
- ¹¹⁴ ZAMELA, Mafalda. *Apud Tropas e tropeiros na formação do Brasil.* *op.cit.*, p.172.
- ¹¹⁵ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil.* *op. cit.*, p.111.
- ¹¹⁶ *Tropas e tropeiros na formação do Brasil.* *op. cit.*, p.111.
- ¹¹⁷ *op. cit.*, p.289.
- ¹¹⁸ *op. cit.*, p.127/145.
- ¹¹⁹ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil.* Belo Horizonte, Itatiaia, 1975, p.84.
- ¹²⁰ *Tropas e tropeiros na formação do Brasil.* *op. cit.*, p.175.
- ¹²¹ *op. cit.*, p.74.
- ¹²² *op. cit.*, p.82/110/112.
- ¹²³ *op. cit.*, Volume III, p.69.
- ¹²⁴ *op. cit.*, p.338.
- ¹²⁵ Hoje Minas Novas.
- ¹²⁶ *op. cit.*, Volume I, p.120.
- ¹²⁷ *op. cit.*, Volume I, p.350.
- ¹²⁸ Afonso Arinos apud Agrocere. *Travessia do sertão ao agrobusiness.* São Paulo, S/e. s/d. p.290/300.
- ¹²⁹ *op. cit.*, p.59.
- ¹³⁰ *op. cit.*, p.80/81.
- ¹³¹ *op. cit.*, p.78.
- ¹³² SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem às nascentes do rio São Francisco.* Belo Horizonte, Itatiaia, 1975, p.32/53/74.
- ¹³³ SANTOS, Joaquim Felício dos. *Memórias do Distrito Diamantino.* Petrópolis, Vozes, 1978, p.112/282.
- ¹³⁴ *op. cit.*, p.413.
- ¹³⁵ CALÓGERAS, João Pandiá. *Formação histórica do Brasil.* São Paulo, Brasiliense, 1980, p.156.
- ¹³⁶ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil.* *op. cit.*, p.34.
- ¹³⁷ *op. cit.*, p.24.
- ¹³⁸ *Tropas e tropeiros na formação do Brasil.* *op. cit.*, p.114.
- ¹³⁹ *op. cit.* p.94.
- ¹⁴⁰ *op. cit.*, Volume II, p.265.
- ¹⁴¹ *op. cit.*, p.148.
- ¹⁴² *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais.* *op. cit.*, p.49.
- ¹⁴³ *Idem*, p.243/351.
- ¹⁴⁴ *op. cit.*, Volume II, p.261.
- ¹⁴⁵ *op. cit.*, Volume II, p.123/124/130/131.
- ¹⁴⁶ *op. cit.*, p.54/56.
- ¹⁴⁷ Descrição do expedicionário Márcio Santos.
- ¹⁴⁸ *op. cit.*, p.19.

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

- ¹⁴⁹ *op. cit.*, p.224.
¹⁵⁰ *op. cit.*, Volume II, p.157.
¹⁵¹ *Viagem pelo Distrito dos Diamantes e litoral do Brasil. op. cit.*, p.74 e 76.
¹⁵² *op. cit.* p.58.
¹⁵³ *op. cit.*, Volume I, p. 72 / Volume II, p.60/122.
¹⁵⁴ *Viagem às nascentes do rio São Francisco. op. cit.* p.136.
¹⁵⁵ *op. cit.*, Vol. II, p.155.
¹⁵⁶ *Tropas e tropeiros na formação do Brasil. op. cit.*, p.49.
¹⁵⁷ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil. op. cit.*, p.188.
¹⁵⁸ *op. cit.*, p.340.
¹⁵⁹ *op. cit.*, p.210.
¹⁶⁰ *op. cit.*, p.224.
¹⁶¹ *op. cit.*, Volume I, p.247.
¹⁶² *Tropas e tropeiros na formação do Brasil, op.cit.*, p.98.
¹⁶³ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais, op.cit.*, p.133.
¹⁶⁴ Calógeras apud *Tropas e tropeiros na formação do Brasil. op. cit.*, p.170.
¹⁶⁵ *op. cit.*, p.243.
¹⁶⁶ *op. cit.*, p.113, 123.
¹⁶⁷ *op. cit.*, p.65.
¹⁶⁸ *Tropas e tropeiros na formação do Brasil. op. cit.*, p.180.
¹⁶⁹ *idem*, p.165.
¹⁷⁰ *op. cit.*, p.9 1.
¹⁷¹ *op. cit.*, p.63.
¹⁷² *op. cit.*, Volume I, p.55.
¹⁷³ *op. cit.*, p.124, 122, 104.
¹⁷⁴ *O mascate no Brasil, op. cit.*, p.145.
¹⁷⁵ *op. cit.*, p.106.
¹⁷⁶ *op. cit.*, p.202.
¹⁷⁷ *op. cit.*, Vol. II, p.265/299.
¹⁹⁶ *op.cit.*, Volume II, p.103.
¹⁹⁷ *op. cit.* p.198/205/299.
¹⁹⁸ Calógeras apud *Livro dos transportes, op. cit.*, p.68.
¹⁹⁹ *op. cit.* p.17/24.
²⁰⁰ *Idem* p.23/35
²⁰¹ *op. cit.*, p.52/54.
²⁰² *op. cit.*, p.124.
²⁰³ *op. cit.*, Vol. III, p.147.
²⁰⁴ *op. cit.*, Vol. II, p.261.
²⁰⁵ *op. cit.* p.79.
²⁰⁶ *idem*, p.119.
²⁰⁷ *idem* *ibidem* p.107/114.
²⁰⁸ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais. op. cit.* p.42.
²⁰⁹ *op. cit.*, p.491.
²¹⁰ *op. cit.*, Vol. I, p.191.
²¹¹ *op. cit.*, p.371.
²¹² *idem* p.90/76/78/287.
²¹³ *Viagem às nascentes do rio São Francisco. op. cit.*, p.111.
²¹⁴ *op. cit.*, Vol. I, p.109/113.
²¹⁵ *op.cit.*, p.36/45.
²¹⁶ apud *Livro dos transportes. op. cit.* p.70.
²¹⁷ *idem* p.70.
²¹⁸ *op. cit.*, p.188.
²¹⁹ *op. cit.*, p.184.

- ²²⁰ *op. cit.*, p.85.
²²¹ *op. cit.*, p.28.
²²² Copo ou vasilha para líquidos, feita de chifre.
²²³ *op. cit.*, Vol. II, p.22.
²²⁴ *op. cit.*, Vol. II, p.10.
²²⁵ *op. cit.*, Vol. I, p.83.
²²⁶ *op. cit.*, p.8.
²²⁷ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil.* *op. cit.*, p.83/117/169.
²²⁸ *op. cit.*, p.187.
²²⁹ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais.* *op. cit.*, p.308.
²³⁰ *op. cit.*, Vol. II, p.133.
²³¹ *op. cit.*, p.165/178/274.
²³² *op. cit.*, p.219.
²³³ *op. cit.*, p.224.
²³⁴ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil.* *op. cit.* p.187.
²³⁵ *op. cit.* p.232.
²³⁶ *Viagem às nascentes do rio São Francisco.* Belo Horizonte, Itatiaia, 1975, p.184.
²³⁷ *op. cit.*, p.216.
²³⁸ *op. cit.*, Vol. II, p.131.
²³⁹ *op. cit.*, p.454/5.
²⁴⁰ *op. cit.*, Vol. I, p.176/115.
²⁴¹ *op. cit.*, p.371/215.
²⁴² *op. cit.*, p.68/71/158/242.
²⁴³ *op. cit.*, Vol. II, p.380.
²⁴⁴ *op. cit.*, p.61.
²⁴⁵ *op. cit.*, p.88.
²⁴⁶ *op. cit.*, Vol. I, p.103/182.
²⁴⁷ *op. cit.*, p.207.
²⁴⁸ *op. cit.*, Vol. I, p.104.
²⁴⁹ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais.* *op. cit.*, p.139.
²⁵⁰ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil.* Belo Horizonte, Itatiaia, 1975, p.65.
²⁵¹ *op. cit.*, Volume I, p.104. ²⁵² *op. cit.*, p.51/52.
²⁵³ *idem*, p.90/91/193.
²⁵⁴ *op. cit.*, p.71.
²⁵⁵ *op. cit.*, p.90/91.
²⁵⁶ *op. cit.*, Vol. II, p.170.
²⁵⁷ *op. cit.*, Vol. II, p.22.
²⁵⁸ *op. cit.*, p.70.
²⁵⁹ *op. cit.*, p.218/220.
²⁶⁰ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil.* *op. cit.*, p.56/57.
²⁶¹ Nossa Senhora do Porto, hoje Guanhães.
²⁶² *op. cit.*, Vol. II, p.23.
²⁶³ *op. cit.*, p.377.⁶⁴ *op. cit.*, p.30.
²⁶⁵ *idem*, p.182.
²⁶⁶ *op. cit.*, p.47.
²⁶⁷ *op. cit.*, p.176.
²⁶⁸ *op. cit.*, p.224/5.
²⁶⁹ *op. cit.*, p.89.
²⁷⁰ *op. cit.*, p.222.
²⁷¹ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil.* *op. cit.*, p.69.
²⁷² Spix & Martius. *Viagem pelo Brasil.* Belo Horizonte, Itatiaia, 1981, Volume I, p.122.
²⁷³ *op. cit.*, p.23/32/36/40/42/84.
²⁷⁴ *Tropas e tropeiros na formação do Brasil.* *op. cit.*, p.85.

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

- ²⁷⁵ idem, p.129/130.
- ²⁷⁶ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil*. op. cit., p.118.
- ²⁷⁷ op. cit., p.137.
- ²⁷⁸ op. cit., Vol. I, p.177/8.
- ²⁷⁹ op. cit., p.54.
- ²⁸⁰ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. op. cit., p.291.
- ²⁸¹ op. cit., p.175.
- ²⁸² op. cit., p.90/59/150.
- ²⁸³ op. cit., Vol. I, p.116.
- ²⁸⁴ op. cit., p.443.
- ²⁸⁵ op. cit., Vol. I p.154/5.
- ²⁸⁶ op. cit., Vol. II, p.314.
- ²⁸⁷ op. cit., p.377.
- ²⁸⁸ op. cit., p.218.
- ²⁸⁹ op. cit., p.21/68/70/72/73/77.
- ²⁹⁰ op. cit., p.54.
- ²⁹¹ *Viagem às nascentes do rio São Francisco*, op. cit., p.22/156/345.
- ²⁹² Planta da família das palmáceas (Cocos coronata), de drupas comestíveis, cuja medula fornece fécula e cuja semente fornece óleo alimentar. Var.: alicuri, aricuí, iricuri, uricuri, ouricuri, licuri, nicuri; sin.: urucuriiba, coco-cabeçudo, coqueiro-cabeçudo, butiã, butiazeiro, licurizeiro. Novo Aurélio – Edição Século XXI.
- ²⁹³ Conforme se verifica na entrevista, o Sr. João se diz “servidor” porque servia no mercado, ou seja, era alguém que regularmente trazia mercadorias para a venda, como um abastecedor. Nada a ver com servidor público.
- ²⁹⁴ Miudeza, bugiganga. Novo Aurélio – Edição Século XXI.
- ²⁹⁵ COSTA, Joaquim Ribeiro. *Toponímia de Minas Gerais*. Belo Horizonte, Imprensa Oficial. 1970, p.255.
- ²⁹⁶ Cobu – biscoito de fubá, assado sobre folhas de bananeira; João-deitado. Novo Aurélio – Edição Século XXI.
- ²⁹⁷ O Sr. Dário se refere a ficar atolado, preso, agarrado no barro.
- ²⁹⁸ Não foi possível identificar de que lugar se tratava.
- ²⁹⁹ Sul de Minas.
- ³⁰⁰ Local onde jantamos na noite de 19 de julho.
- ³⁰¹ A Fazenda Cabo D'Agosta foi o local de pernoite de Spix & Martius op. cit. Volume II, p.23.
- ³⁰² Frigorífico Frimisa, Frimusa (?); segundo o Dr. Ivens Sathler, médico veterinário, este frigorífico estatal foi construído na década de 50, gestão do Governador Juscelino Kubitschek. Alguns anos depois, foi consumido por um incêndio.³⁰³ op. cit., Vol. II, p.209.
- ³⁰⁴ Mariposa.
- ³⁰⁵ *Viagem às nascentes do rio São Francisco*. op. cit., p.43.
- ³⁰⁶ op. cit., p.54/119/100/87.
- ³⁰⁷ idem, p.413/415.
- ³⁰⁸ op. cit., Vol. I, p.116.
- ³⁰⁹ op. cit., p.62/190.
- ³¹⁰ op. cit., p.63.
- ³¹¹ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. op. cit., p.43.
- ³¹² op. cit., p.94.
- ³¹³ GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro, Conquista, 1961, p.133.
- ³¹⁴ *Viagem às nascentes do rio São Francisco*. op. cit., p.23.
- ³¹⁵ op. cit., Vol. I, p.193.
- ³¹⁶ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*, op. cit., p.40/52.
- ³¹⁷ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. op. cit., p.225.
- ³¹⁸ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil*. op. cit., p.55.

- ³¹⁹ *op. cit.*, p.377.
- ³²⁰ *op. cit.*, Vol. II, p.23.
- ³²¹ *op. cit.*, p.377.
- ³²² Norma Vilhena trabalha com documentos antigos e é mulher de Raphael Olivé. Esteve na partida, em Ouro Preto, e passou a integrar a Expedição desde a Fazenda João Congo.
- ³²³ *op. cit.*, Vol. II, p.148.
- ³²⁴ *op. cit.*, Vol. II, p.282.
- ³²⁵ *Tropas e tropeiros na formação do Brasil. op. cit.*, p.114.
- ³²⁶ *op. cit.*, p.51/106.
- ³²⁷ *op. cit.*, p.63.
- ³²⁸ *op. cit.*, p.26/39/81.
- ³²⁹ *Viagem às nascentes do rio São Francisco*, *op. cit.*, p.55.
- ³³⁰ *op. cit.*, p.80.
- ³³¹ *op. cit.*, p.54/56.
- ³³² *Tropas e tropeiros na formação do Brasil. op. cit.*, p.121/122/126.
- ³³³ *op. cit.*, p.348.
- ³³⁴ *op. cit.*, p.216.
- ³³⁵ *op. cit.*, p.65.
- ³³⁶ *op. cit.*, p.113.
- ³³⁷ *op. cit.*, Vol. II, p.23.
- ³³⁸ *op. cit.*, p.145/146.
- ³³⁹ *op. cit.*, p.376.
- ³⁴⁰ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais. op. cit.*, p.130.
- ³⁴¹ *op. cit.*, p.217.
- ³⁴² Alfredo Ellis Junior *apud. Tropas e tropeiros na formação do Brasil. op. cit.*, p.36/151/154/156/157.
- ³⁴³ *op. cit.*, Vol. I, p.156.
- ³⁴⁴ *Tropas e tropeiros na formação do Brasil. op. cit.*, p.36/153/159/160.
- ³⁴⁵ Taunay *apud Tropas e tropeiros na formação do Brasil. op. cit.*, p.155.
- ³⁴⁶ *op. cit.*, Vol. I, p.175.
- ³⁴⁷ *op. cit.*, Vol. III, p.73.
- ³⁴⁸ *Tropas e tropeiros na formação do Brasil. op. cit.*, p.153.
- ³⁴⁹ *op. cit.*, p.17.
- ³⁵⁰ *op. cit.*, p.158.
- ³⁵¹ *op. cit.*, p.64/117.
- ³⁵² POTSCH, Waldemiro. *O Brasil e suas riquezas*. São Paulo, Livraria Francisco Alves, 1955, p.82.
- ³⁵³ TORRES, A. P.; JARDIM, W. R. *Criação do cavalo e de outros eqüinos*. São Paulo, Nobel, 1992, p.33.
- ³⁵⁴ *op. cit.*, Vol. II, p.241.
- ³⁵⁵ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil, op. cit.*, p.134.
- ³⁵⁶ *op. cit.*, p.52/53.
- ³⁵⁷ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais. op. cit.*, p.19/20.
- ³⁵⁸ *O mascate no Brasil, op. cit.*, p.74.
- ³⁵⁹ *op. cit.*, p.93.
- ³⁶⁰ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil. op. cit.*, p.149.
- ³⁶¹ *op. cit.*, p.183.
- ³⁶² *op. cit.*, p.379, 456.
- ³⁶³ *Tropas e tropeiros na formação do Brasil. op. cit.*, p.147.
- ³⁶⁴ *op. cit.*, p.177.
- ³⁶⁵ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais. op. cit.*, p.244.
- ³⁶⁶ *op. cit.*, p.372.

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

- ³⁶⁷ idem, p.496.
- ³⁶⁸ *op. cit.*, Vol. II, p.113.
- ³⁶⁹ John Manuel Monteiro, apud *História pré-colonial do Brasil*. Rio de Janeiro, Europa Empresa Gráfica e Editora s/a, p.190.
- ³⁷⁰ *Tropas e tropeiros na formação do Brasil. op. cit.*, p.53/54.
- ³⁷¹ *op. cit.*, p.17/23.
- ³⁷² *op. cit.*, p.33.
- ³⁷³ *op. cit.*, p.36/99.
- ³⁷⁴ SANTOS, Marcio. *Estradas reais*. Belo Horizonte, Editora Estrada Real, 2001.³⁷⁵ Hoje Fazenda Borda do Campo – município de Antonio Carlos, próximo a Barbacena, Minas Gerais.
- ³⁷⁶ A praia dos mineiros localizava-se à época entre a estação das barcas na praça XV e o I Distrito Naval.
- ³⁷⁷ *op. cit.*, Vol. I, p.88/91.
- ³⁷⁸ *op. cit.*, p.109.
- ³⁷⁹ *op. cit.*, p.74.
- ³⁸⁰ *op. cit.*, p.51.
- ³⁸¹ *Viagem às nascentes do rio São Francisco. op. cit.*, p.22.
- ³⁸² OLIVÉ, Raphael. *Guia Estrada Real*. Belo Horizonte. Editora Estrada Real, 2000, p.34.
- ³⁸³ *O mascate no Brasil. op. cit.*, p.73.
- ³⁸⁴ idem, p.72.
- ³⁸⁵ *op. cit.*, Vol. I, p.176.
- ³⁸⁶ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais. op. cit.*, p.66/207.
- ³⁸⁷ *op. cit.*, Vol. I, p. 127
- ³⁸⁸ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil. op. cit.*, p.30/53/101.
- ³⁸⁹ *op. cit.*, p.176.
- ³⁹⁰ *op. cit.*, p.65/83/136.
- ³⁹¹ *op. cit.*, Vol. I, p.181.
- ³⁹² *Gochnatia Polymorpha Less. Cabr. – família das Compositae.*
- ³⁹³ *op. cit.* Vol. II, p.24.
- ³⁹⁴ *op. cit.*, p.146.
- ³⁹⁵ *op. cit.*, p.217.
- ³⁹⁶ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais. op. cit.*, p. 131.
- ³⁹⁷ Conjunto de capados (porco castrado que se destina à engorda).
- ³⁹⁸ *Viagem às nascentes do rio São Francisco, op. cit.*, p.27/28/132.
- ³⁹⁹ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil. op. cit.*, p.128/133/135/136/137/161.
- ⁴⁰⁰ *op. cit.*, p.175
- ⁴⁰¹ apud *Livro dos Transportes, op. cit.*, p.401.
- ⁴⁰² apud *Livro dos Transportes, op. cit.*, p.91.
- ⁴⁰³ *op. cit.*, p.370.
- ⁴⁰⁴ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil. , op. cit.*, p.128.
- ⁴⁰⁵ *op. cit.*, p. 35.
- ⁴⁰⁶ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Belo Horizonte, Itatiaia, 1975, p.39.
- ⁴⁰⁷ *op. cit.*, Vol. I, p.115.
- ⁴⁰⁸ *op. cit.*, p. 7/98/121/171.
- ⁴⁰⁹ idem, *ibidem*, p.62.
- ⁴¹⁰ *op. cit.*, p.100/111.
- ⁴¹¹ *op. cit.*, Vol. I, p.180.
- ⁴¹² *op. cit.*, p.164.
- ⁴¹³ *op. cit.*, p.52.
- ⁴¹⁴ idem, p.372.
- ⁴¹⁵ *op. cit.*, p.229.

Evandro Sathler

- ⁴¹⁶ op. cit., p.372.
⁴¹⁷ op. cit., p.216.
⁴¹⁸ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. op. cit., p.135.
⁴¹⁹ *apud Tropas e tropeiros na formação do Brasil*, op. cit., p.13.
⁴²⁰ Criar aqui tem o sentido de cruzamento, procriação. Geralmente vai até o desmame. Após esta fase, chama-se recriar.
⁴²¹ Época em que os animais mudam os dentes, que varia de dois a dois anos e meio nos muares.
⁴²² op. cit., Vol. II, p.75.
⁴²³ op. cit., Vol. II, p.276.
⁴²⁴ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. op. cit., p.307 e *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil*. op. cit., p.209.
⁴²⁵ op. cit., p.88.
⁴²⁶ op. cit., Vol. I, p.131.
⁴²⁷ op. cit., p.368/390.
⁴²⁸ op. cit., p.459/460/461/462.
⁴²⁹ op. cit., Vol. II, p.282/283.
⁴³⁰ op. cit., p.347.
⁴³¹ op. cit., p.220.
⁴³² op. cit., p.64.
⁴³³ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*, op. cit., p.56/68.
⁴³⁴ op. cit., p.149.
⁴³⁵ op. cit., Vol. II, p.250.
⁴³⁶ op. cit., p.95/370.
⁴³⁷ idem, ibidem, p.222.
⁴³⁸ op. cit., p.85/347.
⁴³⁹ op. cit., Vol. II, p.268.
⁴⁴⁰ op. cit., p.24.
⁴⁴¹ Não se trata do Estado da Federação, mas uma localidade próxima.
⁴⁴² *apud Tipos e aspectos do Brasil*, op. cit., p.288.
⁴⁴³ op. cit., p.114.
⁴⁴⁴ op. cit., Vol. I, p.122.
⁴⁴⁵ op. cit., Vol. I, p.161.
⁴⁴⁶ *Viagem às nascentes do Rio São Francisco*, op. cit., p.76.
⁴⁴⁷ op. cit., p.126.
⁴⁴⁸ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil*, op. cit., p.119.
⁴⁴⁹ op. cit., p.216.
⁴⁵⁰ idem, p.86.
⁴⁵¹ op. cit., p.142.
⁴⁵² idem, p. 73.
⁴⁵³ idem, ibidem, p.78/145.
⁴⁵⁴ Pequeno chicote.
⁴⁵⁵ op. cit., p.71.
⁴⁵⁶ op. cit., p.103/49.
⁴⁵⁷ op. cit., p.143/142/193/144/152.
⁴⁵⁸ Seriema é a grafia moderna. Trata-se da *Cariama cristata*.
⁴⁵⁹ op. cit., p.454.
⁴⁶⁰ op. cit., p.99.
⁴⁶¹ *Viagem às nascentes do Rio São Francisco*. op. cit., p.23.
⁴⁶² *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*, op. cit., p.51.
⁴⁶³ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*, op. cit., p.348.
⁴⁶⁴ op. cit., Vol. I, p.125.
⁴⁶⁵ *Viagem às nascentes do Rio São Francisco*. op. cit., p.44/81.

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

- ⁴⁶⁶ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil. op. cit., p.45/46.*
⁴⁶⁷ *op. cit., Vol. I, p.304.*
⁴⁶⁸ *op. cit., p.371.*
⁴⁶⁹ *op. cit., p.215.*
⁴⁷⁰ *apud Burton, op. cit., Vol. I, p.175.*
⁴⁷¹ *op. cit., Vol. I, p.71.*
⁴⁷² *Viagem às nascentes do Rio São Francisco, op. cit., p.182.*
⁴⁷³ *Idem p.85.*
⁴⁷⁴ *op. cit., Vol. II, p.36.*
⁴⁷⁵ *idem Vol. II, p.94/112/184/234.*
⁴⁷⁶ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais, op. cit., p.64/327.*
⁴⁷⁷ *Viagem às nascentes do Rio São Francisco, op. cit., p.50.*
⁴⁷⁸ *op. cit., Vol. II, p.232.*
⁴⁷⁹ *Viagem às nascentes do Rio São Francisco, op. cit., p.44/45.*
⁴⁸⁰ *op. cit., Vol. I, p.61.*
⁴⁸¹ *idem Vol. II, p.103.*
⁴⁸² *idem, ibidem, Vol. I, p.76.*
⁴⁸³ *op. cit., p.82/413.*
⁴⁸⁴ *op. cit., Volume I, p.124.*
⁴⁸⁵ *op. cit., p.270.*
⁴⁸⁶ *op. cit., p.145/104/158.*
⁴⁸⁷ FRANCO, Afonso Arinos de Mello. *Síntese de história econômica do Brasil.* Salvador. Progresso, 1958, p. 59.
⁴⁸⁸ *Tropas e tropeiros na formação do Brasil, op. cit., p.63.*
⁴⁸⁹ *op. cit., p.283/330.*
⁴⁹⁰ *op. cit., p.196.*
⁴⁹¹ *idem, p.56.*
⁴⁹² *Viagem às nascentes do Rio São Francisco, op. cit., p.53.*
⁴⁹³ *op. cit., p.374.*
⁴⁹⁴ *op. cit., p.61/62.*
⁴⁹⁵ *op. cit., Vol. II, p.25/26.*
⁴⁹⁶ *op. cit., p.214/215.*
⁴⁹⁷ *op. cit., p.151.*
⁴⁹⁸ *op. cit., p.370.*
⁴⁹⁹ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil, op. cit., p.181.*
⁵⁰⁰ *apud A ferro e fogo, op. cit., p.224.*
⁵⁰¹ *op. cit., Vol. I, p.169.*
⁵⁰² *op. cit., p.156.*
⁵⁰³ *op. cit., p.407.*
⁵⁰⁴ *Viagem às nascentes do Rio São Francisco, op. cit., p.59.*
⁵⁰⁵ *apud Tipos e aspectos do Brasil, op. cit., p.288.*
⁵⁰⁶ *op. cit., Vol. II, p.154.*
⁵⁰⁷ *op. cit., p.100.*
⁵⁰⁸ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais, op. cit., p.62.*
⁵⁰⁹ *op. cit., Vol. III, p.73/115.*
⁵¹⁰ *op. cit., p.34.*
⁵¹¹ *op. cit., Vol. II, p.26.*
⁵¹² *op. cit., p.214.*
⁵¹³ *op. cit., p.60.*
⁵¹⁴ *op. cit., p.152.*
⁵¹⁵ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil, op. cit., p.44.*
⁵¹⁶ *op. cit., Volume II, p.345.*

Evandro Sathler

- ⁵¹⁷ *op. cit.*, Volume II, p.27.
- ⁵¹⁸ *op. cit.*, Volume II, p.300.
- ⁵¹⁹ *op. cit.*, Vol. I, p.71.
- ⁵²⁰ Tocava carro de boi.
- ⁵²¹ Seu Zeca faz referência a uma época em que os tropeiros foram, de certa forma, expulsos do mercado, dando lugar a uma outra atividade no seu interior. A atividade do mercado teria sido transferida para o Largo D. João.
- ⁵²² *op. cit.*, p.36/37/38/39/40.
- ⁵²³ *op. cit.*, p.82/89/100/165/282/296.
- ⁵²⁴ *op. cit.*, p.89/219/371/372.
- ⁵²⁵ *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais, op. cit.*, p.317.
- ⁵²⁶ *op. cit.*, p.71.
- ⁵²⁷ *op. cit.*, Vol. I, p.183.
- ⁵²⁸ *op. cit.*, p.70.
- ⁵²⁹ *op. cit.*, Vol. II, p.25/105/120/221.
- ⁵³⁰ *Tropas e tropeiros na formação do Brasil, op. cit.*, p.82/84.
- ⁵³¹ *op. cit.*, p.261.
- ⁵³² *op. cit.*, Vol. II, p.381.
- ⁵³³ *op. cit.*, p.214.
- ⁵³⁴ *op. cit.*, p.106.
- ⁵³⁵ ABREU, João Capristano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil. s/l.* Livraria Briguiet, 1960, p.81.
- ⁵³⁶ *op. cit.*, p.40/41/54.
- ⁵³⁷ *apud Tipos e aspectos do Brasil, op. cit.*, p.286.
- ⁵³⁸ *op. cit.* p.188/224.
- ⁵³⁹ *op. cit.* p.65/61.
- ⁵⁴⁰ *op. cit.* p.139.
- ⁵⁴¹ *op. cit.* p.35.
- ⁵⁴² *op. cit.* p.91/92/109.
- ⁵⁴³ *op. cit.* p.58/63. ⁵⁴⁴ *apud* Capistrano de Abreu, *op. cit.*, p.175/176.
- ⁵⁴⁵ *op. cit.* p.176/58.
- ⁵⁴⁶ *op. cit.* p.67/65/90/137/138/217/218.
- ⁵⁴⁷ *op. cit.*, p.207.
- ⁵⁴⁸ *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil. op.cit.* p.13/14/30/37/43.
- ⁵⁴⁹ *op. cit.*, p.29/30.
- ⁵⁵⁰ *op. cit.*, p.25/332.
- ⁵⁵¹ *op. cit.*, p.246.
- ⁵⁵² *op. cit.*, p.267.
- ⁵⁵³ *op. cit.*, Vol. II, p.263/264/283/288/320.
- ⁵⁵⁴ GORCEIX, Henri, *apud* SANTOS, Lúcio José dos. *Histórias de Minas Gerais. s/i, s/e.* 1972, p.176.
- ⁵⁵⁵ FUNIVALE – Fundamentos de uma Proposta - 1989.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Obras pesquisadas:

ABREU, Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*, s/1. Livraria Briguiet, 1960.

AGROCERES. *Do sertão ao agrobusiness*. s/1. s/e. s/d. f.

BUNBURY, Charles James Fox. *Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1981.

BURTON, Richard. *Viagem aos planaltos do Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1983.

CALÓGERAS, João Pandiá. *Formação histórica do Brasil*. São Paulo: Brasiliiana, 1980.

CEBALLOS-LASCURÁIN, Hector. *Tourism, ecotourism, and protected areas*. IUCN, 1996.

COSTA, Joaquim Ribeiro. *Toponímia de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial. 1970.

CUNHA, Euclides da. *Os sertões*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1998.

DEAN, Warren. *A ferro e fogo*. São Paulo: Cia. Das Letras, 1996.

D'VILANOVA, Marielza Carneiro. *Contos e Histórias de Conceição do Coité*. Conceição do Coité: s/e, 1985.

FRANCO, Afonso Arinos de Mello. *Síntese de história econômica do Brasil*. Salvador: Progresso. 1958.

GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1975.

GORDON, Noah. *O físico*. Rio de Janeiro: Rocco. 1995.

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

GOULART, José Alípio. *O mascate no Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1967.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 10. ed. Rio de Janeiro, José Olympio, 1976.

JARDIM, Maria Nelry Lages. *O vale e a vida - História do Jequitinhonha*. Belo Horizonte: Armazém de Ideias, 1998.

LATIF, Miran M. de Barros. *As Minas Gerais*. Rio de Janeiro: S. A. A Noite, s/d.

Evandro Sathler

- LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1992.
- LIMA JÚNIOR, Augusto de. *Capitania das Minas Gerais*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1978.
- MAIA, Tom & Thereza Regina de Camargo. *O folclore das tropas, tropeiros e cargueiros no Vale do Paraíba*. São Paulo: Ministério da Educação e Cultura, 1980.
- MAWE, John. *Viagem ao interior do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1978.
- MONTEIRO, John Manuel Monteiro. In *História pré-colonial do Brasil*. Rio de Janeiro: Europa Empresa Gráfica e Editora. S/A, s/d.
- OLIVÉ, Raphael. *Guia Estrada Real*. Belo Horizonte: Editora Estrada Real, 2000.
- PEREIRA, Sebastião Angelo da Silva. *Itambacuri e sua história*. Volume II, s/1, s/e. s/d.
- POHL, Johann Emanuel. *Viagem no interior do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia. 1976.
- POTSCH, Waldemiro. *O Brasil e suas riquezas*. São Paulo: Livraria Francisco Alves, 1955.
- QUEIROZ, Dinah Silveira de. *Livro dos transportes*. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes - Serviço de Documentação, 1969.
- RIBEIRO, Wagner. *Noções de cultura mineira*. São Paulo: F.T.D. S/A, 1966.
- RUGENDAS, João Maurício. *Viagem pitoresca através do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1979.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1974.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem às nascentes do rio São Francisco*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1975.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1975.
- SANTIAGO, Luís. *O vale dos boqueirões*. Almenara: Boca das Caatingas, 1999.
- SANTOS, Joaquim Felício dos. *Memórias do distrito diamantino*. Petrópolis: Vozes, 1978.
- SANTOS, Lindalvo Bezerra. *Burros de Carga*. In *Tipos e aspectos do Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1975.
- SANTOS, Lúcio José dos. *História de Minas Gerais*. s/L s/e. 1972.
- SANTOS, Márcio. *Estrada Reais*. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001.

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

- SPIX & MARTIUS. *Viagem pelo Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1981.
- TORRES, A. P. & JARDIM, W. R. *Criação de cavalos e de outros eqüinos*. São Paulo: Nobel, 1992.
- VASCONCELOS, Diogo de. *História média de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999.
- VILLAS-BOAS, Orlando & Cláudio. *A marcha para o oeste*. São Paulo: Globo, 1994.
- WIED-NEUWIED, Maximiliano. *Viagem ao Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1989.

Bibliografia correlata

- ABREU, João Capistrano Honório de. *Descobrimento do Brasil e o seu desenvolvimento no século XVI*. Capítulos de História Colonial 1500/1800. Belo Horizonte, Itatiaia/EDUSP, 1988.
- ALMEIDA, Aluisio de. *O tropeirismo e a feira de Sorocaba*. São Paulo, Luzes Gráfica Ed., 1968.
- ALMEIDA, Luís Castanho de, *Vida e morte dos tropeiros*. São Paulo, Martins, 1971.
- ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil*, s.l., s.e., s.d.
- ARINOS, Afonso. *Histórias e paisagens*. Rio de Janeiro, s. e., 1921.
- AVÉ-LALLEMANT. *Viagem pelo sul do Brasil*. Rio de Janeiro: s./e., 1953.
- BURMEISTER, II. *Viagem ao Brasil através das províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. São Paulo: Martins. 1952.
- BARBOSA, Waldemar de Almeida. *Dicionário Histórico-Geográfico de Minas Gerais*. Belo Horizonte: s/e. 1971.
- BARREIROS, Eduardo Canabrava. *D. Pedro e a jornada de Minas Gerais em 1822*. Rio de Janeiro: José Olympio. 1973.
- CALDCLEUGH, Alexander. *Travels in South America during the years 1819 - 20-21*. (London, 1825).
- CANSTATT, Oscar. *Brasil terra e gente*. São Paulo: Conquista, 1871.
- CARVALHO, Teófilo de. *Caminhos e roteiros nas capitanias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais*. São Paulo: s/e., 1931.
- CASCUDO, Luis Câmara. *Antologia do Folclore Brasileiro*. São Paulo: Martins, s/d.
- COSTA, Joaquim Ribeiro da Costa. *Conceição do Mato Dentro*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1975.

Evandro Sathler

- COSTA FILHO, Miguel. *A cana-de-açúcar em Minas Gerais*. Rio de Janeiro: IAA, 1959.
- DORNAS FILHO, João. *O ouro das gerais*. São Paulo, Brasiliana, 1957.
- DORNAS FILHO, João. *Aspectos da economia colonial*, s.l., s.e., s.d.
- ELLIS, Myrian. *Contribuindo ao estudo do abastecimento das áreas mineradoras do Brasil no século XVII*. Rio de Janeiro: MEC; 1960.
- FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. *Dicionário de Bandeirantes e Sertanistas do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, s/d.
- FREIRE, Felisberto. *História territorial do Brasil*, s/1. s/e., s/d.
- FREITAS, Antônio de Paula. *Engenharia nos tempos coloniais*, s.l., s.e., s.d.
- GERSON, Brasil. *O ouro, o café e o Rio de Janeiro*, s/1. Brasiliana, 1970.
- GORENSTEIN, Riva. *O enraizamento de interesses mercantis portugueses na região centro-sul do Brasil*. São Paulo: USP, 1978.
- GOULART, José Alípio. 1959. *Meios e instrumentos de transporte no interior do Brasil*. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação do MEC. 260 p. il. (Temas Brasileiros, 4.)
- HANDELMANN, Heinrich. *História do Brasil*. Tradução do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1931.
- HENDERSON, James. *History of Brazil*. London, 1821.
- IGLÉSIAS, Francisco. *Política econômica do governo provincial mineiro: 1835-1889*. Rio de Janeiro: INI, 1958.
- KOSTER, Henry. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. São Paulo: Brasiliana, s.d.
- LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O homem e a serra*. Rio de Janeiro: IBGE, 1963.
- LEITE, Mário. *Paulistas e mineiros plantadores de cidades*. São Paulo: Edart, 1961.
- LINHARES, Maria Yedda Leite. *O problema do abastecimento numa perspectiva histórica: 1530-1918*. Rio de Janeiro: 1978.mimeo.
- LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1975.
- MACHADO FILHO, Aires da Mata. *O negro e o garimpeiro em Minas Gerais*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1978.

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

- MAXWELL, Kenneth. *A devassa da devassa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.
- MOTA, Otoniel. *Do rancho ao palácio*. São Paulo: Brasiliense, 1941.
- PEIXOTO, Léa Quintiere Cortines. *Principais antigos caminhos fluminenses para as Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1951.
- PIMENTA, Dermeval José. *Caminhos de Minas Gerais*. Belo Horizonte, 1971.
- PROENÇA, Manuel Cavalcante. *No termo de Cuiabá*. Rio de Janeiro: s.e. 1958.
- RIBEIRO, Maria de Lourdes Borges. *Na trilha da independência; história e folclore*. Rio de Janeiro: Campanha de Defesa do Folclore Brasileiro. 1972.
- ROCHA, Ana Augusta; LINSKER, Roberto. *Brasil aventuras: no caminho dos heróis*. São Paulo: Terra Virgem Editora, 1998.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Segunda viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e São Paulo*. São Paulo: Cia Ed. Nacional. (Brasiliense, v. 5.) s/d.
- SCHMIDT, Carlos Borges. *1954/1960. Tropas e tropeiros*. Revista Paulistana, n. 63 - 64, São Paulo.
- SEIDLER, Carl. *Dez anos no Brasil, s/1., s./e. s./d.*
- SENNA, Ernesto. *O velho comércio do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Garaier Frères, 1915.
- SILVA, Moacir M. F. *Geografia dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: s./e., 1949.
- SIMONSEN, Roberto. *História econômica do Brasil: 1500-1820*. São Paulo: Nacional, 1969.
- SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo: Nacional. 1974.
- SOUZA, Bernardino José de. *Ciclo do carro de boi no Brasil*. s/l. s./e., s/d.
- SOUZA, Bernardino José de. *Dicionário da terra e da gente do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, s.d.
- SOUTHEY, Robert. *História do Brasil*. s/T, Livraria Progresso Editora, s/d.
- STEIN, S. J. *Grandeza e decadência do café no Vale do Paraíba*. São Paulo: Brasiliense, 1961.
- TRINDADE, Jaelson Bitram. *Tropeiros*. São Paulo: Editora Publicações e Comunicações. 1992
- VEIGA, J. P. Xavier da. *Efemérides mineiras (1604-1887)*. Ouro Preto: Imprensa Oficial do Estado de Minas. 1897.

Evandro Sathler

VIANA, Oliveira. *Populações meridionais do Brasil*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1973.

VIEGAS, Augusto. *Notícias de São João dei Rei*. Belo Horizonte: s./e., s./d.

ZAMELLA, Mafalda. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. Tese de doutoramento. São Paulo: USP, 1951.

Artigos / Revistas:

CALOGERAS, Pandiá. *Transportes arcaicos*. O jornal— Edição comemorativa do bicentenário do cafeeiro no Brasil. São Paulo, Palácio das Indústrias, 1927. 1. seção, p. 12

CAMILO, Luís. *Do Rio de Janeiro a Vila Rica*. Revista do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 3:283-94

DEFFONTAINES, Pierre. *As feiras de Sorocaba*. Revista Geográfica, Ano I, N. 3, São Paulo, 1935

DIAS, Maria Odila L. das S. *A interiorização da metrópole: 1808-1853*. In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). 1822: Dimensões. São Paulo, Perspectiva, 1972.

ELLIS JÚNIOR, Alfredo. *O ciclo do luar*. Revista de História. N. I. Janeiro - Março, São Paulo, 1950

FONTES, José Ribeiro de Souza. *Quais foram os animais introduzidos na América pelos conquistadores* - Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil - Tomo XIX (Tomo VI, 3 série) Rio de Janeiro - 1898.

LENHARO, Alcir. *Rota menor — o movimento mercantil da economia de subsistência no Centro-Sul do Brasil (1808-1831)*. Anais do Museu Paulista, t. XXVIII, 1977-8

MARCÍLIO, Maria Luísa. *Crescimento histórico da população brasileira até 1872*. Cadernos Cebrap 16. São Paulo, Cebrap, 1973.

MARTINS FILHO, Enéas. *Os três caminhos para as Minas*. Anais do Congresso comemorativo do bicentenário da transferência da sede do governo do Brasil da cidade de Salvador para o Rio de Janeiro. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Rio de Janeiro. 1965, v. I.

MENEZES, Rodrigo de. *Exposição sobre o Estado de decadência da Capitania de Minas Gerais e meios de remediá-la*. Revista do arquivo público mineiro.

NOVAIS, Fernando A. *Estrutura e dinâmica do antigo sistema colonial (séculos XVI-XVIII)*. cadernos Cebrap 17. São Paulo, Cebrap, 1974.

SENNA, Nelson de. *A terra mineira*. Anuário 1906, 1907 e 1911

TROPEIROS & OUTROS VIAJANTES

SOUSA, João António Soares. *Aspectos do comércio do Brasil e de Portugal no fim do século XVIII e começo do século XIX*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro: 289. Rio de Janeiro, 1970. Manuscritas:

Registro de tropeiros vindos do interior com tropas em geral e guias de registro - 1829-1832. "Seção de Documentação Histórica". Códice 419, 3 volumes - Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

Registro de tropeiros vindos de várias localidades, 1809-1831. "Seção de Documentação Histórica". Códice 421, 23 volumes. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.