

**KELLY VON KNOBLAUCH STRAUBE**

**A ESTRUTURAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL DO SISTEMA TROPEIRO – O CASO  
DO CAMINHO DAS TROPAS ENTRE PALMAS E UNIÃO DA VITÓRIA/PR**

**Dissertação de Mestrado**

**CURITIBA  
2007**

**KELLY VON KNOBLAUCH STRAUBE**

**A ESTRUTURAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL DO SISTEMA TROPEIRO – O CASO  
DO CAMINHO DAS TROPAS ENTRE PALMAS E UNIÃO DA VITÓRIA/PR**

Dissertação de Mestrado apresentada ao programa de pós-graduação em Geografia, Curso de Mestrado, Setor de Ciências da Terra da Universidade Federal do Paraná, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientação: Prof<sup>o</sup> Dr<sup>o</sup> Wolf Dietrich Gustav Johannes Sahr

**CURITIBA  
2007**

# Dedicatória

Dedico esta pesquisa a minha filha **Fernanda von Straube**, a meu pai **Eduardo von Knoblauch** e a minha mãe **Geni Walburga Schmidt von Knoblauch**.

A minha filha Fernanda, obrigada por entender que naquele momento eu não podia brincar com você e por isso você vinha e ficava lendo em silêncio seus livros infantis perto de mim. A meu pai Eduardo obrigado pelo amor incondicional e pela presença forte e protetora nos momentos de maior precisão. E a minha mãe Geni obrigado, a mulher mais doce e gentil que conheço, e que me ensinou pelo exemplo que a vida sempre pode ser alegre, apesar de todos os problemas.

# Agradecimentos

\*Agradeço a Deus...que a cada anoitecer responde minhas perguntas, para a cada amanhecer renova-las;

\*Agradeço a FAFI/UFPR... pela oportunidade;

\*Agradeço ao Professor Wolf...pela paciência, pela ajuda e pela dedicação com a qual me auxiliou;

\*Agradeço aos Secretários Zem (UFPR) e Zeni (FAFI)... pela prestimosa ajuda no decorrer do caminho;

\*Agradeço ao amigo Joaquim Osório Ribas... por ter sido meus olhos neste trabalho, quando eu não conseguia enxergar mais nada;

\*Agradeço ao amigo Brittes Antônio Brittes... pelo incentivo e por acreditar que eu poderia ir sempre mais longe;

\*Agradeço a meu irmão Gerd, minha irmã Gerda, minha cunhada Andréia e meus sobrinhos Mariana e Gabriel... por sempre lembrarem de mim nas reuniões de família, enquanto eu precisava ficar sozinha escrevendo;

\*Agradeço a querida amiga Alcimara Aparecida Foetsch... por ser meu porto seguro em terra firme e minha âncora em alto mar

“Escrever é sempre um ato de existência. Quando se escreve, conta-se o que se é. A história é mais real do que qualquer explicação”.

Ruth Rocha: “**Contos para rir e sonhar**” (2003).

## SUMÁRIO

<b>LISTA DE IMAGENS.....</b>	<b>vii</b>
<b>RESUMO.....</b>	<b>viii</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>ix</b>
<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>10</b>
<b>Capítulo I - A AÇÃO DO HOMEM COM O ESPAÇO.....</b>	<b>13</b>
1.1 O PONTO DE PARTIDA: A ABORDAGEM HUMANÍSTICA NA GEOGRAFIA	13
1.2 A TEORIA DA ESTRUTURAÇÃO DE ANTHONY GIDDENS E SEUS ASPECTOS GEOGRÁFICOS.....	17
1.3 A CONSTRUÇÃO DOS LUGARES.....	28
1.4 A TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM AO LONGO DA ESTRADA ENTRE PALMAS E UNIÃO DA VITÓRIA/PR.....	34
1.5 HISTÓRIAS DE VIDA E HISTÓRIA ORAL.....	35
<b>Capítulo II - A REGIÃO SUL DO PARANÁ: A PAISAGEM PASSADA COMO UM CONJUNTO DE ECOSSITEMAS E O TROPEIRISMO.....</b>	<b>39</b>
2.1 A MORFOLOGIA DA REGIÃO E AS CONSEQUÊNCIAS PARA O TROPEIRISMO.....	39
2.2 OS CONDICIONANTES CLIMATOLÓGICOS NA REGIÃO E SEUS IMPACTOS NO TROPEIRISMO.....	44
2.3 O MOSAICO REGIONAL DOS SOLS E DA VEGETAÇÃO.....	47
<b>Capítulo III - OS RECURSOS ALOCATIVOS NA COLONIZAÇÃO DA REGIÃO SUL DO PARANÁ.....</b>	<b>52</b>
3.1 OS CAMINHOS COMO ARTÉRIAS ECONÔMICAS.....	52
3.2 O TROPEIRISMO COMO SISTEMA SOCIO - ECONÔMICO.....	57
3.2.1 As tropas e os tropeiros.....	58
3.2.2 Os pousos e as cidades.....	60
3.2.3 As fazendas.....	65
<b>Capítulo IV - AS REGIONALIZAÇÕES SOCIAIS NA MEMÓRIA DOS TROPEIROS.....</b>	<b>69</b>
4.1 OS ATORES DO PROCESSO.....	69
4.1.1 O “escravo negro”.....	72
4.1.2 O “nativo da terra”.....	75
4.1.3 O “imigrante”.....	79
4.1.4 O fazendeiro e seus agregados.....	83
4.2 SIGNIFICAÇÃO, DOMINAÇÃO E LEGITIMAÇÃO DAS ATIVIDADES LIGADAS À ESTRADA.....	87
<b>Capítulo V - SURGIMENTO DA IDENTIDADE TROPEIRA E OS LUGARES</b>	<b>90</b>

<b>DO TROPEIRISMO.....</b>	
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>100</b>
<b>BIBLIOGRAFIA CONSULTADA.....</b>	<b>107</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>114</b>

**LISTA DE IMAGENS**

IMAGEM 01 – Geologia do Estado do Paraná.....	(41)
IMAGEM 02 – Vegetação Original.....	(48)
IMAGEM 03 – O Tropeiro/ Portal Turístico de Porto União/SC.....	(59)
IMAGEM 04 – Negros em Palmas.....	(74)
IMAGEM 05 – Grupo de índios Botocudos, domesticados nos sertões de Palmas ....	(78)
IMAGEM 06 – Travessia do Vau do Rio Iguaçu, união da Vitória, 1912-16.....	(98)

## RESUMO

### A ESTRUTURAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL DO SISTEMA TROPEIRO – O CASO | CAMINHO DAS TROPAS ENTRE PALMAS E UNIÃO DA VITÓRIA/PR

A presente pesquisa busca entender a estruturação sócio-espacial do Caminho das Tropas, utilizando o exemplo da estrada entre Palmas e União da Vitória. Parte de uma abordagem da geografia social, com enfoque histórico-dinâmico, baseada na teoria da estruturação de Anthony Giddens. Avalia o espaço como sendo produzido e regionalizado por diferentes atores sociais. Discutem-se, neste sentido, algumas questões de sociabilidades, relações de trabalho e imagens culturais de diversos atores que atuavam ao longo do caminho, inclusive suas relações de co-presença e as modificações sociais que ocorreram durante o processo de utilização da Estrada. Define-se, assim, um conceito de lugar social através de imagens estereotipadas. Neste sentido, o espaço da estrada apresenta-se inicialmente como mera localidade formada por ecossistemas e sistemas econômicos que incorporam a paisagem como recursos alocativos para os grupos sociais interessados. Formam-se, destarte, paisagens que servem como palcos para regionalizações (fixas e flexíveis) em função da atuação diferenciada dos atores envolvidos e suas regras sociais. Nestes moldes, produzem-se recursos autoritativos, ou seja, relações de poder que não só transformam os espaços, mas também servem como cenários para encenações sociais. Esta apropriação do espaço imaginário destaca pontos e áreas da paisagem, além de “personagens” estereotipadas, que aparecem às pessoas que vivem e atuam dentro e fora dela como representações simbólicas. Investigam-se, neste trabalho, principalmente as representações de imagens através de entrevistas biográficas de fazendeiros e outros agentes envolvidos nas tropeadas ao longo da Estrada de Palmas e União da Vitória.

**PALAVRAS-CHAVE:** Geografia regional, história regional, tropeirismo, Caminho das Tropas, Palmas, União da Vitória, Paraná, Brasil.



**ABSTRACT****THE SOCIO-SPACIAL STRUCTURATION OF THE *TROPEIROS* SYSTEM – THE CASE OF THE PALMAS – UNIÃO DA VITÓRIA/PR TRAIL**

This research deals with the socio-spatial structuration of a South Brazilian cattle and mule trail using the example of the Palmas-União da Vitoria section of the Missões Trail in Southern Paraná. Based on a structurationist approach proposed by Anthony Giddens, it develops a social geographic perspective on the historical and dynamic dimensions of the formation and conservation of the trail. Space is seen, from this perspective, as a regionalized product of activities performed by social actors. Consequently, the research highlights questions of sociability, working relations and cultural images which are differentiated according to the specific perspectives of social actors that participate in the construction of the social system “Trail”. The research discusses especially situations of co-presence and social change and deals especially with biographical narratives of *fazendeiros*, *tropeiros* and other persons involved in herding along the Palmas-União da Vitoria Trail and. It defines “Place” as a geographical category that results from stereotyped images of social functions and follows different analytical components. First, the trail is seen as a physical entity and locality formed by a combination of different ecosystems. Secondly, it incorporates landscape patterns as allocative resources of the economic system “Trail” benefiting some specific groups more than others. Thirdly, these patterns do represent sceneries for fixed and flexible regionalizations which are performed through the specific activities of different social actors and their rules. These patterns, again, are influencing the distribution of authoritative resources or, to be more precise, of power relations and do not only spatialize objects, but also do serve as stages for social settings. Therefore, the appropriation of imaginative space is based on the construction of landscape nodes and areas, besides of the construction of stereotyped actors, which are performed and eventually questioned by everyday actors inside and outside of the social system “Trail”.

**KEYWORDS:** regional geography, regional history, tropeirismo, trail, Palmas, União da Vitória, Paraná, Brazil.

## INTRODUÇÃO

No início do século XVIII, depois de 1730, abre-se no Sul do Brasil o caminho de Viamão interligando as grandes pastagens dos Campos e dos Pampas do Rio Grande do Sul com o que hoje é o Estado de São Paulo. Ao longo deste caminho, que se diferenciou rapidamente em vários trechos paralelos, estabeleceram-se inúmeras fazendas. Surgiram, a partir da metade do século XVIII, nos antigos pousos pequenos vilarejos, como, por exemplo, a Vila do Príncipe (Lapa), São José de Pinhais e, no segundo Planalto Paranaense, a Vila de Castro (RODERJAN, 1992). Ao longo deste caminho os tropeiros buscavam principalmente as regiões dos Campos, áreas com uma vegetação predominante de gramíneas a qual sempre representou um formidável alimento com extensos pastos naturais para o gado vacum, cavalgar e muar.

A intensificação do comércio dos animais durante todo o século XVIII levou as autoridades portuguesas e os fazendeiros brasileiros a abrirem novos caminhos alternativos, desde Curitiba passando por Ponta Grossa até os Campos de Guarapuava e a Lapa, e em direção Sudoeste até São Borja no Rio Grande do Sul. Denominado posteriormente de “Estrada das Missões”, o novo caminho recebeu este nome por causa do seu destino nas antigas Missões dos Sete Povos no Noroeste do Rio Grande do Sul, região essa povoada pelos padres jesuítas junto com vários povos indígenas já no século XVII.

No início do século XIX, formam-se as primeiras fazendas nos Campos de Palmas, incorporadas imediatamente ao sistema dos caminhos das tropas. Neste período da economia regional, todo o sal necessário para a alimentação do gado e demais provimentos que precisavam chegar até os Campos de Palmas seguiam o trecho Antonina-Palmas via Curitiba, Ponta Grossa e Guarapuava. E o gado perfazia igualmente o mesmo trajeto para chegar até os centros consumidores em Ponta Grossa e Curitiba, trajeto este muito longo, cansativo e de difícil traslado.

Procurando um trajeto mais econômico, fazendeiros de Palmas realizaram através de iniciativa privada, missões de reconhecimento com o intuito de descobrir uma rota alternativa que unisse Palmas aos Campos Gerais de Curitiba. O novo caminho descoberto em 1842 atravessou o Vau do Rio Iguaçu em Porto União da Vitória (uma área relativamente chata no rio para possibilitar a travessia do gado), passando por Palmeira e chegando por fim em Curitiba. Este novo trajeto encurtou o percurso em 28 léguas, ou seja, aproximadamente 168 km a menos do que o antigo

caminho já existente. O volume de tropeiros e viajantes a utilizarem o novo caminho foi tão grande, que não tardou a surgir nas proximidades do Vau um pequeno núcleo urbano conhecido como Porto da União, no Passo do Iguaçu, mais tarde formando-se ali o núcleo de duas cidades gêmeas, de Porto União e União da Vitória.

A descoberta do Vau no Rio Iguaçu e a posterior utilização deste lugar como trecho de passagem transformou a geografia da região e conferiu nova realidade ao seu espaço. Com a efetiva utilização desta rota que passou a ser chamada “Caminho das Tropas de Palmas” ou “Estrada de Palmas” surgem em seu entorno novos grupos de atores na produção do espaço da região. Estes personagens, entre eles, fazendeiros, escravos, indígenas, caboclos e colonos imigrantes, são os atores responsáveis pela estruturação do caminho, em base de uma combinação de vários modelos econômicos, populacionais e culturais.

Dentro deste contexto, este estudo procura entender a estruturação sócio-espacial da região ao longo deste caminho, baseado numa abordagem da geografia social e estruturacionista, com um enfoque histórico-dinâmico. Para isto, propõe-se utilizar a Teoria de Estruturação de Anthony Giddens como instrumento de análise para compreender a produção do novo espaço (ou melhor, dos novos espaços) por seus atores.

O trabalho organiza-se em 4 etapas. Num primeiro momento, introduzimos alguns conceitos geográficos de relevância para a nossa investigação, como espaço, território e lugar, além de um breve esboço da teoria da estruturação discutindo o seu papel na geografia social. Em um segundo momento, apresentamos as paisagens da região como ecossistemas e espaços de atuação dos diferentes grupos sociais conectados ou não aos caminhos, estradas e povoados, além de um breve histórico da utilização dos caminhos e estradas na história do Brasil e em especial do Paraná. Na seqüência, realiza-se uma análise da estruturação deste espaço entre Palmas e União da Vitória destacando os seus atores, o processo econômico do tropeirismo e a conseqüente formação das cidades na rota. Num quarto momento, realiza-se uma reflexão sobre o papel de cada um dos atores na construção de um significado dos lugares, na dominação dos recursos da região e na posterior legitimação deste uso através da integração e ações de co-presença entre os atores na sociedade. Busca-se, desta forma, encontrar elementos que possam trazer nova luz sobre como se deu o processo de formação e ocupação do sul do Estado do Paraná.

Destarte, a pesquisa contribui para uma geografia social histórica que visa compreender como elementos geográficos se formam, organizam e problematizam durante a sua história como cenário e produto social dos seus atores.

## 1 A AÇÃO DO HOMEM COM O ESPAÇO

*“A mais fascinante **terrae incognitae**, entre todas, é aquela que se encontra no interior da alma e do coração dos homens”  
(LOWENTHAL, 1982, p. 103)*

Para entender a relevância de um elemento social na paisagem, como os caminhos históricos de transporte no Sul do Brasil, necessita-se de uma breve reflexão teórica-conceitual sobre as atividades humanas que estruturam espaços como elementos sociais numa determinada área. Destacam-se, neste contexto, a abordagem da geografia humanística e a teoria profundamente geográfica da estruturação do sociólogo Anthony Giddens (1989, cap. 3), a qual, desde os anos 1980, serviu como um aporte metodológico para vários estudos da geografia social que se focalizam na formação e construção de espaços por ações individuais e coletivas (veja GREGORY 1996 p. 109 pp.; CLOKE et al, cap. 4; DiMEO 1998, p. 171-182; WERLEN, 2000, também a abordagem de Milton SANTOS 1997, cap. 2 e 3).

Por isso, discutem-se em seguida algumas conceituações que serão utilizadas durante este trabalho, tais como espaço, lugar, estrutura e ação destacando o papel do homem como agente transformador na interação com elementos naturais e sociais e mostrando as realidades simbólicas e materiais construídas por ele próprio.

### 1.1 O PONTO DE PARTIDA: A ABORDAGEM HUMANÍSTICA NA GEOGRAFIA

A base da geografia social de ação inicia-se com a idéia que o ser humano constrói o seu espaço através de uma perspectiva subjetiva e intersubjetiva e na execução desta idéias no espaço. Esta afirmação tem raiz na chamada geografia humanística dos anos 1960 e 1970.

A Geografia Humanística, conforme o pensamento de Yi-Fu Tuan (1980, 1982), é uma proposta metodológica baseada na fenomenologia que busca o entendimento da realidade humana através da análise das relações que os seres humanos mantêm com o seu meio. Ao contrário da já clássica visão positivista de Paul Vidal de la Blache, a qual se refere basicamente ao espaço positivista do meio e as suas transformações materiais, a geografia humanista investiga as a interação de comportamentos e sentimentos humanos em relação ao espaço. Pressupõe-se, assim,

uma indissociabilidade entre o estudo do meio e do homem subjetivizado, uma vez que o ser humano, como habitante e modificador do espaço, é o principal agente desta interação subjetiva. Segundo o geógrafo João Baptista Ferreira de Mello, o pesquisador que quiser fazer uso da Geografia Humanística deverá “[...] entranhar-se nos significados que os seres atribuem aos espaços e lugares, visando a compreender suas alegrias e carências, para então tentar influir e agir na construção de um espaço mais humanizado” (MELLO, 1990, p.92).

Diferentemente da Geografia Neo-Positivista<sup>1</sup> que vigorava até então no meio internacional da geografia, a Geografia Humanística procura encontrar, desde os anos 1960, no homem o centro principal da abordagem geográfica, contrariando as abordagens espaciologistas<sup>2</sup> de geógrafos como Hartshorne, Berry e outros. Analisando os sentimentos e valores do ser humano, ela busca desvendar as abordagens de um espaço objetivado, centrando o homem como sujeito principal no seu mundo vivido, construtor e reproduzidor de realidades por ele mesmo iniciadas. Trabalha com um mundo real, experimentado, vivenciado e sentido, e não apenas um mundo desprovido de sensações nas suas funcionalidades, enquanto aquele mundo da abordagem espacial neo-positivista (*spatial approach*) é hipotético e teórico, repleto de formulas que o expliquem ou justifiquem, o mundo do geógrafo humanista é “vivido”.

Também em contraste com a teoria Marxista, que começava vigorar na geografia na mesma época como a abordagem humanista<sup>3</sup>, podemos afirmar que a Geografia humanística é a que “coloca a ação antes da estrutura, e a cultura antes da economia” (Jackson e Smith, 1984, p.59 apud MELLO, 1990, p.97). Prevalece, assim, a ação individual antes das estruturas de classe. Rejeita-se, destarte, uma abordagem que induz, antes de pesquisar a atividade humana como autônoma, refletida e individual, conceitos como sociedade, relações sociais, relações capitalistas e poder como

---

<sup>1</sup> A partir dos anos 60, surgem no campo da epistemologia da geografia correntes anti-positivistas, entre elas a Geografia Crítica, através da Fenomenologia de E. Husserl, A. Schuetz, J. Habermas, M. Merleau-Ponty; o Existencialismo de J. P. Sartre e Heidegger; o Pragmatismo de J. Dewey e W. James; a Hermenêutica de Yi-Fu Tuan, G. Bachelard e de Berger e Luckmann. Neste cenário atuam também A. Buttner, W. Bunge, D. Harvey, R. Peet e Y. Lacoste.

<sup>2</sup> Segundo Gregory, o termo “ciência espacial” vem de Hartshorne (1959, p.157), que não só descreveu a geografia como uma ciência espacial mas ainda incluiu neste contexto a astronomia e a geofísica. (GREGORY, 1996, p. 118).

<sup>3</sup> Segundo Mello, os geógrafos marxistas estudam a classe social da pessoa e acreditam que a situação da sociedade projeta-se no indivíduo, formando uma falsa consciência em razão dos fluxos de informação, do mascaramento da realidade e da absorção da ideologia imposta pela classe dominante. Para os seguidores do materialismo histórico, a realidade não é apreendida pelos homens em sua essência porque é a vida que determina a consciência e não o contrário. (Mello, 1990, p. 90)

princípios de análise já pré-existentes, como é o caso do materialismo dialético, (veja HARVEY, 1980; GOTTDIENER, 1997).

A Geografia Humanística procura, desta maneira, valorizar a experiência do indivíduo ou do grupo para com “lugares” específicos. A introdução do “lugar” como conceito geográfico se deve a esta atitude que focaliza nas relações específicas de atores sociais<sup>4</sup>. Neste contexto, para cada indivíduo e para cada grupo humano existe um determinado “lugar” como uma visão do mundo subjetivo para com o quadro ambiente, no qual age. Nele, a pessoa valoriza o seu espaço e o seu mundo. Seguindo esta perspectiva, os geógrafos humanistas argumentam que sua abordagem merece o rótulo de “humanística”, pois estudam os aspectos do homem que são mais distintamente humanos: significações, valores, metas de ação e propósitos (CHRISTOFOLETTI, 1982, p.22). Delineia-se, nesta perspectiva, uma idéia de ação que parte de uma relação mental e ideológica para com o lugar pelo sujeito, uma motivação para a ação através destas estruturas mentais e a realização dos valores embutidos na ação no espaço material, tornando o espaço abstrato um mundo vivido.

Esta visão de ação da Geografia humanística tem, além da abordagem vidaliana, também um fundamento na antiga Geografia Cultural da Paisagem, cujo maior proponente foi Carl Sauer, orientador de Yi-Fu Tuan. Para Sauer, a geografia da paisagem tinha que ser interpretada como efeito das ações humanas na paisagem natural que deixaram “marcas do homem na paisagem” (SAUER, 1998, p.57). Sauer define, assim, a análise na geografia na divisão entre dois objetivos: de um lado, procura o estudo de uma relação causal entre o homem e a natureza (como a abordagem vidaliana) e de outro, mostra a preocupação em definir um material concreto observado como traços da atividade cultural do homem (como a geografia humanista).

Assim, a produção da paisagem cultural é resultado de ações que se perpetuam e diferenciam através de vários períodos no tempo, mudando a paisagem conforme visões subjetivas. Assim, precisamos incluir ainda elementos de uma geografia histórica que mostra em que forma os povoamentos e o uso dos espaços resulta na formação de lugares com significados históricos do passado. Segundo Tuan, povos se formam através das suas histórias (TUAN, 1980, p. 1078). Neste sentido, a História não é somente a passagem dos acontecimentos, mas as histórias são a reconstrução consciente da memória de um grupo social. Assim definida, a paisagem torna-se elemento

---

<sup>4</sup> A idéia do lugar será explicada no capítulo 1.3.

essencial do sentimento humano sobre a territorialidade e o lugar, como palato das suas ações, e também como gravador das ações anteriores.

Assim, uma geografia regional plena não se refere apenas a morfologia de uma região e a essência dos seus lugares na atualidade, mas apresenta também a retratação dessa região em base de visões subjetivadas desde o passado até o presente. A identidade de um lugar junta as características físicas com a história memorizada, tornando o lugar tanto recurso material como da memória, o tornando até um instrumento na formação mental de pessoas. Os objetivos para estabelecer uma geografia regional podem ser conseqüentemente, bastante variados, como, por exemplo, promover uma consciência nacional, acionar um regionalismo político ou apenas estabelecer em forma individualizada um sentimento do sujeito de “topofilia” para com o seu ambiente (TUAN, 1980, p. 107).

Segundo Tuan, um dos papéis do geógrafo humanista é o de ser um agente intelectual neste sentido, um construtor que recolhe todos os pequenos pedaços de experiências e as reconstrói num modelo de fácil compreensão, sistematizando as experiências em conceitos e temáticas científicas que atuam, eles próprios, na construção da região. E por seguinte, Tuan afirma que ao geógrafo humanista compete:

Falando de uma maneira geral a competência de um humanista repousa na interpretação da experiência humana em sua ambigüidade, ambivalência e complexidade. Sua principal função como geógrafo é esclarecer o significado dos conceitos, dos símbolos e das aspirações, à medida que dizem respeito ao espaço e ao lugar. (...) Uma das funções do humanista é tornar explícitos as virtudes e os defeitos de uma cultura (TUAN, 1980, p. 162).

Subentende-se, nesta afirmação, que cada produção do lugar é ideológica e partidária dando um significado ao lugar que tanto reúne como separa atores sociais. Derek Gregory (1996), depois junto ao Dennis Cosgrove um dos proponentes de uma Nova Geografia Cultural, defende nos anos 1980 ainda a necessidade de uma geografia social da estruturação, no qual os conceitos são o lugar, o espaço e a paisagem, mas depois também apresenta na sua famosa obra “Imagined Geographies” (2000), uma investigação nítida da função mental destas construções na vida social. Por isso, estes conceitos possuem apreensões populares e as suas definições em determinados contextos são os responsáveis pela forma como a sociedade conduz sua vida social e pela maneira que constrói suas apropriações de noções de geografia, história ou biografia. Gregory (1996, p. 93) denomina esta geografia uma “geografia popular”, ou seja, uma geografia que se constrói em base das ações cotidianas dos moradores.



Segundo ele, o atual desafio para a geografia humana é o de achar maneiras de compreender todas as especificidades de cada área, e para entender melhor esta relação, propõe-se a aplicação da teoria de estruturação de Anthony Giddens.

## **1.2 A TEORIA DA ESTRUTURAÇÃO DE ANTHONY GIDDENS E OS SEUS ASPECTOS GEOGRÁFICOS**

O sociólogo Anthony Giddens expôs a sua teoria de estruturação inicialmente no seu livro “A Constituição da Sociedade”, o qual foi publicado no inglês em 1984, traduzido para o português em 1989. Esta obra exerce até hoje grande influência na geografia social internacional. Discutem-se as suas abordagens tanto na Geografia inglesa (CLOKE, 1991; GREGORY 1996) como na geografia francesa (DI MEO, 1998), na geografia alemã (WERLEN, 2000) e, em forma mais restrita, também na geografia brasileira (SANTOS, 1997; HAESBAERT, 2004).

Na sua teoria, Anthony Giddens procura conciliar duas tendências principais da sociologia - a vertente estruturalista e a vertente individualista. Enquanto a primeira se refere, em muitos aspectos, ao funcionalismo clássico (Comte, Durkheim, Parsons) e ao marxismo estruturalista (Marx, Althusser), a segunda aborda o viés da sociologia Weberiana ampliado pelo “Interacionismo simbólico” (Mead) e a Fenomenologia (Schütz) (GIDDENS, 2005, p. 32-6). Anteriormente, a geografia humanista já tinha exposto essa polaridade na sua diferenciação entre “espaço” e “lugar” durante os anos 1970, mas até então sem efetiva participação de um fundamento sociológico.

Assim, o nosso modelo de análise é tanto embutido numa perspectiva baseada na objetividade das estruturas, como foi caracterizada em grande parte das abordagens da geografia até os anos 1970 (positivismo, geografia da paisagem, neopositivismo e geografia crítica estruturalista), como é também referido a uma perspectiva da subjetividade, na qual são focalizadas as abordagens da geografia humanística e de ação. Neste ponto, a teoria da estruturação permite, no seu foco principal, a interligação das ações individualizadas dos sujeitos (e dos seus territórios) com as inter-relações que geram o seu ambiente (ecológico, econômico, cultural). Propõe-se, desta forma, uma abordagem sistêmica que permite racionalizar as transformações sociais que se auto-regulam nos seus devidos espaços. Nesta perspectiva sistêmica percebe-se também que a realidade é uma estrutura social de um determinado complexo espaço-tempo que é transformada por outras realidades (outras estruturas), as quais, por sua vez, são

readaptadas pelos indivíduos para sua própria realidade, assim que estes indivíduos, como grupo social, passam novamente a vivenciá-las e recriá-las.

Como as sociedades, entretanto, não representam coletividades unificadas, a continuidade e reprodução das mesmas não dependem apenas das ações individualizadas de seus sujeitos, mas também da persistência das suas estruturas que enquadram essas ações humanas nos seus referidos contextos. Desta forma, as sociedades se mantêm consolidadas a partir dos ambientes físicos, sociais e até culturais. Assim, os mesmos sujeitos que atuam através das suas ações dentro da sociedade, também são pré-configurados pela mesma, na sua diferenciação, como objetos (GIDDENS, 1989, p. 22).

O exemplo do nosso estudo de caso demonstra claramente essa relação entre estrutura e ação: Em 1842, quando Pedro Siqueira Cortes descobriu o Vau no Rio Iguaçu, na região em que hoje se encontram as cidades gêmeas de Porto União e União da Vitória existia apenas uma parca e ocasional população ribeirinha vivendo de uma agricultura de subsistência, da pesca e da criação de animais domésticos. Os seus espaços vivenciados eram, além das dispersas casas, os terrenos da sua produção agrícola como também a paisagem seminatural na vizinhança da povoação. A estrutura social da comunidade era principalmente baseada na família extensa, economicamente sustentada pela produção de subsistência. As famílias viviam num conjunto social relativamente livre em forma de rede, com pouca diferenciação social entre eles. Assim, a estruturação das famílias era completamente descentrada, formando uma teia parcialmente desconectada.

A descoberta do Vau modificou inicialmente apenas parte da rota original do Caminho das Tropas. Após a descoberta passaram a transitar por Porto União da Vitória os tropeiros e seus rebanhos, trazendo idéias, vivências, comportamentos e artefatos dos centros urbanos como Curitiba, Ponta Grossa e até mesmo Sorocaba, em São Paulo, onde ficaram na feira anual de muares. Isto efetuou várias conseqüências no local.

Como os tropeiros eram obrigados a permanecerem aqui por um significativo período de tempo, passaram a realizar pequenas transações comerciais com os moradores da região. Os moradores perceberam que poderiam tirar proveito econômico desta situação modificando a sua precária situação ribeirinha com base na comercialização de algum excedente. Conseqüentemente começaram a crescer gradativamente as casas de secos e molhados no local, e outros pontos comerciais surgiram. Além do fato dos antigos agricultores modificarem a sua vivência, tornando-

se clientes dos novos empreendimentos comerciais na região, eles mesmos também adotaram uma atitude protocapitalista como protocomerciantes ou artesãos. Em consequência, observou-se rapidamente certo adensamento de casas perto do vão, principalmente ao longo da estrada, depois também em outras áreas periféricas do caminho.

A partir desta transformação fica fácil perceber que o tipo de atividade social da população original modificou-se em função da implantação de uma estrutura até então alheia trazidos por outros atores sociais. A introdução do comércio entre moradores e tropeiros reformulou as relações sociais e, conseqüentemente, a configuração de um novo espaço em conjunto. Para atender as necessidades dos tropeiros de passagem surgiram empreendimentos ligados ao caminho das tropas, como curtumes, ferrarias, compradores de couro, funilarias, hotéis e pousadas, além de outros que de uma forma ou outras se incluíram na formação da nova sociedade. Esta nova estrutura tornou-se o “frame”, o enquadramento das futuras ações dos moradores, iniciando uma diferenciação social dentro da sociedade local. Trata-se de uma formação social que configura o relacionamento material num determinado espaço.

Toda transformação realizada por sujeitos num determinado grupo social pressupõe uma interação baseada em motivos e razões para a realização de algo. Assim, ela depende de ações conscientes. A conscientização se produz principalmente na constante observação dos demais agentes do grupo quando se investiga se estes estão fazendo o mesmo o que o “normal” indica. Enquanto esta constante vigilância e interação, muitas vezes, são imperceptíveis, a racionalização das relações sociais não fica óbvia. No entanto, quando a “transformação” não é uma mera sucessão de “atos”, mas torna-se questionável, ela resulta em respostas refletidas a uma determinada situação (ou mudança de situação), quer seja ela comportamental ou uma reação física (GIDDENS, 1989, p. 08).

Neste momento, a motivação torna-se um elemento social importante, embasada na estrutura do indivíduo, que Giddens denomina como “Self”. Segundo A. Giddens:

Aquilo o que chamo de um modelo de estratificação do self atuante envolve tratar a monitoração reflexiva, a racionalização e a motivação da ação como um conjunto de processos incrustados. A racionalização da ação, referente à ‘intencionalidade’ como processo, é, como as outras duas dimensões, uma rotina característica da conduta humana exercida de forma reconhecida (1989, p. 03).

Para Giddens, cada ação apresenta uma motivação no seu início. Assim, toda a ação é praticada de forma racional e consciente. Mas a conscientização não avalia apenas as ações dos outros e do ator mesmo, mas também os aspectos sociais e físicos das realidades aos quais os atores estão sujeitos. Portanto, nem sempre os indivíduos estão agindo de acordo com as suas racionalizações, e nem sempre as racionalizações apresentadas são as reais que motivaram o indivíduo a tal ação. Muitas vezes, são as estruturas sociais e físicas que permitem um reajuste do indivíduo fora do comum à estrutura original. Assim, o ambiente social e físico segura, certa forma, a coerência da sociedade e as suas estruturas garantem a permanência dela, principalmente quando as intenções não estão de acordo com o atual funcionamento da estrutura.

Quando determinadas ações e suas supostas racionalizações permanecem de acordo com a auto-regulação da estrutura social em vigor, no processo de seu desenvolvimento, as práticas se relacionam facilmente com a cotidianidade da vida social e, desta forma, confirmam a estrutura através de “rotinas”. No caso das rotinas é de consenso geral que, uma vez indagados sobre os motivos que os encaminharam para determinada atitude, os indivíduos são capazes de teorizar uma justificativa plausível, entretanto, não se importa se essa racionalização se refere ao real ou não. Este momento de questionamento, contudo, apresenta através da própria reflexão um grande potencial criativo em modificar as estruturas.

As razões de uma ação são distintas para diferentes atores. Os motivos individuais costumam ser aplicados de forma direta e consciente, mas são racionalizadas apenas em situações incomuns da cotidianidade social, como já vimos. Como na maior parte do tempo as ações são de consenso geral e não precisam ser racionalizadas, elas parecem estruturas fixas, sempre repetidas e praticadas. Por isso, este campo de motivação é denominado por Giddens de “consciência prática”. Outros campos de motivação acionam-se quando as ações são racionalizadas explicitamente, principalmente em situações problemáticas, quando não se confirmam as rotinas.

Voltando a nosso exemplo da convivência entre moradores e tropeiros supõem-se, que os diferentes modos de vivência e produção resultam também em ideologias diferentes que se tornam problemáticas quando a interligação entre o meio de subsistência da população local ao longo do Caminho e os interesses comerciais, econômicos e até ecológicos (pasto e confinamento do gado) dos tropeiros se confrontam. Caso que isto acontece, deveria observar-se uma ruptura tanto na estrutura do sistema, como no mundo vivido das pessoas.

Isto é o caso, por exemplo, quando se observa um processo acelerado de transformação dentro da sociedade, como é freqüente em revoluções ou em mudanças bruscas do modelo econômico ou cultural. Giddens chama este campo de motivação problematizante de “consciência discursiva”; nela atua a reflexão como força motriz da própria interação (GIDDENS, 1989, p. 05). Ainda menciona outras formas de motivação, como os motivos inconscientes/cognitivos, mas estes ficam relegados as internalizações de regras sociais que, muitas vezes, são originadas num passado longínquo e armazenados na memória coletiva. As ações individualizadas e os seus diferentes campos de motivação, de racionalização e de comunicação são geralmente realizados num conjunto, o qual Giddens denomina como “agência” (p. 07). A agência é um agir genérico, quase estrutural, que dá continuidade à vida cotidiana garantindo a permanência da sociedade através de modelos de ações, mesmo quando estes não garantem resultados previsíveis ou calculados. Assim, a agência não se refere às intenções que as pessoas têm ao fazer as coisas, “[...] mas a capacidade delas para realizar estas coisas em primeiro lugar [...]. Agência diz respeito a eventos dos quais um indivíduo é perpetrador, no sentido de que ele poderia, ter atuado de modo diferente” (GIDDENS, p. 07).

A relação entre agente e intenção embasado em modelos é, neste sentido, cultural e resulta em formas supra-individuais, que poderiam ser bem diferentes das intenções individuais, pois são reguladas por monitorações e reflexões de ações resultando num distanciamento entre os indivíduos em favor do Agir coletivo. Este distanciamento entre a ação individual, de caráter prático e com claras intenções, do Agir pode resultar em situações não-intencionais, mas estruturais. Por isso, quanto mais distanciada no tempo e no espaço as interações, mais a ação perde o seu real motivo individual e é conformada por fatores estruturais em forma de motivações latentes.

Assim, toda a ação pode conter uma função latente que leva os indivíduos a agirem de determinada maneira, influenciada por motivadores intrínsecos a seus comportamentos. É o caso da manutenção de tradições culturais, onde a intencionalidade é regida pela manutenção de modelos de interações sociais que serão provenientes das rotinas do passado. Por exemplo, os casamentos de comunidades do interior, onde a festa servia também para a reunião de pessoas que normalmente não se visitam, devido à distância entre as suas moradias, é uma tradição com esta função social. Enquanto a visita é racionalizada como um ato de encontro para o casamento, inconscientemente (latentemente) ela serve também para outros tipos de encontros e

discussões na comunidade em geral. Quando essas intenções latentes também são aceitas pela comunidade e quando sua reprodução é sustentada por seus participantes, é o grupo social que consegue se perpetuar através da manutenção das suas ações (GREGORY, 1996, p. 110). Neste sentido, a formação de um determinado espaço resulta de um conjunto de estruturas mentais socializadas que são realizadas nas estruturas materiais.

Seguindo Anthony Giddens, neste contexto é necessário fazer uma pequena reflexão sobre qual seria a relação entre ação e poder. Cada ação resulta numa modificação da realidade e representa, assim, um exercício de poder. Poder é conseqüentemente a capacidade de “criar diferenças” nas estruturas (GIDDENS, 1989, p. 11). Quando se perde esta capacidade, parece que o agente deixa também de ser um agente ativo. No entanto, em situações de coerção social, o agente não possui outra opção a não ser a escolhida pelo grupo ou por uma força superior. Isto, contudo, não significa que o indivíduo é desprovido de qualquer possibilidade de agir e nem que sua ação tornou-se mera reação. Pelo contrário: uma vez que a ação apresenta um motivo, e como toda a motivação busca uma transformação da realidade, ela está embutida numa relação de poder, onde a busca da ação alcança ou não os resultados desejados e pretendidos. Esta relação, entretanto, reproduz uma *dialética do controle* (GIDDENS, 1989, p. 12), onde, apesar de toda a coerção e controle realizados pela sociedade ou por instituições autorizadas, os indivíduos conseguem, pelo menos latentemente, de certa maneira influenciar a ação e não ficam relegados a ser elementos passivos de todo processo de criação. A própria relação de poder indica, assim, a existência de uma estrutura exterior ou pelo menos uma estruturação social consolidada (p. 14). Assim, “estrutura” define-se como um conjunto de elementos que nos dá a possibilidade de agir com poder. Segundo Giddens:

Às propriedades estruturais mais profundamente embutidas, implicadas na reprodução de totalidades sociais, chamo de princípios estruturais. Aquelas práticas que possuem a maior extensão espaço-temporal, dentro de tais totalidades, podem ser designadas como instituições (1989, p.14).

Quando analisarmos apenas um recorte espaço-temporal dentro de um sistema social mais abrangente, observamos as características que este grupo reproduz, dando-lhe forma específica dentro de dimensões sistêmicas variantes no tempo e no espaço.

Novamente citamos o nosso exemplo no tropeirismo. O fenômeno do tropeirismo tornou-se, na região de União da Vitória, um elemento estrutural importante

na formação da sociedade a partir dos meados do século XIX. As estruturas deste tropeirismo realizam-se tanto no uso dos espaços, nos costumes e nas tradições, na indumentária, como na conformação econômica da sociedade. O grupo social responsável que domina a atividade do tropeirismo transporta-se autonomamente para o novo lugar, e passa a influenciar a vivência dos não-incluídos (por exemplo, os caboclos da região, colonos imigrantes e indígenas remanescentes).

Formam-se com a vinda dos tropeiros estruturas ligadas ao transporte das mercadorias, aos pousos, às atividades comerciais conectadas, e também se erguiam edificações ligadas ao tropeirismo. Deve-se mencionar ainda todo um sistema de fornecimento de alimentos para os agentes (inclusive os animais) como estrutura importante para garantir o funcionamento do tropeirismo.

Além da transformação da própria região, existia ainda uma superestrutura com maior abrangência em termos de espaço e tempo. Esta se refere, por exemplo, ao sistema do fornecimento de carne e couro para as regiões centrais do Brasil, a abertura de um sistema de estradas (reais) e depois do Império e da República, como também à formação e crescimento de cidades e vilas, baseadas numa legislação oficial e numa política de povoamento.

Além dessas estruturas materiais e econômicas, surgem ainda outras ligadas ao tropeirismo, como os sistemas de significação que se reproduzem nas linguagens, indumentária e tradições. Todas exercem poder e se juntam para uma nova estrutura social que se caracteriza por uma grande diferenciação de funções, e uma hierarquização dos papéis sociais dentro delas. Primeiro a própria tropa. O tropeiro não trabalhava sozinho. Junto com ele seguia um grupo de pessoas profundamente envolvidas no processo econômico do tropeirismo: o cozinheiro, o canoieiro, o domador, o guia, o peão, o madrinheiro, o condutor e outros. Assim, a tropa em si já representava uma formação social específica. A comunidade urbana que se estabelece na travessa do vau é outra formação social, com os seus comerciantes, artesãos e trabalhadores, entre outros. Uma terceira formação social são os caboclos que parcialmente venderam produtos para os tropeiros. Assim, o conjunto social começa a regionalizar-se no espaço da região.

Estes exemplos de estruturas existentes no conjunto do tropeirismo demonstram como os princípios estruturais transformam uma sociedade. Giddens fala da importância das “instituições” neste sentido (GIDDENS, 1989, p.19). Concordamos com Giddens que, por definição, as instituições são os aspectos mais duradouros da vida

social. Avaliando a situação do tropeirismo na perspectiva de hoje, percebe-se que o princípio social do tropeirismo continua até hoje como princípio de estruturação na sociedade regional no Sul do Brasil. Apesar de não existir mais com sentido econômico e funcional, persiste ainda como princípio no turismo, na educação, nas tradições folclóricas e na memória coletiva (identidade).

Uma das mais importantes estruturas em termos sociais são as regras. São eles que mantêm as instituições a funcionar, mas também definem através de um sistema de legitimação (ou não) a coerção da formação social. Como outras estruturas (físicas, econômicas etc.), as regras também atuam sobre as decisões e práticas rotineiras dos indivíduos. Elas são constitutivas e reguladoras ao mesmo tempo (GIDDENS, 1989, p. 15), Giddens considera as regras como constitutivas, quando são essenciais para a manutenção de uma ação. Por exemplo, quando estamos com fome, devemos comer. Caso não nos alimentarmos, morreremos, portanto é essa regra que nos força (exerce poder) a comportar-nos numa determinada direção. Para Giddens, as regras também são reguladoras principalmente quando fornecem padrões a serem seguidos. Caso não sejam seguidas, as conseqüências poderão ser as mais diferentes possíveis, dependendo do fato e das proporções de sua gravidade, mas sempre sendo reforçados por sanções sociais. Se aceitarmos as regras como modelos ou conjunto de elementos que possam ser generalizados e aplicados aos desempenhos e reproduções de prática sociais, teremos então uma fórmula de poder, com características claramente estruturadas, permitindo garantir o funcionamento de um determinado complexo social.

Cada estrutura é, segundo Giddens, não apenas externa aos indivíduos, mas embutido num sistema em ação. Nota-se que Giddens faz conseqüentemente uma diferença clara entre estrutura e sistema, afirmando que um sistema é uma estrutura apropriada pelos sujeitos sociais através suas ações no tempo e no espaço (GIDDENS, 1989, p. 15).

O sistema econômico denominado tropeirismo pode servir de novo como exemplo. Originalmente tratou-se apenas de uma idéia do mercantilismo em dar mais coesão ao sistema econômico do Brasil. Assim, o tropeirismo teve início porque existia uma demanda (sistêmica) por gado nas regiões centrais do Brasil, devido ao aumento da produção aurífera e de pedras preciosas, enquanto existia gado disponível em grandes quantidades apenas nos Campos do Sul. Conseqüentemente abriram-se os caminhos ao longo dos Campos na região Sul do país. Pouco tempo depois, instalaram-se para os viajantes ou para o próprio sistema tropeirista os pousos, com pessoal disponível para



serviços que atenderam as necessidades dos tropeiros que queriam seguir viagem. Assim, as populações locais, até então embutidas na agricultura de subsistência, formaram um sistema social ao redor das pequenas vilas que se centrou na atividade do tropeirismo. Sabiam que ali haveria possibilidade de negócios com os tropeiros, e estes por sua vez, procuravam vilas organizadas em fase de crescimento, pois necessitavam de produtos que estas, melhor do que as pequenas vilas do interior poderiam-lhe oferecer, e assim sucessivamente. Desta forma, estabeleceu-se uma dinâmica social em forma sistêmica que podemos chamar de sociedade tropeirista.

Ao reproduzirem determinados sistemas estruturais, os indivíduos reproduzem também as circunstâncias que tornam possível as suas ações. Desta forma, a estrutura não se reproduz aleatoriamente à vontade dos indivíduos, mas com uma extensão das relações sociais através do tempo e do espaço, atuando dentro de um contexto de repetição e reprodução da vida cotidiana.

Segundo Giddens as rotinas baseadas em regras e recursos se realizam em determinados encontros (GIDDENS, 1989, p. 18). Aqui se percebe claramente um aspecto geográfico. Para compreender a idéia do encontro, precisa-se de uma análise dos sistemas sociais e uma pesquisa sobre a sua diferenciação espacial. A interação dos sujeitos sempre tem abrangências diferenciadas (e até múltiplas) em diferentes situações de tempo e espaço. Anthony Giddens enfatiza, neste sentido, que cada interação e cada entrelaçamento posicionam o indivíduo frente às circunstâncias físicas, econômicas e culturais e frente a possíveis observadores.

Neste aspecto, Giddens recorre às formulações teóricas de Torsten Hägerstrand. Este autor sueco, fundador da chamada “time-geography”, afirma ser o próprio corpo humano um delimitador de fronteiras, pois impõe limitações aos movimentos e percepções. Também o tempo de duração da existência humana individual (o tempo que um corpo pode viver) delimita o indivíduo. Além disso, existe ainda uma exclusividade para cada posicionamento do indivíduo, como nunca dois indivíduos podem ficar no mesmo local. Assim, a movimentação espacial é também movimentação temporal posicionando o sujeito da ação. Conclusivamente, todas as ações dos indivíduos são orientadas por limitadores físico-sociais e todas as trajetórias dos agentes, “tem de se acomodar sob as pressões e as oportunidades que decorrem de sua existência comum no espaço e no tempo” (GIDDENS, 1989, p. 90).

Utilizando-se destes estudos realizados por Hägerstrand, Anthony Giddens nos mostra que os indivíduos de uma sociedade, se analisados e mapeados suas trajetórias

durante grandes espaços de tempo, constroem trajetórias que se repetem e que incluem outros indivíduos (GIDDENS, 1989, p. 90). Forma-se, assim, um emaranhado de linhas que se unem e se complementam cada vez que a trajetória de um se encontra com a de outro, como por exemplo, em encontros ou ocasiões sociais. Trata-se, no fundo, de uma visão sociológica que define a sociedade, cada sociedade, como uma sociedade em rede.

As trajetórias individuais possuem, neste contexto, “estações”, que são os momentos em que os indivíduos modificam suas trajetórias iniciais, como por exemplo, em mudança de casa ou de empregos, onde as rotas principais poderão ser alteradas a partir da modificação de percursos. Eles também possuem “projetos” - trajetórias individuais definidas pelo próprio indivíduo na sua utilidade da ação. Além disso, existem ainda “interações” que se estendem a outros agentes. E finalmente, os “domínios” são as circunstâncias que interferem nas estações e atividades dos sujeitos e na sociedade como um todo.

Com esta abordagem, Hägerstrand delimita seus mapas físicos bastante na esfera dos indivíduos. Giddens, contudo, quer demonstrar com a sua interpretação que as vivências cotidianas das pessoas podem interferir na organização total dos sistemas sociais, no entanto, quer mostrar que os indivíduos não são considerados como agentes dotados de livre intencionalidade, mas guiados por seus “projetos”.

Ele aprofunda, assim, o conceito com vários elementos de interação, entre eles o conceito do “local” (inglês “*locale*” que significa localidade) como um tipo de espaço específico (GIDDENS, 1989, p. 96). Por “local” ele entende os cenários de interação construídos e constituídos por funções sociais e propriedades específicas. Os “locais” podem abranger pequenos pontos no espaço, mas podem estender-se até as grandes extensões. Assim, tanto pequenos cômodos de uma casa, um pouso improvisado, praças, fazendas, mas também áreas de maior abrangência como estradas, cidades, países, ou mercados (no sentido abstrato) podem ser denominados “locais”. Muitas vezes, a idéia do local (físico) se mistura com a idéia funcional e relacional de uma estrutura. Assim, uma cidade é igualmente um recurso material (de moradia ou de comércio), mas ao mesmo tempo também um local, onde se efetuam as ações do morar (como ação individual ou coletiva) ou da comercialização, como ato. A estância, a estrada, os colonos e caboclos fornecedores de alimentos e demais produtos para a comercialização, os agregados e peões da tropa, as cidades, e por fim as feiras são exemplos bastante claros dos locais de Giddens. O local foge, assim, tanto da idéia do

espaço objetivado como do espaço subjetivado, sendo uma interpretação relacional do espaço baseada na ação humana.

Cada local é dotado, em sua essência, de várias regionalizações que são resultado das significações dadas a estes mesmos locais e rotinas executadas neles em processos de interações que reúnem os atores. A regionalização, para Giddens, não deve ser compreendida apenas como espaço utilizado com características específicas, como é a região no sentido geográfico clássico (veja, por exemplo, LENCIONI, 1999), mas como uma organização do espaço-tempo nas interações sociais através de práticas e ações rotineiras. Este espaço-tempo pode ser dividido em momentos de interação e momentos de relaxamento, como fica claro na oposição dia/noite, no qual os momentos e motivos de interação diminuem e se diferem.

Regiões de grande extensão, aqueles que a geografia sempre preferia na sua história epistemológica, costumam ser institucionalizadas, de maneira a se subdividir, dando origens a espaços menores onde possa haver uma interação individual dos sujeitos. Isto é o caso nos países que são divididos em Estados ou municípios, ou nas casas que se dividem em cômodos servindo como espaços de manifestações individuais, como sala de estar, quarto de dormir, escritório, cozinha, banheiro, etc. Os modelos de regionalização adquirem, assim, ‘caráter’ específicos, delimitando funções e comportamentos próprios nas regiões.

Dentro destes espaços, as relações de co-presença são de extrema importância. Anteriormente, a sociedade era baseada numa estreita proximidade física que, nos espaços maiores, foi gradativamente substituída por outras situações de encontro (mensagens em cartas etc.). Antes da invenção do telegrafo por Morse, por exemplo, muitas relações de comunicação exigiam situações de co-presença. Mesmo quando as comunicações eram efetuadas à longa distância através de um mensageiro que levava, por exemplo, uma carta até o destinatário final, se exigia grandes locomoções físicas para garantir a comunicação e interação, além da disponibilidade de bastante tempo. Com as novas tecnologias de transporte e comunicação, entretanto, as relações de co-presença permaneceram apenas em situações de convívio inevitável, como numa casa, enquanto outras formas são relegadas à virtualidade e a outros fatores sistêmicos. No sistema do tropeirismo, as situações de co-presença eram extremamente comuns, uma vez que todo o processo que envolvia a montagem e condução de uma tropa desde sua formação até o término da viagem se dá a partir do contato interpessoal. Esta organização da co-presença separou um mundo ‘de dentro’ das relações do mundo ‘de

fora', tornando o sistema e a sua prática um elemento da identidade. Com a obsolência do sistema econômico do tropeirismo no final do século XIX e no início do século XX por causa de novas tecnologias (estrada de ferro, frigoríficos etc.), esta função da coesão interna da sociedade frente ao elemento disfuncional tornou-se meramente simbólico, esvaziando a materialidade concreta de vivência na co-presença anterior.

Com este profundo sentido da idéia da regionalização, a qual ultrapassa as idéias vigentes na geografia, e entende a regionalização como uma forma de relação social, em alguns casos materializada, em outros embutida em relações econômicas e ainda em outros virtualizada num mundo simbólico queremos estudar a estruturação da sociedade regional ao longo do caminho das tropas de União da Vitória e Palmas principalmente através de suas características como universo tropeirista.

### 1.3 A CONSTRUÇÃO DOS LUGARES

A definição do “local” (GIDDENS, 1989, p. 95) e a organização do espaço através das regionalizações cotidianas nos levam de volta a um aprofundamento do termo “lugar”, como foi utilizado na geografia humanística. Yi-Fu Tuan afirma que os seres humanos não conseguem perceber as suas áreas de atuação na sua totalidade, mas apenas numa forma restrita limitada pelas próprias atuações e reflexões. Assim, uma região mental representa um espaço de lugares interconectados por caminhos que são usados por agentes. Tuan denomina este espaço de atuação subjetivo e intersubjetivo de “território” (TUAN, 1982, p. 148). Para Tuan, este território<sup>5</sup> não é uma área circunscrita e limitada, mas uma rede aberta e permeável fazendo o território um conjunto de locais de encenações de ações materializados por agentes e um reflexo do conjunto das suas motivações.

Assim, observamos certa divergência entre Giddens e Tuan. Giddens apresenta o espaço como palco de ação, enquanto Tuan propõe um entendimento do lugar que ainda inclui a dimensão psicológica, narrativa, afetiva ou repugnativa, estética, religiosa etc., enfim, um conjunto de atmosferas que se apresentam diferente para cada pessoa. Consequentemente, o lugar no sentido de Tuan é efêmero, vago e multidimensional, tanto nas suas características como nas suas interligações com as pessoas envolvidas.

---

<sup>5</sup> Este “território” de Tuan entende-se, assim, como um espaço de atuação, enquanto o “território” de outros autores (como, por exemplo, SOUZA, 1995, p. 97) refere-se basicamente a um espaço de controle e dominação, um espaço de poder. Também não utilizamos aqui o conceito do “território” de Haesbaert (2004) que nos parece pouco instrumental para o nosso caso por sua grande abrangência terminológica.

Por isso, também Anne Buttimer apresenta uma definição de “o lugar é o somatório das dimensões simbólicas, emocionais, culturais, políticas e biológicas” (BUTTIMER, 1985, p. 189).

Ambos os autores definem lugares como espaços que são transformados em lugares a partir de experiências vivenciadas, preenchidas de sentimentos, sensações, emoções e memórias individuais ou coletivas que os tornam “um recortado emocionalmente, nas experiências cotidianas” (MELLO, 1990, p.102). A casa, o bairro, os locais de trabalho e lazer, e os caminhos emergem, assim, como exemplos de cenários supramateriais, muito além das suas materialidades e funcionalidades. Por isso, também a definição do “lugar” ultrapassa largamente o aspecto racionalizante do local que Giddens dá para o mesmo espaço na sua teoria de estruturação. Para os nossos fins, é importante que os lugares do tropeirismo sejam vistos tanto na sua dimensão histórico-acionista, quando em palcos de ação, como na sua dimensão identitária e emocional, como são entendidos hoje.

Comparável às regiões no sentido de Giddens, os lugares são organizados em conjuntos e podem variar muito, sendo esta dimensão material a primeira dimensão do lugar. Existem aqueles lugares da dimensão de uma nação ou de um estado, outros são cidades, vilarejos, e na vida cotidiana aparecem ainda pontos focais como casas ou até uma poltrona no canto de uma sala. O que define estes pontos espaciais como lugares, são sempre as experiências vividas com aqueles espaços pertencentes a memória. Neste contexto, é a ação que transformou os espaços em lugares inicialmente, mas hoje é a memória e a identificação que perpetua ou descaracteriza-los quando os lugares perdem seu sentido e entram de volta em esquecimento (individual ou coletivo).

Vários elementos fazem parte da dimensão de um lugar. A dimensão da emoção, por exemplo, foi introduzida por Tuan com o conceito da “topofilia”. Neste conceito, o lugar é uma representação física que se torna, através de uma relação emocional, uma manifestação de um sentimento interior que foi exteriorizado, materializado neste espaço. Caracteriza-se, assim, como símbolo do sentimento e representação do mesmo. No lugar poderão ser recordados ou percebidos momentos de significância que foram ali vivenciados emotivamente pelo observador. Mas em algumas circunstâncias estes espaços nem precisam ter sido visitados para transformá-los em lugares. Yi-Fu Tuan (TUAN, 1980, p. 114) afirma, por exemplo, que a lembrança de um outro lugar também pode ser recordada através da visualização de um segundo espaço trazendo a tona os sentimentos vivenciados no primeiro.

Esta afirmação nos leva de novo a segunda dimensão do lugar, a da memória. Lugares são percebidos como possuidores ou não de boas memórias, devido às experiências vividas ou transmitidas por outras pessoas. Assim, eles tornam-se pontos trigonométricos nas biografias das pessoas e na formação das suas identidades individuais e/ou coletivas. Sempre são espaços reconhecidos mentalmente e portadores dessas lembranças. Estas lembranças são ativadas através de visitas, de relatos, de histórias e outras formas da memorização, inclusive a monumentalização da memória.

Com o aspecto da monumentalização da memória entramos num tipo de espaço que manipula as experiências memoriais pela imaginação que resulta na criação de um lugar. Como já tínhamos mencionado, lugares são caracterizados como portadores de uma memória afetiva, e por isso, nem sempre precisam ser vividos, mas podem existir também em forma desvinculada do próprio campo de atuação. Por isso, descrições de terras paradisíacas, antigos locais de habitação da família, territórios sagrados ou fantásticos igualmente podem passar a compor lugares. Aqui é a criatividade da projeção mental que os torna importantes, configurando-os em lugares narrativos, míticos, fantasiados ou até inventados ou definidos em teorias científicas. Neste caso, o pensamento não obedece mais à fronteira física e as distâncias não são obstáculos da geografia do lugar (MELLO, 1990, p. 106). Surgem, destarte, lugares monumentalizados tanto na sua forma material como mental.

Uma próxima dimensão do lugar é a dimensão do significado. Segundo Entrikin se o lugar é aquele em que o indivíduo se encontra ambientado, ele faz parte do seu mundo e torna-se o centro do sentido da sua vida. Entrikin o descreve como o “centro de significância ou um foco de ação emocional do homem” (ENTRIKIN, 1980, p.30). Assim, o lugar não é toda ou qualquer localidade, mas aquela que tem uma significância particular para uma pessoa ou um grupo de pessoas. É desta maneira, uma materialização das idéias espaciais de determinadas pessoas ou grupos de pessoas ligadas a um determinado discurso sobre estes lugares. As escolhas de residência, os locais de trabalho, a aparência das casas, o gosto por determinadas cidades para morar, todas são decisões que envolvem reflexões sobre a organização funcional e emotiva do espaço. Por exemplo, para integrar um determinado lugar numa agenda diária de uma pessoa que executa diversas atividades paralelamente, necessita-se uma reflexão nítida sobre como dispor dos recursos individuais e familiares (renda, uso de carro, etc.) para realizar estas tarefas diversificadas numa porção maior de espaço (ENTRIKIN, 1980, p.30). A organização deste espaço (território) é preenchida de significados funcionais e,

assim, representada num mapa semiótico. Mas as reflexões sobre o espaço não precisam ser apenas utilitaristas; eles podem proferir também pensamentos teóricos, religiosos, estético-artísticos e outras formas de raciocínio. Sempre, entretanto, trata-se de reflexões, e estas são sempre embutidas em sistemas semióticos de significados (em linguagens), o que dá ao lugar um valor semântico.

Todavia, todas estas dimensões possuem a característica de não serem muito estáveis, contudo, bastante espontâneas, momentâneas e, assim, limitadas na sua historicidade. Os sentimentos, por exemplo, tanto quando expressarem emoções com o ambiente, como o mais sutil prazer em relação a um determinado cheiro das plantas, do ar, da água, da terra, tanto quando mostram sentimentos mais internalizados, por exemplo, se fazemos uma visita numa antiga residência que morávamos quando crianças, sempre são estimulados ou desestimulados e sempre se fazem, destarte, aparecer nas nossas expressões ou desaparecer no nosso subconsciente. Igualmente, a nossa memória é influenciada por muitos fatores externos, e pode ser fragilizada até o esquecimento, mas também pode se fortalecer através da monumentalização de lugares de lembrança, como por exemplo, num monumento lembrando o caminho das tropas. A nossa imaginação também é altamente manipulável; ela depende de culturas artísticas, como filmes, pinturas e contos, de práticas culturais, mas também pode ser mutilada por uma educação restritiva e alienadora que não permite o uso da fantasia no contexto social (por exemplo, no caso da cientificidade). E finalmente, o campo da significação pode se mostrar de diferentes inteligibilidades para diferentes pessoas, por exemplo, quando estas não dominam um determinado código, ou apenas conseguem precariamente articular-se nele, dando apenas vaga nitidez aos significados. Também esta situação pode ser contrariada pela transmissão de novas informações ou uma educação melhor nessa nova linguagem. Resumindo percebe-se que todas essas expressões de um lugar são bastante variáveis na sua estrutura e intensidade.

Lowenthal afirma que se as imagens de mundo de nossas cabeças não forem suficientemente consistentes com o mundo exterior, seríamos incapazes de sobreviver em qualquer meio ambiente (LOWENTHAL, 1982, p. 118). E se os nossos meios ambientes particulares não pudessem ser reconhecidamente familiares um ao outro, nunca poderíamos ter construído uma visão comum de mundo. Como cada visão do mundo é efêmera, ela também é única e particular porque cada um escolhe e reage ao meio de maneira diferente, pois selecionamos, dependendo da situação, alguns aspectos

do mundo e evitamos outros na nossa percepção. Nenhum objeto está, assim, apto a parecer o mesmo a qualquer que sejam dois seres perceptivos.

Assim, tanto o espaço material, como o espaço memorizado, como o espaço imaginado e monumentalizado e finalmente o espaço de significação formam, em conjunto, o lugar. Desenvolvem e fundam, assim, o elo emocional, a estética e a memória no observador criando um ponto personalizado no espaço. Esta idéia pode ser reforçada pela frase do filósofo francês Gabriel Marcel: “um indivíduo não é distinto do seu lugar, ele é o lugar” (apud MELLO, 1990, p. 108). Por isso, para o estudo dos espaços, quer dizer para a geografia, faz-se necessário analisar os mundos pessoais de experiência, memória, imaginação e significação sem separá-los de suas formas e localidades.

Resta apenas a pergunta, como é possível se formar sociabilidades de lugares, se as nossas interpretações dos lugares são tão diferenciadas e individualizadas. Aqui se precisa voltar à função da estrutura. Cada sistema social dispõe de estruturas que a fazem funcionar, seja a economia para trocas materiais, o sistema jurídico para a legitimação da sociedade, a memória como narrativa social, a imaginação como expressão da linguagem visual local, e a língua para a comunicação, etc. Cada código destes sistemas é culturalmente formado e, assim, organizado num mundo de acordo com a sua própria estrutura. Estas estruturas filtram a percepção do meio ambiente em harmonia com os estilos e as técnicas particulares. Por isso, cada pessoa é distintamente ela própria no seu agir e na aplicação dos seus filtros. O indivíduo carrega consigo, nesta ótica, em toda situação perceptual as suas características e habilidades sensoriais, a sua inteligência, o interesse e as qualidades temperamentais, mas todos são embutidos em sistemas culturais - e, conseqüentemente, suas respostas serão elaboradas de acordo com estes sistemas simbólicos do mundo.

Para Derek Gregory, todas as pessoas atribuem algum sentido aos espaços e paisagens em suas vidas cotidianas, de diferentes maneiras e para diferentes propósitos. Destarte, formam “geografias populares” que são pontos referenciais para a análise de como pessoas conceituam lugares. Neste processo é importante lembrar que os indivíduos fazem parte de uma intrincada teia de condições através das quais desenvolvem práticas e ações que reúnem, em base dos atos, pela construção e modelagem dos conceitos do lugar os seus horizontes, sempre nas suas efemeridades históricas (GREGORY, 1996, p. 99).



Neste sentido Giddens nos traz algumas reflexões bastante claras sobre a construção dos lugares ao afirmar que as pessoas fazem não só histórias como também geografias (GREGORY, 1996, p. 110). Desta forma, as interpenetrações de estrutura e agenciamento ajudam em compreender a formação destas geografias quando são interpretadas de tal maneira que o tempo e o espaço estão juntamente fixados dentro da conduta da vida social.

Antigamente, grande parte da vida social foi moldada dentro de sistemas de interação face-a-face embutidos nos lugares. Até hoje, a nossa visão do “lugar” está muito influenciada por esta forma tradicional da comunicabilidade do lugar, se referindo apenas à lugares idílicos, desprestigiando lugares de massa como é o caso de Augé (1994) que aponta estações de trens e aeroportos como “não-lugares”. No entanto, com o advento da modernidade observa-se um progressivo desentranhamento das esferas de proximidade do aqui e agora. Isso não significa que a vida social não está mais ancorada ao lugar, mas sim que o conceito do lugar vem se alargando por variáveis muito mais amplas do que as inicialmente citadas. Mobilizou-se, assim, até o próprio conceito do lugar, até chegar numa maior efemeridade do que anteriormente (GREGORY, 1996, p. 110).

Por isso, este trabalho vai seguir as trilhas que deixaram aparecer diferentes lugares como locais sociais ao longo da Estrada de Palmas. Pesquisaremos como se estruturaram estas localidades pela agência de diferentes grupos sociais e como estes adquiriam um sentido social. Também buscaremos entender como este sentido social se modificou repetidamente ao passar dos últimos 150 anos devido a influências econômicas, políticas e sociais. Enquanto as Estradas do tropeirismo surgiam originalmente como projetos do sistema comercial, pouco depois se tornaram fatores estruturantes de vários segmentos da sociedade regional até que entrarem em decadência no início do século XX. Resta a partir deste momento para o tropeirismo o papel melancólico do significado da memória e da identidade regional, até que esta memória torna-se, numa nova apropriação econômica, mas também educativa, uma imagem atrativa para o turismo, que agora revive alguns elementos do tropeirismo em novos contextos. Destarte, esperamos poder mostrar como as relações sociais trabalham e retrabalham a imagem do tropeirismo e as suas paisagens no Sul do Paraná.

#### 1.4 A TRANSFORMAÇÃO SOCIAL DA PAISAGEM AO LONGO DA ESTRADA ENTRE PALMAS E UNIÃO DA VITÓRIA/PR

Seguindo as propostas da teoria de estruturação de Anthony Giddens, a paisagem na qual surgiu a Estrada entre União da Vitória e Palmas apresenta-se em várias categorias teóricas. Trata-se, inicialmente, de uma mera localidade que forma um conjunto de elementos ecológicos os quais podem tornar-se recursos para diferentes grupos sociais que são envolvidos na construção, manutenção e transformação da região através da Estrada tropeira.

Num primeiro momento, a paisagem é um conjunto ecológico que segue às regras do funcionamento do ecossistema (SAHR, 2005, p. 01). Apresenta-se, no nosso caso, como um conjunto de vários ecossistemas interligados cujas formas originais não podem ser mais reconstruídas devido à forte interação do homem para com estes ambientes. Estes ecossistemas, entretanto, participam fundamentalmente na formação social da população, como a atividade do tropeirismo envolve basicamente a vida dos animais (gado vacum, cavalos e mulas) com sua alimentação e sua capacidade de movimentar-se, o que estrutura (mas não motiva) toda a atividade do tropeirismo.

Num segundo momento, os ecossistemas tornam-se recursos materiais e espaciais para os grupos sociais interessados no estabelecimento da Estrada e no uso das suas paisagens. Giddens denomina estes recursos como “recursos alocativos”, porque permitem, através da sua disponibilidade a construção e a permanência de grupos sociais e suas práticas num determinado espaço geográfico. Neste contexto, o projeto do Caminho das Tropas está sendo embutido nas idéias e intenções dos agentes envolvidos na instalação e manutenção deste caminho. Entende-se que, na análise dos recursos da paisagem, precisa-se também considerar que alguns grupos sociais são excluídos do projeto sendo expulsos das suas terras, sendo negado a estes o acesso a alguns recursos naturais e até sendo destruídos estes recursos. Entre os recursos alocativos encontram-se, além dos elementos materiais, também recursos econômicos, inclusive os valores de determinadas áreas espaciais num mercado imobiliário (GIDDENS, 1989). Trata-se basicamente de um aspecto fundado nas motivações dos tropeiros no estabelecimento desta atividade econômica dentro do sistema capitalista procurando determinado lucro.

Num terceiro momento, os grupos sociais envolvidos desenvolvem regionalizações (fixas e flexíveis) ao longo da estrada se beneficiando e transformando a paisagem conforme os seus anseios individuais e suas regras sociais. As regionalizações

reproduzem muitas vezes as relações de poder e organizam, assim, espacialmente e temporalmente diferentes grupos sociais no seu conjunto. Os recursos de poder são denominados, por Giddens, “recursos autoritativos”. Algumas regionalizações são mais efêmeras, outras se fixam tanto que permanecem para muito tempo. Através das regionalizações, o espaço e redondeza da Estrada tornam-se palco de encenações sociais (GIDDENS, 1989).

A apropriação do espaço com estas encenações transforma diferentes elementos, pontos e áreas da paisagem, num quarto momento, em lugares nos mundos vividos dos agentes sociais. Agora, as localidades são integradas em conjuntos de conexões afetivas, mnemotécnicas e simbólicas dos seus moradores e também aparecem como representações para as pessoas que vivem e atuam dentro e fora deste espaço e a partir daqui se desenvolve os processos da memória, da monumentalização (imaginação) e da significação identitária.

## 1.5 HISTÓRIAS DE VIDA E HISTÓRIA ORAL

O aspecto da transformação das antigas atividades nas memórias das pessoas dá um novo significado a formação social do passado. Quando se faz uma pesquisa sobre o tropeirismo hoje, mais do que 70 anos depois do fim deste, as próprias pessoas entrevistadas relembram dele apenas através de memória, que já é embutida em diferentes processos de imaginação e significação, quer dizer em novos contextos sociais e comunicativos. Por isso, necessita-se uma pequena reflexão sobre a técnica da história oral utilizada neste trabalho.

Segundo THOMPSON (1992), a História Oral baseia-se num conjunto de relatos orais e de reminiscência do passado presente na história e na cultura de um indivíduo ou de um povo. A História Oral, desse modo, apresenta-se como um elemento passível de análise, pertencente á memória das pessoas, que tanto podem ser líderes de seus grupos ou classes, mas também simplesmente um expectador daqueles fatos da história. Pesquisar a História Oral para Giddens (2005, 517-8) significa entrevistar pessoas a respeito dos acontecimentos que elas testemunharam em algum momento de seu passado, revelando material biográfico único e significativo sobre questões como valores, crenças e atitudes, oferecendo fontes de *insight* individuais.

Segundo VILLANOVA, a história oral quando utilizada como fonte pode-se apresentar como um elemento extremamente enriquecedor para o trabalho, demonstrando desta forma elementos retirados do cotidiano dos indivíduos, garantindo veracidade aos acontecimentos narrados.

"Quanto às fontes orais, são intrinsecamente diferentes das fontes escritas, mas são do mesmo modo úteis. Quero sublinhar a palavra útil, porque a História tem de servir para alguma coisa. E eu venho falar não de História Oral, mas de uma História sem adjetivos, (...) uma História bem-feita, uma História que seja útil. E estamos convencidos de que essa História bem-feita, sem fontes orais, é uma história incompleta. Ao mesmo tempo, sabemos que a fonte oral é uma fonte viva, é uma fonte inacabada, que nunca será exaurida, e, portanto, que a História bem-feita que queremos fazer é uma história inacabada." (VILLANOVA, 1962, p. 46-7).

Os depoimentos transformados em fontes através da metodologia da História Oral poderão ser utilizados como estratégia válida para desvendar questões, abrir novas problemáticas, abordando temas relacionados com a vivência e as experiências individuais de cada sujeito histórico. Segundo BOSI "rememorar é uma função social, não é sonho" (BOSI 1987, p.371), e desta forma toda a busca da memória e das lembranças faz parte do sentido da história presente e é através da narrativa oral que se pode resgatar o papel do indivíduo enquanto agente social na história. Desta forma, a história oral trabalha exatamente na interface entre a estrutura e ação individual, basicamente na reflexão sobre esta ação.

Segundo THOMPSON, a História Oral é construída em torno de observações e memórias de indivíduos, em confronto com os documentos existentes e a história oficial. Pois, "em casos importantes ela (a vida) pode ser utilizada para transmitir a história de toda uma classe ou comunidade, ou transforma-se num fio condutor ao redor do qual se reconstrua uma série extremamente complexa de eventos" (THOMPSON, 1992, p. 22). Ela transmite, neste contexto, a estrutura e a perceptiva sobre ela.

Mas a História Oral registra a memória viva, emoções e sentimentos de sujeitos das mais diversas origens sociais e culturais, quer dizer diferentes perspectivas sobre as mesmas estruturas. Se estas informações não forem registradas e transformadas em fontes primárias, a maioria destes relatos e vivências estariam fadadas ao esquecimento e a perda, por encontrarem-se à margem da história oficial. Através das técnicas de entrevista, registro e catalogação destes depoimentos, o pesquisador da história oral constrói uma imagem pluri-perspectiva do passado e, assim, apresenta uma visão muito

mais ampla e viva da sociedade do que a história oficial, além de manter esta fonte primária em condições de ser relida e novamente utilizada no futuro.

Existem basicamente três formas de um pesquisador fazer uso da História Oral, podendo optar pelas Histórias de Vida, pela História Oral Temática ou pelas Entrevistas. Enquanto a História de Vida faz uso de todos os aspectos da vida de um personagem histórico, a História Oral Temática admite apenas a utilização dos dados relacionados diretamente ao objeto de estudo em questão, descartando todos os demais detalhes da vida daquele sujeito histórico, através do uso de questionários que são a peça principal deste tipo de estudo.

No caso deste estudo faremos uso da História de Vida, através dos relatos registrados pela Academia de Letras de Palmas, e de entrevistas realizadas durante o período de 2004 e 2006. Segundo Chizzotti a História de Vida

“... é um instrumento de pesquisa que valoriza a obtenção de informações contidas na vida de uma ou de várias pessoas e pode ter forma literária tradicional como memórias, crônicas ou relatos de homens ilustres que, por si mesmos ou por encomenda própria ou de terceiros, relatam os feitos vividos pela pessoa. As formas novas valorizam a oralidade, as vidas ocultas, o testemunho vivo das épocas ou períodos históricos. (...) Podem ter forma autobiográfica, onde o autor relata suas percepções pessoais, os sentimentos íntimos que marcaram a sua experiência ou os acontecimentos vividos no contexto de sua trajetória de vida. Pode ser um discurso livre de percepções subjetivas ou recorrer a fontes documentais para fundamentar as afirmações e relatos pessoais.” (CHIZZOTTI 1995, P. 95-6)

Segundo May (2004, p. 145-173), há quatro tipos de entrevistas que são mais comumente utilizadas na pesquisa social. São elas: entrevista estruturada, a entrevista semi-estruturada e entrevista não-estruturada e a entrevista de grupo. Para este trabalho em específico optou-se pela entrevista semi-estruturada, devida à existência deste tipo de entrevista na Academia de Letras de Palmas, e que poderá ser utilizada. Como forma de estabelecer um padrão a ser seguido, optou-se por permanecer realizando as demais entrevistas no formato semi-estruturado. Na entrevista semi-estruturada as perguntas “são normalmente especificadas, mas o entrevistador está mais livre para ir além das respostas (...) permitindo que ele tenha mais espaço para sondar além das respostas e, assim, estabelecer um diálogo com o entrevistado” (MAY, 2004, 148). Segundo o autor revela mais facilmente valores e sensações referentes à aquilo que ele está narrando. Neste contexto, o entrevistado pode igualmente expandir sua fala lembrando acontecimentos ou situações que previamente não haviam ainda sido descobertas ou

vislumbradas pelo entrevistador, caracterizando-se como um método flexível, que legitima e dá significação ao fato histórico registrado pela história oficial.

Através de entrevistas realizadas com fazendeiros, tropeiros e políticos pela Academia de Letras de Palmas e as da própria autora realizadas com antigos tropeiros da região busca-se encontrar material para análise que perpassa todas as quatro dimensões do lugar, a história material, a memória subjetiva, a imaginação e monumentalização posterior como o significado identitário.

## **2. A REGIÃO SUL DO PARANÁ: A PAISAGEM PASSADA COMO UM CONJUNTO DE ECOSISTEMAS E O TROPEIRISMO**

A região da Estrada Palmas – União da Vitória localiza-se no Sul do Estado do Paraná, entre as cidades de Palmas e União da Vitória, ao longo e ao sul do Rio Iguaçu. Nas proximidades de União da Vitória, é caracterizada por um relevo bastante requebrado, enquanto outras partes perto de Palmas apresentam-se em formas mais planas. Assim, a região de pesquisa dispõe de uma dualidade de ecossistemas e zonas ecológicas que alterna a paisagem dos da vegetação de gramíneas dos Campos (Palmas) com a região da Mata com Araucária ao longo do rio Iguaçu. Esta dualidade é também típica para todo o Caminho das tropas entre Rio Grande do Sul e Sorocaba quando alterna entre os lugares de pastagem (campos) com as regiões de mata fechada servindo estes apenas como caminhos de travessia.

### **2.1 A MORFOLOGIA DA REGIÃO E AS CONSEQUÊNCIAS PARA O TROPEIRISMO**

No total, o Estado do Paraná é formado por cinco grandes unidades geomorfológicas que segundo Maack (1981, p. 384) apresentam uma seqüência alternada de planaltos e escarpas, todos organizados de leste a oeste. A sua superfície geral é levemente inclinada nas direções noroeste, oeste e sudoeste do Estado até chegar ao vale do rio Paraná na sua parte ocidental. É segmentado por vários grandes rios que cortam os planaltos. As unidades geomorfológicas se sucedem de Leste a Oeste, começando com a planície do Litoral, a Escarpa da Serra do Mar, o Primeiro Planalto de Curitiba, a Escarpa Devoniana com o Segundo Planalto de Ponta Grossa, a Serra da Esperança e o Terceiro Planalto de Guarapuava.

As tropas, que passaram do Sul ao Norte utilizaram basicamente os Planaltos para se movimentar, como o litoral não era adequado por caso do calor (clima tropical) e da infestação por insetos, e como a Serra do Mar é formada por rochas graníticas, fortemente fragmentada por falhas e pelo trabalho da erosão e, assim, fica quebrada de mais para a transposição das tropas.

O Primeiro Planalto de Curitiba, entretanto, apresenta uma paisagem bastante apta para o tropeirismo. É delimitado ao leste pela Serra do Mar e estende-se para o

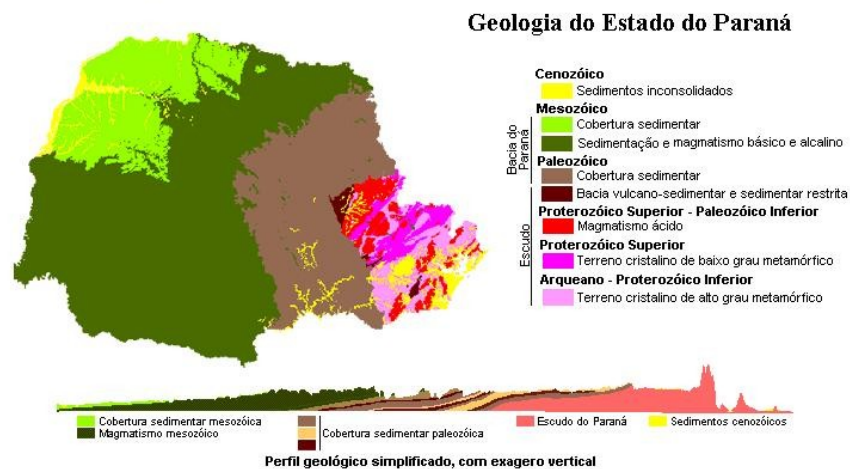
oeste até a Escarpa Devoniana. Resultou de uma erosão completa de uma antiga montanha em direção NE-SW (São Paulo-Argentina) da era Pré-Cambriana e hoje é completamente aplainada. Por isso, encontram-se aqui seqüências alternadas entre rochas graníticas (do antigo continente Gondwânico que reuniu ainda África e América do Sul) e rochas sedimentares, muitas vezes metamorfizadas (MAACK, 1981, p. 389-92) com solos de qualidades variadas. Muitas formações geológicas eram até o século XIX cobertas por matas, mas várias regiões dentro destas matas eram campos, principalmente em áreas graníticas.

O denominado Segundo Planalto de Ponta Grossa ou Planalto dos Campos Gerais possui como limites naturais, a leste, a Escarpa Devoniana (1.100 – 1.200 metros) e a Escarpa da Esperança (Serra Geral) no oeste. Os pontos mais baixos (350 a 560 m) deste planalto estão situados na parte norte, onde se interliga o segundo com o terceiro planalto sem escarpa. Há predomínio na formação geológica de sedimentos antigos (arenitos, siltitos, argelitos) da era Paleozóica, reunidos nos grupos Paraná ou Campos Gerais (Devoniano), Itararé (Carbonífero) e Passa Dois (Permiano) como resultado de atividades marinhas e lacustres. Devido à fraca fertilidade dos solos arenosos e argilosos, principalmente as áreas devonianas (Arenito Furnas e Formação Ponta Grossa) grande partes desta região era cobertos por vegetação de gramíneas (Campos Gerais).

A oeste da Escarpa da Esperança encontra-se o Terceiro Planalto, denominado Planalto de Guarapuava ocupando cerca de 2/3 da área do Estado. Este planalto caracteriza-se geologicamente por derrames de rochas eruptivas de basalto, diabases e meláfiros que são assentados aos depósitos do arenito Botucatu, uma fase terrestre desértica da era Mesozóica. Encontram-se ainda, em algumas partes elevadas, rochas mais ácidas (andesitos) que formam a região dos Campos de Palmas, Guarapuava e Campo Mourão. A parte noroeste do Planalto está coberta na fase superior por outro arenito desértico, o arenito Caiobá, altamente suscetível à erosão (MAACK, 1981, p. 424)

Principalmente o Terceiro Planalto é segmentado por rios em direção oeste e Noroeste como os Rios Tibagi, Ivaí, Piquiri e Iguaçu formando os seguintes blocos: Planalto de Cambará e São Jerônimo da Serra, Planalto de Apucarana, Planalto de Campo Mourão, Planalto de Guarapuava e Planalto de Palmas (MAACK, 1981, p. 423), através de grandes vales encaixados.





Disponível em: <http://www.pr.gov.br/minerpar/atlas.html> - acesso em 18/07/06

Em geral, o Estado é mais plano do que montanhoso. Mesmo assim, segundo Maack (p. 82), as serras do interior (como Serrinha, Furnas, Esperança, Apucarana) são escarpas que para a construção de estradas representam grandes obstáculos. Por isso, muitos caminhos dos tropeiros quando cruzaram estas serras buscaram pontos no seu caminho onde a diferença de altitude entre as formações geológicas é relativamente pequena. Isto é, por exemplo, o caso na região da Lapa onde se eleva uma escarpa mínima entre o Primeiro e Segundo Planalto e a região de Castro onde a Escarpa Devoniana quase some na sua transição ao Segundo Planalto. Também a região de União da Vitória apresenta esta vantagem porque se localiza exatamente no limite entre o Segundo e Terceiro Planalto sem uma escarpa expressiva.

Além das escarpas do relevo, outros obstáculos para o gado eram os vales, às vezes bastante profundos. Como muitos rios deságuam numa direção geral leste-oeste ou noroeste, caminhando ao Rio Paraná ou ao Rio Paranapanema, eles tem que ser cruzadas pelas tropas que avançam em direção Norte. Geralmente, perto das Serras, os rios apresentam canions ou corredeiras, enquanto outras partes são mais tranquilas. Assim, o Rio Iguaçu perpassa todos os três planaltos, com corredeiras antes de Porto Amazonas e depois de União da Vitória, e o Rio Tibagi forma um cânion (canion de Guartelá) na entrada do segundo Planalto.

O Rio Iguaçu, nome que em língua indígena significa grandes águas, é de maior importância para o nosso estudo por causa de alguns detalhes. Nasce na Serra do Mar e corta todos os três planaltos com as suas respectivas escarpas, sempre em sentido

leste-oeste. Adentra no segundo planalto por um boqueirão que, segundo Marques (2005, p. 53), foi formado posteriormente da elevação do Planalto, o que comprova que o rio é mais antigo do que a Escarpa Devoniana; um rio deste tipo é chamado “rio antecedente” (MAACK 1981, 362). O curso do Rio Iguaçu é de aproximadamente 900 km sendo que apenas 360 km eram navegáveis, entre Porto Amazonas e União de Vitória, no Segundo Planalto. O Rio toca perto de União da Vitória num pequeno trecho o Estado de Santa Catarina após receber o Rio Negro (rio limítrofe entre Paraná e Santa Catarina) pela margem esquerda. Seus principais afluentes no lado esquerdo são o Rio Negro no Segundo Planalto e os Rios Iratim e Chopin no Terceiro Planalto. O lado direito apresenta apenas afluentes de menor tamanho.

A largura do Rio Iguaçu, como o maior rio que cruza o Estado do Paraná, ainda encaixado com encostas íngremes, sempre pôs um problema para os tropeiros. Por isso, a descoberta de uma elevação dentro do leito fluvial, o chamado vau, em União da Vitória tornou este lugar o ponto preferido no Caminho onde as tropas poderiam passar de uma margem a outra, igualando este ponto apenas com outra travessa numa outra ramificação do caminho, no município Rio Negro (Registro).

Entre Porto Amazonas e União da Vitória,, o Rio Iguaçu percorre no segundo Planalto apenas faixas sedimentares com um relevo relativamente calmo, e conseqüentemente foi utilizado neste trecho para a Navegação desde o final do século XIX até os idos de 1950. A partir de União da Vitória, então é caracterizado por um percurso mais agitado, apresentando corredeiras e até saltos que cortam os diferentes derrames basálticos (MAACK, 1981, p. 325). Nessas áreas, o Rio não poderia mais servir como linha de transporte para a navegação.

Observa-se, nesta interpretação geomorfológica que União da Vitória é um ponto especial no caminho das tropas, por várias razões. Primeiro localiza-se na transição entre o Segundo e Terceiro Planalto. Segundo, localiza-se entre duas grandes regiões de Campos, os Campos de Palmas e os Campos Gerais sendo um ponto de pouso numa área intermediária de mata fechada. E terceiro, permite a transposição das tropas através da sua estrutura geológica de um vau, além de atrair outras atividades (transporte de Mate) através da navegação (e depois da ferrovia).

O Caminho das tropas foi aberto no século XVIII de duas direções. Os tropeiros vindos de Sorocaba seguiam do Norte batizando e dando nomes aos locais por onde passavam aos acidentes geográficos sem nome até então. Segundo Pereira, os pequenos rios, por exemplo, eram denominados por eles de riacho e/ou córrego. Dois

Córregos, Córrego Fundo, Córrego Liso, Riacho das Pedras, da Lança, da Frecha, fazem parte desta nomenclatura. Para os tropeiros que vinham do sul rumo ao norte, os pequenos rios foram chamados de “lajeados” e “arroios”, cada um deles em conformidade com os pequenos veios e até caudais que transpunham o Rio Grande do Sul. O “arroio”, por exemplo, como riacho de várzea ou sangrador de banhado, raramente aparece na geografia paulista, mas é muito freqüente nos Campos Gerais, em Palmas e em Guarapuava. Interessante perceber que nos mapas hidrográficos do sul do Brasil ocorre numa grande incidência o termo arroio, enquanto o mesmo termo falta nas demais regiões do país (PEREIRA, 1962, p. 68).

Em muitos casos, transpor os rios era relativamente fácil quando eram pequenos, no entanto alguns se apresentavam como verdadeiros desafios aos tropeiros, como era o caso dos rios Iguaçu, Chapecó e Tibagi. Outros ainda eram operações de perigo, como a passagem dos rios Uruguai e Potinga na região das Missões. Para que a travessia ocorresse de forma tranqüila e sem maiores atropelos, muitos foram os artificios utilizados pelos tropeiros para que a tropa se encorajasse a transpor o vau. Um dos casos mais interessantes é a passagem das tropas de gado pelo rio São Francisco (do Sul): “... um dos tropeiros que guiava a tropa põe uma armação de boi na cabeça e nadando a frente mostra as rezes o vau por onde hão de passar...” (RIESEMBERG, 1978. 229). Apesar de curioso este fato não se repete na passagem do Rio Iguaçu. Neste vau, para que a tropa realizasse a travessia, uma mula ou égua madrinheira com um cinferro ao pescoço, seguia na frente vau adentro, orientando as rezes no caminho que deveriam seguir.

Todo tropeiro sabia exatamente qual era o melhor local para a travessia. Um vau<sup>6</sup> com boas condições de ser atravessado era aquele em que a entrada da tropa no rio se dava num ponto acima do vau, por um estreito fechado, que impossibilitasse o recuo dos animais, local este conhecido como seringa ou xeringa. Já a saída do vau deveria ser num trecho de leve declínio para facilitar a saída dos animais da água. O Vau do Rio Iguaçu que apresenta estas qualidades é classificado tanto como Vau de Orelha, como Vau de Barriga, dependendo do volume de água. Quando no tempo de pouca água os animais passavam todos num só grupo, mas nos momentos de rio cheio a travessia se dava com a ajuda providencial dos canoieiros que ladeavam o percurso do vau, para que a tropa não se perdesse na correnteza.

---

<sup>6</sup> Vau: local mais raso de um rio onde se pode atravessar a nado ou á pé.

A Estrada Tropeira de Palmas a União da Vitória/PR, como estrada secundária, do sistema dos Caminhos dos Tropeiros, encontra-se na parte Sudoeste do Terceiro Planalto. Nas proximidades da cidade de União da Vitória ainda está encravada nos vales do basalto, mas rapidamente eleva-se em direção oeste depois do município de General Carneiro até chegar à aplainação dos andesitos dos Campos de Palmas. A região de Palmas já se localiza na região do Terceiro Planalto, que é formada quase completamente por efusões de basalto do cretáceo (130 mil anos). Geralmente, o basalto dá ao relevo uma estratificação horizontal, mas devido à diferenciação entre os derrames superpostos, a erosão forma vales encaixados com encostas em forma de escada e transforma, assim, a paisagem num relevo bastante quebrado. Uma exceção deste aspecto do relevo basáltico são algumas áreas andesíticas formadas por um vulcanismo posterior às efusões de basalto e que formam os topos desta paisagem. Os seus solos são bastante rasos e permitem apenas o desenvolvimento de uma vegetação de gramíneas, apta para a pastagem das tropas. Esta situação justifica a importância dos Campos de Palmas na Estrada das Missões como pouso das tropas.

## 2.2. OS CONDICIONANTES CLIMATOLÓGICOS NA REGIÃO E O SEU IMPACTO NO TROPEIRISMO

Para que haja um real entendimento do clima fazemos nossa análise em três dimensões, nos referindo ao Macroclima, Mesoclima e Microclima, nas definições do IBGE, que definem Macroclima como sendo o clima regional, correspondendo a média climática ocorrida num vasto território, o Mesoclima como sendo o clima local, apresentando-se como uma variação particular e específica do macroclima, e por fim, o Microclima que corresponde às condições climáticas de um determinado sítio com especificidades próprias.

O Paraná está localizado numa fronteira macro climática com o norte numa zona de clima tropical com altas temperaturas e bastante pluviosidade, enquanto que o sul do estado fica sob influência de um clima subtropical, temperado com temperaturas relativamente amenas, mas bastante pluviosidade (IBGE 2002, 106). Como área de transição, a região está submetida a várias massas de ar originadas de diferentes direções que se alternam na sua influência. No Norte paranaense observa-se uma influência do anticiclone semifixo do Atlântico do Sul que traz massas úmidas quentes

para grande parte do Estado, denominadas de massa tropical marítima. Em alguns casos observam-se instabilidades trazidas da direção Noroeste que são relacionadas à massa equatorial continental e atuam principalmente no verão. Outra influência, semelhante à da massa de ar marítima tropical é a Anticiclone polar marítima no Atlântico do Sul que gera uma massa do ar polar e úmida. As faixas de encontro entre as duas massas de ar do anticiclone tropical e o anticiclone polar compõem as frentes frias que regularmente invadem o Paraná durante o inverno. Em momentos raros observa-se ainda uma influência de massas de ar polares secas continentais que sobem ao longo dos pés dos Andes do deserto subpolar da Patagônia (NIMER 1990, p. 153).

Esta situação dinâmica provoca, ao Sul do Paraná, um regime climático que muda consideravelmente no verão, com maior influência tropical, e no inverno, com influência polar. Por isso, a amplitude térmica anual no Estado varia entre 12 e 13°C, uma diferença relativamente grande em comparação com o litoral, onde as amplitudes térmicas variam apenas entre 8 a 9°C (NIMER 1990, p.153). Devido a forte influência das duas Anticiclones do Atlântico, a pluviosidade do Paraná é relativamente alta, chegando até mais do que 2.000mm no sudoeste do Estado, enquanto as chuvas baixam no nordeste estão a uma faixa inferior de 1.250mm (NIMER 1990, p. 159).

Segundo o Atlas do Estado do Paraná (1987, p. 16), nas regiões Norte, Oeste e Sudoeste, compreendendo quase todo o Terceiro Planalto, predomina na maior parte do tempo o clima tipo Cfa – Subtropical Úmido Mesotérmico, com verões quentes e geadas pouco freqüentes, com tendência de concentração das chuvas nos meses de verão, sem estação seca definida. No entanto, segundo Maack, a classificação de Koeppen indica para o Sul e Sudeste do Estado, inclusive a região de União da Vitória e Palmas, o tipo Cfb, em contraste com o clima mais ameno Cfa da região Oeste. A letra ‘C’ significa “climas pluviais temperados”, a letra ‘f’ “sempre úmido com chuvas todo o ano”, enquanto a letra ‘b’ se refere ao fato “temperatura do mês mais quente menos de 22°, mas no mínimo quatro meses mais de 10°”, enquanto a letra ‘a’ indica que o mês mais quente alcança mais do que 22°C (MAACK 1981, p. 201).

Por localizar-se numa região de transição climática deste tipo, onde as precipitações pluviométricas ocorrem com regularidade e estão bem distribuídas ao longo do ano é que não ocorrem no Paraná estações de secas prolongadas. As chuvas diminuem nos meses de inverno e ocorrem com mais intensidade nos meses de verão. Normalmente, o mês de agosto é o menos chuvoso, enquanto que janeiro é o mais chuvoso (PARANÁ, 1987, p. 20).

Percebe-se que além dos macro-fatores que interferem nas condições climáticas regionais, o relevo local é o fator que contribui para a caracterização pluviométrica do Paraná, com a formação de chuvas orográficas. Assim, as grandes escarpas, que delimitam o Primeiro, o Segundo e o Terceiro planalto, tem muita influência na distribuição das precipitações, atuando simultaneamente como obstáculos orográficos (MAACK, 1981, p. 160). Este efeito é provocado pela Escarpa Devoniana que pode ser observado na Serra de São Luiz – Serrinha, onde ocorrem chuvas com volume de 100 mm a 300mm a mais que no Primeiro Planalto, repetindo-se na Escarpa da Serra da Boa Esperança, na transição do Segundo para o Terceiro Planalto, região onde chove cerca de 500mm a 600mm a mais que no restante dos três Planaltos paranaenses.

Outras formas de relevo e de vegetação contribuem também neste sentido. Palmas, por exemplo, se localiza nos extensos campos limpos, estepe de gramíneas baixas, com capões e matas de galerias ao longo dos arroios e rios. É a cidade mais fria do Estado do Paraná e a segunda em relação á altitude sobre o nível do mar. A temperatura média anual nesta cidade é de 15,1°C, o mês mais quente chega a 22,1°C, enquanto o mais frio pode chegar a temperaturas abaixo de 0°C, apresentando mais de cinco geadas por ano e esporadicamente até neve. O mês mais chuvoso é junho com 203,8mm, enquanto o mês mais pobre em chuva é julho, com 93,9mm. A precipitação anual de Palmas é de 1.831,8mm. Nesta cidade foi registrada a mais baixa mínima absoluta do Estado com -10,1°C. A região de Palmas se encontra na isoterma de 15°C. (MAACK, 1981, p. 130 e 190).

Observa-se que União da Vitória fica numa área semelhante à de Rio de Negro, por isso, interpretamos os dados desta estação climatológica como sendo a referente também aos municípios de Porto União da Vitória. A região é limite de campos com matas de araucárias, e a média da temperatura anual é de 16,4°C, alcançando no mês mais quente a temperatura de 20,3°C, e o mês mais frio, 12,1°C, apresentando mais de cinco geadas ao ano. O mês mais chuvoso é janeiro com 168mm, e o mais pobre em chuvas é o mês de abril, com 70,5mm. (MAACK, 1981, p. 188).

Desta maneira, existe uma forte diferenciação no meso-clima entre ambos os pontos, com o regime frio, ventoso e relativamente seco nos Campos de Palmas e mais ameno na cidade de União da Vitória, que é protegido pela Mata com Araucária num vale encaixado. Isto não significa que não se observa a entrada de correntes frias no vale, principalmente durante a noite, como mostra a abundância da Araucária

angustifolia (Pinheiro) na região. Esta acompanha os canais de escoamento do ar frio vale abaixo ultrapassando até o seu limite inferior de altitude, que é marcado no Paraná normalmente pela isolinha de 500m. Mesmo assim, a mesma mata resultado deste efeito serve também como proteção contra os ventos frios (MAACK, 1981, p. 97).

### 2.3. O MOSAICO REGIONAL DOS SOLOS E DA VEGETAÇÃO

A situação climatológica, junto com o relevo e a geologia são também fatores parcialmente responsáveis pela formação dos solos e da vegetação como na já mencionada a alternância entre a vegetação dos Campos de da Mata com Araucária. Para o tropeirismo, a vegetação dos Campos sempre permitia a pastagem do gado, enquanto o abastecimento das pessoas acontecia, através de uma agricultura cabocla de pequeno porte, na região das matas. Esta situação se deve basicamente a formação pedológica.

Devido ao clima relativamente frio no sul do Paraná, os solos desta região não apresentam grande profundidade e fertilidade. Normalmente destacam-se no Terceiro Planalto Latossolos Vermelho-Escuros, Roxos e Brumos, além da fértil Terra Roxa Estruturada, mas na região imediatamente superior á escarpa do Terceiro Planalto, onde existem fortes chuvas, temperaturas relativamente frias e um substrato argiloso - arenoso (como no Andesito de Palmas) encontramos solos ácidos e rasos, com pouca fertilidade como é o caso dos Podzólitos desenvolvidos em rochas magmáticas. Na região do relevo quebrado alternam basicamente solos mais profundos, como Cambisolos, como solos rasos (Litosolos).

O Segundo Planalto apresenta solos menos profundos e férteis, do que o Terceiro Planalto em geral, onde ocorre o predomínio dos Cambisolos associados com Solos Litólicos e outras associações com Podzólitos e Latossólicos. Estes solos são desenvolvidos, na sua grande maioria, em rochas sedimentares, comumente utilizados para a pecuária extensiva, em razão de seus campos nativos (Atlas do Estado do Paraná, 1987, p. 14).



Fonte: Lopes e Ferreira (2004, p.56).

Segundo Maack (1981), na região do Terceiro Planalto ocorrem três regiões fitoecológicas: a Floresta Ombrófila Mista, também denominada “Floresta com Araucária”, as savanas (cerrado e campos) e a Floresta Estacional Semidecidual nas regiões do Noroeste subindo nos Vales do Rio Ivaí e Iguaçu. Para Marques, a Mata conquistou a maior parte da área do Estado do Paraná devido aos fatores climáticos predominantes no Quaternário recente. Durante o período anterior, havia extensas áreas de Campos e de Mata com Araucária revestindo grande parte do Paraná devido a um clima relativamente frio. As alternâncias climáticas no final do pleistoceno, portanto, permitiram para que a mata tropical fosse expandindo-se aos campos e a mata com Araucária, principalmente nos vales dos rios e nos declives das escarpas mais ao Norte do Estado, transformando o Estado do Paraná numa das áreas mais ricas em matas do Brasil até pouco tempo (MARQUES. 2005, p, 48).

A Floresta Ombrófila Mista, conhecida também como Floresta com Araucária, é o tipo básico de vegetação do Planalto Meridional, onde ocorre com grande frequência. Segundo Maack a região de ocorrência normal de pinheiros situa-se entre os paralelos 21° e 30° de latitude S e entre os meridianos 44° e 54° de longitude, incluindo-se a região da Araucária às partes mais altas das montanhas do sul, aos planaltos que atingem altitudes médias de 600 a 800 metros, com alguns poucos lugares em que



ultrapassam 1000 metros. O limite inferior destas matas situa-se entre 500 e 600 metros, nos Estados do sul. A composição florística deste tipo de vegetação, caracterizado por gêneros primitivos como Casca d'Anta (*Drymis winterii*), Pinheiro (*Araucária angustifolia*) e pinheiro bravo (*Podocarpus lambertii*), ocorre face à altitude e à latitude do Planalto Meridional (MAACK, 1981, p. 242-50). As Matas de Araucária propiciaram ao Estado um ciclo econômico próprio no início do século XX que foi o da madeira. A madeira do pinheiro, cuja árvore, a *Araucária angustifolia* é universalmente conhecida como símbolo do Estado: o pinheiro do Paraná. A sua cobertura vegetal estendia-se do Primeiro ao Segundo e sul do Terceiro Planalto, desenvolvendo-se em associações com a imbuia (*Ocotea porosa*) e a erva-mata (*Ilex paraguayensis*), dentre outras espécies (PARANÁ, 1987, p. 22).

A vegetação dos campos limpos e cerrados, naturais e primitivos ocorre na região centro-sul do Segundo Planalto, e na região de Guarapuava, no Terceiro Planalto. A formação vegetacional dos Campos é de estepe gramínea lenhosa, distribuindo-se pela região das araucárias. Nela, as gramíneas são predominantes e a parte lenhosa é representada por capões e matas de galeria. A gramínea *Andropogon* sp. destaca-se pela abundância e uniformidade nesta formação. Os capões geralmente são arredondados nas cabeceiras dos rios, com representantes da Floresta Ombrófila Mista, continuando acompanhar os rios dentro dos campos com as florestas de galeria (ou mata ciliar). Estas orlas são compostas por espécies mais heliófitas, principalmente guamirim do campo (*Myrcia bombycina*), guamirim (*Myrceugenia euosma*), guamirim ferro (*Calyptanthes concina*), branquilha (*Sebastiania commersoniana*), pau-de-bugre (*Lithraea brasiliensis*), aroeira (*Schinus terebinthifolius*), erva mate (*Ilex paraguayensis*), caúna, congonha (*Ilex* spp.), etc. Para o centro destes agrupamentos florestais, encontram-se as espécies menos exigentes de luz, como: canela sassafrás (*Ocotea pretiosa*), ipê amarelo (*Tabebuia alba*), pessegueiro bravo (*Prunus sellowii*), imbuia (*Ocotea porosa*) e pinheiro (*Araucaria angustifolia*) (MAACK, 1981, p. 253-60).

A vegetação do campo proporciona alguns elementos psicológicos interessantes que mencionamos aqui, na interpretação de alguns autores, sem fazer elogio a um geodeterminismo. Segundo Pereira, o campo é aberto e não esconde o homem, emoldura-o, isolando-o na paisagem. Desta forma não há na planície lugar para tocaias. As raras e ralas moitas não se prestam a esconderijos dos que pretendem atacar de surpresa e fugir. Os capões são ilhas de verdura mais elevadas na vastidão rasa e estão sitiados pela imensidão deserta dos campos. As restingas de mato, vegetação ciliar

dos arroios e dos rios, são estreitas e sem continuidade; não escondem convenientemente o homem, - separam, apenas, os leves disfarces do terreno. Portanto, neste cenário de arena, a surpresa é quase impossível (PEREIRA, 1962, p. 18).

Vejam, na descrição de Pereira, as visões dentro desta vegetação. Na região da cidade da Lapa, por cima da estreita mata ciliar da várzea do Iguaçu, o tropeiro tinha um alarga visão dos campos que se estendiam desde o Tamanduá, com o morro do Purunã ao fundo, e mais de mil metros de altitude, até os campos de Mandaçaia, a 940 metros e o espigão das cabeceiras do Caniun, a 880 metros de altura. Transpondo o Iguaçu, numa linha de horizonte que azula, nos dias claros a 35 e 40 quilômetros de distância, do alto dos Papagaios, no divisor das águas formadoras do Tibagi, o viajante, olhando para traz, - para o sul, poderia ver ainda, se estendendo até se encontrarem com os pinheirais das matas do espigão que separa os pequenos afluentes do Passa Dois das cabeceiras dos arroios que correm para o Iguaçu, muito altos, os Campos do Paiquerê. Ainda dali, olhando para o noroeste e para o norte, via claro os campos de Vila Velha, do Cambijú e das Almas, pelo vale aberto pelos rios Puga, Quero-quero e Salto, formadores com o Guabiroba, do rio Tibagi. Tendo desta forma, um mirante e um ponto de referência a cada cochilha, podendo ver a mais de 30 quilômetros de distancia em campo aberto, o tropeiro, “costeando” a escarpa formadora do Segundo Planalto paranaense, já não tinha erradas, era “andar toda vida” pelo campo rumo ao norte. Aos poucos os trilhos foram marcandopermanentemente os “passos” nos arroios, os “quebracangalhas” dos “canhadões”, os “banhados” e atoladores, aliviando assim a jornada (PEREIRA, 1962, p. 104).

Quando indagado sobre as facilidades e dificuldades da travessia do campo e em regiões de mata fechada, o Senhor Ribas, na juventude tropeiro na região, lembrou ser a travessia do campo muito mais tranqüila, pois no campo os tropeiros sempre tinham uma alternativa. Quando encontravam uma passagem difícil, um banhado, um rio cheio, um vau, tinham a visão de como contornar, mas na região de mata essa visão não existe, pois existem os taquarais além do sertão fechado, se precisar desviar algo precisa abrir uma estrada, sem contar todo o tempo que levaria em tal empreitada. E no campo isso não acontece, o viajante vê aonde tem passagem ou obstáculos (RIBAS, 2006).

Na mata havia uma série de dificuldades para os animais. Estes tinham que movimentar-se em fila indiana e não podiam se esparramar como faziam no campo, tendo sempre o perigo de um boi machucar o outro, chifrar o que esta na frente, cair nos

degraus que encontravam na mata fechada e se machucarem. Por isso, os trechos percorridos em um dia eram muito mais curtos dentro da mata fechada. Lá, o relevo era íngreme e pedregoso e o ritmo da tropa era muito mais lento, assim que os animais ficavam se acotovelando e se espremendo sempre causando engarrafamento da tropa. Quando o tropeiro encontrava uma tropa no mato vindo de direção oposta era ainda um problema maior. Neste caso, era necessário enviar um mensageiro na frente no pouso onde a outra tropa estava para retê-la para que não se encontrassem, porque caso isto acontecer e as duas tropas se juntarem, levar-se-ia mais de um dia pra separar os animais. Isto valeu mesmo no caso de os animais estiverem marcados. Caso que este fato ocorresse, contudo, era necessário retirar uma das tropas para o lado, separando-as, com ronda ao redor pra não escapem, para então a outra tropa poder passar. Desta forma, os tropeiros sempre preferiam as passagens do Campo (RIBAS, 2006).

As tropas seguiam, assim, às condições dos ambientes nos quais perpassaram, experimentando no cotidiano dos tropeiros a variedade das paisagens do Sul do Brasil, principalmente a dualidade entre os Campos e as Matas, dualidade esta característica na formação dos Caminhos das Tropas.

### 3 OS RECURSOS ALOCATIVOS NA COLONIZAÇÃO DA REGIÃO SUL DO PARANÁ

O tropeirismo é uma formação social cuja base é representada através de uma atividade econômica. Por isso, pesquisaremos neste capítulo a “compatibilidade” da paisagem natural e cultural da região entre União da Vitória e Palmas em relação a esta atividade. Destacamos vários fatores que serão analisados como elementos deste sistema sócio-econômico de grande importância nos séculos XVIII e XIX.

Observa-se que o Caminho das Tropas representa um empreendimento econômico moderno e avançado dentro de um contexto brasileiro oitocentista o qual mostrava ainda muitos traços de uma sociedade arcaica até feudal no seu Sertão (Interior). O encontro dessas duas ideologias (modernismo e tradicionalismo) se exprime diretamente na paisagem do tropeirismo da região.

Utilizaremos, em seguida, para análise social a idéia dos recursos alocativos de Anthony Giddens. Esta concepção permite avaliar a organização e alocação de recursos matérias num determinado espaço baseado numa atividade econômica, política e social estruturante, capaz de sustentar a formação e manutenção de uma sociedade.

#### 3.1 OS CAMINHOS COMO ARTÉRIAS ECONÔMICAS

*“[...] pode-se reduzir o povoamento de nossa terra a algumas linhas principais, como num país as águas se somam em algumas bacias preponderantes?...”*  
(Capistrano de Abreu).

Geralmente, um sistema econômico baseia-se na alocação e geração de recursos de produção locais que depois serão distribuídos através de caminhos para chegarem ao seu mercado. Caminhos são, assim, elementos essenciais de (infra-) estrutura para qualquer sistema social e econômico, principalmente nos períodos históricos onde os contatos pessoais de co-presença são ainda de grande importância. Raramente, entretanto, o próprio caminho torna-se o elemento principal do sistema sócio-econômico. No caso do Caminho das Tropas, contudo, desenvolveu-se um sistema que criou o seu próprio ambiente sócio-econômico através do transporte no Sul do Brasil. Quanto maior as distâncias de um sistema de trânsito, maior também a abrangência das interações sociais existentes e mais anônimas são as suas inter-relações.

Neste sentido, os contatos locais de co-presença imediata tornaram-se dentro da formação sócio-econômica do tropeirismo mais indiretas permitindo uma efemeridade de co-presença se estabelecendo numa sociedade de migrantes temporários, como é o caso do tropeirismo.

A flexibilidade e a efemeridade da atividade econômica do tropeirismo permitiram além da estruturação regional da sociedade tropeira, também uma influência indireta do sistema colonial do além-mar. Este sistema do colonialismo se inseriu no Brasil num projeto ousado da organização de um espaço extenso em benefício de não-moradores ultramarinos que reorganizaram o espaço pré-existente brasileiro com idéias da modernidade global, de maneira racional e de forma a suprir um mercado nacional interno e internacional em eminente expansão.

Neste contexto, há que se avaliar o início da colonização e o processo de ocupação do território paranaense que se dá logo após a conquista do Brasil em 1500. Já num primeiro momento transitavam, no território hoje paranaense, viajantes como Aleixo Garcia em caminhos formados pelos povos indígenas entre o litoral do Atlântico e o Rio Paraguai (uma das primeiras artérias econômicas do continente), que seguia em 1524, do litoral de São Paulo até o Peru (Império Inca) transpondo os Rios Paraná e Paraguai. Em 1541, o espanhol Pero Álvares Nuñez Cabeza de Vaca saiu do território atualmente Santa Catarina passando pelos Campos de Curitiba e a região do Rio Iguaçu até Rio Paraná para depois seguir em direção a Assunção no Paraguai. Em 1553, também o alemão Ulrich Schmiedel partiu em direção oposta do Assunção do Paraguai para a Vila de São Vicente (RODERJAN, 1990, p. 7). Parte do percurso utilizado por estes viajantes era o Caminho do Peabiru que interligava em direção Leste-Oeste as regiões de caçadores e coletores nos Campos e Matas atlânticos com as culturas de sofisticada organização social nos Andes. Por isso, é quase certo que os índios da época mantiveram um elaborado sistema continental de trilhas e de rotas fluviais dentro do seu sistema de trocas, cujo centro eram os Andes centrais.

Para os viajantes europeus, que não conheceram este sistema, os índios serviram como guias para adentrar o sertão e muitas vezes auxiliavam nas travessias e rotas fluviais, pois eram exímios canoeiros. Através desta primeira forma de contato, foram gradualmente transmitindo seus conhecimentos de transporte para os europeus. Gradativamente, através do mesmo contato cultural, transformou-se o sistema de transporte devido à integração de novos interesses de novos grupos sociais portugueses e espanhóis. Enquanto os caminhos indígenas se focalizaram nas regiões andinas (no

interior do continente), os portugueses e espanhóis tiveram um interesse de reorganizar este sistema ao longo das artérias via água – na costa atlântica e nos grandes rios (Rio de la Prata).

O Caminho do Peabiru fez parte do antigo sistema de caminhos e se iniciava no Litoral Paulista e passou por esta transformação de centralização indígena até européia. Uma ramificação deste caminho foi cruzando o ue é hoje o Estado do Paraná. Os viajantes portugueses começaram

“...pelo Tietê, atravessavam o Paranapanema próximo á Foz do Pirapó, subiam pela margem deste em direção ao Rio Ivaí, pela esquerda até o atual Campo Mourão. A igual distância entre o Ivaí e o Rio Piquiri o caminho bifurcava, indo a parte sul em direção ao Rio Iguaçu, no ponto em que este recebe o Santa Maria. A outra parte seguia direto ao Paraná e Paraguai (ALBUQUERQUE, 1978, p.35).

Mas além deste caminho transcontinental existiram outros caminhos, dos quais alguns hoje são incluídos na formação da malha rodoviária do Paraná. Entre eles encontram-se os caminhos que foram instalados no século XVII e XVIII pelos portugueses e jesuítas e levam do Litoral Atlântico aos Planaltos, como o Caminho da Graciosa e Caminho de Itupava (STECA, 2002, p.16) interligando a Vila de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá (fundada em 1648) com a Vila de Nossa Senhora das Luzes de Pinhais de Curitiba (povoada nos anos 1660 e instalada como vila em 1693), devido ao foco dos portugueses no comércio marítimo e na procura de ouro no Planalto. Nesta fase instalam-se na região as primeiras fazendas nos Campos de Curitiba, fornecendo mulas e gado para o transporte e alimentação.

O Caminho da Graciosa foi uma picada aberta pelos índios de difícil trânsito devido á Serra do Mar. Recebeu, em 1721, a primeira travessia de muares de Curitiba (onde se encontraram os pastos dos muares) para o litoral paranaense à Vila de Antonina (porto). Já o Caminho de Itupava que também levava ao litoral, sempre foi conhecido pelos viajantes como um caminho de picos e declives bastante acentuados, trechos com muitas rochas, estreitos e de difícil passagem para as mulas cargueiras, no entanto mesmo assim bastante utilizado por ser mais curto que o Caminho da Graciosa. Segundo Ruy Wachowicz “... a travessia do Itupava era mais curta [...] desde Curitiba levava apenas dois dias, enquanto que pela Graciosa levava quatro dias” (WACHOWICZ, 1988, p.101). De Curitiba as mulas também levavam para o litoral a erva-mate, couro, carne-seca entre outros produtos, e retornavam trazendo sal, açúcar, ferramentas entre outros. Ainda uma terceira estrada entre Curitiba e o Litoral inicia-se

na Vila de São José dos Pinhais, na travessa do rio Iguaçu e seguia pelo Caminho do Arraial até São Francisco do Sul. Neste trecho, segundo Roderjan “[...] seguia-se o Caminho dos Ambrólhos até São Francisco do Sul (SC), que ai encontrava o Caminho das Praias” (RODERJAN, 1990, p. 7).

Além destes caminhos para o Interior, existia o já mencionado Caminho das Praias que interligou os portos dos portugueses em direção Norte-Sul. Este caminho encontra um deslocamento, a partir do século XVIII, quando as atividades Norte-Sul se interiorizaram com a necessidade de levar grandes quantias de gado bovino, cavalgar e muar dos Pampas para o Brasil central. Os Pampas – já utilizados como pastagens naturais por mais do que um século - precisavam desta interligação viável com as cidades paulistas por causa da nova exploração de ouro e de diamantes no Brasil Central, reorganizando e até integrando todo o novo sistema econômico do Brasil.

A estrada que permite esta reorganização no Sul depois é chamada Estrada da Mata ou Caminho do Viamão. Era inicialmente apenas uma picada entre os Campos de Viamão (RS) até a vila de Sorocaba (SP). A multifuncionalidade da pecuária, contudo, permitiu o transporte vivo de carne, couro e até de veículos de transporte para as Minas Gerais que não produziam víveres necessários para a grande quantia de trabalhadores que estavam se dirigindo para lá em decorrência da descoberta de ouro.

Em conseqüência desta evolução, a atividade do tropeirismo foi praticada no Paraná desde 1704, mas apenas em 1740 foi aberta a estrada oficial que seguia de Colônia de Sacramento, na região do Rio de la Prata (hoje Uruguai) até Curitiba. O caminho seguia desde os Campos do Viamão (RS) passando pelos Campos de Lages (SC), entrando em território paranaense, após atravessar o Rio Negro, nos Campos da Lapa, seguindo para os Campos Gerais de Curitiba, com mais e mais fazendas de engorda (invernadas) ao longo do caminho. Associou-se, assim, a combinação entre recursos alocativos estacionais e móveis.

A manutenção das estradas da época não era fácil. Em 1720, D. João VI percebeu que este caminho poderia ser rentável á coroa e deu ordens para que fosse aumentado e instalado nele registros de fiscalização e cobrança de impostos, tornando-o uma “Estrada Real”. Mas nem sempre a conservação das estradas e caminhos partia do governo, não raras às vezes os próprios tropeiros por iniciativa particular alargavam e mantinham caminhos inicialmente trilhas, picadas em matas fechadas com inúmeros obstáculos como rios, rochas, subidas e descidas íngremes demais, que dificultavam em muito o percurso dos viajantes. Com a manutenção dos caminhos estes empreendedores

dos sertões visavam manter a presença dos povoadores da região que eram de grande importância na prestação de serviços aos tropeiros. Segundo Ruy Wachowicz:

Estas povoações, hoje progressistas cidades, enfileiram-se uma após as outras, tais como as contas de um colar, ao longo de uma rota. Cada cidade está separada da outra por uma distância que corresponde á um dia de viagem do tropeiro. Nos locais destinados ao pernoite, estabeleciam-se negociantes, que construíam algum cercado, para alugá-lo ao tropeiro, para que os animais pudessem passar a noite sem perigo de se extraviarem. Com o decorrer do tempo, estes pousos vão aumentando e recebendo sempre novos moradores, como ferreiros, arreadores, simples empregados, etc. (WACHOWICZ, 1988, p. 102-3)

Em 1730, a Estrada das Tropas ou agora Estrada de Viamão que no início passou ao longo da escarpa Devoniana se deslocou mais em direção oeste. Neste contexto, a cidade de Castro torna-se importante travessia do rio Iapó (Vial em 1788), localizada numa área onde ao primeiro e segundo Planalto se juntam sem escarpa. O caminho para Castro vem do Registro do Rio Negro até a Lapa (Pr), chegando a São Luiz do Purunã, seguindo por Cambijú, Carambeí e depois da Vila de Castro entrando em território paulista ao atravessar o Rio Itararé e Itapetininga até chegar em Sorocaba. Mais tarde se formaram nesta rota desviando pequenos trechos de caminho ainda as freguesias de Ponta Grossa e Palmeira (RODERJAN, 1990, p. 8).

Em 1810, a Real Expedição da Conquista dos Campos de Guarapuava instala, a partir da Lapa e de Ponta Grossa, a vila de Atalaia nos Campos de Guarapuava. A intenção era atingir o Oeste do Rio Grande do Sul (Missões), principal nova fonte de muar para os tropeiros a partir do século XIX. Em 1816, estavam descobertos os Campos de Vacaria (RS), a partir de onde se tomava o rumo oeste chegando a São Borja, na fronteira missioneira. Este caminho inicialmente usado clandestinamente pelos tropeiros foi oficializado com o nome Estrada das Missões, e assim foi então desviado o tropeirismo da estrada que ia de Vacaria para Viamão, passando os viajantes a seguirem agora diretamente por esta estrada da região missioneira, marcando uma nova fase do tropeirismo sulino (RODERJAN, 1990, p. 09).

Além deste caminho entrou na rota do Tropeirismo, segundo Roselys Velloso Roderjan (1990, p. 09), ainda um caminho que vinha da região missioneira, de Cruz Alta e Passo Fundo (RS) ingressando em território paranaense por Palmas e daí para Guarapuava ou Palmeira passando por União da Vitória (Porto da União).

Este amplo sistema de estradas, (Estrada de Viamão, Estrada das Missões e estrada de Passo Fundo) com algumas interligações laterais ainda torna-se uma



importante infra-estrutura que começa desenvolver a sua própria estrutura social. Vários grupos sociais são envolvidos na sua construção e manutenção. O principal efeito é, com certeza, a integração de uma cultura baseado nos animais de transporte, aos quais se junta ainda o fornecimento de alimento para o boi. Assim, não são as próprias Estradas que se tornam recursos alocativos, mas os animais em permanente movimentação que formam o elemento básico da sociedade campeira. Até as cidades tornam-se elementos desta cultura, cujos resquícios ainda existem na chamada cultura gaúcha e campeira.

### 3.2 O TROPEIRISMO COMO SISTEMA SÓCIO-ECONÔMICO

A construção das Estradas, com o intuito de transportar gado do Sul da colônia para o Brasil Central, resultou na instalação de um sistema sócio-econômico denominado Tropeirismo. No Brasil meridional, o tropeirismo tornou-se o elemento mais importante de estruturação da sociedade durante dois séculos, assim que alguns autores até falam de um Ciclo de Tropeirismo (Celso Furtado). Neste sentido, o Tropeirismo é entendido como um:

[...] fenômeno mundial, que aparece quando o principal meio para vencer as distâncias era a tração animal. A atividade tropeira pertence á época das trilhas em lugar das estradas, quando os rios eram vadeados por passos e a produção dos agricultores precisava ser transportada rapidamente a distantes centros consumidores (FLORES, 1995, p. 135).

O Brasil de duzentos anos atrás era basicamente servido por três meios de transporte: o barco, o carro de boi e o lombo de burro. O barco era utilizado apenas nas regiões com rios navegáveis e nos litorais marinhos; o carro de boi exigia que as estradas fossem planas como, por exemplo, nos engenhos de cana no Nordeste; e o lombo de burro era o meio de transporte utilizado nas regiões que não se enquadravam em nenhum dos dois perfis anteriores.

Na região Sul do país existem poucos rios navegáveis devido ao grande número de corredeiras e cachoeiras, como grande parte da região consiste de montanhas e escarpas com rochas metamorfizadas e de basalto, geralmente fortemente intemperados. Antes do século XVIII, existiam apenas trilhas sendo, o tropeirismo a única forma de locomoção adequada para as longas distâncias (OLIVEIRA, 2000, p. 273).

A atividade econômica do tropeirismo estava, desde o início de duas formas, ligada ao comércio da colônia. De um lado mostrava ligação direta com a compra e venda de muares como força de tração, e de outro lado todo o transporte na colônia, fora dos centros urbanos, dependeu em geral desde veículo. Desta forma, ao falar-se em Tropeirismo, integram-se a esta atividade ainda outras atividades econômicas, como o transporte de produtos agrícolas, pecuárias e de outros bens além de pessoas. Esta forma de transporte perdurou quase quatro séculos, desde o século XVI até o século XIX.

No século final do século XVII até o século XIX, o tropeirismo desenvolveu-se como a (infra-) estrutura sustentadora da economia brasileira do interior tornando-se o principal recurso alocativo da sociedade brasileira no Sul e no Sudeste do país (as condições do Nordeste e do Norte eram diferentes). Esta função se fortaleceu ainda mais no momento em que passa a dar sustentação à economia aurífera que dependeu em grande parte do transporte de ouro das Minas Gerais para o Rio de Janeiro no século XVIII.

Em função desta importância, o comércio de animais muares e equinos adquiridos nas estâncias do Sacramento (Uruguai) e no Rio Grande do Sul assumiu um papel nacional e de grande porte. Em Viamão, na então Capitania de São Pedro de Alcântara, e Sorocaba, na antiga Capitania de São Paulo, ambos os pontos terminais do Caminho das Tropas no Sul, foram realizadas grandes feiras anuais para recolher e respectivamente distribuir as mulas e cavalos. Feiras de menor tamanho aconteceram paralelamente nas pequenas cidades ao longo do caminho.

### 3.2.1 As tropas e os tropeiros

Em função das grandes e significativas vantagens deste novo tipo de atividade comercial ao longo do Caminho das Tropas lançaram-se, já no início do século XVIII, fazendeiros paulistas aos Campos Gerais no Segundo Planalto Paranaense para a criação e/ou invernada de gado, cavalos e muares ao longo do Caminho. No século XIX, com um maior número de caminhos e uma mais intensa interiorização destes, observa-se um aumento significativo principalmente da função das mulas como elemento de transporte e, assim, as fazendas mudam a sua organização interna. Num período de seis meses, as atividades nas fazendas seguiam seus rumos normais estacionais, no entanto nos tempos mais quentes, na primavera, já se ouviam os preparativos das próximas tropeadas que

iriam acontecer, visto que a feira anual de Sorocaba ocorria entre os meses de abril a junho (RIBAS, 2004)<sup>7</sup>. Assim, principalmente na região foco da nossa pesquisa, as tropas de mulas integravam-se o sistema social.

As tropas formaram um micro-cosmo social que incluía o animal, neste caso a mula. A Tropa a ser levada até Sorocaba poderia ser de um único fazendeiro, ou então a reunião de vários lotes, de diferentes fazendeiros, que se reuniam para a realização deste fim em comum. O Tropeiro era o principal responsável pela tropa, e a ele cabia toda a responsabilidade de entregar a tropa inteira no mercado público de Sorocaba. Variando de caso para caso, temos o relato de tropas que tiveram como tropeiro o próprio fazendeiro, dono da tropa, ou apenas dono de um lote, como também situações em que se contratava um tropeiro experiente para a condução dos animais (RIBAS, 2004).

Sob responsabilidade do tropeiro poderiam estar tropas alçadas, que eram xucas e bravias<sup>8</sup>; tropas arreadas<sup>9</sup>, que eram as tropas de muares encilhadas com cangalhas que, nas duas bruacas<sup>10</sup> de couro cru, transportavam 45 quilos de cada lado, mercadorias ou outras cargas; ou então as tropas semoventes<sup>11</sup>, que trazidas do extremo sul do continente, davam a impressão para quem as observava de que seguiam o trecho como se já o conhecessem (RIBAS, 2004).



O Tropeiro/ Portal Turístico de PU  
Fonte: clemisz.vilabol.uol.com.br

<sup>7</sup> Entrevista realizada pela autora com Joaquim Osório Ribas, ex-tropeiro e fazendeiro da região de Palmas, em 2004.

<sup>8</sup> Diz-se Tropa alçada para o conjunto de animais que viviam no campo, e que até então nunca havia estado em uma tropa organizada (FILIPAK, 2002, p. 36).

<sup>9</sup> Diz-se de Tropa arreada o conjunto de animais que já esta habituada ao caminhar compassado e organizado da tropa e que em seu lombo leva carregamento (FILIPAK, 2002, p. 47).

<sup>10</sup> Saco ou maleta de couro cru apropriado para ser conduzido sobre a cangalha, suporte deitado sobre o lombo da mula, um de cada lado para o transporte de mercadorias (FILIPAK, 2002, p. 82).

<sup>11</sup> Animal que se movimenta por si mesmo (FILIPAK, 2002, p. 326).

Durante o período de traslado, o tropeiro precisava se preocupar ainda com o pernoite dele e dos seus contratados, a proteção das cargas, a segurança dos animais durante a noite e seus provimentos. Uma vez determinado o local do pouso, o tropeiro e sua equipe trabalhavam para descarregar todas as bruacas, dando assim também aos animais um descanso. As bruacas eram juntadas na forma de um quadrado e cobertas com cobertas de couro para que, se durante a noite houvesse alguma chuva, a mercadoria não fosse avariada. Era necessário também que se fizessem rondas entre os animais e perto deles, evitando desta forma o roubo ou extravio de algum. Para isso o grupo acendia tochas ao redor do gado, o que facilitava muito o pastoreio improvisado. Era também o tropeiro chefe quem, uma vez chegado ao destino final, negociava as rezes ou as mercadorias nas feiras.

No retorno, as bruacas que antes estavam cheias de mercadorias a serem negociadas na grande feira, vinham agora cheias de mantimentos, além de muitos mimos e dengos para as mulheres e crianças que, durante os seis meses de ausência dos pais e marido, ficaram tomando conta das fazendas. Eram elas que mantinham o ritmo do dia-a-dia não permitindo que a fazenda fosse a ruína, devida à ausência dos homens. Na chegada, a festança era generalizada e as novidades recém trazidas dos grandes centros comerciais, como Sorocaba, davam o tom e o ânimo nas rodas de prosa.

Desta forma, os tropeiros com as suas tropas representavam um grupo social que se apoiava num sistema de fazendas, com uma estrutura social específica, como também numa fila de cidades ao longo do caminho, com as suas respectivas estruturas sociais, além do próprio grupo social em movimentação. Trata-se, assim, na tropa de uma estrutura social regionalizadora móvel, cujos atores se juntam através de atividades físicas e em base da alocação dos seus recursos, induzindo a formação de uma paisagem de cidades e fazendas. Esta regionalização será devidamente abordada no capítulo a seguir.

### 3.2.2. Os pousos e as cidades

Como as viagens demoravam várias semanas, se não meses, os caminhos por onde passavam a tropas precisavam de um sistema de abastecimento e repouso. Assim, surgiram vilas e cidades ao longo do caminho, onde se estabeleceram tavernas, vendas e comercio de secos e molhados. Portanto, os comerciantes locais estavam associados ao

ciclo da economia colonial. Os lugares receberam nomes que mais tarde tornaram-se vilas e cidades, como, por exemplo, Pouso Alto, Pouso Alegre, São José do Barreiro, Serra do Quebra-Cangalha, Espera Feliz, Rancharia, etc (BONADIO, 2000, p. 426).

Quase todas as tropas tinham como destino principal as feiras anuais para venda e compra de muares e gado que aconteciam na cidade de Sorocaba, ponto principal de distribuição de mercadorias e de animais para o Brasil Central. Além disso, ali se realizavam outras atividades de negócios menos comerciais, como festas, casamentos e celebrações religiosas. Uma enorme quantia de pessoas se integrava a estas feiras, entre eles pequenos a grandes comerciantes, tropeiros, mascates, artistas, cléricos, dançarinas, prostitutas, etc. O período das feiras, de abril a maio, fazia com que a população quase chegasse a triplicar e o volume de negócios, de todos os tipos, transformava a vila numa metrópole fervilhante; após as vendas, novamente Sorocaba voltava à calma (SOUZA, 2000, p. 277).

Segundo Moacyr Flores, em Sorocaba no ano de 1815, existiam 15 lojas de fazendas, 3 vendas e 20 tavernas. Pelos caminhos do interior havia mais 26 tavernas, onde se comia e bebia com jogo de truco nas mesas (FLORES 1995, p. 135).

Uma outra descrição, datada como sendo do final do ciclo do tropeirismo mostra a constituição da sociedade comercial ligada à atividade do tropeirismo numa cidade do interior. Nesta época, as atividades já se distribuíram com mais igualdade ao longo do caminho e aparecem com menos concentração em todos os pontos de pouso. Em Porto União da Vitória, por exemplo, existiam em 1933: 39 comerciantes; 3 padarias; 7 hotéis; 3 açougues; 4 sapatarias; 3 farmácias; 5 barbearias; 4 alfaiatarias; 3 bombas de gasolina; 1 tinturaria; 2 curtumes; 1 ourivesaria; 1 relojoaria; 2 fábricas de bebidas; 1 fotografo; 5 marcenarias; 1 comprador de couro; 2 fábricas de torrar café; 1 funilaria; 1 oficina de vulcanização; 2 ferrarias; 1 depósito de telhas; 1 vendedor ambulante; 1 casa bancária; 4 médicos; 2 advogados; 2 pintores, 2 dentistas e 2 parteiras (CLETO 1933, p. 11).

Percebe-se claramente que a maioria das atividades econômicas do Caminho das Tropas surgiu para atender a necessidade dos tropeiros de passagem, como no caso do curtume, ferraria, comprador de couro, funilaria, vulcanização, hotéis e pousadas, além dos outros que de uma forma ou outras se incluíam no processo. Mas observa-se também, que dentro de um período de cem anos, a forte centralidade das cidades de Sorocaba como lugar de destino e das cidades de Viamão e Cruz Alta, como pontos de partidas, se distribuíram de forma mais equilibrada ao longo do caminho.

Segundo Henrique Paulo Schmidlin (2000, p. 95), o uso permanente dos mesmos locais para os pousos transformou-os em posições fixas acompanhados dos fornecedores de serviços e bens. Como exemplo, pode-se citar o caso específico dos ferreiros, dos artífices especializados no trato com o couro, a oferta das aguadas, invernadas e dos pastos seguros, dos celeiros e dos latoeiros. Na seqüência surgem então os oratórios, depois uma pequena capela até alcançar o status de freguesia. Na beira destes caminhos e locais de pouso aparecem, principalmente no século XIX, gradativamente abrigos e moradias em suas margens, formando uma espécie de corredor de desenvolvimento. Na seqüência, com o aumento das tropeadas, novas ruas surgem por trás das primeiras casas, delineando os traços de um vilarejo ampliado.

Neste espaço urbano, o tropeiro assumia funções sociais além da atividade econômica quando cumpria o papel de mensageiro, correio e caixeiro-viajante, por exemplo. Estas atividades de comunicação são características de uma sociedade onde o transporte e as movimentações representam elementos marcantes da sua estruturação. Por isso, com os tropeiros se mantem a coerência social deste sistema quando se trocam notícias, informações e novidades de todos os cantos do Brasil, e se alguém necessitasse saber como chegar a uma determinada localidade mais retirada ou distante, era o tropeiro que lhe servia de guia (OLIVEIRA, 2000, p. 273).

Para Flores, qualquer cidade é o produto de uma série de ações e acontecimentos que se sucedem e que se relacionam com um determinado espaço local, seus recursos naturais de água, sua acessibilidade, salubridade e até mesmo suas belezas naturais. Os tropeiros, em suas andanças pelos sertões, procuraram as trilhas mais adequadas, percorreram novos caminhos, descobriram vaus e pararam nos pousos de fácil acesso, onde existia água potável, lugares protegidos dos ventos, sítios elevados onde as águas das cheias não os atingissem. As notícias sobre as qualidades dos lugares se transmitiram inicialmente pelos vestígios de muitos fogos de outros tropeiros que descansaram ali e pela comunicação interna entre eles (FLORES. 2004a, p. 415). Este sistema de traços e informações resultou na consolidação de pequenos núcleos urbanos ao longo das trilhas tropeiras, sempre numa distância de entre 30 e 50km.

Em relação ao traçado urbano destas cidades, é facilmente observável uma certa estruturação alongada, com um eixo central de uma rua larga e uma ou várias vias paralelas dando um traçado bastante retilíneo para a povoação. O eixo estrutural, muitas vezes existente até hoje, era antigamente usado como Rua das Tropas. Cidades de origem tropeira preservaram esta história e, por isso, já várias possuem a denominação

de Rua das tropas para estas vias históricas, como é o caso de Castro, Lapa e Ponta Grossa, todos no Estado do Paraná. Em Porto União foi sancionada no início de 2006 uma lei que acrescenta o nome Caminho das Tropas á atual Avenida João Pessoa

Em meados de 1820, quando Saint-Hilaire visitou o interior, ele descreveu o seguinte comentário sobre a cidade de Castro. Ela é:

[...] composta por dezenas de casas que se enfileiram ao longo de três ruas compridas. A população é composta por alguns comerciantes, prostitutas e alguns artesãos. Dentre os últimos, os mais numerosos eram os seleiros, o que não é de admirar numa região onde os homens passam a maior parte do tempo em cima de um cavalo [...] os habitantes de regiões vizinhas de dedicam [...] á criação de bois e cavalos (SAINT-HILAIRE, 1995, p. 73).

Através da fala de Saint-Hilaire podemos perceber que as tropas e o comercio que seguiu a ele, foram elementos estruturantes dos sistemas econômico, social e habitacional da região.

Paralelamente aos serviços que surgiram em função dos tropeiros, outras atividades urbanas ligadas à manutenção da vida, basicamente às necessidades primordiais de abastecimento e sobrevivência física das pessoas ampliaram os circuitos econômicos e sociais dos lugares. Estes serviços incluíram outras profissões que gradativamente se integrarem à formação daquele núcleo urbano.

Os motivos do surgimento de cidades ao longo do caminho são variados. Além das feiras e dos pousos em regiões de invernadas<sup>12</sup>, alguns pousos surgem e se desenvolvem como locais alternativos para a fuga do fisco e dos tributos incidentes sobre a movimentação e comércio de animais, arrecadados nos registros. Mesmo cidades que inicialmente foram planejadas para objetivos militares acabam por também serem beneficiadas com o comércio das tropas ou das carretas, mais tarde. Além disso, cidades próximas ao litoral acabavam por servirem de depósitos de gêneros que chegavam de barco ou em canoas, arribavam em tropas de mulas que vinham das Missões e posteriormente eram trazidas em lentos carroções.

Mas a passagem das tropas era o elemento principal na estruturação destas cidades. Por isso, com o passar do tempo e a evolução do comercio de mulas e gado nos vilarejos, estes se viram forçosamente a elaborarem Códigos de Postura municipais que dedicassem alguns capítulos sobre as tropas que passavam pelo interior dos aglomerados urbanos, de carros movidos a tração animal e carretas, por serem o

---

<sup>12</sup> Ver Capítulo 3.2.3.

principal meio de transporte da época. Trata-se da organização do sistema dos recursos alocativos através de um sistema de legitimação de leis e códigos.

Segundo o historiador Moacir Flores, algumas cidades cresceram populacionalmente tanto que se viram obrigadas a ditar normas e regras para a entrada e permanência de tropas em seu interior, devido ao grande número de transeuntes e moradores. O Código de Postura do Município de Santa Cruz (RS), do ano de 1925, por exemplo, esclarecia que as tropas poderiam ser encaminhadas para ruas paralelas ou laterais designadas por uma intendência, sendo os animais obrigados a seguirem aquele passo, conduzido por pessoal suficiente e idôneo. Igualmente as cargas só poderiam ser descarregadas em ordem, sem causar dano ou alarme ao transeunte. O paradeiro ou estação das tropas que se destinavam á venda era designado pela Intendência. Era proibido aos tropeiros ou viajante posarem nas estradas ou caminhos do município, impedindo o trânsito. Deveriam pousar afastados do centro da estrada, mantendo-a desembaraçada. Era proibido fazer tapagem para cercar os animais. Os animais não podiam invadir as roças ou plantações, o tropeiro pagaria a multa de 10\$000 réis por animal que fosse apreendido na roça, sendo obrigado ainda a indenizar o proprietário da plantação. O proprietário de campos abertos não podia opor-se que os animais de uma tropa fossem soltos para descanso ou parada. Os tropeiros deveriam conservar os animais em pastoreio, principalmente á noite. O pouso de uma tropa não podia exceder a 12 horas (FLORES 2004a, p. 419-20).

Segundo este historiador, poucas pesquisas existem ainda sob os efeitos causados sobre o hinterland das cidades tropeiras, mais especificamente a forma como se estabeleceram suas conexões, as influências na zona rural, a circulação comercial interna. Apesar disto ele rejeita a idéia de uma tipificação e modelagem, afirma que estudos sobre o espaço geográfico, associado ao tempo de longa duração, permitiriam compreender melhor a estruturação das cidades ligadas ao tropeirismo e compara-las com as cidades semelhantes do Uruguai e Argentina, de mesma origem histórica.

Até o século XIX, as cidades tropeiras, além das cidades costeiras, davam enraizamento a um modelo de sociedade onde a co-presença em determinados lugares locais e a permanente permuta formaram uma sociedade móvel-fixa, onde os animais representaram com as tropas o elemento integrador da sociedade, tanto em termos culturais como econômicos. Assim, a regionalização da sociedade incluiu caminhos, cidades e fazendas, mas basicamente animais formando uma sociedade rural moderna inserido no sistema capitalista. Mostra claramente que a fazenda não é um



empreendimento rural tradicional, mas um modo de produção moderno onde se concentra a produção numa tecnologia complexa. Esta produção é canalizada para apenas dois tipos principais de produção globalizadora, o gado e os muares, e esta serve para os fins da exploração dos diamantes e do ouro nas Minas Gerais que na época eram as principais atividades econômicas do Centro-Sul do Brasil.

### 3.2.3. As fazendas

Algumas cidades ao longo do Caminho das Tropas tornaram-se importantes centros de abastecimento como centros regionais, em regiões onde existiram áreas de campos com pastagem de boa qualidade que serviram para a recuperação do peso e da beleza dos animais. Estes animais, se não cuidados, iriam chegar ao final das rotas cansados e magros, não possuindo valor de venda em Sorocaba. Por isso, necessitava principalmente no final da rota uma grande área de pastagem. Affonso de Freitas Júnior, na conferência *Legenda Sorocabana*, proferida no Gabinete de Leitura Sorocabano em 24 de outubro de 1925, descreve esta situação:

Em Campo Largo de Sorocaba, onde estacionavam as tropas de feiras, estendem-se vastíssimas planícies por dezenas e dezenas de léguas, desde as fraldas do Araçoiaba até as encostas da Serra de São Francisco. Nas imensas chapadas, por entre capões, carrascais e cerrados, entremeiam-se os campos [...], Nesses campos, junto às lagoas, banhados e rios, onde correm o Ipanema, o Pirapora e seus afluentes, formavam-se as rondas guardadas pela peonada (BONADIO, 2004 p. 425).

Quando o pasto existente nestas regiões tornava-se insuficiente para alimentar todos os muares a serem invernaçados, os demais animais eram remanejados para pastos mais distantes que eram arrendados através de aluguéis, dando origem a novos pequenos aglomerados humanos. Além desta situação em São Paulo, surgiram também invernaçadas ao longo do caminho, com fazendas específicas. Já mencionamos o avanço dos fazendeiros paulistas, no século XVIII, para os Campos de Curitiba, dos Campos Gerais e de outras regiões em Santa Catarina (Curitibanos, Lages etc.) onde se estabeleceram grandes fazendas.

Segundo Pereira, cada uma destas fazendas, sesmarias e pousadas dos Campos Gerais, serviu de “ilha” de pouso num “arquipélago”, quase como um “oásis no deserto”. Assim, os fazendeiros ao longo do caminho tornaram-se mediadores culturais

e econômicos entre os paulistas e os riograndenses na sua função de tropeiros (PEREIRA, 1962, p. 13-9). Destarte, as fazendas dos Campos ao longo do caminho eram diferentes destas no final da rota, perto de Sorocaba.

A história das fazendas na região de origem das tropas ainda apresenta outras características. Na região Platina (quer dizer nos Pampas de Rio Grande do Sul e do Uruguai, como também em partes da Argentina) surgiu um tipo de produção de gado em forma extensiva, nos meados do século XVI. Segundo Auler da Silva, em inícios do século XVII, jesuítas espanhóis vindos do Paraguai adentraram este território com o objetivo de catequizar os nativos e educa-los para o trabalho formando, assim, os primeiros aldeamentos indígenas da região. Com eles veio o gado bovino, cavalar e muar, que se adaptou rapidamente ao bom clima e às pastagens relativamente nutritivas, sempre pastando livremente. Os rebanhos aumentaram rapidamente, formando imensas tropas que eram pouco vigiadas pelas estâncias missioneiras às margens do Rio Uruguai dando início a duas grandes reservas de gado no Rio Grande do Sul: a Vacaria do Mar, com o gado sendo denominado de gado chimarrão, e a Vacaria dos Pinhais (AULER DA SILVA, 2004, 238).

Nestes locais predominava o “gado do vento” que, segundo Pereira, é o mesmo nome que gado solto. Todos, novilhos, bois e touros vivem soltos neste sistema nos pastos em contraposição ao gado de curral, sendo estes vacas de leite e bezerros, gado de cria (PEREIRA, 1962, p. 65). Eram estes animais que depois forneceram o material para as tropas a serem levadas pelo Caminho das Tropas. Isto após a fundação da Colônia do Sacramento e quando a Coroa portuguesa estabelecia critérios e estratégias para a colonização e ocupação deste território.

Antes de saírem do Rio Grande do Sul e Argentina em direção a Sorocaba, as tropas de muares eram juntadas e primeiramente levadas às invernadas na região de São Borja e Livramento, que apresentaram abundantes pastagens e água onde as mulas poderiam dar suas crias ou aumentarem de peso rapidamente, geralmente durante o inverno. Após este período, os tropeiros do Sul e do Brasil Central se deslocaram para estas regiões para adquirirem os animais iniciando as sua viagem para Sorocaba.

Quando os criadores paulistas avançaram pelos Campos Gerais com a formação de sítios, fazendas e invernadas e quando se fechou, no início do século XVIII, a rota entre ambas as regiões, os Campos Gerais do Paraná e estes de Santa Catarina tornaram se estações, “estâncias” e “invernadas”, tanto para boiadas como tropas muares. Geralmente, os trajetos entre dois pousos percorridos pelos boiadeiros

eram mais curtos do que estes dos tropeiros dos muares. Apesar de tropeiros e boiadeiros aparentemente representaram o mesmo fenômeno, existia uma diferença fundamental na organização dos sistemas devido á fatores biológicos. O gado, mais lento na sua movimentação e com mais necessidade de pastagem durante o trajeto, andava por distâncias relativamente pequenas, enquanto as tropas de muares faziam longas travessias: assim, o gado fazia “cabotagem” e o os muares “longo curso” (PEREIRA, 1962, p. 66).

Por isso, os boiadeiros transformaram-se primeiramente em “invernadores” abrindo, por exemplo, pousos e sítios nos Campos Gerais. Os tropeiros de muares, entretanto, dispuseram de um sistema mais móvel fazendo a ligação de pouso em pouso (PEREIRA, 1962, p. 67). Desde o início, esta diferença ficou marcante no sistema. A incremental integração do sistema econômico brasileiro, entretanto, resultou numa maior procura de muares, como elementos de transporte, aumentando a parcela deste tipo de tropas em relação ao gado bovino.

Quando se iniciou o ciclo econômico do café, no século XIX, e as minas do Brasil Central entraram em decadência, grande parte dessas populações movimentou-se para o oeste, abrindo novas regiões de produção no Estado de São Paulo. Neste momento, o café passava a ser o novo produto a ser transportado pelas bruacas das mulas, desta vez do interior florestado de São Paulo para os portos como o de Santos, por exemplo. Assim, encontra-se na feira de Sorocaba uma maior procura, e os tropeiros do Rio Grande do Sul de novo se despejavam para a Banda Oriental de Uruguai, até Tucumã e Corrientes para buscar as mulas platinas agora necessárias.

Segundo Auler da Silva: “De Santa Fé a Sorocaba, criou-se um corredor econômico-cultural de usos e costumes, onde, até hoje, usa-se um linguajar repleto de palavras guaranis, quíchuas, etc., fruto da convivência prolongada de tropeiros dos atuais territórios argentinos, uruguaios e brasileiros” (2004 p. 241).

As fazendas formaram, assim, um conglomerado de mão de obra indígena, escrava e luso-portuguesa, sob os auspícios de uma elite campeira que, ela mesma, era periférica às atividades dos grandes centros culturais do país. Assim, as fazendas ou as estâncias (como são denominadas no Rio Grande do Sul) possuíram, na sua maioria, uma arquitetura vernácula simples baseada em técnicas locais utilizando materiais disponíveis na região. Não possuem características militares de defesa, porque diferentemente das fazendas do Brasil Central, não foram construídas ou utilizadas para fins militares ou até mesmo de proteção. O seu posicionamento em cima de colinas se

deveria ao fato que dali era mais fácil supervisionar a região da pastagem (AULER DA SILVA, 2004, p. 250).

Comumente, as edificações das fazendas eram construídas com paredes finas demonstrando até certa fragilidade, ao invés da robustez. As sedes e os criatórios de muares e bovinos apresentam-se na maior parte como construções sem muito luxo, até certa pobreza, sem o decorativismo das fazendas de café de São Paulo. Mesmo as fazendas pertencendo aos membros da elite regional da época parecem simples, como as suas plantas baixas sendo rabiscadas pelos próprios proprietários e não raras às vezes as obras eram executadas por eles mesmos com o apoio de mestres de obras sem experiência, inclusive escravos, que atuaram como pedreiros e carpinteiros na localidade (AULER DA SILVA, 2004, p. 251).

Destarte, o aspecto das fazendas ao longo do Caminho das tropas não era ostensivo, mas baseado numa ética simples de trabalho que se inseriu numa sociedade hierárquica. Enquanto os fazendeiros eram os “donos” na localidade, eles eram integrados como periféricos ao sistema comercial, cujo centro encontrou-se longe da região da produção, seja em Portugal ou no seu sub-centro brasileiro, no Rio de Janeiro. Esta situação periférica dos fazendeiros e tropeiros não mudou quando o centro da economia se trasladou para São Paulo. Assim, o sistema do tropeirismo apresenta até o seu fim três níveis estruturais: as cidades como centros comerciais e pontos de pouso, as fazendas como lugares de produção e reprodução ao longo da Rota dos Tropeiros e os próprios caminhos com a sua infra-estrutura. Cada um destes lugares desenvolveu uma estrutura social diferenciada que nos discutimos em seguida, sendo sempre subordinado a grande empresa Brasil.

## 4 AS REGIONALIZAÇÕES SOCIAIS NA MEMÓRIA DOS TROPEIROS

No capítulo 1.5 tínhamos destacado a importância da história oral no entendimento de um sistema social. Como não temos acesso, hoje em dia, a uma reconstrução real do sistema tropeiro da época, optou-se neste trabalho revelar os mecanismos da estruturação da sociedade tropeira através de uma perspectiva crítica, mas interessada sobre as visões de ex- tropeiros, fazendeiros e outros membros da classe dirigente da época. Utilizamos, destarte, a memória subjetiva deles como ponto de partida em duas direções para entender a regionalização social da região: tentamos reconstruir o passado estruturante da sociedade tropeira através dos relatos de ex-tropeiros e fazendeiros como descendentes de agentes fundadores do sistema e procuramos entender as tipificações que eles apresentam na sua própria visão da sociedade para legitimar este sistema, o que leva em grande parte a atual monumentalização deste passado.

### 4.1 OS ATORES DO PROCESSO

No discurso sulista e até no discurso brasileiro nacionalista (veja, por exemplo, as exposições de Wilson Martins e Sergio Nadalin no Paraná), a história da região é apresentada basicamente como uma história dominada por portugueses. Assim, o início da ocupação e colonização do Estado do Paraná (que então nem era existente) é ligado à “chegada” dos primeiros portugueses e mestiços vindos de São Vicente que passaram a habitar a Ilha de Cotinga, na Baía de Paranaguá. No discurso relata-se que logo conquistaram a “confiança” dos indígenas, constituíram lares “índios-europeus” e passaram a dedicar-se à busca e exploração de ouro na região. Assim, o ouro (como mito fundador de um Eldorado paranaense) e a miscigenação tornaram-se motivos principais para a ocupação do espaço do Paraná pelos portugueses, esquecendo-se que a atividade aurífera da época era tão insignificante que até o historiador paranista Romário Martins ousou afirmar que “nesses tempos já se verificava que os mercadores de gêneros alimentícios e de fazendas e armarinho, em dados casos ganhavam mais que os garimpeiros” (MARTINS s.d, p. 181).

Em decorrência disto, a atividade de pastoreio se percebe como uma atividade alternativa para produzir riquezas dentro do sistema colonial português. Em 1640, já se

documentam cabeças de gado cavalari e vacum no Estado. O tropeirismo tornou-se, assim, parte do mito fundador do Paraná e os seus espaços formam tanto a economia como o imaginário das pessoas. Como se exigia na produção bovina uma constante vigilância dos animais e instalações de currais e demais construções ao redor dos lugares de produção, estes lugares tornam-se pontos visíveis para a determinação da significação econômica, social e até cultural da sociedade (MARTINS s.d, p. 205).

Em fins do século XVII, a ocupação do Brasil meridional encontrou um maior interesse pela Corte de Portugal e a ordem Real tornou-se “conquistar e povoar” todo o território brasileiro delimitando definitivamente suas fronteiras e dimensões. Isto se efetiva através da prática do bandeirantismo, já iniciada na década de 1580. No caso do Paraná, o bandeirantismo iniciou-se em Paranaguá subindo a Serra do Mar aos Planaltos, causando a retirada dos indígenas guarani (até então “confiáveis”) devido a forte pressão dos portugueses recém chegados. Os guaranis litorâneos rejeitaram, neste momento, a inclusão ao sistema de trabalho exatamente nestas regiões que até então eram intensamente povoados e usados por eles.

Segundo afirma Brasil Pinheiro Machado, ao citar Alberto Torres, a expulsão destes é justificada com a alegada motivação dos bandeirantes de dispor de um “espírito de aventura” e a “obsessão pelo desconhecido” estes fazendo parte da “alma do colonizador” desde os tempos em que se “buscou atravessar os mares” procurando “novos horizontes”. Constata-se, assim, um discurso romântico do modelo de exploração no interior na “terra nova”:

O impulso que nasceu com o bandeirante, com o desbravador de florestas, com o donatário e seus sucessores, e, depois com o fazendeiro, perpetuou-se pela história adiante, firmando as normas da aventura e do saque á natureza como estímulo ação do homem sobre a terra. (apud MACHADO, 1987, p. 185)

Estes relatos e pesquisas “científicas” definem em grandes partes até hoje a regionalização das áreas tropeiras do Paraná (diga-se de passagem, também em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul). Para estes fins, usam uma tipologia idealizadora dos atores sociais que, por exemplo, reduz os índios a um fator natural e de mão-de-obra, e destacando basicamente os portugueses como fator decisivo, inovador e ativo na regionalização da paisagem e sociedade. Entende-se que, destarte, o desenho de um conquistador e desbravador faz parte da regionalização imaginaria que legitima a introdução de um sistema produtivo e comercial opressor como o do colonialismo.

Entretanto, a história do Estado do Paraná poderia ser contada a partir de um ângulo bem diferente. Por exemplo, ela poderia começar não no litoral português, mas ao longo do Rio Paraná. Lá, ela não se iniciaria com a vinda dos europeus, mas com a forte participação dos indígenas. E quando finalmente os europeus chegam nesta região, poderia relatar as visões de espanhóis e não de portugueses. Assim, as reduções jesuíticas do interior do Estado tornaram-se, no início do século 17, os grandes centros da produção cultural e agrária do Paraná, quando os membros da ordem jesuítica (na maioria espanhola, mas também portugueses e italianos) subiram os rios afluentes do Rio Paraná e Paranapanema adentrando no território dos indígenas (veja WACHOWICZ 1988, pp. 25). Nesses lugares, longe dos futuros caminhos de tropas, apresentam-se locais de concentração (forçada ou não) de mão-de-obra qualificada também de índios guaranis e também de outros grupos além daqueles do litoral, que não querem ou conseguem rejeitar a inclusão no sistema colonial espanhol. Quando, contudo, os bandeirantes paulistas avançam pelos Planaltos Paranaenses e os seus respectivos rios, o sistema jesuítico cai não resistindo e os índios fogem, junto com os jesuítas (ou o inverso), para as Pampas das Missões dos Sete Povos no Rio Grande do Sul. Como a expulsão das populações das reduções tinha apenas motivos geoestratégicos e de competição pelos portugueses (além do roubo de índios para escravizá-los), deixaram a região do Paraná novamente quase sem interesse econômico para a corte portuguesa. Assim, o espaço do interior paranaense foi reocupado por outros povos indígenas, desta vez seminômades vindos do Noroeste – os Kaigangs e Botocudos.

Mas os jesuítas e os Guaranis, como também outros grupos indígenas, estabeleceram na região platina uma indústria de couro que respondeu às condições ecológicas da região na qual prevaleceu a criação de gado. A produção alimentícia simplesmente não despertou interesse no modelo colonial, mas sempre era um problema a ser resolvido.

No século XVIII, o modelo colonial português-brasileiro começa penetrar os espaços do Sul, quando as Minas Gerais encontram a sua “verdadeira vocação aurífera”, interligando a exploração de ouro com a produção tropeira. Isto formou no Sul brasileiro uma interdependência das regiões, onde umas eram especializadas na criação, outras na engorda e distribuição e outras constituindo os principais mercados consumidores (NADALIN, 2001, p. 50).

Utiliza-se, na descrição dos atores principais deste sistema social, sempre “o espírito desbravador e aventureiro” como motivo do discurso legitimador para a exploração de novos caminhos e rotas alternativas que marcam profundamente a ocupação e delimitação do espaço geográfico na região. Nesta visão, as terras de pastagem e de transporte tornam-se um elemento regulador da hierarquia social que até então era dominada pelas relações de trabalho escravista. O trabalho de montaria e a lida com o gado, agora, eram comumente apontados a homens livres e peões, enquanto que os escravos e gentios da terra foram basicamente associados com serviços desprezados pelos homens livres, tais como agricultura de abastecimento e até mesmo o artesanato (NADALIN, 2001, p. 51). Neste contexto, o latifúndio e o tropeirismo apresentam-se como elemento hegemônico da “História do Paraná” na nova regionalização hegemônica e semiótica, estabelecendo uma hierarquia entre um modelo antigo de produção, a lavoura e a escravidão, com um modelo novo, a criação e o tropeirismo, este associado às idéias da liberdade, da aventura e do desbravar dos seus donos.

Junto com esta regionalização, que se reproduz nos discursos de políticos, historiadores e outros cientistas principalmente do século XIX, mas em partes até hoje, encontramos uma tipificação dos modelos sociais baseados em concepções racistas, culturalistas e funcionalistas. Assim, surgem na descrição da regionalização social os tipos do negro, do nativo (índio), do imigrante (colono) e do fazendeiro que serão apresentados mais em detalhes na seqüência.

#### 4.1.1 O “escravo negro”

O trabalho escravo no sul do Brasil era bastante comum, apesar de que até hoje se propaga certo mito de um “Brasil diferente” para o Sul do Brasil (Wilson MARTINS, 1995), um Brasil branco e sem violência no convívio das pessoas. Entretanto, autores como Otávio Ianni (1975) e Marcondes/Abreu (1991) mostram claramente o caráter escravocrata da sociedade colonial também na região meridional, mesmo durante a época do tropeirismo. Assim, em muitas vilas de Santa Catarina e Paraná existia comércio de escravos, a compra e venda das “peças” como é lavrado em muitas escrituras públicas. Todavia, como a escravidão não tinha um aspecto massificador como no Nordeste, muitos autores negligenciam este aspecto da história Paranaense até



hoje. Propaga-se, contudo, a idéia que os negros da região sul do Brasil parecem não terem sido tão maltratados quanto em outras regiões do Brasil devido ao isolamento dos centros econômicos e o estilo de vida campeiro que colocava lado a lado patrão e negro peão. Estes compartilharam, numa análise romântica, um mesmo caminho, a mesma comida e dormiam ambos igualmente em pelegos nos pousos (MORAES, 2000, p. 82). Esta convivência fez diminuir, no entender da população regional, a distância social entre os homens livres e os escravos, e permitiu melhor deixar os negros sumirem do imaginário como atores e os integrando ao sistema do conjunto da fazenda como submissos.

Quando jovens muitos negros escravos eram gabaritados como peões de “confiança”, como madrinheiro<sup>13</sup> ou cozinheiros. Quando não conseguiam mais acompanhar o andamento das tropeadas devido a idade avançada passavam a realizar as atividades de caseiro, guardando a casa e protegendo a família dos seus senhores, enquanto o patrão estava ausente numa tropeada. Alega-se que, assim, as relações sociais dentro do sistema aconteceram num clima de cordialidade entre senhores e escravos com base na “confiança”. De fato, alguns escravos mais velhos até passavam a desempenhar papéis de extrema responsabilidade e importância dentro da lida campeira, como mostram as várias fazendas administradas por escravos no século XVIII e XIX (ABREU/GRUBER 1991, p. 82).

Mas mesmo assim, os escravos do sul quase sempre eram tidos como uma “peça” importante na casa e na família. Receberam, sim, carinho e aconchego principalmente por parte das mulheres e crianças, mas sempre eram submetidos ao sistema social sem liberdade. Assim, a liberdade tornou-se o maior valor diferenciador do sistema tropeiro do antigo sistema de escravidão. A naturalização do escravo neste conjunto era tanto que as amas-de-leite que comumente eram responsáveis pela amamentação das crianças dos fazendeiros eram vistas (quase como vacas) de fornecedoras de um leite que permitiu a criação de crianças “mais fortes e saudáveis”. No entanto, as considerações de humanidade não os livravam da condição de ser uma coisa, um bem móvel, a disposição das vontades de seu proprietário (MORAES, 2000, p. 83).

Vários brancos viajantes e tropeiros não se casavam nem constituíam família, mas acabavam por gerarem filhos com escravas que por fim ganhavam um pedaço de

---

<sup>13</sup> Aquele que monta o animal madrinha, ou seja, que leva ao pescoço o cinorro, ou puxa-o pelo cabresto, seguindo a frente da tropa ou de uma comitiva. (FILIPAK, 2002, p. 233)

terra e a alforria. Através desta união e miscigenação se diluíram visivelmente as fronteiras sociais e raciais, rareando a quantidade de representantes de cor negra pura incluindo os negros e pardos na estrutura econômica tropeira como peão (livre), capataz, eleitor e até compadre, e eventualmente genro. Mas apesar desta condição, observa-se que as grandes famílias dos fazendeiros e tropeiros mantiveram-se livre da mestiçagem, contudo utilizaram este fato da miscigenação entre brancos, negros e índios para estabelecer um “típico serrano de origem brava e desbravadora” servindo como exemplo de uma sociedade amalgamadora (MORAES, 2000, p. 84).



Negros em Palmas

Fonte: KRÜGER, N. 2002, p. 137.

A partir das entrevistas realizadas com alguns tropeiros conseguiu-se demonstrar que os negros, para eles, representam um elemento subordinado no sistema. Por exemplo, o tropeiro AAA<sup>14</sup> quando questionado sobre a existência de negros entre os peões, afirmou: “Negros sempre tinha. Nas nossas viagens os negros eram os cozinheiros, e eram muito bons. Moravam lá na fazenda de meu tio, eram os fazedores de farinha de biju, quirera, canjica”. Mostra-se, nesse cenário, que o negro é tido como bom, quando trabalha, mas não é tão bom quando se mencionam estes negros, que também existiam, fora do cenário de atuação do tropeirismo.

Outro tropeiro BBB<sup>15</sup> de gado e de mulas apresenta em entrevista um outro elemento relevante para o imaginário, quando destaca o tropeiro de gado graúdo dos

<sup>14</sup> Nome anonimizado; mora atualmente em União da Vitória/Pr e foi durante muito tempo tropeiro encarregado de tropa na região sul do Párana.

<sup>15</sup> Nome anonimizado, proprietário de uma fazenda na região sul do Párana, participou de várias viagens como tropeiro.

tropeiros de porcos. Para ele, os tropeiros de porcos eram bem diferentes porque andavam “a pé, descalço!”, tendo sido geralmente bugres ou negros os que realizavam este tipo de tropeada. Achou que dificilmente brancos se sujeitariam a levar uma tropa á pé de Palmas a Jaguaraiva, Lagoa Vermelha ou Ponta Grossa, mas apenas índios ou negros. Apesar que esta observação não se comprova pelos relatos de pesquisadores da cultura cabocla e do tropeirismo de porcos (ex. Profa. Cicilian Luiza Löwen Sahr e Wolf-Dietrich Sahr), mostra-se, nesta afirmação, que a regionalização imaginária do tropeirismo paranaense apresenta-se através de um tipologia animalesca e racial reunindo o tropeirismo de gado (bovinos, cavalos e mulas) com a cor branca, contra o tropeirismo dos porcos (e perus), associado “ao índio e o negro”, mostrando a segmentação da sociedade tropeira.

Devido a esta regionalização de tropeirismos e raças, a presença do elemento negro ou escravo não foi muito freqüente nas falas dos entrevistados, em oposição á presença “do índio” que muitas vezes apareceram, como pode ser mais bem visto no subtítulo a seguir.

#### 4.1.2 O “nativo da terra”

No início da colonização do Novo Mundo, os exploradores portugueses valorizavam os indígenas dentro do seu sistema primário-exportador regido pelo Pacto Colonial como fonte de informação (guias) e mão-de-obra, muitas vezes escrava. Nesse momento inicial, os usuários indígenas dos caminhos levaram os colonizadores portugueses pelas rotas tradicionais, traçando, sem querer, linhas de penetração e circulação no interior e estabelecendo, assim, centros de conquista e submissão para os portugueses. Gradativamente, esta relação entre guia e guiado se reverteu e, segundo Souza, no final do século XVI, o Porto dos Patos (Laguna, SC), que era o ponto mais meridional do Império Português na América, era usado como centro de distribuição de índios Carijós preados seguindo em direção á São Vicente, onde serviriam como escravos nos recém instalados engenhos de açúcar. A falta de mão-de-obra do Brasil Colônia impulsionou, destarte, os colonizadores a organizar grupos de busca para a apreensão dos nativos no interior, como era o caso das Bandeiras rumo ao Sul (SOUZA, 2000, p. 104).

Os indígenas eram visto, em grande parte, como “problema” ao sistema de escravidão, porque repetidamente buscaram a sua liberdade. O discurso de muitos brancos sobre eles destacam-nos, contudo, como “indócil ao trabalho sistemático” não querendo permanecer nos engenhos, e quando a sua saída não era concedida, eram acusados de tornarem-se “violentos”. Portanto, estas demonstrações de vontade à autodeterminação, só eram aceitas pelos portugueses e luso-brasileiros quando uma “conciliação” era possível em forma de um sistema de alianças interétnicas, como era o caso nas reduções jesuíticas, ou como o que era praticado entre os diferentes grupos indígenas através da miscigenação. Muitas vezes, estabeleceu-se também, como compromisso, um sistema de patrão-padrinho através de uniões entre homens brancos e mulheres indígenas (SOUZA, 2000, p. 107).

Quando, no início do século XVI, quando o rei da Espanha dava permissão à Companhia de Jesus para empreender uma “conquista espiritual” na recém-criada Província Jesuítica Del Paraguay “implementando um modelo de catequização pela reunião e sedentarização dos nativos em pueblos” (SOUZA, 2000, p. 109), efetivando-se este projeto, como por exemplo, na Redução Jesuítica do Guairá (atual oeste do Paraná), várias regiões fortemente habitadas por indígenas, formaram núcleos centralizados através das “reduções”. No Paraná, os índios reduzidos eram na sua grande maioria guaranis, mas podia-se observar entre eles, tupis e carijós (MACHADO, 1969, p. 50), e onde se introduziu frequentemente criações de gado.

Foram criadas dezenas de pueblos de índios no Guairá (PR), no Itatim (MS), Uruguai e Tape (RS). A partir de 1628, os jesuítas passaram a introduzir a criação de gado *vacum* nas reduções, utilizado inicialmente para a sustentação dos padres e dos doentes. Em 1634 adquiriram 1.500 reses de um estancieiro de Corrientes, distribuídas entre os diversos povoados surgidos numa e outra banda do rio Uruguai. (SOUZA, 2000, p. 109).

Na historiografia observa-se, até recentemente, um favorecimento da perspectiva tropeirista, quando Souza afirma que a introdução do gado ovino e equino acontece devido à existência de boas pastagens naturais nos Pampas e nos Planaltos do Sul brasileiro, enquanto todas as reduções jesuíticas paranaenses encontraram-se em áreas de Matas. O fim das reduções, entre 1620 a 1640, imposta pelos bandeirantes paulistas, provavelmente forçou os índios a abandonarem as suas práticas da agricultura e pecuária, assim como o gado existente, quando não for levado embora, começava pastar de modo selvagem (MACHADO, 1969, p. 56).

Em 1682, quando os jesuítas reorganizaram a Banda Oriental do Continente, nas Missões dos Sete Povos, esta região torna-se um centro de agropecuária, fortemente dominada por trabalhadores indígenas (SOUZA, 2000, p. 110).

A pecuária jesuítico-guarani promoveu a criação de diferentes tipos de gado, tornando-se a base do sustento, tanto no início como no desenvolvimento da vida dos povoados orientais. (...) Criou-se uma verdadeira geografia jesuítica do gado crioulo da região. Algumas tribos chegaram a copiar o sistema pecuário espanhol, domesticando cavalos e vacas, saltando de uma economia de caça e coleta, ao pastoreio (SOUZA, 2000, p. 111).

Como estas regiões, mais tarde tornaram-se fontes de recursos alocativos do sistema tropeiro, num primeiro momento com os pastos comunitários dos nativos e dos jesuítas, depois de 1750 nos currais e nas invernadas fechadas, “numa etapa preliminar da propriedade da terra garantida a particulares” (SOUZA, 2000, p. 111), pode se falar, neste momento de uma cooptação dos indígenas ao sistema.

Mas enquanto o Rio Grande do Sul e a região da Prata contava com uma forte participação dos índios, o sistema das fazendas e do tropeirismo em Santa Catarina e no Paraná estava mais ligado à escravidão. Os índios do Paraná eram, devido às antigas incursões dos bandeirantes, dominados pelos seminômades dos Kaingang e Botocudos, estes bastante hostis contra os guarani e os invasores portugueses. Por isso, quando questionado sobre a presença dos indígenas na região dos Campos de Palmas e as suas interações com os homens brancos, o Sr. BBB afirma que:

“O contato do homem branco com o índio ocorria na mata fechada, porque na região de campo ele não estava mais, porque quando o homem branco chegou lá o índio saiu do campo porque lá não tinha como enfrentar o branco. O contato do branco com o índio ocorreu muito mais na floresta do que no campo”.

E prossegue contando um caso conhecido por todos os tropeiros da região sul do Paraná, sobre um ataque de índios a uma tropa quando estavam vindo certa vez de Palmas no início dos anos de 1900, descendo a Serra do Pouso Bonito, no Iratim, os índios saídos do mato, do taquaral, fecharam o madrinheiro e com uma flecha ele caiu morto. Na seqüência a este fato os tropeiros deixaram a tropa pousando ali e com armas saíram atrás dos índios e mataram o que puderam.



Grupo de Índios Botocudos, domesticados nos sertões da Palmas.  
 Fonte: KRÜGER, N., 2002, p. 133.

Ao perguntarmos se o relacionamento “do índio” com “o tropeiro” era bom, o entrevistado responde que aquele índio que era o bugre, o “bugre manso”, aquele que era um peão de tropa, era o domador, o vaqueano se relacionava “bem”. Mas quando se tratou dos índios da tribo Kaingang que habitaram as Matas (“o mato”) e rejeitaram o contato com os brancos, estes eram “agressivos”, segundo o entrevistado. Observa-se que no imaginário dos tropeiros se faz uma diferença dos atores sociais pela dominação. Por isso, quando os entrevistados se referem àqueles índios que haviam morado com os jesuítas no tempo das Missões Jesuíticas do Guairá e aqueles que vinham depois, já fugindo das pressões do interior do continente, adaptado a luta de resistência, se fala de um diferenciação interna entre os índios.

É interessante observar, neste caso, como se desenvolvem mitologias antropológicas sobre os índios. Relata-se, por exemplo, por vários tropeiros que a destruição das missões no Paraná deixou muitos índios ficarem na região de Palmas. Todavia, como eles vinham de uma região de mata, onde tinham recursos para construir choupanas, começaram agora, sem estes recursos, cavar buracos na terra com coberturas de palha de capim fazendo posteriormente por dentro um grande canal por onde saiam. Neste interior podiam até fazer fogo, como o espaço era ventilado. Estas casas de buraco são chamadas de “Tocas de Bugres” e nas proximidades destas tocas pode-se achar algum material lítico. Trata-se, portanto da união de muitas informações diferentes, incluindo num mesmo grupo diversos elementos indígenas específicos, como os índios guarani que dispunham de significativa produção cerâmica, e que raramente

utilizaram as “tocas”, enquanto que para os povos seminômades dos estepes estas eram bastante comuns. Portanto, este relato mostra claramente que “o índio”, para os tropeiros, era uma figura tão estereotipada que não se percebeu as significativas diferenças entre as várias culturas indígenas.

Esta falta de observação antropológica também se transmite por outros comentários relatados. Para os tropeiros, os índios não tinham “noção de propriedade” e, por causa disto, eram uma “ameaça” permanente ao sistema quando desrespeitaram insistindo nos seus “direitos de caça” os “direitos de propriedade” dos donos das fazendas. Através deste embate cultural estabeleceram-se relações sociais com grande violência. Contam-se vários episódios, infelizmente sempre sem referências históricas e datadas, sobre este contato cultural violento na região até os anos 1940.

Em quase todos os relatos, contudo, o índio aparece diferenciado pela qualidade de “selvagem” e “manso”, distinção esta muito parecida com a diferenciação dos cavalos e mulas. Portanto, nunca se faz referência nenhuma, neste tipo de regionalização social, do grande número de peões indígenas que se integraram ao sistema colonial e pós-colonial do tropeirismo. Estes, na visão dos tropeiros, perderam com a sua integração qualquer característica das suas culturas nativas.

#### 4.1.3 O “imigrante”

Além dos negros e dos índios aparecem, nos meados do século XIX, os imigrantes europeus como atores sociais no Sul do Brasil. A imigração no Brasil serviu, na visão de muitos historiadores, inicialmente para “sanar” os mais diversos tipos de problemas enfrentados na colônia, entre eles o povoamento das regiões do interior “infestadas por selvagens” e a defesa contra uma eventual invasão por espanhóis. Entretanto, os colonos muitas vezes tornaram-se apenas mão de obra barata. Mas ajudaram, sim, superar a precariedade do sistema de alimentação formando um contraponto à escravidão e ao latifúndio, cuja produção para o mercado nacional e internacional negligenciou o abastecimento da organização interna do sistema. Por isso, os colonos cobriram uma lacuna importante com suas pequenas propriedades familiares produzindo para os mercados regionais.

Segundo o pesquisador Catafesto de Souza, o imigrante no Sul do Brasil serviria como “civilizador e povoador dos campos sulinos” numa região onde até então

dominaram apenas espaços de criação de gado. Este “colono” era visto, mesmo pela elite campeira, numa forma racista, como “homem de melhor qualidade” para substituir o “nativo preguiçoso e inculto” dando ares de “civilidade à região” (SOUZA, 2000, P. 124).

Entretanto, rapidamente o processo de colonização instalou um sistema de uso de terra, baseado na propriedade privada, que entrou em competição com os índios quando disputou o uso da terra nas regiões até então “de mato” (GREGORY, 1991, p. 148), mas também com os fazendeiros pela competição no mercado de trabalho. Muitas vezes, os colonos foram assentados nas beiras das pastagens (campos) e das fazendas agropecuárias. A sua conexão com o sistema do tropeirismo se dava, entretanto, através das relações comerciais quando negociaram o excedente da sua produção de alimentos nos centros consumidores. Portanto, a posição geográfica dos colonos causou muitos problemas de transporte por causa da distância das colônias e da precariedade das vias de comunicação. Pouco a pouco, contudo, participaram na ampliação das estradas e as fizeram trafegáveis para as carroças de quadro rodas com até oito cavalos revolucionando, destarte, o sistema de transporte e tornando gradativamente as trilhas de passagem das tropas e do gado obsoleto (ELY, 2004, p. 254).

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

Toda a expropriação das terras comunais dos grupos nativos na época foi justificado pela idéia de que o índio e os caboclos mal sabiam cultivar a terra e desta forma não se encaixavam no modelo explorador da grande agricultura. A mesma crítica civilizatória foi feita – e propaga-se ainda hoje entre os ex-tropeiros e fazendeiros – contra a tradicional agricultura de subsistência e a produção comercial de pequeno porte. Assim, em nome de uma ideologia civilizatória, muitos nativos foram expulsos de suas terras ou até mesmo mortos pela atuação dos colonos, com aprovação dos fazendeiros.



Mas o primeiro contato do imigrante europeu com o tropeiro se dava já no momento em que desembarcava num dos portos do sul do país. Na visão dos tropeiros, este deveria ter sido para os novos habitantes um momento de espanto e admiração, quando conduziram os colonos às sedes das colônias em caravanas que percorriam dezenas de quilômetros até chegarem ao seu destino, interior adentro. Os pertences destes imigrantes todos foram transportados por cargueiros de mulas, guiadas por tropeiros experientes (RIBEIRO, 2004, p. 556).

Entretanto, as preocupações destes provavelmente eram outras. Por isso, a interação dos imigrantes com os tropeiros acontecia principalmente através de elementos cotidianos e costumes tradicionais que depois tornaram elementos importantes para a formação de identidade da região. Assim, os imigrantes começaram fazer uso das bebidas e comidas do estilo tropeiro, como o chimarrão, a cachaça, o churrasco, o charque, a farinha de mandioca e a rapadura. Passaram também usar a faca sempre amarada á cintura e as bruacas como meio de transporte de suas mercadorias, e por fim, adotaram o mais exótico e emblemático símbolo do tropeiro: a vestimenta. (RIBEIRO, 2004, p. 558). Entretanto, nem todos os colonos aderiram a esta mudança do estilo de vida. Alguns se aliaram, pelo contrário, aos caboclos aprendendo como trabalhar na lavoura (milho e feijão), usando o porco como elemento principal de alimentação e conhecendo plantas nativas, como árvores, ervas medicinais, frutas e legumes. Destarte, os imigrantes compartilharam de um lado os símbolos dos grupos hegemônicos dos tropeiros, mas de outro aprenderam as técnicas de sobrevivência dos caboclos.

Segundo um tropeiro entrevistado, o contato entre tropeiro e imigrante se dava de forma pacífica e ambos se tratavam bem. Nas suas próprias palavras: “Quando a gente ia pra lá eles nos tratavam muito bem, a gente se sentia em casa (falando das colônias de imigrantes alemães). Ali em Santa Cecília tinha festas lindas, a gente tinha prazer em chegar lá. Lá tava em casa, tinha de tudo, gente fina, era gente humilde, não tinha nenhum valente. Depois se tornaram tropeiros também”. Este relato se refere á alemães, visto como uma “raça” trabalhadora.

Quando trata-se de imigrantes libaneses, contudo, como mostra o depoimento de outro tropeiro RRR<sup>16</sup>, a impressão causada pelos imigrantes foi diferente. Este entrevistado afirma se lembrar dos “turcos” que vendiam mercadorias puxando

---

<sup>16</sup> Atualmente mora na localidade de Porto Amazonas/Pr e foi durante toda a sua vida tropeiro de profissão. Mais tarde comprou uma fazenda na região norte do Paraná de onde continuou tropeando animais para São Paulo e Mato Grosso.

cargueiros carregados de tecidos, roupas, calçados, meias, gravatas, chapéu. Nesses cargueiros tinha de tudo. Segundo ele, os “turcos” nunca trabalharam aqui no Brasil. Quem trabalhava, contudo, eram o italiano, o alemão, o “polaco” (polonês) e o japonês. Essas quatro “raças” deram vida para o Brasil, comenta. Mas o resto, os negros, os índios e o caboclo ficam “parado no tempo”, onde “o povo” vive daquele jeitinho, colhe aquela rocinha, cria o porquinho, comendo e vivendo apenas daquilo que colheu. Esta afirmação de “preguiça” do caboclo é uma visão bastante comum entre todos os entrevistados. Mostra a afirmação da ética produtivista do trabalho, que vinha junto com o proto-capitalismo do sistema colonial e continuou com o capitalismo industrial que formou os colonos nos seus países de origem. Junto com esta avaliação vem geralmente a rejeição tanto da cultura de subsistência como também a crítica de uma pura comercialização. Assim, as culturas européias do século XIX e a ética de produção dos fazendeiros se aliaram através da idéia do trabalho.

Mas as perspectivas dos imigrantes variam em grande proporção dos tropeiros e fazendeiros. Isto mostra-se nos comentários de um senhora entrevistada PPP<sup>17</sup> que conta a história da perspectiva do imigrante. Ela nasceu numa colônia de imigrantes ucranianos e relata nas suas memórias o relacionamento do imigrante com o tropeiro desta forma: “Nós tínhamos muitos pés de laranja e os tropeiros paravam ali para comprar as laranjas. Eles carregavam seus mantimentos nas bruacas, quando desgarrava algum boi que se metia lá no nosso pasto eles corriam lá e buscavam. E quando vinham aquelas tropas de porco, meu Deus! Era porco que não acabava mais, ovelhas tinha tropa de 300 ou 400, mas estas não se desgarravam. A Colônia Barreros é só de imigrantes ucranianos. Com os tropeiros nós negociávamos pão, toucinho, frutas, eles eram muito bacana. Pagavam em moedas, patacões”. Percebe-se nesta afirmação que a colona aqui convive não com os tropeiros do gado graúdo, mas com o mundo dos tropeiros caboclos, quando se refere aos tropeiros dos porcos, que geralmente são rejeitados pelos próprios fazendeiros. Assim, os colonos são visto como parceiros de caboclos, o que representa uma outra forma de regionalização social do que esta da aliança entre colono e tropeiro. A subordinação do colono ao mundo tropeiro observa-se também na colocação de outro fazendeiro que menciona que muitos dos imigrantes não tinham renda e por isso se incorporaram as tropas como peões.

---

<sup>17</sup> Filha de imigrantes ucranianos, passou a infância na Colônia Barreros á margem da antiga Estrada de Palmas-União da Vitória.

Mas o que causou muita admiração entre os grupos hegemônicos para os imigrantes era a capacidade deles de revolucionar o sistema de transporte. Quando indagado sobre a presença do imigrante nos Campos de Palmas, um fazendeiro RRR lembra-se da introdução do meio de transporte de carroças. Relata que no início do século XX, a cidade de Palmas ficou sendo conhecida como o maior centro de venda de carroças do sul do país. Desde Bom Jesus no RS as pessoas vinham comprar-las, produzidas em Palmas. Segundo ele, foi “o imigrante”, geralmente de descendência alemã, polonesa e ucraniana, que trouxe a carroça e o tropeiro tornou-se o mais beneficiado disto, como fortalecendo-se assim, a procura de mulas. A maior integração do sistema de transporte no final do século XIX, com as ferrovias e a navegação no rio Iguaçu e Rio Negro, deixou surgir muitas colônias que nasceram em função do transporte ao longo das estradas das carroças tanto como em função da estrada de ferro. Iniciou-se, assim, uma nova forma de urbanização que fortaleceu principalmente o papel de cidades médias da região, como Jaguaraíva, Castro, Ponta Grossa, Irati e União da Vitória. Por isso, para muitos tropeiros, os caminhos são vistos como geradores da atividade humana. E por isso, avaliam ainda hoje o tropeirismo como um importante elemento cultural sabendo que a região cresceu e se povoou por causa dos caminhos. Apesar disso, com a introdução de novas tecnologias e formas de produção (industrialização etc.) que modificaram completamente a estruturação da sociedade, da paisagem e da economia, a admiração dos tropeiros para os novos meios de comunicação perdurou até hoje. Definiu-se, assim, um *ethos* dos tropeiros e dos seus descendentes, que avalia o progresso como efeito de transporte e, por isso, a relação com os imigrantes se apresenta mais igualitária do que com os índios, negros e caboclos.

#### 4.1.4 O fazendeiro e seus agregados

As fazendas já foram apresentadas como núcleos do sistema tropeiro no capítulo anterior. Agora pretendemos fazer uma investigação da perspectiva social dos tropeiros sobre os demais grupos sociais. Desde o início, o projeto dos tropeiros partiu da classe alta periférica (rural) de portugueses que não hesitou em criar um mito de miscigenação da população da colônia entre o português e o índio quando se instalou no Brasil. Segundo o escritor Luis Antônio Alves:

Os primeiros portugueses que aportaram em São Vicente pertenciam a classe burguesa portuguesa, quando muito, um ou outro teria ascendência na velha nobreza da época dos Borgonha, ou quem sabe aos sucessores adeptos de D. João I, fundador da casa de Anís. Não eram bandidos nem degredados, como se pensava. Mulheres brancas só em 1551. Com o tempo, aumentou o fluxo de portugueses para o Brasil até ser proibida a migração entre 1709 e 1720. De onde se conclui que a mestiçagem aumentou. Com a vinda dos açorianos por volta do início do século XVIII a tentativa de branqueamento da população já estava comprometida. Negros, índios e até mesmo espanhóis, franceses e holandeses deixaram marcas profundas na chamada raça brasileira. (ALVES, 2004, P. 518-9).

Os grandes lucros da criação de muares, sendo esta uma atividade de maior rentabilidade na época, quando uma mula vale 6\$000 réis e um boi custa 2\$000 réis, uma vaca de 400 a 1\$600 réis e um bom cavalo 3\$000 réis (FLORES, 2004a, p. 463) atraíram esta grande quantidade de portugueses e paulistas para as bandas meridionais do Brasil, com o intuito de fazerem fortuna.

A apresentação discursiva deste processo relata que “o colonizador branco” chegou até as terras do sul, onde habitavam uma enormidade de povos nativos que aos poucos foram sendo expulsos e expropriados de suas terras. Através do tropeirismo, integrou-se a região ao mercado consumidor sustentando que as suas terras tinham sido virgens e livres à “espera do colonizador”. Esta história, entretanto, não se justifica mais. A forte pressão do tropeirismo na busca de mão-de-obra resultava, pelo contrário, numa forte demanda para mão de obra e por isso, se utilizaram muitos métodos para realocar população índia e cabocla das matas nas fazendas.

Índios desgarrados e camponeses mestiços vão sendo alocados nas fazendas, passando a ser conhecidos como peões, agregados ou posteiros. Estes últimos moravam no fundo da propriedade, em ranchos que de poucos tomam conhecimento. O caboclo é assim, pinçado por proprietários fundiários e incorporado ao processo produtivo na fazenda de pecuária. (RUCKERT, 1997, p. 82 apud SOUZA, 2004, p. 493)

Na interpretação dos historiadores tradicionalistas, se pinta uma imagem de que o caboclo é fruto de uma mestiçagem desaculturada, tornando-o ignorante e “culpado” pelo atraso econômico da região. A natureza extrativista das suas atividades, a sua atividade como caçador e pescador e no máximo, pecuarista extensivo, sempre são ressaltados como elementos da sua cultura (MARTINS, 1975, p. 20). Esquece-se, neste contexto, que pelo menos desde o século XVIII, os caboclos mantiveram um sistema faxinal complexo, elaborado durante séculos no Sul do Brasil que é altamente integrado e flexível no seu manejo entre lavoura, pasto, extração, comercialização e subsistência.

Vale ressaltar que a instalação das pequenas propriedades dos colonos durante o século XIX e XX resultou na expulsão e retração dos grupos caboclos pré-existentes e coincidiu com o novo modelo econômico onde o cultivo faxinalense era visto como tradicional, irracional e inferior. Por isto, a ideologia modernista pede a rápida substituição deste modo de produção por modernas técnicas agronômicas introduzida pelos imigrantes. Esta expulsão dos caboclos aumenta ainda mais a integração destes no sistema das fazenda como agregados.

Nas falas dos entrevistados podemos verificar que a maior parte relata um bom relacionamento entre o tropeiro e seus agregados, mas que a posição de patrão sempre esteve nas mãos do “homem branco” e a do subalterno, trabalhador e peão, ficou para o caboclo mestiço da região.

Um dos fazendeiros descreve como era o modo de vida “do agregado caboclo”. Diz ele ter feito amizade com “a caboclada” e todos eles o levavam de compadre, pois havia ganhado “o coração dos caboclos”. Como, na visão dele estes nunca tinham comido coisas de quitanda e doces, e sua esposa fazia muito bem pão e doces, estes sempre vinham na casa e comiam lá, ficando assim amigos da família. Conta também que tinha 20 peões caboclos trabalhando com ele na fazenda de diaristas. Mensalistas eram menos. Diz ter entrado nos horários deles e eles gostaram disso. Sua esposa tinha um ajudante na cozinha que era caboclo e cozinhou muito bem. Os caboclos tinham uma capela construída de pau a pique no meio do mato chamada de Santa Cruz, e sempre tinha festa nessas capelas. As três da tarde era hora da comida, geralmente com arroz e carne.

As relações de trabalho dos caboclos eram, assim, segundo este tropeiro e fazendeiro efêmeras. Por isso, os caboclos receberam o seu sustento de terras que arrendavam e onde faziam roças e colocaram pastagem para a boiada. O capim ali produzido servia para pagar o aluguel da pastagem. Conta ainda que os caboclos faziam roças de pequeno porte, entre cinco ou dez alqueires, enquanto que ele mesmo fazia 30 alqueires de roça na fazenda e mais 20 de sapecada para plantar milho. Parece-se que a produção do milho reuniu fazendeiro e caboclos quando se soltava os porcos no milharal. Quando se plantavam as roças, entretanto, os porcos ficavam fechados na mangueira sustentados por milho do celeiro. Tanto o fazendeiro como os meeiros abriam a mangueira no mesmo dia e as roças, as quais eram interligadas no sistema faxinal da época, deixaram os porcos dentro de dois meses tão gordos que os caminhões de São Paulo chegaram no meio da roça para carregar todos os porcos e leva-los às

fábricas de banha e de frios. Mostra-se que, pelo menos durante o século XX, as relações entre caboclos agregados e fazendeiros eram tão intensas que mesclaram as atividades num único sistema de produção, a pesar das suas diferenças sociais mantidas.

Também em se tratando das tropeadas, o mesmo fazendeiro afirma boa cooperação: “Tinha caboclo bão! O caboclo era peão muito bom, e eles gostavam por que era só tratar os cavalos, não tinha muita coisa pra fazer, pegar no pesado não precisava, então eles gostavam de ser tropeiros, apesar de que não era qualquer um que ia, a classe do tropeiro é muito respeitada e de muito respeito, tanto que quando a gente chegava numa cidade o povo se sentia protegido por que tinha tropeiro ao redor da cidade. Os peões eram tudo caboclo, não tinha negros, tudo de Ponta Grossa/PR, algum era camarada já do meu cunhado, que saia tropeando de Ponta Grossa/PR e ia pro Rio Grande do Sul” (RRR). Destarte percebe-se que os caboclos e fazendeiros compartilharam também a atividade da tropeada, além da produção dos porcos.

Uma terceira forma de cooperação entre os dois grupos sociais observa-se na entrevista de uma senhora cabocla, proprietária de um potreiro às margens do Rio Iguaçu. Ela mostrou durante toda a sua fala grande apreço e estima pelos tropeiros. Segundo ela, as tropas vinham de Pinhão e de Guarapuava. Eram tropas de mulas que vinham fazer compras em União da Vitória. No terreno do pai dela tinha um barracão onde os tropeiros acampavam. Na cidade compravam sal para levar para as fazendas. O barracão se localizava abaixo de onde atualmente se localiza a Ponte Domicius Scaramella. Segundo ela, os tropeiros saíam para fazer as compras e deixavam a tropa neste barracão. Na época existia uma balsa, pois ainda não haviam construído a Ponte do Arco, e quando não passavam a balsa os tropeiros passavam no Vau.

Ela relatou que os tropeiros de mulas traziam consigo queijos muito grandes e saborosos. Quando paravam no galpão e cozinhavam o charque com feijão, todo mundo comia o queijo junto com pão, além do arroz e do charque. Os tropeiros geralmente tomavam apenas café, bebida alcoólica não e faziam o fogo na trempa, relembra. “Meu pai deixava eles ficarem ali, pois eles davam pra gente um queijão daqueles, era loco de bom, era o suficiente” (FFF<sup>18</sup>). Neste caso, percebe-se que o tropeirismo dependia tanto de boas relações com os caboclos, principalmente nas áreas da mata, onde os fazendeiros raramente eram proprietários, onde um amplo sistema de tocas se estabeleceu entre caboclos e tropeiros. Desta forma, podemos observar que as relações de trabalho e de sociabilidade entre fazendeiros e caboclos eram altamente variáveis.

---

<sup>18</sup> Moradora da região ribeirinha do Rio Iguaçu, em União da Vitória.

Assim, os caboclos agregados ganharam, na visão dos fazendeiros um estatuto diferente do que estes que viveram excluídos do sistema tropeiro, sendo julgados como caboclos preguiçosos como os negros e índios. O que parece uma caracterização racista e preconceituosa pelo lado dos fazendeiros, contudo, mostra-se no fundo como uma avaliação pela utilidade econômica dos diferentes grupos dentro do sistema tropeiro. Por isso, “o colono” é visto como parceiro na organização do transporte e no fornecimento dos alimentos, e “o caboclo” como agregado ao funcionamento da fazenda e das tropeadas. Mesmo “o índio” e “o negro” são aceitos dentro deste sistema se participam. Decifra-se, assim, uma regionalização social tropeira que avalia o seu mundo através da estruturação no limite entre dentro e fora do sistema, subordinando outros critérios como culturais, étnicos e até racistas a esta avaliação.

#### 4.2 SIGNIFICAÇÃO, DOMINAÇÃO E LEGITIMAÇÃO DAS ATIVIDADES LIGADAS À ESTRADA

As estradas tropeiras representam estruturas que estão embutidas num sistema sócio-econômico que se apresenta em várias dimensões. Primeiramente, a sua organização de infra-estrutura serve para fins econômicos do sistema colonial e depois nacional, alocando racionalmente recursos numa determinada configuração: tratam-se de linhas de tráfego e transporte, aos quais se anexam pousos e cidades com os seus respectivos *hinterlands* interligando as regiões de origem das mercadorias (mulas, cavalos, gado) com os centros de consumo.

Segundo, esta infra-estrutura dá raiz a um conjunto de formações sociais cujas relações de poder (recursos autoritários) se organizam conforme regras de funcionalidade de trabalho dentro do sistema. Estas regras definem as relações entre o governo, o poder hegemônico, com os fazendeiros e tropeiros como atores principais e formadores do sistema e os agregados e funcionários que viabilizam o funcionamento do tropeirismo. Os comerciantes urbanos são os facilitadores deste sistema tanto como consumidores das mercadorias transportadas como de fornecedores de mercadorias para eles, e os colonos e caboclos produzem elementos importantes, como alimentos, ferramentas, serviços etc. para o sustento dos outros atores sociais, geralmente organizados num mercado local e regional. Além disso, fazem parte do conjunto social do sistema tropeiro os grupos que são excluídos desta sociedade e se opõem ou se

afastam do sistema, como alguns grupos de índios, descendentes de africanos e caboclos.

Terceiro, o sistema do tropeirismo embutido nas relações comerciais coloniais e pós-coloniais é legitimizado por todo um aparato de legislações e justificativas nos discursos políticos que podemos denominar como o aspecto da legitimação do sistema. No caso do tropeirismo, este aparato se organiza conforme uma racionalidade economicista, mas também em função de um imaginário social baseado numa sociedade tradicionalista e hierárquica.

Quarto, desenvolve-se fundamentado no tropeirismo ainda um aspecto cultural que reúne um rico acervo de expressões culturais que formam, diferenciados pelos grupos envolvidos, uma identidade consolidada de tropeirismo tanto para os grupos hegemônicos como para a região em sí. Neste conjunto, a rota tropeira entre Palmas e União de Vitória representa uma estrada onde todos estes elementos se juntam na sua diversidade. Enquanto a região dos Campos de Palmas é dominada por boas pastagens, onde a sociedade tropeira se organiza através da sua atividade agropastoril, sob o cuidado das elites do tropeirismo, a região da Mata entre General Carneiro e União da Vitória apresenta-se como uma região de transito onde as tropas perpassaram, mas a qual não utilizam para o pasto. Por isso, nela predominam os grupos caboclos e colonos que se inserem no sistema com atividades esporádicas, como sendo paradeiros do gado e das mulas para pouco tempo, mas fornecendo alimentos e outros sustentos através do comércio. União da Vitória representa, neste contexto, o paradeiro das tropas com uma atividade especial, a travessia do vau, um ponto especial, pois aqui se localizam tanto as famílias de tropeiros como as elites da sociedade dos colonos. Desta maneira, observamos ao longo da estrada uma divisão social e de trabalho que se dá em função dos recursos naturais alocativos diferenciados, como os Campos e a Mata que induzem diferentes lógicas sociais nos três ambientes.

Na análise de outro Caminho de tropas no Brasil, que ligava o Rio de Janeiro a Minas Gerais nos séculos XVIII e XIX, a pesquisadora Ana Cristina de Souza afirma que estas estradas são espaços tanto de fixação como de transitoriedade, onde se encontram moradores e viajantes (SOUZA, 1995, p. 69). Na diversidade social das três regiões da Estrada entre Palmas e União da Vitória mostra-se uma clara diferença. Enquanto os tropeiros que se originam da mesma estrutura social como os fazendeiros da região permanecem nos pastos dos Campos de Palmas num contato cultural onde coincidem as relações sociais entre ambos os grupos, a sua transitoriedade na região dos



colonos e caboclos representa um intercâmbio sócio-cultural onde a constante presença de estranhos em proximidade e contato direto se estabelece através da compra e venda de produtos, gerando novos modelos de relações sociais e espaciais.

Contudo, o sucesso das estradas no século XIX junto aos colonos deixa florescer, também na região dos Campos, pequenos núcleos populacionais que interligam os dois mundos sociais, comprimindo os dois modelos separados nos novos espaços. Para Marta Helena Rosa e Vera Lúcia Mocelin (2000, p. 179-80), os imigrantes viram na relação colônia x tropeiros uma excelente oportunidade de aumentarem os seus lucros. Em algumas casas de comércio lia-se o letreiro “Bons Cômodos para Tropeiros”. Nestes locais existiam pastagens, boa água e galpões construídos para servirem de ponto de descanso, pouso e preparo das refeições, feitas pelos próprios tropeiros. Paralelamente aos galpões ou barracões de pouso, instalavam-se também várias ferrarias, que faziam e preparavam ferraduras, ferros de marcar reses, chapas para fogões e ferramentas em geral. Destarte, o mundo dos comerciantes penetrou o mundo dos tropeiros e o mundo dos tropeiros o mundo dos comerciantes de cunho colono.

A produção a ser negociada com os viajantes era produzida nas fazendas, através do trabalho domiciliar, como por exemplo, a lã, o queijo, charque, crinas, pinhão, couro, etc., e em contrapartida traziam para as fazendas tecidos, remédios, miudezas, arame, açúcar, sal, farinha de trigo, ferramentas, armas, produtos de selaria e demais produtos de origem fora das colônias. Em alguns casos chegavam a deixar armas e arreios para serem concertados pelos colonos. Algumas fazendas possuíam suas próprias tropas que percorriam a região realizando este tipo de negócio de provisões. Segundo Sgarbi e Veras, a produção realizada pelos imigrantes para ser posteriormente comercializada com os tropeiros era totalmente realizada em âmbito familiar, pois envolvia diretamente 90% dos membros da família. Quando a ajuda era externa, vinha de um “criado”, termo que se refere aos jovens de idades variadas que passam a morar com a família, geralmente caboclo ou índio, estabelecendo uma relação intermediária entre membro da família e o peão assalariado, que era o responsável pelos trabalhos rurais com atividades voltadas para a produção agropecuária (SGARBI e VERAS, 2004, p. 145).

Destarte, observamos que a abertura da sociedade para novos grupos culturais e sociais começa transformar o próprio sistema de tropeirismo, tanto nas suas estruturas de dominação, mas também nas suas estruturas de significação e legitimação.

## 5. O SURGIMENTO DA IDENTIDADE TROPEIRA E OS LUGARES DO TROPEIRISMO

Quando se fala em tropeirismo é importante ressaltar que não se trata apenas de um sistema sócio-econômico, mas também de um sistema cultural que cria e recria expressões culturais, costumes, tradições e até identidades. Estes se diferenciam, conforme os seus interesses sociais e econômicos, dos diferentes atores envolvidos, entre eles os criadores de animais no sul, seus vizinhos próximos, os pequenos produtores rurais, os concessionários de internadas ao longo do caminho, os moradores das pequenas vilas e cidades, a coroa portuguesa através da arrecadação dos tributos, os encarregados pelas tropas e pela viagem, os compradores no final do trajeto, além de todos aqueles que de uma forma ou outra são afetados e sofrem as influências exercidas por este tipo de atividade econômica pecuarista.

A imagem do tropeiro ficou por muito tempo associada ao homem negociante de animais, um “homem rústico” adaptado às andanças pelas estradas e sertões, simbolizando um elemento aventureiro e rural. No entanto, o tropeiro era na sua maioria um comerciante abastado devido ao lucro obtido com as porcentagens sobre as mercadorias que negociava. Não raro eram proprietários de grandes cabedais investidos em bestas, mercadorias, títulos de crédito, sem mencionar as várias tropas aos cuidados de arrieiros de confiança (GOULART, 1961, p. 113).

Assim, um tropeiro da Estrada Palmas-União da Vitória, quando entrevistado na nossa pesquisa, lembra ainda o tropeiro Silvio Araújo. Este senhor nasceu na região e conduzia tropas basicamente entre Palmas e Palmeira.

A profissão dele era ser tropeiro, não era fazendeiro, a profissão dele era de conduzir tropas de gado. Ele tinha uma comitiva de animais particulares dele, cavalo pampa e baio que só ele montava, eram de uso pessoal dele. Montaria bonita, ganhava bem, tudo bem bonito, tinha um cargueirinho que ia na frente só com os pertences dele, era um tropeiro fino, só usava roupa branca, e levava várias mudas para ir trocando durante a viagem. Sempre que eu o encontrava estava sempre bem branquinho e na barraca dele ficava só ele, quando tinha alguém da família ou algum outro convidado ilustre ele se hospedava na barraca dele, senão ficavam com os outros nos barracões mais simples. Ele ficava no começo do acampamento e os outros distribuídos ao redor da fachada, a responsabilidade da tropa era toda dele, os acertos os pagamentos, vendedores e compradores, o aluguel dos poteiros.

A imagem identitária do tropeiro sendo um arrojado desbravador e empreendedor, como se apresenta nesta colocação, surge basicamente a partir da historiografia paulista no início do século XX, quando as elites paulistas, os novos grupos hegemônicos comerciais que tiram os seus enormes lucros de um capitalismo

rural da plantação de café, buscaram um imaginário que permitisse a integração identitária do país nos moldes deles. Desenvolveram, nesta época, o ideal do heroísmo atribuído aos bandeirantes por meio de obras como “O Bandeirismo Paulista” e “Recuo do Meridiano” (1924), “Raça de Gigantes” (1926), ambas de Alfredo Ellis Jr., e “Paulística - História de São Paulo” (1925) de Paulo Prado, posteriormente seguidos por obras de Alfredo d’Escragnole Taunay e Sérgio Buarque de Holanda. Todas estas obras utilizam os caminhos como trilhas de identidade para o país inteiro.

Neste contexto, o tropeiro passa a ser definitivamente o sucessor do bandeirante, agora na sua atividade como viajante trazendo também para as regiões sul a hegemonia do novo centro. Enquanto Taunay ressalta para “o tropeiro” as características de adaptabilidade em ambientes hostis, Holanda afirma ser a capacidade de negociar a maior contribuição do homem tropeiro para o Brasil, difundindo dessa forma já as suas práticas capitalistas que colaboram para o progresso econômico no interior do país (CHIOVITTI, 2004, p. 363-4).

É importante lembrar, neste caso, que o próprio termo “tropeiro” engloba tanto o dono das tropas quanto o encarregado pela tropa como trabalhador. Na grande maioria dos casos, os tropeiros de tropas, também nos caminhos da estrada Palmas-União da Vitória ganharam o seu lucro pela venda de animais acumulando, assim, consideráveis quantias de dinheiro com este protótipo de capitalismo viajante. Neste caso, o capital eram as próprias tropas, os quais acompanharam no início da consolidação do sistema tropeiro o proprietário. Mais tarde, entretanto, os tropeiros-proprietários permaneciam em suas fazendas ou até em suas casas, muitas vezes no perímetro urbano, esperando os seus lucros ganhos pelos tropeiros-trabalhadores. Trata-se, neste caso, de uma clara diferenciação entre capital e trabalho, típico pelo surgimento do capitalismo moderno.

Mas neste contexto é interessante observar que a identidade tropeira, como foi desenvolvida pelos grupos hegemônicos dos tropeiros capitalistas, não se forma através da imagem do tropeiro de tropas arreadas, aqueles que fizeram apenas o traslado destas mercadorias tirando o seu sustento, mas nos tropeiros proprietários que, muitas vezes nem viajaram com as suas tropas, mas definiam a sua identidade pelo exercício do trabalho. Funda-se, assim a imagem identitária da atividade tropeira como sendo a ação desbravadora e aventureira, com a propriedade tropeira que se esconde atrás do mito de trabalho.

A diferenciação entre tropeiro trabalhador e tropeiro capitalista já aparece nos relatos de Kidder sobre o Brasil Meridional. Este viajante observador destaca entre os

dois tipos de tropeiro não apenas a questão da propriedade da tropa (como capital), mas também de terras (como meio de produção numa outra fonte de capital), ou seja, o grande fazendeiro-tropeiro é diferente dos tropeiros profissionais contratados para seus serviços. Assim, até fazendeiros proprietários de invernadas tornaram-se possuidores de tropas de mulas cargueiras para realizarem o escoamento de seus produtos até os principais centros consumidores, que raramente realizaram a viagem, mas muitas vezes contrataram tropeiros profissionais (KIDDER, 1980, 185-99).

Assim, a imagem do tropeiro passando pelos campos não coincide com as suas ações, mas torna-se um capital simbólico na estruturação da sociedade e até de disfarce das relações sociais, para sustentar a superioridade dos proprietários capitalistas aos demais membros deste universo simbólico, como se mostra claramente no capítulo 4. Descrevem-se a violência contra os demais atores sociais e a obediência total dos subordinados ao sistema como características favoráveis à estruturação desta sociedade. Assim, a “luta pela conquista” nos campos do sul travado pelo “tropeiro paulista” se apresenta frente aos relatos semelhantes da “fronteira dos gaúchos” que já residem nas regiões sulistas, como um encontro de gladiadores. O tiro moroso e incerto dos bacamartes, as lutas e entreveros de corpo á corpo, tornam a proposta identitária do paulista uma imitação do imaginário gaúcho que “conquistou a fronteira” e assimilou desta maneira, costumes violentos em apossar-se da terra. Hábitos gregários, o espírito de mando e obediências cegas são sempre ressaltadas neste universo imaginário, sendo “condição de sobrevivência” em meios “adversários”. Mesclam-se, assim, as imagens do intruso (aventureiro) com esta do posseiro (que se apropria da terra ilegalmente) e finalmente do sesmeiro (o possuidor legitimizado), todos invasores nas terras já anteriormente ocupadas por nativos da região. A manutenção do sentido grupal sob a liderança de um aventureiro frente aos permanentes perigos de fora se justifica pelos atos de violência e o desrespeito ao subordinado, cujas particularidades culturais são aniquiladas por estas circunstâncias inventadas. Perde-se, assim, qualquer valor pessoal e individual em benefício de uma relação hierárquica do grupo total nos moldes de uma suposta “solidariedade”. A confiança na coragem coletiva que tinha que ser respeitada individualmente pelos seus comparsas, iguais ou desiguais, mostra-se, assim, um veículo do poder identitário nos moldes do caudilhismo (PEREIRA, 1962, p. 19).

Esta imagem do tropeiro foi sustentada, durante mais de um século, pela estruturação da sociedade tropeira onde o comércio de muares exigia a confirmação da identidade através de incontáveis contatos interculturais dos tropeiros com os moradores

das regiões por onde passaram. Por isso, levaram consigo uma “ética tropeira” até os pontos mais extremos de suas viagens, desde os pampas cisplatinos e argentinos até a feira de Sant Ana, na Bahia. Determinaram, com o seu poder comercial e de transporte, sociabilidades humanas que aos poucos se transmitiam também aos sitiantes e moradores das vilas, pousos e rondas marginais ao longo do trajeto por eles percorrido.

Tornaram-se, assim, também formadores da opinião pública nacional quando se mostraram portadores de novidades ainda não publicadas. Eram correios políticos, por exemplo, quando levaram as mensagens dos conservadores e liberais paulistas e fluminenses aos mais remotos cantos do sul. Nas pousadas e nos galpões à noite, enquanto o chimarrão rodava, iam ouvindo a opinião “pública” local aprendendo casos para depois conta-los mais á frente, transmitindo desta maneira histórias contadas em outros lugares. Desta forma, faziam-se bons conversadores, sabendo ouvir e sabendo falar por sua vez, mas também estruturadores de um sistema de comunicação (PEREIRA, 1962, p. 43-45).

Contudo, a relação do comunicador do centro paulista para as demais regiões parece de certa forma apenas imaginária, quando se observa a atividade tropeira como relação de trabalho. Mostra-se, por exemplo, que o linguajar do tropeiro trabalhador, muitas vezes utilizado com termos e expressões de correntinos e missionários das estâncias do Rio Grande do Sul e da Argentina, conta uma outra história. Cada um dos objetos ou apetrechos do tropeiro das regiões da origem das mulas e do gado já vinha acompanhado de seu nome próprio, mesmo que este objeto possuísse nome sinônimo em português, como por exemplo: na “muchila” eles traziam os nacos de “charque” ou “chimango” para os “churrascos” acompanhados de “chimarrão”, a ser servido à beira de um ‘arroio’. Todos estes termos e palavras, tanto em charrua como em castelhano, foram lentamente sendo incorporados e assumidos no universo tropeirista dos luso-brasileiros como, por exemplo, no Paraná. Segundo Pereira, os tropeiros vieram, assim, do Sul nos “apeiros” da montaria e com a roupagem do tropeiro, objetos e nomes, cuja característica é o “x” “ch” da língua charrua: “chilipa”, “chinha” e “sobrechinha”, “cochonilhe”, “rabicho”, “bachero”, “bombachas”, “peonada”, “gaudéria”, “ponche” (PEREIRA, 1962, p. 52). Mostra-se, na incorporação da língua indígena charrua também a subordinação destes peões aculturados ao sistema pastoril. Ao mesmo tempo, todavia, este fato lingüístico demonstra a relativa fraqueza da influência cultural paulista que já termina nos Campos Gerais de Ponta Grossa explicando eventualmente a

mistificação da atividade tropeira subordinada às relações capitalistas e comerciais de Sorocaba.

Hoje, o imaginário do tropeiro sulista se mantém, apesar do fato de que o sistema de transporte se transformou através de grupos sociais, basicamente pelos colonos com as suas carroças (de origem russa ou polonesa) e depois pelos ferroviários, ambos de cunho cultural de imigrantes italianos e da Europa centro-oriental. Também a profissão do caminheiro traz outras conotações para a identidade do país.

Uma das características mais marcantes do estilo identitário de ser tropeiro é, sem dúvida, o seu modo de vestir-se. Como reflexo do clima frio do sul do Brasil e de uma vida levada em liberdade nos campos quase sempre encima de um cavalo ou mula, a vestimenta do tropeiro trabalhador apresenta-se além de muito larga, também bastante grossa para protegê-lo das intempéries durante as longas viagens até São Paulo. Por permanecerem durante muito tempo em viagem, às roupas deveriam ser bastante confortáveis, mas ao mesmo tempo resistentes, pois as trocas de mudas não eram uma constante. Zattera relata (2000, p. 307) que o tropeiro levava consigo apenas a muda do corpo e uma troca de camisa e ceroula. Segundo a autora, a indumentária utilizada pelos tropeiros em muito nos fazia lembrar os atuais gaúchos, com chapéu de abas largas, um lenço no pescoço, uma faixa na cintura e um cinturão cheio de bolsos, onde carregava suas moedas, o seu fumo e o tirador, para firmar o laço nas pernas. Acompanhado a esse visual poderia seguir-se as botas ao estilo dos Bandeirantes paulistas e adquiridas em São Paulo, o poncho de lã uruguaia e as boleadeiras herança da cultura indígena, demonstrando a interculturalidade dos tropeiros-trabalhadores (ZATTERA, 2000, p. 307).

Importante ressaltar que o tipo de vestimenta usada durante as longas viagens das tropeadas era também as utilizadas no dia-a-dia do campo, pois seria incoerente imaginar que o tropeiro utilizar-se-ia de um tipo de vestimenta para a realização das viagens e outro enquanto permanecia realizando as lidas do campo na fazenda. Em determinados momentos também não se encontrava completamente piuchado, ou seja, trajando uma indumentária completa, como em competições de laço, corridas ou até mesmo em momentos de entrevero, quando a presença do chapéu ou do ponche poderia representar perigo tornando-o uma presa mais vulnerável.

Relacionado à vestimenta está o simbolismo dos instrumentos de trabalho e até das armas, elementos da dominação autoritária tanto das mulas como dos perigos por

onde eventualmente poderiam passar os tropeiros, sempre alegando a importante questão da “sobrevivência” e da responsabilidade pela tropa.

Certo de seus mantimentos, enquanto o laço não lhe faltar, e não tendo vestido senão o estritamente necessário, isto é o xiripá, pedaço de baeta amarrado ao redor da cintura para baixo, e por cima do xiripá o cinjidor, espécie de avental de couro cru destinado a receber a fricção do laço, quando o animal faz força sobre ele, uma camisa se a tem, uma jaqueta sem mangas, um par de ceroulas com franjas compridas nas extremidades, às vezes um par de calças por cima, um lenço quase sempre amarrado na cabeça, um chapéu roto, raras vezes um poncho completo, e em lugar deste, um pedaço de baeta vermelha (DREYS, c. 1817, p. 162-64, apud ZATTERA, 2000, p. 313).

Lembramos, mais uma vez, que na descrição das perspectivas dos tropeiros sobre a questão da dominação estes se referem muitas vezes também a outros atores sociais, como os “índios selvagens” ou os caboclos não interessados na participação no sistema. Neste sentido, o espaço e a demonstração da arma servem supostamente pela defesa pessoal, mas são também um símbolo de poder aos demais. A arma principal era a faca colocada nas costas à cintura e as boleadeiras que eram amarradas nos arreios ou na cintura: cortar e amarrar-se tornam-se, assim, atividades de dominação.

A visualização e significação da imagem do tropeiro trabalhador e dominador produziu uma representação aceita pelos demais membros das regiões por onde passaram as tropas, e até além dos seus limites. Esta imagem se reforçou principalmente nos lugares onde estes grupos se encontraram nas cidades tropeiras. O que de início era um simples encontro para trocas de produtos para a subsistência, com o aumento do fluxo de pessoas passa a ser encarado como um encontro que precisa ser rapidamente regulado e organizado dentro de padrões significativos de modernidade do século XIX. Assim, os tropeiros-trabalhadores, mas também os tropeiros capitalistas aparecem em lugares predefinidos, cercados por regras que até são estabelecidas através dos Códigos de Postura Municipais. Assim, se determinam datas especiais para as feiras, lugares nos quais podem ser realizadas as feiras, os horários de entrada e saída das tropas, além do tempo em que permanecem na cidade e nos locais onde é permitida sua passagem.

Algumas cidades e vilas do interior dos Estados do Sul do Brasil localizadas ao longo das estradas das tropas desenvolveram, feiras sazonais para a comercialização e troca de produtos entre tropeiros, cidadãos e fazendeiros destas regiões. A partir desta necessidade aparecem os tropeiros em locais abertos e públicos, por exemplo, numa praça central da cidade, como é o caso da Feira Anual de Sorocaba em São Paulo, ou num Mercado Público coberto, como é o caso da cidade de Lages/SC. Este espaço

reservado para a troca de mercadorias, dinheiro, informações e até modos de vida fizeram destes lugares não apenas importantes centros de trocas, convivência e sociabilidade, mas também de representação simbólica e identitária. Segundo Miranda, há toda uma reeducação de sociabilidade para os habitantes do lugar e os passageiros, numa nova assimilação dos conceitos de tempo, distância e espaço através da estruturação dos símbolos identitários (MIRANDA, 2000, p. 129).

A ampliação deste simbolismo se dá primeiro em lugares pré-definidos, os pousos, desde o século XVIII. Já em 1756, a Coroa portuguesa estabeleceu para a Colônia brasileira a cobrança do Imposto Novo, destinado à reconstrução de Lisboa destruída por um terremoto, taxando cada cavalo que viesse de fora de São Paulo, por exemplo, proveniente do Rio Grande do Sul, Santa Catarina ou Paraná, com uma taxa de 200 réis por cabeça de gado e de 300 réis para cada mula. Estabeleceu, para estes fins, ao longo dos Caminhos locais destinados para a cobrança dos impostos, induzindo desta forma a concentração, mas também o desvio de muitas tropas por estradas do interior ampliando, assim, a abrangência do encontro de moradores do interior com os tropeiros. Mas também a estrutura oficial, centrada na cidade de Sorocaba no interior de São Paulo, contribui para expansão do imaginário do tropeiro. Daqui se espalhou o “ethos tropeiro” abrangendo tanto as regiões do Rio Grande do Sul e na Bacia do Prata, como os campos de Curitiba, além de todos os demais lugares existentes ao longo da rota das tropas, como Lages, Curitibaanos, Rio Negro, Ponta Grossa, Castro, Jaguaraíva e Itararé, entre outros. Com interiorização do sistema tropeiro no século XIX, outras cidades como Guarapuava, Palmas e União da Vitória foram estruturadas pela mesma hegemonia econômica e simbólica.

Mas a importância do lugar simbólico para a afirmação identitária não se dá apenas através de cidades dos tropeiros, onde se estrutura a relação destes com os demais. Também nas áreas rurais se organizaram através dos pousos no caminho através de uma imagem de encontro, esta vez afirmando as relações sociais dentro do grupo e não para com os demais. Geralmente, o local de um pouso era estrategicamente programado, com uma pequena mata e uma boa água e, por isso, sempre eram escolhidos locais próximos a rios, regatas, sangas ou até mesmo apenas um olho d’água potável, além de um espaço perto com campo limpo. Apresenta-se, assim, a paisagem na sua diversidade de Mata e dos Campos formando um palco já conhecido pelos cenários dos caminhos.



Ao aproximarem-se destes lugares no entardecer, parte do grupo que formava a tropa adiantava-se, indo á frente para arrumar o acampamento, preparando desta forma o local, retirando o excesso de vegetação. Quando o restante da tropa chegava, era necessário acomodar os animais, dando-lhes de beber e destinando-lhes um bom local pra descansar. Após armava-se o acampamento com barracas de lona e no centro uma fogueira para claridade e calor. Enquanto uma parte do grupo vigia a tropa no serviço de ronda, o restante guardava as bruacas sob uma lona para proteção no caso de chuva. Terminado este trabalho, sentava-se à beira do fogo para a refeição e degustação do chimarrão que jamais poderia faltar.

Nestes momentos se afirmavam as identidades dos tropeiros-trabalhadores, correndo á vontade causos e histórias de todos os tipos e assuntos. Se reproduz a identidade de um espaço doméstico no meio da natureza selvagem, com mesas, cadeiras e camas improvisadas com todo do que se dispunha no momento. De cama serviu o baixeiro e os pelegos, enquanto o arreo fez às vezes o travesseiro. Na parte frontal do acampamento se instalou ainda uma cruz feita de pau-a-pique protegendo os viajantes de toda sorte de acidentes e animais perigosos, auxiliada pela constante vigilância dos cães, companheiros inseparáveis dos tropeiros. Raiado o dia, no local do pouso só iria sobrar a fumaça das cinzas ainda quentes da fogueira apagada. Este momento, muito lembrado nas histórias e canções dos tropeiros, se reproduzia de forma romântica a idéia do tropeiro social no seu sossego, reunindo todas as classes trabalhadoras num conjunto idílico. Não se esperava aqui o lucro, mas se formava uma sociedade tropeira em base do trabalho e da solidariedade. Esta imagem, até hoje, propaga-se como sendo a dos “verdadeiros” tropeiros ofuscando as relações sociais hierárquicas e até a brutalidade deste tipo de organização social na sociedade em geral.

Mas os lugares de encontro igualitário no ambiente rural e natural até se reproduziram perto das cidades, em bairros específicos, como nos pastos comuns da periferia da cidade onde as tropas permaneceram por períodos de 2 a 4 dias e nas travessias dos rios, que depois, na fase da urbanização, se transformaram em bairros periféricos das cidades, como por exemplo, o caso do Bairro da Limeira em Porto União/SC (antigo pouso do curtume), o Bairro São Bernardo (antigo Lagoa Vermelha), o Bairro São Pedro (antigo Tocos) e o Bairro São Cristóvão, todos em União da Vitória/Pr. A cidade incorpora, assim, na sua história identitária o espaço rural do tropeiro no próprio imaginário da cidade ofuscando ainda mais as relações sociais dos grupos

hegemônicos com imagens oriundas da vivência na periferia, enquanto os fazendeiros e tropeiros capitalistas moravam em grandiosas edificações no centro da cidade.

Neste sentido, os passos dos rios, os quais serviam de passagem aos tropeiros, mostraram também uma importância simbólica. Tratou-se de lugares públicos, cujos proprietários eram obrigados a darem passagem aos viajantes sob pena de multa caso não o fizessem. Os limites dos passos eram demarcados e não poderia haver passos particulares nos rios, 5 km acima ou abaixo desse passo público, destacando estes pontos na paisagem (DAROS, 2004, p. 259).



Travessia do Vau do Rio Iguaçu, União da Vitória, 1912-16.

Fonte: JANSSON, C. 2003, p. 41.

Neste sentido, também o Vau do Rio Iguaçu em União da Vitória pode ser interpretado como um lugar, onde se reforça a imagem do tropeiro. Aqui, os tropeiros-trabalhadores se encontraram com a população ribeirinha, ao contrário dos tropeiros capitalistas que dominaram o centro da cidade nas suas casas de “erudição”. Reforçam-se, neste contexto local, todos os elementos identitários já conhecidos. O “perigo” e a “incerteza” na travessia do Rio, a “coragem e ousadia” no momento da passagem, o contato com a população local passando a ser submetida à “obediência” total, como é o caso dos canoeiros e a integração social e comercial com os comerciantes de pequeno porte reunindo peões com caboclos e colonos. Assim, a permanência prolongada das tropas na cidade força um contato intercultural com todos os moldes que já conhecemos do “ethos tropeiro”.

Mesmo quando hoje em dia, as atividades tropeiras não são mais efetivadas, estas continuam a permanecer no imaginário das pessoas. Assim, se reforçam, com uma história recontada e até disfarçada, estruturando os comportamentos sociais dos descendentes dos envolvidos nesta história até incluindo migrantes que se inseriam no contexto social depois do término da atividade tropeira nos anos 1950. Mostra-se, que a imagem é mais viva e forte do que a estruturação econômica e social do sistema sócio-econômico do próprio tropeirismo.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em 1842, quando Pedro Siqueira Cortes partiu dos Campos de Palmas em busca de uma rota alternativa para a comercialização entre Palmas e Curitiba, nem sequer imaginou que estaria transformando todo um sistema social, comercial e de infraestrutura no Sul do Brasil. Fez isto com o simples intuito de satisfazer uma necessidade de um restrito grupo de fazendeiros na região de Palmas que precisava comprar sal a um preço mais acessível e por isso buscou uma distância menor entre o centro consumidor e o centro produtor.

A picada inicial foi gradativamente se transformando em rota trafegável para mulas e mercadorias e passou a unir duas rotas importantes no Sul do Brasil: a Estrada das Tropas que seguia a escharpa do Segundo Planalto vindo dos Campos de Vacaria do Nordeste da Capitania (depois província e finalmente Estado) do Rio Grande do Sul, e a Estrada das Missões direcionando-se do Noroeste do Rio Grande do Sul até se unir com outra em Palmeira, seguindo depois até Sorocaba na então Capitania (Província) de São Paulo. De lá foram transportados mercadorias, como a produção de charque e de couro e para lá levados também os muares e o gado para a Feira Anual de Sorocaba, todos os anos em meados de abril.

Juntamente com estas estradas e o tráfego de viajantes e tropeiros, se estabeleceu todo um sistema de espaços e ações diferenciados por linhas de transporte, pousos e cidades, pastagens e paisagens de passagem – cada elemento com a sua configuração específica. Assim, formou-se um conjunto de paisagens no Sul do Brasil, onde campos e pastagens formaram fazendas de invernadas, matas foram cortadas por trilhos de passagem, pousos centrados por pequenas vendas ou outra infra-estrutura, e cidades mantidas por sociedades complexas, com lojas e serviços unindo a produção agrícola local do *hinterland* com o sistema de transporte regional. Surgiu, assim, um sistema social complexo que se modificou várias vezes e em momentos diferentes durante os últimos 3 séculos. Para compreender a estruturação deste sistema utilizou-se de teoria capaz de refletir as inter-relações entre os setores econômico, ecológico, social e cultural de uma determinada região em toda sua abrangência. Ao nosso ver, a teoria de estruturação de Anthony Giddens (1989) preenche este requisito e, em consequência disso, apresentamos os caminhos das tropas não como infra-estrutura ou elemento histórico, mas como estruturas sociais que se transformam até hoje, já depois do fim da atividade econômica do tropeirismo.

Num primeiro momento, ainda na fase exploratória dos europeus das paisagens do Sul do século XVI, o espaço do Sul do Brasil é utilizado por grupos esparsos de indígenas com estilos sócio-culturais diferenciados. O isolamento de cada grupo não impede que já (ou melhor: ainda) no século XVI existissem caminhos tradicionais dos indígenas num sistema transcontinental reunindo a região dos Andes (o centro cultural da época, veja o Império dos Incas) com o litoral atlântico. Neste espaço de trânsito, inserem-se os exploradores espanhóis e portugueses recém-chegados interessados principalmente na exploração do ouro e dos minerais preciosos submetendo as estruturas indígenas as suas idéias inovadoras. Enquanto o sistema do extrativismo do minério estabeleceu relações de opressão dos indígenas (principalmente no planalto da Bolívia), as reduções jesuíticas representam um sistema social religioso-modernizador com uma infra-estrutura remarcável no norte da Argentina, no Paraguai e na Bolívia.

Durante o século XVII, os bandeirantes portugueses se lançaram na preação de indígenas, para que estes servirem de mão de obra barata nos centros habitados no Brasil central e por isso destruíram o sistema das reduções, rompendo destarte com as interligações antigas dos indígenas com os europeus. Depois deixaram o Sul do Brasil sem qualquer interação, abrindo este espaço para a chegada de outros indígenas seminômades.

No século XVIII, quando se encontram as jazidas de ouro e diamantes em Minas Gerais e Mato Grosso, os fazendeiros paulistas tornam-se os representantes do poder oficial do Portugal no Sul do Brasil e aparecem como proprietários das terras dos Campos do Paraná e de Santa Catarina e dos pampas do Rio Grande do Sul. Eles assumem o papel de organizadores e mantenedores de um sistema econômico que se denomina tropeirismo. Este sistema reúne, em forma acentuada, animais (gado e mulas) com atores sociais nas fazendas, no próprio caminho das tropas e em pequenas cidades ao longo deste. Surge nesta fase, o fazendeiro-tropeiro como senhor de escravos e de peões livres, formando uma sociedade patriarcal e hierárquica.

A este modelo de organização associam-se parcialmente também os caboclos e quilombolas da região da mata, com sua organização comunitária própria (por exemplo, no faxinal) estabelecendo precariamente relações de trabalho e de sociabilidade com os fazendeiros e tropeiros. Muitos indígenas ou se submetem às fazendas como peões, ou se integram nas comunidades caboclas ou se afastam totalmente deste sistema como são expropriados de suas terras antigas e de seu modo de vida tradicional. A justificativa para as grandes famílias portuguesas de São Paulo pelo avanço nas terras já ocupadas

era “oficialmente” que estas terras eram “devolutas” no Reinado (argumento que continuou no Império). Estas terras devolutas eram, para eles, sem ocupação “organizada”, uma vez que os dois grupos sociais (caboclos e indígenas) não se inseriam completamente no modelo da economia idealizada pelos colonizadores. Por isso, grande parte dos caboclos e “bugres” da região se retiraram para as encostas dos rios e no interior das matas constituindo um modo de vida complexo e ecologicamente integrado com as matas ficando afastado do sistema das pastagens e pousos.

Contudo, os espaços da Mata passam a fazer parte do cenário do tropeirismo no momento quando os caboclos começam exercer papéis auxiliares na orientação e no deslocamento dos tropeiros, basicamente durante o século XIX. Isto é, por exemplo, o caso de União da Vitória onde, na travessia do Rio Iguaçu, a população ribeirinha participa no tropeirismo através de técnicas especializadas de tropeada. Os caboclos ribeirinhos também passam a interagir com os viajantes em situações de co-presença nos casos em que há a existência de comércio. Nestes contactos percebe-se que os viajantes, ao transitar naquele espaço, incorporam no seu modo de vida conforme suas necessidades específicas os moradores do lugar. Reorganizam, assim, pescadores, coletores e agricultores de subsistência como também comerciantes de pequeno porte e prestadores de serviços nos seus moldes. Ainda, criam-se laços comerciais também para produtos locais, como alimentos produzidos na região, serviços de trançaria, artesanato, e mais tarde, trabalhos em couro e ferrarias.

O processo de integração de diferentes modos de vida acontece ao longo de toda a extensão da rota dos tropeiros no sul do Brasil. Inicia-se primeiro nas Estradas do Litoral, continuo no Caminho das Tropas e se interioriza, aos poucos, até o Terceiro Planalto, com a Estrada das Missões. O que inicialmente era apenas a instalação de uma rota economia de escoamento da produção, passa a ser, desta maneira, um dos elementos mais marcantes da estruturação social no Sul do território brasileiro.

No final do século XIX e no início do século XX, aparecem neste cenário os imigrantes da Europa (alemães, italianos, poloneses, ucranianos e outros), os quais apresentam estruturas sociais específicas agindo em pequenas comunidades de agricultores e comerciantes locais, já dispendo de um sistema social e agrário mais integrado com maior grau de integração no mercado nacional do que os caboclos. Começam interagir tanto com os caboclos como com os tropeiros e fazendeiros. Organizam um modo de vida voltado ao estabelecimento da pequena propriedade privada e à produção de um excedente a ser comercializado acumulando, destarte,

capital para a manutenção da unidade familiar no espaço rural e empurrando, assim, muitos caboclos e “bugres” da região aos espaços urbanos onde estas encontram apenas precárias possibilidades de sobrevivência.

Pouco depois da chegada dos imigrantes estabelecem-se três sistemas de transporte concorrentes no Sul do Brasil, todas com conotações sociais diferentes: as carroças, os vapores no Rio Iguaçu e a estrada de ferro que juntos finalmente desestruturaram as estruturas sociais vigentes da sociedade tradicional do tropeirismo.

Mostra-se através deste relato histórico que o caminho das tropas sempre era incorporado em diferentes contextos sociais, associando (e segregando) diferentes grupos sociais. Desta forma pode-se interpretar o envolvimento dos atores na formação do espaço como uma distribuição desigual de papéis sócio-políticos e econômicos.

Os fazendeiros aparecem, neste conjunto, como os atores centrais do sistema. São fornecedores e proprietários de recursos alocativos, principalmente da terra (pasto) e do trabalho (peões), mas também dos recursos materiais. Estes recursos incluem a própria tropa com seus animais de carga e/ou o gado, as bruacas, os produtos a serem comercializados, o equipamento para os acampamentos e pousos e os recursos necessários para o pagamento dos impostos e salário dos peões e demais integrantes assalariados da tropa. Como organizadores do “sub-sistema tropa” ligam-se aos demais atores agregando estes em forma precária, como os remanescentes indígenas ou negros que tornam-se prestadores de serviços nas fazendas. Sem eles, entretanto, a formação de uma tropa seria impensável, uma vez que são eles que irão realizar as tarefas de madrinheiro, rancheiro, domador, condutor, adestrador, arrebanhador, etc., além da função de canoeiro.

No âmbito urbano surgem, a partir do século XIX, ainda prestadores de serviços não ligados diretamente às tropas, como padeiros, açougueiros, sapateiros, farmacêuticos, barbeiros, alfaiates, tintureiros, ourives, relojoeiros, fotógrafos, marceneiros, funileiros, ferreiros, vendedores ambulantes, bancários, médicos, advogados, pintores, dentistas e até mesmo parteiras. Estas atividades não servem para atender as necessidades imediatas do viajante nem do tropeiro, mas pertencem principalmente ao conjunto social da comunidade urbana produzindo e reproduzindo através do sistema tropeirismo/abastecimento/população uma contínua construção de um espaço abrangente. A este espaço se associam ainda os imigrantes-colonos, adicionando elementos comerciais e de serviços à estrutura do sistema das tropas já em

funcionamento. Preenchem, assim, apenas elementos complementadores, principalmente como transportadores com veículos novos, como as carroças e o trem.

Neste sistema, a figura do fazendeiro-tropeiro é central. Os fazendeiros impregnam com as suas ideologias o universo cultural baseado na visão do tropeiro com os seus valores específicos, os quais permanecem vigentes durante todo o “ciclo econômico” desta atividade (entre 1730-1940). Junta-se a este campo econômico o campo da organização simbólica, baseado num sistema no qual se domina a situação ecológica e comercial e do qual surge um sistema de legitimação dentro do ambiente político português e, depois, brasileiro. Nesta estruturação da sociedade, o Estado e seus representantes nunca participam fortemente, apesar de que são eles que iniciam todas as atividades do tropeirismo pelo motivo do ímpeto colonial. Devido à obsolência do governo, os fazendeiros até tornam-se os únicos responsáveis pela abertura e manutenção das rotas e estradas por onde passavam as tropas, isto principalmente sertão adentro onde se formaram incontáveis pequenas vilas e comunidades.

Gradativamente, os mais variados tipos de atores sociais passaram a fazer parte deste projeto reproduzindo nas suas cotidianidades e para a manutenção de sua sobrevivência esta nova realidade social moldada através do tropeirismo. Neste modelo de organização econômica, a propriedade de terra ou da tropa passa, então, a se apresentar como o novo regulador da hierarquia social. Esta se baseia nas relações de trabalho e de propriedade, existentes primeiro entre senhor e escravo, depois entre fazendeiro e agregado, e hoje entre capitalista e funcionário, dentro de um mesmo espaço, formando imaginários sociais específicos que servem a legitimação do sistema em geral e de cada papel dentro dele.

É a ação continua dos atores que transforma o caminho através de relações sociais e econômicas em contínua co-presença. Estas relações regularizam a convivência entre os moradores ao longo da estrada e da região através de uma integração pacífica de todas as partes, com certo reconhecimento mútuo para os seus respectivos papéis, ou em forma conflituosa, como se observa, às vezes, entre caboclos e fazendeiros ou entre índios e fazendeiros.

Neste cenário desenvolve-se uma regionalização social que não depende tanto dos espaços físicos, mas basicamente dos espaços sociais que organizam e regularizam os recursos autoritativos dentro do sistema. Ou seja, são regras e leis que organizam os atores em grupos formados por relações de poder, vivendo em função da instalação, dominação, reprodução e legitimação da estrada das tropas.



A apropriação dos espaços se reproduz no imaginário coletivo. Neste sentido, “o tropeiro” e sua vivência nas estradas e nos pousos, representam um valor simbólico fundamental, principalmente nas pequenas cidades do interior. A imagem deste tropeiro viajante permanece até a atualidade no imaginário das pessoas como sendo o grande promotor do desenvolvimento e evolução do interior do sul do Brasil. Era ele que percorreu e manteve as estradas interiores adentro, sendo mensageiro e caixeiro em tempos onde a comunicação e as notícias apenas podiam ser transmitidas em interações de co-presença. Desta forma, tornou-se “o herói” dos relatos do passado estruturante.

Em relação a ele, as imagens das “personagens laterais” do sistema, como “o ribeirinho”, “o caboclo”, “o índio” e “o negro” são reduzidos a fornecedores de mão de obra, mas não são representados como sustentadores do sistema. Entretanto, cada um destes agregados assume outro lugar simbólico. “O negro” serve como “braço forte” do sistema sustentando-o através da sua força corporal e manual com atividades pesadas da lida campeira sem as quais seria inviável atravessar o sertão com uma tropa arreada. “O caboclo” representa o “conhecedor nato” da região que permite a tranqüila passagem das tropas em lugares difíceis, como o vau de União da Vitória. “O imigrante” permite com a sua forma de economia mais modernizada a inclusão de produtos de modernidade fornecendo para o consumo e o comércio dos viajantes produtos exóticos e marcando os tropeiros como “gente moderna”. E “o tropeiro”, ele mesmo, torna-se a principal figura do sistema, transita incansavelmente por estes sertões adentro demarcando em cascos de mula as rotas e linhas que para sempre uniram as mais longínquas regiões deste imenso Brasil. Delineia-se, assim, toda uma estrutura simbólica afirmativa que aponta para cada ator uma “personagem”, uma imagem que confirma a sua função dentro do sistema, muitas vezes baseada em moldes preconceituosos.

Quando, nos anos 1920-40, as ferrovias substituem os caminhos antigos no Sul do Brasil, a função do tropeiro, que nesta época já é a de fazendeiro capitalista moderno, se transforma. Agora, ele passa a utilizar os trens, fazendo tropeadas apenas entre as invernadas (agora fazendas de criação), e as estações ferroviárias, de onde embarca sua tropa rumo ao centro consumidor. Nos anos 1950, estes trens serão substituídos pelos caminhões que vão buscar a tropa onde quer que ela esteja oferecendo um transporte mais rápido, mais seguro e mais flexível do que as antigas tropeadas sertão adentro.

Assim, os tropeiros-fazendeiros vêem-se sendo separados de seu meio de sobrevivência e passam a se inserir num novo modelo econômico, o qual é baseado na criação de animais e na diversificação da economia através da plantação de culturas

comerciais de grande porte. Mas estes atores ultramodernos mantêm “o tropeiro” no seu jogo simbólico. Atualmente, não se tem mais notícias da profissão de tropeiro, a não ser por parte destes fazendeiros antigos. Através de suas histórias revividas por seus filhos e netos, conserva-se o mito de um antigo herói “desbravador” e “integrador” da sociedade, ofuscando com esta imagem do “tropeiro-viajante” a função do fazendeiro capitalista “absenteista” de hoje, que não vive mais na sua fazenda e, por isso, não participa mais diretamente na organização das relações sociais no campo.

Mantêm-se vivas estas tradições e memórias apenas para justificar a propriedade daquelas terras e a continuação de uma hegemonia cultural e política da classe tradicional. Esta é a função eminente deste processo simbólico. Neste sentido, os Centros de Tradições Gaúchas participam não só no resgate de uma identidade regional se preocupando com a transmissão de suas raízes regionais para seus descendentes, mas também da confirmação de uma sociedade hierárquica e desigual que opera em base de imagens funcionais e sociais diferenciados. Por isso, deveria acrescentar-se à imagem do tropeirismo ainda uma análise simbólica. Esta deveria re-apresentar as antigas funcionalidades nas suas perspectivas diferenciadas sobre a construção de um imaginário coletivo que permite, através da descentralização das perspectivas, compreenderem como o tropeirismo, nas suas várias facetas, contribuiu para a formação de uma sociedade desigual, mas que ressalta igualmente a democratização destas perspectivas para descobrir os elementos igualitários dentro deste sistema, por exemplo, na chegada a um pouso durante o mutirão para o descarregamento das bruacas; nos momentos de extremo perigo como no caso da travessia dos grandes rios caudalosos, como o Iguaçu; nas ocasiões em que duas tropas de encontravam frente e frente; e nas rodas de chimarrão no merecido descanso noturno cercando os fogos, enquanto se narravam repetida e infinitamente os mesmos causos...

**BIBLIOGRAFIA CONSULTADA**

ALBUQUERQUE, M. M. de. **Pelos caminhos do sul: história e sociologia do desenvolvimento sulino**. [S.l.]:Imprensa oficial, 1978.

\_\_\_\_\_. (1990) **Ocupação das Terras do Paraná e Transformações sociais**. Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e etnográfico Paranaense, Curitiba, v.47, p.77-94.

ALVES, L. A. **Etnia Portuguesa no Tropeirismo**. In: SANTOS, L. M. S.; VIANNA, M. L. C.; BARROSO, V. L. M. (orgs) Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional. Porto Alegre: EST, p. 518-43, 2004.

AULER DA SILVA, N. L. **No Norte do Planalto, a Ocupação do Território e as Primeiras Fazendas**. In: SANTOS, L. M. S.; VIANNA, M. L. C.; BARROSO, V. L. M. (orgs) Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional. Porto Alegre: EST, p. 238-252, 2004.

AUGÉ, M. **Não-lugares: Introdução à uma antropologia da Supermodernidade**. Campinas: Papyrus, 1994.

BARROSO, V. L. M. **Os Lusos e o Tropeirismo**. In: SANTOS, L. M. S.;VIANNA, M. L. C.; BARROSO, V. L. M. (orgs) Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional. Porto Alegre: EST, p. 456-57, 2004.

BONADIO, G. **Cidades Tropeiras no Estado de São Paulo**. In: SANTOS, L. M. S.. VIANNA, M. L. C.; BARROSO, V. L. M. (orgs) Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional. Porto Alegre: EST, p. 425-27, 2004.

BOSI, E. **Memória e sociedade. Lembranças de velhos**. São Paulo: T. A. Queiroz, 1987.

BRUM, N. B. **Porto Alegre e os Tropeiros**. In: SANTOS, L. M. S.;VIANNA, M. L. C.; BARROSO, V. L. M. (orgs) Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional. Porto Alegre: EST, p. 607-14, 2004.

BUTTNER, A. **Aprendendo o dinamismo do Mundo Vivido**. In: Perspectivas da Geografia, Antonio Christofolletti (org.). São Paulo, Difel, p. 165-193, 1985.

CAMPOS, N. J de. **Terras de Uso Comum junto aos Caminhos de Tropas**. In: SANTOS, L. M. S.;VIANNA, M. L. C.; BARROSO, V. L. M. (orgs) Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional. Porto Alegre: EST, p. 299-307, 2004.

CHIOVITTI, N. M. **Trabalho, Disciplina e Progresso – O Fim das Feiras de muare em Sorocaba (1850-1900)**. In: SANTOS, L. M. S.; VIANNA, M. L. C.; BARROSO, V. L. M. (orgs) Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional. Porto Alegre: EST, p. 361-73, 2004.

CHIZZOTTI, A. **Pesquisa em ciências humanas e sociais**. São Paulo: Cortez, 1995.

CHRISTOFOLETTI, A. **As Perspectivas dos Estudos Geográficos – Geografia Humanística**. In: Perspectivas da Geografia. São Paulo: DIFEL, 1982.

CLETO, J. **Apontamentos históricos de União da Vitória 1768-1933**; Edição do Autor, 1933.

CLOKE, P.; PHILO, C.; SADLER, D. **Approaching Human Geography. An introduction to contemporary theoretical debates**. London: Chapman, 1991.

CORRÊA, C. H. P. **História Oral – Teoria e Técnica**. Florianópolis: UFSC, 1978.

DAROS, M. **Os Tropeiros do Passo do Inferno**. In: SANTOS, L. M. S.; VIANNA, M. L. C.; BARROSO, V. L. M. (orgs) Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional. Porto Alegre: EST, p. 257-68, 2004.

DIMEO, G. **Géographie sociale et territoires**. Paris: Nathan, 1998.

ELY, N. H. **Tropeiros – Os propulsores do desenvolvimento inicial das Colônias Alemãs do litoral norte/RS**. In: SANTOS, L. M. S.; VIANNA, M. L. C.; BARROSO, V. L. M. (orgs) Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional. Porto Alegre: EST, p. 253-56, 2004.

ENTRIKIN, J. N. **O Humanismo Contemporâneo em Geografia**. In: Boletim de Geografia Teórica, Rio Claro, 1980, 10 (19) p.5-30;

FILIPAK, F. **O Tropeirismo Meridional e seu Legado Sociolingüístico**. In: SANTOS, L. M. S.; VIANNA, M. L. C.; BARROSO, V. L. M. (orgs) Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional. Porto Alegre: EST, p. 658-64, 2004.

\_\_\_\_\_. (2004) **Dicionário Sociolingüístico Paranaense**. Curitiba, Coleção Brasil Diferente.

FLORES, M. **O Tropeirismo e a Economia Colonial**. In: SANTOS, L. M. S.; VIANNA, M. L. C.; BARROSO, V. L. M. (orgs) Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional. Porto Alegre: EST, 1995.

\_\_\_\_\_. (2004a) **As Cidades nas Trilhas das Tropas**. In: SANTOS, L. M. S.; VIANNA, M. L. C.; BARROSO, V. L. M. (orgs) Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional. Porto Alegre: EST, p. 415-21.

\_\_\_\_\_. (2004b) **Etnias dos Tropeiros**. In: SANTOS, L. M. S.; VIANNA, M. L. C.; BARROSO, V. L. M. (orgs) Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional. Porto Alegre: EST, p. 458-67.

GIDDENS, A. **A Constituição da Sociedade**. São Paulo: Martins Fontes, 1989.

\_\_\_\_\_. (2005) **Sociologia**. 4ª ed., Porto alegre: Artmed,.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbana**. São Paulo: USP, 1997.

- GOULART, J. A. **Tropas e Tropeiros na Formação do Brasil**. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.
- GREGORY, V. **A colonização da zona norte do Rio Grande do Sul e a questão do índio**. Anais do IX Simpósio nacional de Estudos Missionários. Santa Rosa: FFCL Dom Bosco, 1991, p. 148-55.
- GREGORY, D. **Teoria Social e Geografia Humana**. In: GREGORY, D., MARTIN, R., & SMITH, G. (org.) Geografia Humana, Sociedade, Espaço e Ciência Social. Trad. Mylan Isaack. Rio de Janeiro, Zahar, p. 91- 121, 1996.
- HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.
- HARTSHORNE, R. **Perspective on the Nature of Geography**. Washington: Association of American Geographers, p. 157, 1956.
- HARVEY, D. **A Justiça Social e a Cidade**. São Paulo: HUCITEC, 1980.
- IANNI, O. **Sociologia e Sociedade no Brasil**. São Paulo, Alfa-Omega, 1975.
- IBGE. **Atlas geográfico escolar**. Rio de Janeiro: IBGE, 2002.
- JASSON, C. **Claro Jansson – O Fotógrafo viajante**. São Paulo, Dialetto Latin American Documentary, 2003.
- KIDDER, D. P. **Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do sul do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia/ SP: USP, 1980, p. 182-200.
- KRUGER, N. **Palmas – Paisagem e Memória**. Palmas, Edição do autor, 2002.
- LENCIONI, S. **Região e Geografia**. São Paulo: UNESP, 1999.
- LOPES, E. A.; FERREIRA, G. L. **Atlas Estado do Paraná Escolar**. Curitiba: Base Editora, 2004. 88p.:mapas col.; 28 cm;
- LOWENTHAL, D. **Geografia, Experiência e imaginação: em direção a uma Epistemologia Geográfica**. In: CHISTOFOLETTI, A. Perspectivas da Geografia. São Paulo: DIFEL, 1982.
- MAACK, R. **Geografia Física do Paraná**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1981, 2 ed.
- MACHADO, B. P.; BALHANA, A. P.; WESTPHALEN, C. M. **História do Paraná**. Curitiba: Grafipar, 1969, 1o. Vol, 2a. Edição.
- \_\_\_\_\_. (1987) **História: Questões e Debates**. vol 8. p.177-205. Jul. - dez.
- MARQUES, J. M. S. **O clima, a vegetação e a hidrografia**. In: SCORTEGAGNA, A.; REZENDE, C.; TRICHES, R.I.; (Orgs). Paraná – Espaço e Memórias. Diversos olhares histórico-geográficos. Curitiba: Editora Bagozzi, p. 35-55, 2005.

MARTINS, P. **Capitalismo e Tradicionalismo**. São Paulo: Pioneira, 1975.

\_\_\_\_\_. (1995) **Anjos da Cara Suja – etnografia da comunidade cafuza**. Petrópolis: Vozes.

MARTINS, R. **História do Paraná**. Curitiba: Editora Guairá, s.d, 3ª ed.

MARTINS, W. **Um Brasil Diferente**, 2. ed, São Paulo, T.A. Queiroz, 1995.

MAY, (?). **Entrevistas: métodos e processos; e Observação Participante: perspectivas e práticas**. p. 145-173, 2004.

MELLO, J. B. F. de. **Geografia Humanística: A perspectiva da experiência vivida e uma crítica radical ao Positivismo**. In: Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, p. 91-116, 1990.

MIRANDA, S. L. **Tropeiros e Feira Públicas em Lages no final do Século XIX e meados do Século XX**. In: SANTOS, L. M. S.;VIANNA, M. L. C.; BARROSO, V. L. M. (orgs) Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional. Porto Alegre: EST, p. 128-32, 2000.

MOLON, F. **A importância dos carreteiros par ao desenvolvimento da Região Italiana Gaúcha**. In: SANTOS, L. M. S.;VIANNA, M. L. C.; BARROSO, V. L. M. (orgs) Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional. Porto Alegre: EST, p. 120-29, 2004.

MORAES, A. G. de. **O Negro no Caminho das Tropas**. In: SANTOS, L. S. S. et al (Org.). Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul. Porto Alegre: EST, p. 82-4, 2000.

NADALIN, S. O. **Paraná: Ocupação do Território, Populações e Migrações**. Curitiba: SEED, 2001.

NIMER, E. **Clima**. IBGE (org.) Geografia do Brasil Vol. 2. Rio de Janeiro: IBGE, 1990, p. 151-188.

OLIVEIRA, S. C. de. **O Tropeirismo como Meio de Transporte**. In: SANTOS, L. M. S.;VIANNA, M. L. C.; BARROSO, V. L. M. (orgs) Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional. Porto Alegre: EST, 2000.

PARANÁ (Estado). Secretaria de Estado da Agricultura e Abastecimento. Instituto de Terras, Cartografia e Florestas. **Atlas do Estado do Paraná**. Curitiba, 1987, 73p. ilustr.

PEREIRA, J. E. E. **Uma história de caminhos**. Curitiba/PR: O Formigueiro, 1962.

PHILLIPS, R. **Imagined geographies and sexuality politics: The city, the country and the age of consens**. In: R. Phillips, D. Watt & D. Shuttleton (Eds.), De-centring sexualities: Politics and representation beyond the metropolis (pp. 102-124). London: Routledge, 2000.

RIBEIRO, C. M. P. J. **O Processo de Acluturação do Imigrante Italiano no RS e a Questão do Tropeirismo.** In: SANTOS, L. M. S.;VIANNA, M. L. C.; BARROSO, V. L. M. (orgs) Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional. Porto Alegre: EST, p. 554-59, 2004.

RIESEMBERG, A. **A Nau São Sebastião.** Curitiba: Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense, Estante Paranista 06, 1978.

RODERJAN, R. V. **Caminhos do Tropeirismo no Brasil Meridional.** In: Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e etnográfico Paranaense, Curitiba, v.47, p.06-11,1990.

\_\_\_\_\_. (1992) **Os Curitibanos e a Formação de Comunidades Campeiras no Brasil Meridional.** Curitiba: IHGEP, Estante Paranista, vol 36.

ROSA, M. H.; MOCELIN, V. L.. **Tropeiros em Ana Rech, Campo de Pousso: Integração Campo-Colônia.** In: SANTOS, L. S. S. et al (Org.). Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul. Porto Alegre: EST, p. 177-84, 2000.

SAHR, W-D. **Apostila Biogeografia 2005.** Faculdades Guarapuava.

SAINT-HILAIRE, A de.**Viagem á Comarca de Curitiba em 1820.** Curitiba: Fundação Cultural, 1995.

SANTOS, M. **A natureza do espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção.** São Paulo: HUCITEC, 1997.

SAUER, C. O. **A Morfologia da Paisagem.** In: : CORREA, L. R.;ROSENDAHL, Z. (Orgs.). Paisagem, Tempo e Cultura. Rio de Janeiro: Editora da UERJ, 1998, p. 12-74;

\_\_\_\_\_. (2003) **Geografia Cultural.** In: CORREA, L. R. & ROSENDAHL, Z. (orgs.). Introdução á Geografia Cultural. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.

SCHMIDLIN, H. P. **PR: Convergência de Caminhos.** In: SANTOS, L. S. S. et al (Org.). Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul. Porto Alegre: EST., p. 94-7, 2000.

SCORTEGAGNA, A. **A geologia, o relevo e os recursos minerais.** In: SCORTEGAGNA, A.; REZENDE, C.; TRICHES, R.I.; (Orgs). Paraná – Espaço e Memórias. Diversos olhares histórico-geográficos. Curitiba: Editora Bagozzi, p. 13-33, 2005.

SGARBI, J.; VERAS, M. M. **Tradição e Desenvolvimento nos Campos de Cima da Serra.** In: SANTOS, L. M. S.;VIANNA, M. L. C.; BARROSO, V. L. M. (orgs) Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional. Porto Alegre: EST, p. 144-46, 2004.

SILVA DE SOUZA, S. **O comércio e o Tropeirismo.** In: SANTOS, L. S. S. et al (Org.). Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul. Porto Alegre: EST, p. 276-78, 2000.

SOUZA, A. C. de. **Caminhos enquanto artefatos: relações sociais e econômicas no contexto do Caminho Novo e suas variantes (século XVIII e XIX)**. *Histórica Archaeology in Latin América, Columbia*, v.6, p. 67-87, 1995.

SOUZA, J. O. C. de. **O Índio e o Ciclo do Tropeirismo no Cone Sul**. In: SANTOS, L. S. S. et al (Org.). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, p. 82-4, p. 100-128, 2000.

\_\_\_\_\_. (2004). **A Influência do Tropeirismo na formação humana dos Campos de Cima da Serra**. In: SANTOS, L. S. S. et al (Org.). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, p. 479-99.

SOUZA, M. J. L. de. **O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento**. CASTRO, I. E. de et al. (orgs.). *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, p. 77-116

STECA, L. C.; FLORES, M. D. **História do Paraná – Do século XVI à década de 1950**. Londrina-Pr, Editora da Universidade Estadual de Londrina - Eduel, 2002.

THOMPSON, P. **A voz do passado: história oral**. São Paulo: Paz e Terra, 1992.

TUAN, Y-F. **Topofilia: Um Estudo da Percepção, Atitudes e Valores de Meio Ambiente**. Tradução Livia de Oliveira, São Paulo: DIFEL, p. 107-28, 1980.

\_\_\_\_\_. (1982) **Geografia Humanística**. In: CHRISTOFOLETI, A. (org.). *Perspectivas da Geografia*. São Paulo: DIFEL, p. 143-164.

VILANOVA, M. **Pensar a subjetividade: estatísticas e fontes orais**. In: FERREIRA, M. de M. (org.). *História oral e multidisciplinaridade*. Rio de Janeiro: Diadorim, 1992. p.45-74.

ZATTERA, V. S. **Tropeiros do Rio Grande do Sul – Indumentária**. In: SANTOS, L. S. S. et al (Org.). *Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, p. 305-20, 2000.

WACHOWICZ, R. C. **História do Paraná**. Curitiba: Ed. Gráfica Vicentina, 6. ed., 1988.

WERLEN, B. **Regionalismo e Sociedade Política**. *Geographia – Ano II*, n. 4, 2000.

#### **MEIOS ELETRÔNICOS DE CONSULTA:**

[www.pr.gov.br/derpr/malharodhist.shtml](http://www.pr.gov.br/derpr/malharodhist.shtml), acesso em 15/02/07.

[www.pr.gov.br/mineropar/atlas](http://www.pr.gov.br/mineropar/atlas), acesso em 18/06/2006.

[www.clemisz.vilabol.uol.com.br](http://www.clemisz.vilabol.uol.com.br); acesso em 20/01/2006.



**ENTREVISTAS:**

**CARNEIRO JÚNIOR, João Batista.** : Depoimento [Set.2004]. Entrevistadora: Kelly von Knoblauch Straube. União da Vitória/PR: 2004.

**PEDRON, Catarina.** Depoimento [Nov.2005]. Entrevistadora: Kelly von Knoblauch Straube. União da Vitória/PR: 2005.

**REIS, Otávio dos.**[Nov.2006]. Entrevistadora: Kelly von Knoblauch Straube. União da Vitória/PR: 2006.

**RIBAS, Joaquim Osório:** Depoimento [Jan.2004]. Entrevistadora: Kelly von Knoblauch Straube. União da Vitória/PR: 2004.

**RIBAS, Joaquim Osório:** Depoimento [Nov.2006]. Entrevistadora: Kelly von Knoblauch Straube. União da Vitória/PR: 2006.

**RIBAS, Joaquim Osório:** Depoimento [Fev.2007]. Entrevistadora: Kelly von Knoblauch Straube. União da Vitória/PR: 2007.

**TEIXEIRA, Antonia.** Depoimento [Mai. 2005]. Entrevistadora: Kelly von Knoblauch Straube. União da Vitória/PR: 2005.

## **ANEXOS**

## MAPEAMENTO FOTOGRÁFICO DO CAMINHO PALMAS – UNIÃO DA VITÓRIA

Como forma de garantir uma construção mental do espaço que possa realmente condizer com a realidade optou-se pela elaboração de um mapeamento fotográfico do Caminho tropeiro de Palmas até Porto União da Vitória, obtendo-se fotografias<sup>19</sup> dos pontos possuidores de maior significado e que apresentam maiores peculiaridades, no trecho que se estende pelos 168 km da extensão da atual rodovia que une as duas cidades.

Podem ser apreciadas no mapeamento fotos de uma antiga fazenda, da cidade de Palmas, a região dos campos, das aguadas, do trecho onde existe a mata de Araucária, as taipas, as formas da estrada em seus diferentes pontos, os rios, o Vau, os canoeiros no auxílio com os tropeiros durante uma travessia do Rio Iguaçu, uma Capela a beira do caminho, a entrada em Porto União da Vitória e uma vista parcial da mesma na atualidade.

Segundo o entrevistado Sr.FFF<sup>20</sup>, as tropeadas entre a cidade de Palmas e União da Vitória variavam entre 7 e 10 dias, e quando as distâncias a serem percorridas eram muito extensas a marcha da tropa ia lentamente ficando mais lenta, fazendo diariamente um percurso de do máximo quatro ou cinco léguas diárias.

O início da viagem poderia, por exemplo, se dar em Palmas, e aconteciam geralmente ao amanhecer, seguiam pela estrada das Tropas durante o dia até chegarem à beira do Rio Chopin onde instalavam seu acampamento. Os pousos e rondas realizados pelos tropeiros eram sempre em locais seguros e pré-escolhidos pelos tropeiros. Na maior parte das vezes acontecia às margens de um córrego, riacho ou rio, onde o gado pudesse ser vigiado e contido por acidentes naturais, facilitando assim a manutenção destes animais em um único espaço, sem que estes se desgarrassem da tropa. Ao amanhecer do dia seguinte realizavam a travessia do vau do Rio Chopin que neste trecho é raso e de fácil traslado, seguindo então até a Fazenda Capão Seco. Na alvorada do dia seguinte seguem com as tropas até o pouso na proximidade da Fazenda do Cedro. Dependendo do número de animais era necessário dividir a tropa em duas comitivas para evitar engarrafamento ou problemas no deslocamento.

---

<sup>19</sup> As fotografias foram feitas no período entre novembro de 2005 e novembro de 2006 por Kelly von Knoblauch, e a diagramação do mapa é de Fábio Roberto Dolinski.

<sup>20</sup> Ex-peão de tropas na região de Palmas e União da Vitória, atualmente mora em Curitiba e é proprietário de uma Fazenda onde cria gado.

O próximo pouso dar-se-ia na Fazenda Santa Bárbara e na noite seguinte no Horizonte, sempre em poteiros de Fazendas da Região, afirma o Sr. FFF. Segundo este tropeiro, após descerem a serra, os tropeiros usavam os poteiros ou pousos especialmente destinados e reservados aos viajantes e tropeiros, e não mais aqueles particulares dentro das fazendas, como eram os casos do Pouso do Iratim, que ele denomina de Pouso de Amazonas Santos, na seqüência no Passo da Galinha, no poteiro conhecido como do Banach, na localidade onde hoje se situa a cidade de General Carneiro; seguindo-se os Pousos do Rio Espingarda, e de Anta Gorda, no poteiro de Lucas Ferreira.

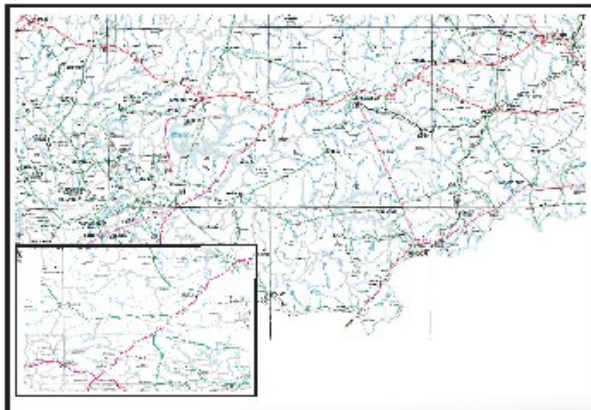
Já nas proximidades do Passo do Iguaçu<sup>21</sup>, o pouso se dava na localidade do Rio da Areia, onde até a atualidade esta instalada a estrutura física do curtume do Sr. Bach. Este pouso era o passo inicial para a preparação da travessia das tropas pelo rio Iguaçu, que segundo o Sr.FFF era o grande problema e preocupação da viagem, devido ao tamanho e profundidade deste rio. As margens do rio Iguaçu encontravam-se para auxiliar os tropeiros na travessia a figura dos canoieiros, população ribeirinha da região.

Após a passagem pelo Vau do Rio que era comumente realizada logo no clarear do dia, a tropa reunia-se na ronda do outro lado do Rio Iguaçu, na margem norte, para o pernoite e merecido descanso após o esforço empregado com a travessia. Este pouso localizava-se onde atualmente encontra-se o aeroporto do Distrito de São Cristóvão.

Segundo este entrevistado, as tropas seguiam rumo as charqueadas e curtume de Porto União da Vitória, ou ainda iam adiante até Curitiba/PR ou mesmo até o Estado de São Paulo. No caso destas tropeadas em que ele participou entre os anos de 1930-42, o tropeiro chefe retornava de trem e realizava os pagamentos em União da Vitória, antes de seguir viagem a Palmas pelas estradas.

---

<sup>21</sup> Primeiro nome atribuído a localidade de Porto União e União da Vitória, em 1842.



Passagem do Vau



Vista de Porto União da Vitória

União da Vitória/PR

Rio Iguaçu

Porto União/SC



Mata de Araucária



Caminho das Tropas



Caminho nas proximidades de Porto União da Vitória



Vau do Rio Jangada



Entrada de Porto União da Vitória



Igreja da Colônia Barrero



Riacho a beira do caminho



Passo Correntino Rio Chopim



Vista frontal do Passo Correntino



Estrada das Tropas após o Passo Correntino



Margem Sul do Rio Chopim Vestígio de caminho das Tropas



Antigo Caminho das tropas



General Carneiro

Rio Jangada



Caminho das Tropas

Palmas



Margem Sul do Rio Chopim Passo Correntino



Cerca de Talpa (Fazenda São Pedro)



Cidade de Palmas

Campos de Palmas

Fazenda São Pedro



Sede da Fazenda São Pedro



Fazenda São Cristóvão

Fazenda São Cristóvão



Estrada de porcos feita de talpa Fazenda Santo Antônio

Rio Chopim



Vestígio do Antigo Caminho das Tropas ao lado da atual Rodovia

Horizonte



Mata de Araucária



Vestígio do Antigo Caminho das Tropas ao lado da atual Rodovia

Mapeamento Fotográfico do Caminho Palmas - União da Vitória

Rio Chapecó

Straube, Kelly von Knobaluch

A estruturação sócio-espacial do sistema tropeiro – o caso do caminhão das tropas entre Palmas e União da Vitória/PR / Kelly von Knobaluch Straube. - Curitiba, 2007.

1???.f.: il., tabs, grafs.

Orientador: Prof. Dr. Wolf Dietrich Gustav Johannes Sahr  
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências da Terra, Curso de Pós-Graduação em Geografia.  
Inclui Bibliografia.

1. Tropeiros – Paraná – História. 2. Tropeiros – Palmas (PR).  
3. Tropeiros – União da Vitória (PR). 4. Geografia regional I. Sahr, Wolf Dietrich Gustav Johannes. II. Título. III. Universidade Federal do Paraná.

CDD 918