

Jurema Mascarenhas Paes



MESTRADO EM HISTÓRIA
UFBA - SALVADOR
2001

30

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
MESTRADO EM HISTÓRIA**

**TROPAS E TROPEIROS NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XIX
NO ALTO SERTÃO BAIANO**

Jurema Mascarenhas Paes

Dissertação apresentada ao Mestrado em
História Social da Universidade Federal da
Bahia – UFBA., sob a orientação do Prof. Dr.
Ubiratan Castro de Araújo, para obtenção do
título de Mestre em História.

**Salvador-BA.
Dezembro de 2001.**

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Ubiratan Castro de Araújo
(Orientador)

Profa. Dra. Maria Yedda Linhares
(Examinadora)

Prof. Mestre Erivaldo Fagundes Neves
(Examinador)

LISTA DE ABREVIATURAS

- APEB Arquivo Público do Estado da Bahia.(Salvador)
AMRC Arquivo Municipal do Rio de Contas (Rio de Contas)
APM Arquivo Público Mineiro (Belo Horizonte)
IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IGHB Instituto Geográfico e Histórico da Bahia

SUMÁRIO

	No. Página
Resumo.....	5 e 6
Dedicatória.....	7
Agradecimentos.....	8
Apresentação.....	9 a 18
 Capítulo I – Historiografia e tropeirismo	
1.1 Anásile Bibliográfica.....	19 a 27
 Capítulo II - Caminhos e veredas do Sertão	
2.1 Sertão.....	29 a 31
2.2 Municípios de Rio de Contas e Caetitê, as cidades	
Como cenário.....	32 a 36
2.3 Os Caminhos.....	37 a 49
2.4 O Alto Sertão em movimento.....	50 a 55
 Capítulo III – Tropeada no Alto Sertão da Bahia	
3.1 tropas e tropeiros.....	57 a 66
3.2 O tropeirismo na Bahia.....	67 a 70
3.3 O tropeiro.....	71 a 74
3.4 Tipos de Tropas e suas funções	75 a 90
3.5 Iconografia.....	91 a 97
 Capítulo IV - O tropeirismo através da poesia e prosa	
4.1 O tropeiro e o troperismo através do canto Elomariano	
do tropeiro Gonsalin.....	100 a 110
 Considerações Finais.....	111 a 113
 Anexos:	
Entrevista com tropeiros.....	114 a 140
Mapas.....	141 a 152
Glossário.....	153 a 155
Relação de fontes.....	156
Fontes impressas.....	157 a 158
Bibliografia.....	159 a 164

RESUMO

Este trabalho analisa a História social da formação do tropeirismo no Alto Sertão baiano, na primeira metade do século XIX, procurando identificar o cotidiano e as relações que se estabeleceram entre os tropeiros no interior da colônia, mais especificamente, os que faziam o roteiro do litoral às cidades do Rio de Contas e Caetité, bem como aqueles que faziam os caminhos por estradas que os levavam das diversas partes do território brasileiro até esta região.

Partindo de uma revisão bibliográfica específica sobre o tema das tropas e dos tropeiros nas regiões do Sul e Sudeste da colônia Brasileira e de uma bibliografia temática em torno da economia e sociedade da região do Alto Sertão, procuro entender como funcionavam as relações socioeconômicas das tropas nesta região, que teve o ouro como ponto de forte riqueza, além do que a pecuária, a policultura e a produção de algodão, que mantiveram a região em atividade, fazendo a ligação desta com litoral, com as vilas e cidades vizinhas e as províncias mais próximas. Procuro reconstruir o movimento histórico da região através de suas permanências e sutis transformações, marcadas pelo tempo, sobretudo ao que tange a análise de uma economia interna gestora de uma vida interiorana mais independente, de um povo que mesmo colonizado desenvolveu sua autonomia e originalidade. A pesquisa se sustenta na investigação de inventários e testamentos contidos nos Arquivos Públicos da Bahia e Rio de Contas, em depoimentos orais de ex-tropeiros que viajaram pela região do Alto Sertão, nos registros deixados pelos viajantes em seus livros de viagem principalmente Spix e Martius que em viagem pela Bahia passaram pelas vilas de Rio de Contas e Caetité nos anos entre 1817 e 1820, bem como, todo um agrupamento cultural de poesias e obras literárias construídas por artistas que tiveram nas tropas e nos tropeiros a inspiração, que se fez através da memória. Tropeiros de diversas regiões circulavam pelo Alto Sertão e tiveram suas vidas relacionadas com o

modo de vida das pessoas destes lugares como fazendeiros, comerciantes, mineradores, etc.

Para isso ao invés do enfoque usual de considerar o tropeirismo como sistema de comércio ou transporte, entendemos ser necessário encará-lo em sua totalidade de sistema de produção, desde a criação de animais na fonte, até as fases posteriores do processo de divisão do trabalho, o que era um aspecto bastante interessante dentro do contexto da economia colonial. No tropeirismo as relações sociais de liberdade e escravidão vão se portar com algumas peculiaridades comparando-se com as regiões do recôncavo e do litoral, porque os tropeiros nas viagens dividiam as delícias e as dores do caminho, bebiam da mesma caneca trocavam experiências e contavam histórias com os camaradas, tocadores, arrieiros e cozinheiros sendo eles escravos ou homens livres.

Segue-se o estudo do movimento histórico das tropas e dos tropeiros no Alto Sertão evidenciando as permanências culturais destes personagens históricos através do tempo, como grandes interlocutores do litoral com o interior e do interior com ele mesmo.

DEDICATÓRIA

Este trabalho é uma homenagem àqueles, que, em lombo do burro, fixaram e ligaram veredas e caminhos e devassaram o horizonte. São eles: índios, bandeirantes, sertanistas, criadores de gado e tropeiros. Estes, considerados os continuadores dos bandeirantes e sertanistas, que interligaram zonas, uniram homens, fundiram disparidades culturais e criaram os fundamentos da unidade nacional com os próprios pés e em lombos de muares.

É também uma homenagem ao próprio animal: o muar, no Sudeste, e/ou burro, jumento, no Nordeste, que hoje integra o folclore brasileiro. Utilizados no serviço de carga das regiões brasileiras, *ajudou o homem na lida diária, ajudou o Brasil a se desenvolver, arrastou lenha, madeira, pedra, cal, cimento, tijolo, telha, fez açude, estrada de rodagem, carregou água para casa do homem, fez a feira e serviu de montaria*. Luiz Gonzaga faz esta apologia ao jumento, na música *O Jumento é nosso irmão*¹:

*É verdade, meu Senhor
Essa estória do sertão
Padre Vieira falou
Que o jumento é nosso irmão*

*E na fuga para o Egito
Quando o julgo anunciou
O jegue foi o transporte
Que levou Nosso Senhor
Vosmicê fique sabendo
Que o jumento tem valor*

*Agora, meu patriota
Em nome do meu sertão
Acompanhe o seu vigário
Nessa terna gratidão
Receba nossa homenagem
Ao Jumento, nosso irmão*

¹ Gonzaga, Luiz. Clementino, José. Capim Novo [LP], 12 faixas, selo RCA, S. Paulo, 1976.

AGRADECIMENTOS

Na elaboração desta dissertação de mestrado foi fundamental a orientação do Professor Doutor Ubiratan Castro de Araújo, por sua paciência, compreensão, idéias brilhantes e críticas construtivas decisivas para trilhar os rumos e conclusão deste trabalho. Aqui expresso meus agradecimentos, extensivo a todos aqueles que contribuíram de alguma maneira, sem medir esforços.

Ao advogado, pesquisador da região do Centro-Oeste da Bahia, Rui Medeiros. Agradeço a ajuda tão essencial no trabalho de identificação bibliográfica, bem como no trabalho de campo das regiões de Vitória da Conquista e Rio de Contas.

A Limonge, morador da região de Rio de Contas, peça fundamental para fazer a ponte entre mim e os ex-tropeiros que foram a grande voz deste trabalho.

Aos ex-tropeiros ou ajudantes de tropa: Altamirando Camacan, Juvenal do Cândido Ribeiro, Manuel Lopes do Livramento, Antônio Ribeiro de Novais, Francisco da Silva, José dos Santos Padre, que concederam um pedaço de suas vidas e experiências em seus depoimentos para ajudar a compor este trabalho, um agradecimento muito especial.

A Maura, funcionária do arquivo de Rio de Contas – BA, pela paciência em permanecer mais tempo que o permitido no arquivo, para que eu pudesse realizar a pesquisa, devido à distância de Salvador a cidade de Rio de Contas.

A Elomar Figueira Mello, músico arquiteto, pela entrevista e obra poético-musical, que serviram de fonte e de inspiração constante.

Ao professor Erivaldo Fagundes, grande incentivador dos estudos sertanejos e impulsionador deste trabalho.

APRESENTAÇÃO

Está aberta a porteira para seguir a trilha das tropas baianas, uma viagem no tempo, fazendo um deslocamento do início do século XXI à primeira metade do século XIX, para o Alto Sertão da Bahia, mais precisamente cumprindo as rotas dos caminhos que iam e vinham das cidades de Rio de Contas e Caetité, as quais no séc. XIX desenvolveram atividades econômicas diversas, como a mineração, a plantação do algodão, a policultura e a pecuária, destinadas às regiões circunvizinhas e também para a capital da Bahia. Através desta aventura por caminhos e trilhas surpreendentes, pretendo reconstruir o cotidiano estradeiro do tropeiro, e as relações estabelecidas por este personagem histórico com os caminhos e pousos, com seus ajudantes de tropas, com as cidades em que aportavam, com os fazendeiros, enfim suas relações sociais, portanto, políticas e econômicas.

A cidade de Rio de Contas faz parte da Chapada Diamantina e Caetité, da Serra Geral. Ambas estão dentro do cenário do Alto Sertão conceito regional da região de Caetité baseada na hidrografia relacionada ao Rio São Francisco e a topografia da região. A escolha de tais cidades deu-se devido à existência de fontes documentais bem organizadas nos Arquivos, tanto em Salvador quanto em Rio de Contas, tornando o rastreamento dessas fontes alvo possível. Além do mais, encontra-se em Rio de Contas a memória de um passado tropeiro em fontes orais muito ricas. A localização destas cidades situa-se distante do litoral, local onde não existe rio navegável, nas proximidades de Minas Gerais, com quem mantiveram forte intercâmbio, principalmente, após a descoberta do ouro, dando início ao desenvolvimento de uma circulação econômica interna, no período colonial.

Essa pesquisa tem como universo temporal a primeira metade do século XIX, desde 1808, com a transferência da Corte portuguesa para o Brasil, quando se intensificaram as relações comerciais entre o litoral e o interior, dando-se início à política do Tratado de Methuen, abrindo-se os portos para as nações amigas, fazendo-

se com que a circulação dos produtos importados adentrassem Sertão e montanhas. Considero a baliza cronológica final deste trabalho o ano de 1850, com a promulgação da Lei de Terras e com a Abolição do Tráfico Negreiro, medidas que vão restringir o número de escravos levados para serem vendidos na região, bem como estimularam o desenvolvimento de um tráfico interprovincial.

A exploração do ouro, nas Minas Gerais, já vinha, desde o final do século XVII, levando, para esta localidade e suas proximidades, grande deslocamento populacional, povoando e desenvolvendo a economia no interior da colônia. A criação de gado, no Sertão da província baiana, juntamente com a entrada dos sertanistas e bandeirantes e a descoberta do ouro na nascente dos Rios das Velhas e Rio de Contas são apontados como fatores que mais contribuíram para a exploração do interior da Bahia, entretanto, o reconhecimento e apoio da coroa para exploração do minério só foi efetivado no século XIX, quando da escassez do ouro nas Minas Gerais, o que não significa que antes disso não tenha havido exploração destes minérios na Chapada. A Coroa não tinha interesse em deslocar o controle sobre a exploração do ouro das Minas Gerais para a Chapada, uma vez que o grande foco, reconhecido, do minério localizava-se naquela região. A partir daí passou a circular maior número de tropas por esta região, pois a exploração do ouro gerou o aumento populacional, maior necessidade de consumo de mão de obra escrava trazidas de Salvador, maior consumo de alimentos principalmente o gado vindo do médio São Francisco. Nesta região desenvolveram-se fazendas de subsistência para manter a estrutura da exploração do ouro, além da maior necessidade de mantimentos básicos para se montar a estrutura local de exploração e de povoação.

Desse modo, o recorte cronológico também foi no sentido regional, pois com a mineração no interior da Bahia passaram a existir novas estruturas de poder e outras relações econômicas. O cenário socioeconômico local se transformou de tal modo, que aumentou a circulação de riquezas locais e, como tal, a necessidade de transportes, isto aliado às mudanças provocadas pela vinda da Coroa e, conseqüentemente, a quebra do exclusivo colonial.

Emília Viotti da Costa, em seu livro *Da Monarquia à República*, aborda as questões de acordo com os novos conceitos de terra e trabalho, referindo-se às diversas leis importantes, que foram decretadas em diferentes países durante o século XIX, falando inclusive sobre a Lei de Terras, no Brasil, que:

*Proibia a aquisição de terras públicas através de qualquer outro meio que não fosse a compra, colocando um fim às formas tradicionais de adquirir terras através de posses e através de doações das coroa. (...) A Política de terras e de mão de obra estão sempre relacionadas, e ambas dependem, por sua vez das fases de desenvolvimento econômico.*²

Tanto os que obtiveram ilegalmente a terra, através da ocupação, nos anos precedentes à lei, como os que receberam doações, nunca mais preencheram as exigências para a legitimação de suas propriedades, puderam registrá-las e validar seus títulos após demarcar seus limites e pagar as taxas, isso se tivessem realmente ocupado e explorado a terra.

Criou-se um serviço burocrático encarregado de controlar a terra pública e de promover a colonização. A terra torna-se domínio público, patrimônio da união. Antes ela pertencia à Coroa e para possuí-la só se fosse como recompensa de serviços prestados a esta. Para adquiri-la, só comprando-a do governo, o qual atuaria como mediador entre o domínio público e o provável proprietário. A relação pessoal que anteriormente existia entre o rei e o pretendente, ao invés de ser uma dádiva pessoal concedida pelo rei segundo as qualidades pessoais do indivíduo, a terra podia ser obtida por qualquer pessoa com recurso financeiro suficiente.

A terra torna-se uma mercadoria adquirida por indivíduos, as decisões concernentes à sua utilização passaram a ser tomadas por esses mesmos indivíduos. A adoção de uma nova política de terras, no Brasil, resultou da expansão econômica interna.

² Costa, Emília Vioti da. *Da Monarquia à República – Política de terras no Brasil e nos EUA*. p. 17

Segundo Emília Viotti:

*Na primeira fase, a propriedade da terra conferia prestígio social, pois implicava no reconhecimento pela coroa dos méritos do beneficiário. Na segunda fase, a propriedade da terra representa prestígio social porque implica em poder econômico.*³

Estas mudanças alteram o cenário político e econômico da colônia e como não poderia deixar de ser diferente alteram também as relações sociais internas da colônia, que sofria também as pressões das transformações externas, com novos interesses, de países como a Inglaterra que já tinha feito a primeira revolução industrial. Por esses motivos, escolhi este momento para delimitar o final do trabalho, pois daí para frente à reconstrução histórica pediria outros detalhes, uma mudança de ótica que exigiria mais tempo de estudo.

Este trabalho, além da revisão bibliográfica, conta com a investigação de 100 inventários "Post mortem" e 30 testamentos dos municípios de Rio de Contas e Caetité. A realização de seis entrevistas com ex-tropeiros que atuaram no Alto Sertão no início de século XX, o que contribuiu para a reformulação do cotidiano do tropeiro, das relações sociais dentro das tropas e destas com as cidades, os pousos, as estradas e muito mais, recuperando a ótica de quem viveu na pele tal experiência, tecendo a ponte entre depoimentos dos ex-tropeiros e os registros deixados pelos viajantes que passaram por essas regiões, no século XIX, principalmente Spix e Martius. Os registros dos viajantes foram de fundamental importância para remontar ao passado mais longínquo, o que permite um contraste com o passado vivo e mais recente, constatando as permanências.

A variedade documental se fez presente neste trabalho e foi tratada sob uma perspectiva qualitativa, pois não existiam séries completas em quantidade informativa para a pesquisa de forma que permitissem tratamento quantitativo extenso. A intenção foi perceber as relações humanas na sociedade construída no espaço recortado e identificar os sentidos dos seus personagens na construção de uma

³ Ibid., p. 130

realidade interiorana interativa que também gerava riquezas e que tinha um papel dentro do contexto da história econômica do Brasil colônia.

Outras fontes utilizadas foram: a literatura romaneada de Hugo Carvalho Ramos⁴, Carlos Nascimento Silva (*Romance Histórico*)⁵ e a obra poética musical de Elomar Figueira Mello⁶ que através de suas árias de ópera abordou a realidade e o cotidiano tropeiro no alto Sertão baiano, principalmente no final do século XIX em período de seca. Também foi utilizada a literatura dos viajantes, principalmente daqueles que passaram e descreveram rotas costumeiras ligando o alto-sertão com a região sudeste, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo e também os caminhos que levavam até o Recôncavo baiano, como exemplo de Spix e Martius⁷. Isto porque os viajantes em suas aventuras pelo interior do Brasil colônia, por onde não existia transporte fluvial, viajavam com os tropeiros, que transportavam a bagagem e já sabiam os caminhos de costume. Estas eram as rotas comerciais do interior, ou seja, os caminhos do próprio abastecimento interno para a subsistência, ou para o escoamento dos produtos que interessavam à metrópole, desde o ponto explorado até o litoral, para ser enviado para Portugal.

Como os viajantes seguiram os caminhos das tropas e viajaram junto com elas, viveram as dificuldades e aventuras do cotidiano estradeiro, descreveram, muito bem, a vegetação por onde passavam: as vilas, os pousos, as fazendas, as pessoas e as relações humanas. Deixando ricas informações da região, como origem da cidade, povoamento, dados econômicos, questões étnicas e hábitos alimentares, o processo de transporte de mercadorias, as estradas existentes, o que foi fundamental para o presente estudo. Como verdadeiros artistas e ilustradores, deixaram uma iconografia muito rica do tropeirismo, servindo como fonte importante para a compreensão do

⁴ RAMOS, Hugo Carvalho. *Tropas e Boiadas*, editora Itatiaia Belo Horizonte.

⁵ SILVA, Nascimento Carlos – *A Casa da Palma*, Rio De Janeiro: Relume- Dumará, 1995.

⁶ MELLO, Elomar Figueira. *Na Quadrada das Águas Perdidas* (LP. álbum duplo) 20 faixas, produção independente, Salvador Bahia, 1979; *Auto da Catingueira* (LP álbum duplo) 8 faixas, produção independente, Vitória da Conquista Bahia, 1984.

⁷ SPIX E MARTIUS, *Viagem pelo Brasil – 1817- 1820*, São Paulo, Melhoramentos, 3 edição, 1976, Tradução de Vera Furquim Lahmeyer, 3v.

universo estradeiro dos tropeiros, nas estradas, nos pousos e ranchos da vida. Nessas gravuras também se registram, de forma, clara a presença do trabalho escravo nas tropas, pousos e ranchos.

A abordagem da autora Miriam Leite⁸ em relação aos viajantes é muito importante para este trabalho, sobretudo porque se refere à importância e à legitimidade do depoimento destes como documento histórico, sob uma visão crítica e dialética do pesquisador.

*Os relatos de viajantes estrangeiros têm sido utilizados como documentação em trabalhos de história, economia e antropologia. Até 1970, contudo, tinham sido aceitos sem maiores análises críticas ou fora de uma perspectiva histórica. Embora sejam fontes promissoras de dados qualitativos (principalmente) para a história social, a documentação que fornecem precisa passar por um crivo analítico, que torne válida a sua contribuição.*⁹

Pretendo, nesta pesquisa utilizar os viajantes, partindo do pressuposto de que estes, em sua qualidade de estrangeiros, como não faziam parte do grupo cultural visitado, tinham condições de perceber aspectos, incoerências e contradições da vida quotidiana que o habitante, ao dá-la como natural e permanente, encontrava-se incapaz de perceber.

*O habitante vive sua vida e reflete apenas sobre seus aspectos mais próximos, sem tomar conhecimento de muitos outros do ambiente em que se encontra. As instituições, as inter-relações sociais, os sinais, as indicações e orientações, que compõem o padrão cultural do grupo social a que pertence, são incorporados sem merecer uma reflexão global. O habitante tem uma vivência comum ao grupo, mas poucos conhecimentos sobre eles como um todo. Por ser alguém que é "de fora" e está ali "de passagem", sem intenção de ser aceito pelo grupo e com o objetivo de relatar a seus conterrâneos o que conseguiu perceber, o viajante torna-se um observador alerta e privilegiado do grupo visitado.*¹⁰

⁸ LEITE, Miriam Lifchitz Moreira. *Livros de Viagem 1803/1900*, Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1997.

⁹ Id. Ibid., p. 9

¹⁰ Id. Ibid., p. 10

Verifica-se que o olhar do viajante não é de todo puro, sendo assim torna-se necessário estar alerta aos seus contras e suas posturas de superioridade em relação à população colonial e seus costumes, a vegetação etc.

Em contrapartida, o viajante traz a postura do civilizado diante do povo atrasado, reforçada por uma série de obstáculos lingüísticos, culturais e econômicos à compreensão do grupo visitado. Mesmo quando o viajante não pertence à nobreza ou à alta burguesia, identifica-se com a civilização européia e seus padrões de avaliação dos homens, de acordo com o êxito ou o fracasso. Ao avaliar o grupo visitado e seus valores estranhos, dos quais o observador tem apenas amostras concretas fragmentárias, o visitante e o habitante acabam vítimas de inúmeros maus entendidos. Muitas das dificuldades desse relacionamento provêm da capacidade distinta dos viajantes de se desprenderem de sua cultura de origem para observar e repensar a população visitada; e a população brasileira que podia ler os seus escritos nem sempre era a que estava sendo descrita ou interpretada no livro de viagem, pois era constituída pela faixa de habitantes mais abastados, identificados com a cultura européia.¹¹

As obras literárias foram importantes para ilustrar o cotidiano do tropeiro expressado no imaginário irreal, resguardado no tempo e preservado na memória de um criador músico e poeta que conviveu com o final dos tempos das tropas na região de Vitória da Conquista (Alto Sertão).

Os mapas confeccionados neste estudo tiveram como base a coleção de mapas do Estado da Bahia, SEPLANTEC¹², os quais foram importantes ilustradores da interação do que se produzia nas diversas regiões do estado com o surgimento dos caminhos, mostrando a dinâmica do trabalho tropeiro como veículo de ligação entre pontos produtivos diversificados.

¹¹ Id. Ibid., p. 10

¹² BAHIA, Secretaria do Planejamento Ciência e Tecnologia. Atlas do Estado da Bahia, S. A Artes Gráficas, 1976.

O estudo compreende quatro capítulos e as considerações finais, retratando a história social do tropeirismo no Alto Sertão da Bahia na primeira metade do século XIX.

No primeiro capítulo, analiso uma historiografia ampla sobre as tropas e os tropeiros no Brasil, principalmente os do Sul e Sudeste, onde esta atividade se desenvolveu com grande intensidade por ser o pólo produtivo das mulas, cercando o meu objeto para poder partir para um estudo do tema na Bahia onde quase nada se escreveu especificamente. Além da Bibliografia das tropas, foi necessário verificar os trabalhos que abordavam o contexto interiorano do Alto Sertão na Bahia. As imagens que se tem do Sertão no final do século XIX e início do XX, como sinônimo de deserto incivilizado, atrasado e selvagem não interessa aqui para este estudo. Mesmo assim, existem sertanejos que, por serem de lá do Alto Sertão, como Erivaldo Fagundes Neves, sentem-se apaixonados pelo tema e debruçam-se sobre os documentos com o intuito de revelar sua história. Ele desenvolve o estudo na região da Vila de Caetité. É um trabalho de história regional e, como tal, também nacional. Erivaldo em sua obra, *Das Sesmarias ao Minifúndio*, redige evidências importantes e discute significativos aspectos do processo de formação assim como da evolução socioeconômico e político-cultural do Alto Sertão da Serra Geral da Bahia, parte da área em que circulavam os tropeiros deste estudo. Através deste trabalho, Erivaldo revela um outro ângulo da história econômica brasileira, em que o Alto Sertão desenvolveu uma economia interna autônoma, paralela à economia colonial central, voltada para exportação, mas não como economia subsidiária ou de sustentação da economia central, mas sim como uma economia independente da central, mas que convivia com a mesma, segundo ele:

O povoamento do interior compeliu à produção do auto abastecimento, capaz de gerar excedente para o mercado regional e interprovincial. Essa nova dinâmica integrou várias regiões interioranas, promovendo acumulação interna e formação da pequena propriedade fundiária, antítese da planificação do colonizador. Boiadeiros e mais acentuadamente tropeiros sertanejos

*expandiram seus negócios até o recôncavo baiano, Minas Gerais, Goiás, Rio de Janeiro e São Paulo*¹³.

Este novo olhar foge da história eurocêntrica e vai ser inspirador e muito esclarecedor para o rumo deste trabalho, pois, seguindo este prisma, vou também observar a existência das tropas, não mais como elemento de sustentação de uma economia colonial exportadora e sim como responsáveis pelas ligações que propiciaram as comunicações das relações socioeconômicas internas que formavam a estrutura econômica de base que iria despontar com a independência do Brasil.

O cenário por onde vão passar as tropas estará presente no Capítulo dois, através do recorte espacial e geográfico do Alto Sertão e principalmente das estradas que faziam o intercâmbio entre o litoral e o centro-oeste e deste com a província de Minas Gerais. As cidades de Rio de Contas e Caetité vão estar em foco desde o momento em que estas passaram a ser vilas, no processo de seu povoamento, pela agropecuária e a descoberta de metais preciosos, vindo a desenvolver mais tarde a policultura, servindo como pontos de referência do desenvolvimento do alto sertão. Neste trabalho estas cidades ganham movimento com o leva-e-trás das tropas pelas estradas que serão citadas e representadas por mapas e das relações comerciais traçadas por estas, seja com o litoral, com as vilas e fazendas mais próximas e até mesmo entre as províncias. Os viajantes vão estar presentes neste capítulo com importantes dados referentes às vilas de Caetité e Rio de Contas no que tange à povoação, fundação da vila e o que se produzia mais por aquelas regiões, além do que fazendo referência à circulação de mercadorias interprovinciais e também regionais, seja de subsistência local ou ainda para exportação, ajudando a reconstruir uma história do interior em movimento, indo além do destino marcado pelo sistema econômico colonial.

No capítulo três, *Tropas e Tropeiros*, vai se desenvolver a reflexão, sobre o tropeiro como personagem socioeconômico, traçando informações de inventários de

¹³ NEVES, Erivaldo Fagundes. *Das Sesmarias ao Minifúndio*. p. 172.

forma qualitativa com outras fontes como os depoimentos de ex-tropeiros entrevistados e os registros deixados pelos viajantes. É o momento em que a história reflete também o seu presente, a mistura de diversas fontes para a construção de mais uma visão a respeito do objeto de estudo histórico, indo buscar na fusão da história tradicional com a história oral uma parceria por novos rumos, trabalhando com as permanências. Neste, a reflexão vem em torno da tropa e do tropeiro, as relações entre estes e os camaradas das tropas, o arrieiro, o tocador, o ferreiro e outros, a presença do trabalho escravo na tropa e os tipos de tropas que existiam no alto sertão.

O capítulo quatro vai ser uma extensão do capítulo três, com abordagem social das tropas numa perspectiva cultural, fazendo uso das fontes literárias e poéticas que foram inspiradas no cotidiano e na lida do tropeiro, nos pousos e estradas da vida por escritores, poetas e músicos que guardaram em sua memória a imagem das tropas e através delas montaram suas obras. Este capítulo tenta mostrar um pouco do cotidiano do tropeiro, das dificuldades estradeiras, das aventuras e estórias de beira de estradas e de ponto de parada.

Este é um trabalho fruto do mundo global, influenciado pela interdisciplinaridade, na tentativa de testar o “mix” de fontes clássicas com fontes orais e literárias e iconográficas, num exercício de reflexão para se construir uma visão no meio de tantas que se podem ter.

CAPÍTULO I
HISTORIOGRAFIA E TROPEIRISMO

1.1 ANÁLISE BIBLIOGRÁFICA

Sabe-se que a maior produção bibliográfica em torno do assunto se concentra nas regiões Sul e Sudeste do Brasil, o que não é nem um pouco estranho pelo fato da atividade tropeira ter vindo do Sul da colônia e se espalhado por todas as outras regiões. Além disso, para estas regiões, a atividade tropeira chegou a ser atividade econômica central, principal produto concentrador de riquezas.

O tropeirismo surge como atividade de apoio à mineração e contribui para o desenvolvimento das regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste no sentido econômico dentro do contexto colonial.

Pelo Sudeste e Sul do Brasil entraram os primeiros muares trazidos das colônias espanholas da América. Estabeleceram-se aí os primeiros produtores e surgiram as grandes feiras¹⁴ de animais, como a de Sorocaba, em São Paulo, que era o centro da venda de muares (ver mapas 1 e 2 anexos). *Na feira de Sorocaba reuniam-se tropeiros do Centro e do Sul do país e até alguns do Nordeste*¹⁵. Ali os tropeiros eram intermediários, poupando a mineiros e baianos uma caminhada até Montevideú.

O estudo social relacionado ao comércio de tropas tem proporcionado diferentes abordagens das condições sociais do tropeiro e suas funções reguladoras dos meios de comunicação de um passado recente. Em sua maioria, as obras estão situadas ou ligadas a um produto da economia colonial de exportação como o ouro ou café, mostrando sempre o tropeiro e sua funcionalidade dependente de um desses

¹⁴ ALMEIDA, Aloísio. *Vida e Morte do Tropeiro*. S.Paulo: Martins, 1971, p. 41. Ver definição de feira: "Em geral têm a Antiguidade do gênero humano. Facilitam a troca dos produtos, com o encontro de regiões econômicas diferentes. Têm duplo caráter: festivo e sagrado. Por isso realizavam-se junto dos templos, misturando-se o profano ao religioso. Na civilização cristã, a própria palavra tem origem na liturgia, é a féria dia festivo. A feira prosperou em toda a idade média. Kermesse, palavra germânica, é feira. Ainda hoje em Portugal, chamam feira a parte profana das festas religiosas. No nordeste sobrevive o velho costume medieval das feiras".

¹⁵ Id. Ibid., p 62.

produtos, funcionando como “economia subsidiária”. Essas obras também têm destacado o universo sentimental e heróico do tropeiro, transformando-o em indivíduo socialmente envolto em relações sociais das mais diversas, deixando de aparecer como homem sem vínculos, viajante de um canto a outro, sem morada, sem pouso ou raízes.

Alguns autores, tais como Afonso Arinos de Mello Franco, João Dornas Filho e Aluisio de Almeida tratam do assunto de uma maneira mais genérica, descrevendo as características das tropas e tropeiros no território nacional na tentativa de demonstrar que o transporte em muares significou um novo período do bandeirismo.¹⁶ Os tropeiros são identificados como os novos bandeirantes, responsáveis pela movimentação da riqueza do país e continuadores da obra de desbravamento e civilização da terra.

Aluisio de Almeida traça um itinerário da vida e morte do tropeiro tendo como base o livro de Alcântara Machado sobre o bandeirante. O autor faz uma analogia entre o tropeiro e o bandeirante, considerando que o último seguiu o rastro do primeiro. É um livro que aborda o tropeirismo, nas regiões Sul e Sudeste do Brasil colônia, mostrando a importância dessa atividade para o desenvolvimento econômico de tais regiões.¹⁷

Outros discorrem sobre o assunto na perspectiva de mostrar sua importância na história dos meios de comunicação e transporte no Brasil. Assim, João Pandiá Calógeras e José Alípio de Goulart abordam as tropas de bestas enquanto propriedade do tropeiro, empregadas na circulação de produtos e mercadorias e estabelecendo a ligação entre as regiões brasileiras, além de destacarem o papel econômico e social das tropas e tropeiros.¹⁸

¹⁶ FRANCO, Afonso Arinos de Mello. *Tropas e Tropeiros*, In: História e Paisagens, Rio de Janeiro, Francisco Alves, 1921. 232 p.

¹⁷ ALMEIDA, Aloísio. *Vida e morte do tropeiro*. S. Paulo: Martins, 1971, p.20

¹⁸ CALÓGERAS, João Pandiá. *Transportes Arcaicos*. In: Estudos Históricos e Políticos – Renostra. 2 ed. São Paulo, Ed. Nacional, 1936. p 578- 91 (Brasiliana, v. 74)

Alípio Goulart, em *Tropas e Tropeiros na Formação do Brasil*, faz um estudo de História Social, baseado na caracterização da tropa, enquanto propriedade do tropeiro e este como alocador de serviços ou vendedor da capacidade de carga de seus animais. Não aprofunda suas análises sobre a importância do tropeiro enquanto participante de um setor socialmente ativo, inserido no contexto econômico colonial de subsistência e de exportação, nem tão pouco no que se refere às relações de poder.

Seu trabalho se restringe às tropas de muares já organizadas, empregadas na circulação de produtos e mercadorias, passando por alto no que concerne àquelas outras tropas de animais chucros, tangidos do campo de criação para os mercados. Detém-se no tropeiro estabelecido, com o seu negócio de transporte organizado, ao invés daqueles tangedores de manadas que recebiam a mesma denominação, além do que os diversos tipos de tropas que vão estar presentes neste estudo.

Ainda em Goulart, tropa é um sistema de transporte e não um meio: *é que assim nos pareceu mais exato, posto que a tropa era um sistema composto de muares que eram os meios*¹⁹. Esta obra pode ser considerada um clássico da temática das tropas, pois aborda, detalhadamente, os costumes e a vida social em torno da tropa embora de forma descritiva. Contribui assim para a formação de uma compreensão básica de alguns aspectos do tropeirismo, principalmente de seu cunho social e cultural.

Já Alfredo Ellis Júnior, Myriam Ellis e Carlos Borges Schmidt, ligados a uma visão cíclica da história econômica, optam por fazer uma síntese histórica da utilização da tropa de muares na economia brasileira, o ciclo do luar com base na relação de causa e efeito a importância do fator transporte para o desenvolvimento dos ciclos econômicos do Brasil.²⁰

¹⁹ GOULART, José Alípio. *Tropas e Tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961. p 16.

²⁰ ELLIS JÚNIOR, Alfredo. *O Ciclo do Luar*. Revista de História. São Paulo, USP, 1 (1): 73-81, jan/mar.1950.

AUSTREGÉSILO, Myriam Ellis. *Estudos sobre Alguns Tipos de Transportes no Brasil Colonial*. Revista de história, São Paulo USP, 1 (14): 495-526, out/dez.

Mais recentemente, alguns estudos foram feitos sobre o assunto. Ainda Mansani Lavallo, por exemplo, analisando quantitativamente os livros de registro do Rio Negro entre 1830 – 54, procura mostrar a atividade tropeira na região sul do país, mais precisamente o seu desenvolvimento na quinta comarca da capitania de São Paulo, buscando elucidar os pormenores do comércio de tropas de animais chucros e a formação dos grupos sociais dependentes dessa atividade na região dos Campos Gerais, Paraná.²¹ Alcir Lenharo, por sua vez, interessado em recriar o quadro de abastecimento da Corte e o papel político que os interesses regionais do sul de Minas tiveram na formação do estado brasileiro, na primeira metade do século XIX, examina a documentação relativa aos registros referentes ao movimento de tropas para a capital, caracterizando este comércio regional de tropas e estabelecendo a conexão mercantil entre o sul de Minas e o Rio de Janeiro.²² Ainda, no seu estudo, o autor faz uma análise da projeção social e política do tropeiro envolvido com a distribuição de gêneros de subsistência destinados ao mercado do Rio de Janeiro.

Alcir Lenharo em *Tropas de Moderação* analisa:

*O abastecimento como uma temática política. Escapando da história econômica, buscou-se estudar a formação de um setor social novo oriundo da produção e distribuição de gêneros de primeira necessidade para o consumo interno.*²³

O autor procura demonstrar *o modo como este setor da classe proprietária do Centro-Sul articulou-se politicamente em nível regional e se projetou no espaço da corte*²⁴. Vale ressaltar que o seu estudo é feito no período de 1808 a 1842. Neste

SCHIMDT, Carlos Borges. *Tropas e Tropeiros*. Boletim Paulista de Geografia. São Paulo, (32): 31 – 53, jul. 1959.

²¹ LAVALLE, Ailda Mansani. *Análise Quantitativa das Tropas Passadas no Registro do Rio Negro; 1830-1854*. Curitiba, Universidade Federal do Paraná, 1974. 180p.

²² LENHARO, Alcir. *Tropas de Moderação, o abastecimento da corte na formação política do Brasil (1808-1842)*. p. 24.

²³ Id. Ibid., p. 24.

²⁴ Id. Ibid., p. 25.

contexto o autor faz uma análise da literatura social relacionada ao estudo do comércio das tropas e refere-se aos tropeiros a partir das observações de viagem de Saint-Hilaire, que apontou a forma *sui-generis da organização das tropas da região; elas aparecem demarcadas por um caráter de complementaridade à propriedade e tendem a compor uma tipologia especial, onde as categorias 'proprietários/tropeiros' aparecem associadas*²⁵.

Segundo Alcir Lenharo, a função da tropa acompanhou as transformações econômicas e políticas da história do Brasil, de modo que a compreensão da tropa, dos tropeiros e de sua funcionalidade variou juntamente com o contexto histórico e com a visão que se queria dar a tal tipo social; ao tropeiro e a corte, a sua importância política em função de suas atividades de comerciante e de transportadora.

Tom Maia e Thereza Regina de Camargo Maia, através de entrevistas com tropeiros, ex-tropeiros e artesãos fizeram um interessante trabalho em que registram aspectos folclóricos das atividades das tropas, tropeiros e cargueiros da região Serrana do Vale do Paraíba Paulista.²⁶

Estas obras serviram como ponto de referência e como mapeamento para esta pesquisa, uma vez que dentro da historiografia baiana o tropeirismo é um assunto pouco explorado. Quase nada foi pesquisado a fundo sobre a origem e o desenvolvimento da atividade tropeira na Bahia e sobre suas relações. Esta leitura propiciou um melhor entendimento do assunto em um sentido mais amplo, fornecendo as ferramentas necessárias para o delineamento das trilhas e caminhos deste trabalho.

No cenário historiográfico baiano, além dos clássicos já conhecidos como *Bahia Século XIX, uma Província no Império*²⁷, destaca-se *Da Sesmaria ao*

²⁵ Id. Ibid p. 109.

²⁶ MALA, Tom e Maia, Thereza Regina de Camargo. *O Folclore das Tropas, Tropeiros e Cargueiros no vale do Paraíba*. Rio de Janeiro, MEC – SEC/ Funart/ Instituto Nacional do Folclore, São Paulo, Secretaria de estado da Cultura de São Paulo, Universidade de Taubaté, 1981. 125p.

²⁷ MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Bahia Século XIX, uma Província no Império*. Ed. Nova Fronteira, Rio de Janeiro, 1992.

*Minifúndio*²⁸ de Erivaldo Fagundes Neves, historiador, que vem desenvolvendo um trabalho em torno das temáticas sertanejas cuja obra foi de grande importância, inspiradora e esclarecedora para os vieses desta dissertação. Conforme seu ponto de vista, o Alto Sertão, no período colonial, possuía uma economia interna, que girava por si só, independente do sistema mercantilista. A região trabalhada por Erivaldo tem o minifúndio e o trabalho familiar, autônomo, como traços definidores, que, segundo o autor, é o que caracterizava a economia sertaneja.

Partindo destas referências, investiga-se o papel das tropas e dos tropeiros no Alto Sertão baiano, levando-se em consideração que o estudo do tropeiro não pode ser entendido como atividade cíclica nos moldes da teoria dos ciclos, que esteve presente por muito tempo na história econômica brasileira. Assim, o tropeiro e a tropa estariam sempre relacionados a uma economia de exportação e esta acontecia em períodos com início e fim marcados, quando ao final dessas atividades econômicas, os tropeiros seriam dispensados de suas funções dentro do ciclo econômico, passando a fazer parte de outro ciclo. Durante muito tempo, a historiografia entendeu o tropeirismo como atividade subsidiária a uma outra mais importante na escala comercial, geralmente ligada à exportação.

Assim é que o ciclo do luar estaria ligado ao ciclo do ouro, depois ao ciclo do açúcar paulista e, mais adiante, ao ciclo do café da baixada fluminense, não tendo outra alternativa para o tropeiro a não ser procurar outro espaço produtor para inserir-se mais uma vez à produção e ao comércio.

Afonso Arinos trabalha com uma história econômica baseada na teoria dos ciclos. De uma economia colonial de exportação monocultora onde outras atividades como policultura e a criação de gado, são consideradas atividades ancilares, ou melhor, de segundo plano.

²⁸ NEVES, Erivaldo Fagundes. *Uma Comunidade Sertaneja: Da Sesmaria ao Minifúndio (um estudo de história regional e local)*. Editora Universidade Federal da Bahia: Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 1998.

*Consideramos a pecuária, na formação econômica Brasileira, como atividade ancilar da civilização do açúcar. Com efeito, embora nem sempre solidários, mesmo, em muitos aspectos, opostas à primeira nasceu da segunda e lhe foi sempre vassala, durante o período de expansão colonial, no ponto de vista do comércio internacional.*²⁹

Nessa linha, dois elementos seriam determinantes: a questão da localização geográfica da produção ou das comunidades aí instaladas, e a opção pelo luar, animal próprio para esse tipo de transporte, como já discutimos na introdução deste trabalho.

O presente trabalho reconhece a importância dos estudos sobre o luar, no trato biológico e no mapeamento da sua utilização como animal de carga na América, mas não concorda com a teoria do ciclo do luar. Esta foi a visão de uma história econômica que teve sua importância em uma época, dentro do contexto da historiografia nacional, mas que não cabe mais por ser uma visão eurocêntrica. A partir disso podemos dar novo encaminhamento à avaliação da presença do tropeiro e do luar na História do Brasil, em especial no Alto Sertão da Bahia.

O tropeirismo possui diversas categorias, ou seja: a relacionada ao comércio de muare, a relacionada a produtos de exportação, e a ligada ao transportes de mercadorias de abastecimento interno (a policultura e a pecuária) que eram produzidas dentro da colônia para abastecer as regiões interioranas e as suas principais vilas e cidades, como foi o caso do trabalho desenvolvido por Alcir Lenharo. A pecuária e a policultura, após a mineração, estabeleceram-se em várias regiões do interior da colônia, dando continuidade ao trabalho das tropas que serviram de transporte para as mercadorias de exportação e também para as necessidades internas. Além de portadoras de mercadorias, as tropas vão fazer transporte de pessoas e de escravos para serem vendidos no interior.

²⁹ FRANCO, Afonso Arinos de Mello. *Tropas e Tropeiros*, In: História e Paisagens, Rio de Janeiro, Francisco Alves, 1921. p.47.

A intenção deste trabalho é reconstruir as relações sociais nas tropas, as relações de trabalho, na região do Alto Sertão de Rio de Contas, Caetité e das vilas mais próximas, e por uma abordagem social poder compreender um pouco melhor a história econômica do alto sertão baiano, através das indicações do que elas produziam e dos caminhos pelos quais as mercadorias circulavam. É um estudo de história social fazendo a conexão com a economia e, conseqüentemente, com as relações de poder.

CAPITULO II
CAMINHOS E VEREDAS DO SERTÃO

2.1 SERTÃO

*O sertão parece estar em todo lugar que se anuncie o desconhecido, o espaço social a conquistar. Nesta perspectiva, para os propósitos deste trabalho, recorrer ao conceito de fronteira significa pensar o sertão enquanto espaço simbólico, cujos contornos geográficos seriam de difícil delimitação.*³⁰

Segundo Kátia Mattoso, a palavra *sertão* tem um significado tão vago que os dicionários a definem como um nome dado a qualquer região afastada das terras cultivadas e das costas cobertas de vegetação áspere.³¹

Antonil, por exemplo, se preocupou em delimitar o sertão devido às preocupações portuguesas concentrarem-se apenas no litoral. Seu sertão tem uma dimensão geográfica muito maior do que a que trabalharei nesta dissertação:

*Estende-se o sertão da Bahia até a Barra do Rio de São Francisco, oitenta léguas por costa; indo para o Rio acima até a barra que chamam de Água Grande, fica distante a Bahia da dita barra, cento e quinze léguas: de Centocê, cento e trinta léguas: de Rodelas por dentro, oitenta léguas: das Jacobinas, noventa léguas: e do Tucano, cinquenta. E porque as fazendas e os currais de gado se situam aonde há largueza de campo, e água sempre manente de rios, ou lagoas: Por isso os currais da parte da Bahia estão postos na borda do Rio São Francisco, no Rio das Velhas, na do Rio das Rãs, na do Rio Verde, na do Rio Paramirim, na do Rio Jacuipe, na do Rio Ipojuca, na do Rio Inhambupe, na do Rio Itapicurú, na do Rio Real, na do Rio Vaza-Barris, na do Rio de Sergipe; e de outros rios, em os quais, por informação tomada de vários que correram este sertão, estão atualmente mais de quinhentos currais, e só na borda aquém do São Francisco, cento e seis léguas (...).*³²

Neste trabalho, a escolha recai mais precisamente sobre o Alto Sertão, que compreende uma série de municípios, destacando-se dentre eles os de Caetité e Rio

³⁰ LIMA, Nísia Trindade. *Um sertão chamado Brasil*. Rio de Janeiro: Revan/IUPERJ/UCAM, 1999. p.44. In Finazzi, Agrò, Ettore. *Um lugar do tamanho do mundo*. Belo Horizonte: ed. UFMG, 2001.

³¹ MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Bahia, século XIX: uma Província no Império*. p. 63.

³² ANTONIL, André João. *Cultura e Opulência do Brasil*. Texto da edição de 1711, p. 262.

de Contas.³³ Caetité, onde se concentravam os pontos distribuidores da cultura do algodão, produto de grande importância para a exportação e uma forte região policultora e de gado; Rio de Contas por se beneficiar e crescer nesse cenário a partir do descobrimento do ouro, o que veio reforçar a produção anterior vinculada à subsistência, criação de gado e algodão.

No alto sertão da serra geral desenvolveu-se principalmente a cultura do algodão, típica de áreas secas, consorciada com milho e feijão. O Nordeste brasileiro historicamente caracterizou-se como região algodoeira, que teve seu primeiro surto exportador estimulado pela revolução industrial inglesa, na segunda metade do século XVIII e outro na década de 1860, com a guerra de secessão.

³⁴

O Alto Sertão encontra-se localizado na região do Polígono das Secas, apresentando clima seco à sub-úmido e semi-árido, com temperaturas anuais média 21,00° C; máxima 26,10° C; e mínima 16,60° C. A pluviosidade anual oscila entre a mínima de 279mm nos meses de maio a setembro, média 713mm e máxima de 1.532mm, entre novembro e fevereiro. É uma região de planalto, localizando-se aí a Serra Geral e outras ramificações da Cordilheira do Espinhaço, a 500m de altitude nos cursos inferiores dos rios Três Passagens ou Congo, Brumado, Gavião e de Contas.³⁵

Este espaço geográfico inclui os caminhos que ligavam o litoral ao Alto Sertão baiano e ao sítio econômico compreendido entre as cidades de Caetité e Rio de Contas. Esse sítio estava localizado na antiga Capitania de Ilhéus, distantes do centro principal da Bahia, o porto de Salvador, e próximo às regiões do Norte das Minas

³³ Aracatu, Brumado, Caetité, Caculé, Caraibas, Condeúba, Guageri, Ibiassucê, Igaporã, Jacaraci, Lagoa Real, Licínio de Almeida, Mactinga, Malhada de Pedras, Mortugaba, Pindal, Piripá, Presidente Jânio Quadros, Rio do Antônio, Tremendal, Urandi.

³⁴ NEVES, Erivaldo Fagundes. *Uma Comunidade Sertaneja, da Sesmaria ao Minifúndio: Um Estudo de História Regional Local*. p. 116.

³⁵ BAHIA. Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia. Centro de Estatísticas e Informações. *Informações Básicas dos Municípios Baianos*. Serra Geral. Salvador, 1994, v. 10.

Gerais. A princípio eram desenvolvidas ali as atividades mineradoras que dependiam das tropas para o seu abastecimento e comunicação.

As cidades, os caminhos e as estradas neste trabalho vão ser importantes como espaços por onde passaram as tropas do Alto Sertão no século XIX, deste modo, não nos propomos a analisar especificamente o desenvolvimento socioeconômico destas. Aqui elas funcionarão como cenário que vai ajudar a compor o movimento de uma história social das tropas no Alto Sertão.

2.2 **MUNICÍPIOS DE RIO DE CONTAS E CAETITÉ – AS CIDADES COMO CENÁRIO**

Não seria possível escrever este trabalho sem pegar estrada e conhecer as regiões aqui em estudo, pois é preciso sentir na carne e nos nervos a geografia, o povo do lugar, sua mentalidade, para buscar as permanências históricas e desvendar o passado. Somos detetives do tempo humano, do tempo social, do tempo político, do tempo econômico e cultural e como tal também geográfico, espacial e antropológico, não esquecendo, que cada tempo em separado está vinculado ao outro. Por isso podemos descobrir relações sociais e de poder através da cultura e descobrir elementos culturais através das relações sociais e de poder.

Atualmente, a cidade do Rio de Contas fica distante da cidade de Salvador em 750km e de Vitória da Conquista 211km. Chegar lá nos dias de hoje ainda é uma grande aventura.

A descoberta desta região do Alto Sertão, sobretudo da região do Rio de Contas, está ligada aos bandeirantes, paulistas e mineiros e aos sertanistas baianos.

Rio de Contas está situada no Planalto da Serra das Almas, aproximadamente a 1.100m de altitude, na Chapada Diamantina meridional, posição Centro-Oeste a 13 34'44 Latitude – Sul e 41 48'41 Longitude – Oeste. Apresenta as maiores altitudes do estado e está situada a 1050m do nível do mar. Destacam-se duas unidades de relevo: uma montanhosa com altitude superior a 700m e outra plana e suave.

Na montanha 'as cristas assumem dimensões gigantescas, dando origem a serras elevadas, destacando-se a serra das Almas com um dos seus pontos mais elevados, o Pico das Almas com 1958 m de altitude. Nelas tem origem os principais cursos d'água, tributáveis do Rio de Contas, como: Brumado, das Furnas, Água Suja e Taquari. (...) No município, predomina o clima seco, mesotérmico, pela classificação de Thornthwaite. Os maiores índices pluviométricos ocorrem nos meses de novembro e dezembro (primavera/ verão). Por outro lado o trimestre mais seco

*corresponde aos meses de junho, julho e agosto, quando a temperatura pode atingir índices inferiores a 16°C.*³⁶

O processo de formação do município de Rio de Contas se deu:

*Com o desenvolvimento da mineração e o aumento da população, o arraial de Mato Grosso prosperou bastante e, assim, em 1718, foi criada a primeira Freguesia do Alto Sertão Baiano – ou Sertão de Cima – com a denominação de Freguesia de Santo Antônio de Mato Grosso.*³⁷

Anos mais tarde, em 20 de outubro de 1722, após terem sido fundados vários povoados pelo interior da Bahia, o vice-rei D. Vasco Fernandes César de Menezes, conde de Sabugosa, fez ver ao rei D. João V de Portugal a necessidade de serem criadas duas vilas no interior da Bahia. O Conselho Ultramarino resolveu criar as vilas de Santo Antônio de Jacobina e Nossa senhora de Livramento de Rio de Contas, situada na atual cidade de Livramento.

A criação de vilas era uma espécie de controle da política portuguesa sobre a colônia, principalmente sobre seu interior, direcionando a arrecadação de impostos de passagem sob o ouro e o gado.

Autorizado pela carta Régia de 27 de novembro de 1723, D. Vasco Fernandes César de Menezes encarregou o coronel Pedro Barbosa Leal de erigir a vila, o que se deu em 1724. Sua criação foi aprovada pela provisão real datada de 09 de fevereiro de 1725.

A escolha do local não foi a mais acertada. Na região, durante as enchentes, grassavam febres, tanto assim que, em 20 de fevereiro de 1744, o ouvidor geral da parte Sul da comarca da Bahia solicitou ao rei D. João V a transferência da vila para local mais propício.

Pela provisão Régia de 02 de outubro de 1745 foi autorizada a mudança da vila para o povoado de Creoulos no planalto onde hoje se encontra a cidade de Rio de

³⁶ Arquivo Municipal de Rio de Contas. Referências básicas sobre o município de Rio de Contas. p. 3

³⁷ Arquivo Municipal de Rio de Contas. Referências básicas sobre o município de Rio de Contas. p. 1.

Contas. A fundação da nova vila se deu em 28 de julho de 1746, por ordem do então vice-rei André de Melo Castro – conde Galveas. Elevado à vila, o povoado de Creoulos foi denominado Vila Nova de Nossa Senhora do Livramento das Minas do Rio de Contas.

Segundo Vilhena:

*Minas do Rio de Contas foi primitivamente um pouso chamado creoulos. Era distrito Mineiro que tinha legislação especial. Foi naquele lugar edificada uma capela sob a invocação de Santa Ana. Muito cresceu com a descoberta e a exploração do ouro, de 1718 em diante. Foi elevado a vila em 1824.*³⁸

Em 1840, o município, teve seu nome simplificado para Minas do Rio de Contas e, mais tarde, em 8 de julho de 1931 passou a chamar-se simplesmente Rio de Contas. Originariamente, o território do município abrangia uma vasta extensão territorial, extremado com Jacobina e o Rio São Francisco. Com a criação de novos municípios foi perdendo algumas áreas. Os primeiros municípios desmembrados foram: Barra do Rio de Contas (Itacaré) e Vila Nova do Príncipe, Caetité. Em seguida vieram Maracás depois Mucugê, Água Quente (Paramirim) e Bom Jesus do Rio de Contas (Piatã). Por último, em 1921, desmembrou-se Vila-Velha, hoje Livramento do Brumado.

O Município era constituído, primitivamente, pelo distrito sede. Atualmente compõe-se de Rio de Contas (ver mapa 3 anexo). Arapiranga e Marcolino Moura.

A cidade de Caetité *fica situada na Serra do Espinhaço a 850 metros de altitude sobre o nível do mar*³⁹. Posição geográfica latitude meridional quatorze graus, dois minutos e vinte e sete segundos, Longitude Oeste de Grennwich duas horas, cinquenta minutos e vinte e oito segundos. *Nasceu esta cidade de uma aldeia e indio Chaetés*⁴⁰, que foram conquistadas por aventureiros bandeirantes paulistas. A cidade de Caetité foi até 1810 uma freguesia e nessa data elevada a vila, encontra-se

³⁸ VILHENA, Luis dos Santos – Editora Itapuã – Coleção baiana vol.II. p.539

³⁹ BARROS, B.de – Dicionário geográfico da Bahia. P. 175

⁴⁰ BARROS, B.de – Dicionário geográfico da Bahia. P. 175

no Arquivo Público da Bahia os autos de sua fundação. Ao norte ela possui limites com os municípios de Paramirim e Rio de Contas; ao nordeste com Bom Jesus dos Meiras e Condeúba, ao sudeste com Jacaracy, ao sudoeste com Umburanas; a oeste com Monte Alto, Riachão de Santana e Macaúbas. O comércio em Caetité sempre foi seu forte, casas de comércio, Negócio com Minas, com os municípios vizinhos e a capital. A distância de caetité à capital é de 625 KM. É uma cidade que desenvolve bem o comércio na região, por sua localização na Serra geral.

No início do século XIX, em viagem pelo interior da Bahia, os viajantes Spix e Martius⁴¹ informaram sobre a existência das vilas de Caetité e Rio de Contas, suas distâncias, paisagens e atividades de produção desenvolvidas nessas povoações:

*Vila-Velha foi uma das primeiras colônias estabelecidas no sertão da Bahia, despovoado com o descobrimento das minas de ouro da montanha vizinha, dando ensejo à fundação da vila de Rio-das-Contas (1724). Os agricultores e criadores aproveitaram-se da feliz situação do belo vale, onde estão espaçadas as suas fazendas, destinadas tanto ao gado, quanto ao algodão, que ali dá tão bem, como nos terrenos de catingas do rio Gavião e nas chapadas de Minas Novas e Caetité. Um algodoeiro perfeito produz dez a quinze libras de algodão com caroço e três a cinco libras de algodão beneficiado. Ao contrário, no alto da montanha próxima, esta útil planta não prospera senão excepcionalmente.*⁴²

Spix e Martius descreveram muito bem a passagem da região de Caetité para a região de Rio de Contas, em sua vegetação expondo em detalhes as semelhanças entre estas e as regiões de Minas Gerais, além do que retratam a carência de alimentos pelo caminho, deixando os viajantes apreensivos com uma possível falta para os animais e tripulantes:

Entre Caetité e a povoação mais próxima, Vila de Rio de Contas, tínhamos que galgar, durante três dias de viagem, um território

⁴¹ SPLX, Johann Baptist Von, 1781-1826- *Viagem pelo Brasil: 1817-1820*/ Spix e Martius; Prefácio Mário Guimarães Ferri; tradução Lúcia Furquim Lahmeyer ; revisão B. F. Ramiz Galvão, Basílio de Magalhães.- Belo Horizonte: Ed. Itatiaia ; São Paulo : Ed da Universidade de São Paulo, 1981

⁴² SPLX, Johann B. von e MARTIUS, Karl Friedrich Phillip. *Viagem pelo Brasil: 1817-1820*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1981, p. 256.

*muito montanhoso. Subimos a serra a leste de Caetité, também formada de gneiss, internando-nos logo, de novo, nas catingas despidas de folhas (...). Do cume dos montes de granito e gneiss, granitóide, perto da fazenda Juazeiro, avistamos, a leste, as serras mais altas, por entre as quais corre o Rio-das-Contas; também são na maior parte, cobertas de mata de catingas. Como essa vegetação, despida de toda verdura, oferece só pouca alimentação às mulas cargueiras assustamo-nos ante a idéia de não bastar a provisão de milho que trazíamos.*⁴³

⁴³ Id. Ibid., p.254-255

2.3 OS CAMINHOS

Durante os primeiros séculos da colonização brasileira, os sertões baianos conservaram-se virgens da invasão dos colonizadores que a princípio se mantiveram na costa. Somente em 1549 com a chegada de Thomé de Souza (Governador da Bahia), vai se dar início, por ordem de D. João III, a colonização e exploração dos sertões desconhecidos, quando vão ser montadas as primeiras bandeiras e divisas das sesmarias. E a partir do século XVII e início do XVIII vão se intensificar o processo de povoamento colonial. Segundo Erivaldo:

A ocupação econômica do Sudoeste da Bahia e do vizinho Norte de Minas Gerais iniciou na transição do século XVII ao XVIII quando, simultaneamente, estabeleceram fazendas de gado no vale do Rio São Francisco, de onde se estendeu pelos cursos dos Rios Verde, Pardo, Doce e Araçuaí.⁴⁴

E daí surgiram núcleos de povoadamentos em duas direções distintas, movidos pela expansão econômica com a implantação das fazendas de gado, seguindo o curso dos rios:

Toparam, portanto, no Alto Sertão da Bahia, dois vetores de povoamento: um baiano, subindo o Rio São Francisco, com a pecuária; outro paulista, que ocupando os vales dos rios Verde Grande e Pardo, transportaram seus criatórios para as sub-bacias do Gavião, do Antônio e do São João, na Bahia.⁴⁵

Os primeiros caminhos a serem abertos no Brasil colonial reportam o tempo dos sertanistas e bandeirantes caçadores de índio e esmeraldas, que seguindo os passos dos bugres, grandes conhecedores da região, procurando riquezas e até mesmo muitas vezes fixando fazendas com criações de gado, deixaram suas marcas de exploração e fixação. Os sertanistas baianos além dos rastros indígenas

⁴⁴ NEVES, Erivaldo Fagundes. *Uma comunidade sertaneja: da sesmaria ao minifúndio*. p. 88

⁴⁵ Id. *Ibid.*, p. 88

acompanhavam os caminhos abertos pelas boiadas, que se proliferavam, sobretudo na região do Rio São Francisco.

*Nas margens do Rio São Francisco, encontram-se baianos e pernambucanos com paulistas, de modo que mais de 100 famílias paulistas criavam gado nas imediações dos Rios São Francisco e das Velhas, antes mesmo do descobrimento de Minas.*⁴⁶

O Rio das Velhas era um importante ponto de parada e encontro de exploradores de diversas paragens Bahia, São Paulo, Minas, Goiás e Rio de Janeiro desenvolvendo grande comércio.

Os percursos dessas trilhas, quase sempre, seguiam o curso dos grandes rios, deixando sobre os terrenos atravessados os primeiros traçados das estradas baianas. O interesse pelo interior foi despertado em Portugal com as descobertas das minas de ouro de Potosi na Colônia Espanhola.

Em revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia no. 60 de 1934⁴⁷, encontram-se os seguintes dados a respeito dos rumos dessas bandeiras, iniciadas por Thomé de Souza e que prosseguiram pelos outros governos:

*Três principais diretrizes seguiram as bandeiras em suas penetrações: as que enveredaram pelos rios do Sul, principalmente Jequitinhonha e Buranhém; as que entraram pelo Rio Paraguassu e percorreram quase toda a zona central, descobriram as serras que denominaram Gareru, Borracha e Sincorá, percorreram o vale do rio deste nome e os dos rios de Contas, Gavião, Jacuipe, passaram por Jacobina e atingiram o Rio de São Francisco onde chegaram, descendo pelo vale do Rio Salitre e abriram as estradas para Conquista, as que demandaram o Norte e o Nordeste e atingiram o Piauí, Pernambuco, Ceará, Paraíba, Rio Grande do Norte e Maranhão.*⁴⁸

Além dos primeiros sertanistas e bandeirantes, que exploraram as regiões citadas acima, existiram também as bandeiras povoadoras como foi o caso da família

⁴⁶ ABREU, Capistrano de. Capítulos de história... p. 195. In: NEVES, Erivaldo Fagundes. Idem p. 89

⁴⁷ In Revista do Instituto Histórico e Geográfico – Monografia escrita pelo Engenheiro Civil Mário Tarquino, Bahia – Junho - 1933.

⁴⁸ Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia: no. 60, 1934. P. 446.

Garcia D'Ávila e dos Guedes de Brito, que se apossaram de grandes extensões de terra. A historiografia considera Garcia D'Ávila como o primeiro grande latifundiário desta região, *seus domínios vão, em 1573, além de Tatuapara, centro de seus dez curraes de vacas disseminados em vasta área de território que se limita, ao sul pelo Jacuhybe, ao norte pelo Itapicuru*⁴⁹. É o início da arrancada para o São Francisco.

Os Guedes de Brito da casa da Ponte possuíam *cento e sessenta léguas na margem direita do São Francisco, indo este enorme latifúndio desde o Morro de Chapéu até à nascente do Rio das Velhas*⁵⁰.

Outros povoadores de porte menor também contribuíram para a exploração e o povoamento do interior, sobretudo com criação de gado como Bernardo Vieira (irmão do Padre Vieira), O Mestre de Campo Aranha Pacheco, O Capitão Francisco de Brás e muitos outros. Próximos, em sua maioria, à região do rio São Francisco.

Na primeira fase do povoamento do Sertão as pessoas foram se adaptando ao pouco que a região lhes oferecia. A instalação das fazendas ou dos currais, como primitivamente se denominou. Requeria muita predisposição do desbravador para enfrentar as mais diversas dificuldades e diferente da região do recôncavo a mão de obra seja livre ou escrava era menor:

*Uma antiga fazenda sertaneja exigia pequeno contingente de trabalhadores, livres e escravos de ambos os sexos, além de um casal, proprietário ou simplesmente administrador, para fazer com que germinassem os mestiços de que se encheu o Sertão.*⁵¹

As moradias eram construídas de forma muito simples, utilizando-se em grande parte de materiais disponíveis na própria região. A casa era levantada aos trancos e barrancos, de qualquer jeito; o cercado do curral, do aprisco propriamente; os couros – chapéu, gibão, perneiras, laço – vara de ferrão, ferro. Como podemos observar através dos estudos feitos por Erivaldo:

As habitações rurais do início do povoamento tinham geralmente paredes de enchimento ou taipa – material ainda muito usado atualmente – e tetos de palhas de ouricuri ou cascas de pau-d'arco.

⁴⁹ VIANNA, Urbino. – Bandeiras e Sertanistas Bahianos. P.22

⁵⁰ Ibid., p. 28

⁵¹ NEVES, Erivaldo Fagundes. Uma comunidade sertaneja: das sesmarias ao minifúndio. P. 98.

*Apenas os fazendeiros mais abastados edificavam suas casas com alicerces de pedras, paredes de adobes de argila crua e coberturas de telhas vãs.*⁵²

Com a descoberta do ouro um grande contingente de pessoas se deslocou para a zona central da colônia e lá se fixaram, surge com isso necessidades internas pela sobrevivência destas aumentando a circulação econômica interna que vai servir de sustentação, de infraestrutura para sobrevivência das cidades que surgiram com a mineração na região centro-oeste da colônia.

De todas as partes da colônia movimentaram-se levas de pessoas em direção as terras mineiras inclusive da Bahia, despovoando o Sertão e o litoral. É expressiva a preocupação de D. Álvaro da Silveira Albuquerque, governador da repartição Sul, atestada em trecho da carta dirigida ao seu colega governador da Bahia, em 05 de maio de 1704:

*Em cada dia me acho mais só, assim de soldados como de moradores, porque o excesso com que fogem para as minas nos dá a entender que brevemente ficaremos sem ninguém. Também suponho que sua V. As. assim o experimenta porque das minas me escreve o Cônego Gaspar Ribeiro que é tanto o excesso de gente que entra pelo Sertão da Bahia que brevemente entende se despovoará essa terra.*⁵³

Antonil descreve os tipos sociais que partiam com destino às minas, o que vai permitir uma análise deste fenômeno não somente interno como externo, que fazia com que as pessoas se deslocassem de suas regiões ou países com destino às minas. Movidos pelas mais diversas aspirações: umas pela ambição, outras pela esperança de melhorarem de vida, ou até mesmo em busca da sobrevivência:

Cada ano vem nas frotas quantidades de portugueses, e de estrangeiros, para passarem às minas. Das cidades, vilas, recôncavos, e sertões do Brasil vão brancos, pardos, pretos, e

⁵² Ibid., p. 98

⁵³ Citação—Museu do arquivo nacional, col. Governadores do Rio de Janeiro, livro X III A, f.273 v.

*muitos indios de que os paulistas se servem. A mistura é de toda a condição de pessoas: homens e mulheres; moços e velhos; pobres e ricos; nobres e plebeus; seculares, clérigos, e religiosos de diversos institutos, muitos dos quais não têm no Brasil convento nem casa.*⁵⁴

O processo de povoamento do interior baiano também se deu graças à descoberta do ouro na Chapada, contribuindo para uma maior circulação econômica, pois *mineração foi, por excelência, o elemento de fixação das populações. Muito mais que a pecuária, foi o ouro que propiciou o surto de vilas e cidades do nosso hinterland*⁵⁵ tanto na Bahia como no Brasil. Grande foi o deslocamento populacional para as regiões das minas tanto das Gerais, como da Bahia, seguindo o curso dos Rios das Velhas, Rio de Contas e Rio Itapicuru. Grandes contingentes de escravos foram levados para trabalhar na exploração do ouro, fortalecendo o mercado escravo que era sediado no litoral baiano.

As explorações dos sertanistas baianos, bandeirantes paulistas, juntamente com as povoações das missões jesuíticas, os caminhos desbravados pelos criadores de gado e a descoberta do ouro nas Gerais resultaram nos primeiros movimentos das povoações e o surgimento das estradas do interior do Brasil, sobretudo das estradas reais e gerais que surgiram nos fins do século XVIII e início do XIX, requisitadas pela coroa como forma de controle sobre o interior da colônia rico em minério.

O fator importante de ocupação do interior, antes do período do ouro, foi a criação de gado. No caso específico do sertão baiano, a criação de gado foi, *a princípio, retaguarda econômica da produção açucareira mais tarde tornou-se uma fonte de economia Brasileira*⁵⁶, mesmo posto que supriu as necessidades de subsistência vindas com a mineração.

⁵⁴ ANTONIL, André João. *Cultura e Opulência do Brasil*. p. 213.

⁵⁵ GOMES, Josildete. In: *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*. N. 77: p.224.

⁵⁶ GOMES, Josildete. *Povoamento da Chapada Diamantina*. In: *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia* n. 77: p. 223.

No século XVIII, novos caminhos foram abertos da Bahia para Minas, com a exploração do ouro:

*Um roteiro mais curto do que o do Espigão mestre do Espinhaço, entre a Zona do Curvelo e a Bacia do Alto Rio de Contas, superior aos caminhos velhos que iam do Rio ou de São Paulo, segundo Antonil, por ser mais aberto para o trânsito de boiadas, mais farto de mantimentos e mais acomodado à passagem de mulas cargueiras.*⁵⁷

O estudo minucioso dos caminhos se faz necessário, pois a vida e o cotidiano do tropeiro estavam fortemente relacionados ao universo estradeiro. Deste modo é preciso mapear as regiões em que circulavam as tropas da Bahia para que, de sua totalidade, seja possível recortar o fragmento aqui em estudo, pois os caminhos se interligavam. São, justamente, essas ligações que vão ajudar na construção das relações sociais, econômicas, políticas e culturais, no universo tropeiro. É o estudo da interação do espacial com o social e humano.

As primeiras vias existentes no período colonial eram denominadas, segundo Cid Teixeira, de Caminho do Conselho, estradas ou caminhos naturais e considerados mais antigos:

*Ligava uma vila a uma cidade; ambas incipientes, ambas iniciais, ambas resultantes da coragem dos que aqui fizeram nascer, com o seu exemplo, quantas cidades, quantas vilas, quantos povoados tem ao longo de quatro séculos e meio, criado o nosso mosaico de grupamentos vicinais de todas as categorias e denominações.*⁵⁸

A vila de Nossa Senhora do Rosário do Porto de Cachoeira, último ponto navegável do Rio Paraguaçu, vai ser o maior entreposto do interior. Era ponto importante, pois ligava a produção do interior que não tinha rios navegáveis à capital pelo vapor que ia do Recôncavo à Cachoeira até chegar na baía de Todos os Santos. Este entreposto é tão importante e tão rentável que a cabotagem á vela pelo esteiro do

⁵⁷ VALPERTES, Guilherme. *O ouro e a montanha (Minas Gerais) História e paisagem do Brasil*. São Paulo: Cultrix., p. 26

⁵⁸ TEIXEIRA, Cid. *Bahia: Caminhos... Estradas... Rodovias... Notas para a História*. P. 23.

Iguape acima se constituía num dos melhores negócios da colônia do império. Segundo Kátia Matoso: *As primeiras estradas da Bahia partiam de Salvador e da vila de Cachoeira, tomavam duas direções: Leste – Nordeste e Oeste Sudoeste*⁵⁹.

Spix e Von Martius em sua viagem pela Bahia (1817-1820) descreverem muito bem a vila de Cachoeira e para os objetivos deste texto, falam das estradas que, ali, têm início:

*Da vila da Cachoeira partem três estradas: a de Muritiba, que segue pelo porto de São Félix, a sudoeste, até o distrito de Rio de Contas e, daí, para Minas Gerais, Goiás etc.; a de Belém, que liga Cachoeira com a parte sul da provincia; e a de Capoeiraçu, que segue a oeste e noroeste, da comarca de Jacobina para a estrada Real do Gado, por onde são tocadas as boiadas do Piauí.*⁶⁰

Nem tudo, porém, era transportado nos saveiros de pano de Içá ou de Vela de Pena. O gado para abate tinha que vir a pé. Em longas viagens de várias etapas até chegar, primeiro junto às hortas de São Bento e mais tarde, nos currais do Barbalho, foram ambos pontos finais das viagens que saíam, não raro da lonjura dos pastos do Piauí, foram as primeiras estradas que surgiram ainda no século XVI denominadas de Estrada das Boiadas, que serviriam como rebanho suporte para a subsistência da cidade de Salvador e seus engenhos no recôncavo (ver mapas 4 e 4.1 anexos). Com o crescimento do consumo de gado de corte, aumentava, conseqüentemente, o criatório de gado e com ele a importância das grandes casas latifundiárias dos Guedes de Brito, depois a sucessora casa da Ponte e novas estradas das boiadas continuavam a brotar, fazendo novas ligações do interior com a capital.

Estes caminhos de gado segundo Kátia Matoso:

Ligavam a capital apenas às terras situadas a leste e a noroeste. Um deles trazia até a cidade o gado da região onde hoje fica Lagoa Grande, no Sertão de Pernambuco. Outra rumava para a Chapada

⁵⁹ MATTOSO, Kátia – BAHIA Século XIX.p.468

⁶⁰ Spix e Martius In: TEIXEIRA, Cid. Bahia: Caminhos... Estradas... Rodovias... P. 44

Diamantina e, na altura da atual cidade de Boa Vista do Tupim, bifurcava-se, tomando duas direções: nordeste, passando por Jacobina, até Juazeiro; e norte, chegando às margens do São Francisco, num ponto situado entre Xiquexique e Sento Sé. Por essa estrada chegava a Salvador não só o gado criado no Sertão baiano como o proveniente do longínquo Piauí.⁶¹

No Século XVII, começa as bandeiras paulistas a agirem na região do São Francisco e o gado que chegava para o pioneiro Garcia D'Ávila se multiplicava nas imensas Sesmarias dos seus descendentes. Do aumento do consumo do gado de corte surge a feira do Capuame, onde é hoje a cidade de Dias D'Ávila, de onde vem a primeira estrada das boiadas. Segundo Kátia Matoso neste século as redes de estradas vão melhorar ligando novas regiões da capitania a capital (ver mapas 5 e 5.1 anexos) e descreve os traçados tendo como fonte Capistrano de Abreu:

Os traçados começaram a se tornar mais diretos e curtos. Um novo eixo ligava Salvador, ao mesmo tempo, aos principais núcleos da capitania de Sergipe del Rei, a Juazeiro e à atual cidade de Livramento do Brumado. De um tronco comum, saíam três estradas. Esse tronco atravessava uma parte do Recôncavo, alcançando o vale do Itapicuru na altura da atual cidade de Alagoinhas. Ali a estrada se bifurcava, tomando duas direções: uma atravessava a parte do Agreste, a leste da capital, ligando-as com as vilas de Lagarto e Laranjeiras, em Sergipe del Rei; a Segunda tomava o rumo nordeste, levando a Juazeiro mais diretamente que a velha trilha do século XVI. Antes de ali chegar, na altura de Queimadas, essa estrada também dava origem a uma ramificação que seguia para centro-oeste, levando até a região do Rio das Contas. A oeste da atual cidade do Livramento do Brumado, uma terceira bifurcação: dirigindo-se ainda mais a oeste, um novo caminho margeava o São Francisco, até o nordeste da capitania de Minas Gerais; voltando-se para o leste, a outra via passava por Caetité e terminava também no Nordeste de Minas, na região de Minas Novas. Era uma malha viária muito deficiente, que não cortava nem a metade do território da capitania.⁶²

⁶¹ MATTOSO, Kátia – BAHIA Século XIX .p, 468

⁶² Id. Ibid., p. 469.

Paralelamente aos caminhos que surgiam ligados à vida urbana, existiam também outros motivos pelos quais os caminhos nas colônias foram abertos dentre eles: a necessidade de administração pública, cobiça de riquezas naturais, a pecuária como já foi abordada, ou ainda o aventureirismo.

Depois da descoberta do ouro, no século XVII, mais precisamente no século XVIII, a circulação interna de riquezas na colônia tinha aumentado levando a coroa a adotar uma política de controle tributária severo, além do que gerou receio por parte da coroa de proliferação de idéias políticas que encadeasse pensamentos de autonomia econômica e, conseqüentemente, de independência, somado a isso vinham as dificuldades enfrentadas pela coroa com os índios e os quilombos que vinham se formando. Diante deste contexto, a coroa resolve dar início a uma política oficial de atuação direta em assuntos de caminhos e estradas, fechava-se a Bahia por terra para o Sul através de uma carta régia. Os caminhos eram responsáveis pela integração entre as vilas e também entre as províncias e então estas relações internas poderiam criar interesses que não fossem os mesmos da coroa.

Segue a carta Régia:

D. João de Lencastro, amigo. Eu/El Rei vos envio muito saudar. Por convir ao meu serviço fui servido resolver que essa capitania se não comunique pelos sertões com as minas de São Paulo nem das ditas minas se possam ir buscar gados e outros mantimentos a essa sobredita capitania da Bahia, nem, também, dela, trazerem-se às minas, encarregando ao provedor e administradores das ditas minas examinem se entram nelas algumas coisas vindas pelo sertão dessa capitania e que tendo noticia disso dêem logo busca, façam autos e tomem por perdido tudo que assim for achado, aceitando, para esse efeito denúncias, ainda em segredo e procedendo, em tudo, na forma em que, nesta parte, se dispõe no regimento da Alfândega desta cidade sobre as fazendas tiradas por alto, e que as mesmas denúncias se possam dar às justiças: do que me pareceu avisar-vos para que tenhais entendido o que nesta parte tenho disposto, recomendando-vos apertadamente que, pelos cabos dos sertões se impida com toda vigilância esta comunicação. Escrita em Lisboa, a 07 de fevereiro de 1701. Rei⁶³

⁶³ Carta Régia In: TEIXEIRA, Cid. Bahia: Caminhos... Estradas... Rodovias. P. 34

No século XVIII devido a essas decisões da coroa não houvera muitas alterações nas rotas dos caminhos já existentes, mas não significa que as estradas internas deixaram de prosseguir. Não era fácil conter os ânimos por causa do ouro e em 1725 é aberta estrada ligando a Vila de Jacobina ao Rio de Contas (ver mapas 5 e 5.1 anexos), criando também condição de tráfego para o gado produzido em Sergipe e Piauí para os centros de mineração do Brasil Central.

Outro roteiro importante a citar neste século é Bahia, Rio de Janeiro. Mesmo com a mudança, em 1763, da capital para o Rio o açúcar continuava sendo de grande importância econômica, então esta ligação entre as duas províncias seria extremamente importante.

A melhoria das estradas, sempre tinha um interesse econômico por parte da política portuguesa. As estradas denominadas de estrada real foram pavimentadas com pedras, por Pedro Leal nos trechos íngremes, para o melhor escoamento dos produtos que lhe interessavam, sobretudo o ouro como fonte de exploração. Não demorou muito até Portugal transformar a estrada real em tema prioritário da segurança nacional. Como única via entre os portos e as minas de ouro e diamantes, tanto o caminho Velho quanto o Novo mereciam vigilância constante. As trilhas receberam postos de controle, pedágios, e foram expressamente proibidas, sob pena de morte, a abertura de novas vias de acesso. As cargas partiam das Minas em lombo de escravos ou de burros, transportada em grandes cestas e baús de madeira, e ao longo da jornada existiam as paradas onde as cargas eram pesadas, medidas e aliviadas do quinto, a taxa cobrada pela coroa. O assunto era de tal importância e a vigilância tão severa que em 1711 foram recolhidos na Europa todos os livros do viajante Antonil.

A pavimentação das estradas, consideradas mais importantes pela coroa de acordo com seus interesses econômicos, se deu no final do século XVIII e início do século XIX.

As estradas da região Centro-Oeste, Alto Sertão foram reformadas no século XIX, mostrando que já neste tempo as relações entre vila, cidade e províncias já estavam a todo vapor. Cid Teixeira cita estas estradas, atribuindo o trabalho de pesquisa, no levantamento das mesmas, ao Engenheiro Mário Tarquinio.

Estrada da Barra do Rio de Contas a Conquista:

Foi mandada estudar em 1847; 10 anos depois, em 1857, foi aberta uma larga picada pela margem do rio de Contas, passando pelo lugar denominado Camisão e, dali, dirigindo-se para Conquista.⁶⁴

Estrada de Belmonte ao Santo Grande do Jequitinhonha:

Essa estrada foi construída em 1856, numa extensão de 198 quilômetros (30 léguas), entre a cidade de Belmonte e Salto Grande do Jequitinhonha, em Minas, em substituição e continuação dos péssimos caminhos existentes entre aquela cidade e a comarca de Minas Novas, com um percurso de 523 quilômetros (80 léguas) com um ramal para Canavieiras, acompanhando a margem esquerda do Rio da Salsa e o canal de Poassu.⁶⁵

Estrada das Boiadas:

A construção dessa estrada, entre a capital e Feira de Santana, foi posta em praça em 1847, arrematada por 69: 300\$000, obrigando-se o arrematante a concluí-la dentro do prazo de 23 meses. Em setembro desse ano, iniciaram-se as obras nas passagens dos rios Dendezeiros e Camurugipe, só ficando concluída em 1859.⁶⁶

Estrada da Cachoeira a Santa Izabel (Mucugê):

Essa estrada, também denominada do Paraguaçu, aberta desde 1698, por Antônio Filgueiras, encontrava-se, em 1861, em tais condições, dificultando e mesmo impedindo o tráfego entre o litoral e o sertão da Chapada Diamantina, que obrigou o presidente da província, Dr. José Augusto Chaves, a atender aos inúmeros pedidos e reclamações dos habitantes da zona, e baixar o ato de 19 de julho desse ano de 1861, nomeando uma comissão para proceder aos melhoramentos necessários nessa estrada, a fim de melhorar o

⁶⁴ TEIXEIRA, Cid. P. 47

⁶⁵ Ibid. p. 47

⁶⁶ Ibid. p. 47

*seu traçado e encurtar, no possível a distância, suprimindo-se as grandes ladeiras existentes.*⁶⁷

Estrada de Camamu a Minas:

*Em 1845, as câmaras municipais de Camamu e Valença dirigiram aos governos: Imperial e Provincial, uma petição solicitando a construção de uma estrada que ligasse diretamente aquelas vilas com a comarca de Minas Novas, na província de Minas Gerais, apresentando, mesmo um plano do respectivo traçado, sem, contudo, determinarem o ponto de chegada. Julgando, o presidente da Província, inconvenientes às comunicações diretas entre as aludidas vilas e a referida comarca e, prevendo maiores vantagens com a ligação para a Vila do Rio Pardo, naquela província, ordenou que se procedesse ao estudo da referida estrada, partindo das vilas de Camamu e Valença, até se encontrarem no ponto mais conveniente e, deste, demandasse a vila do Rio Pardo, passando por Vitória da Conquista (cidade de Conquista), ordenando, também, o adiantamento das importâncias necessárias à execução das obras e, já em 4 de setembro de 1847, achava-se concluída, numa extensão de cerca de 790 quilômetros (120 léguas).*⁶⁸

Estrada de Ilhéus a Conquista:

*Essa estrada, aberta em 1810, pela falta absoluta de conservação e tráfego reduzido, achava-se inteiramente obstruída e intransitável em 1847, quando foi ordenada a sua reconstrução, passando por Ferradas. (...) Iniciados os trabalhos em 7 de janeiro de 1848, ficaram concluídos em 1872, com cerca de 250 quilômetros (08 léguas).*⁶⁹

Estrada de Nazaré a Conquista:

*Não se conhece a origem de sua primeira abertura. Entretanto, em 1860, foi mandada reconstruir e modificar o traçado para evitar a subida e a descida de quatro ladeiras íngremes e absolutamente intransitáveis nos tempos invernosos.*⁷⁰

Estrada Rio de Contas a Caetité:

⁶⁷ Id. Ibid. p. 48

⁶⁸ Id. Ibid., p. 48-49

⁶⁹ Id. Ibid., p. 52

⁷⁰ Id. Ibid., p. 53

*Estrada antiquíssima, achando-se em péssimas condições de tráfego, em 1853. Foi reconstruída nesse ano, modificado o seu traçado, principalmente em dois pontos, para a supressão das ingremes ladeiras de Tombadouro e Boiadas.*⁷¹

Estrada do Salto Grande do Jequitinhonha a Santo Antônio da Barra:

*Esta estrada, denominada "estrada geral do sertão", foi aberta pelos bandeirantes e, em 1884, foi reconstruída e aberta uma outra para Vitória da Conquista (cidade de Conquista), sendo os trabalhos efetuados sob a direção do engenheiro Estanislau Przewodowski, com um auxílio de 12:000\$000 fornecido pelo governo imperial, segundo o aviso de 01 de dezembro de 1882, e termo de contrato assinado em 12 de fevereiro de 1884.*⁷²

Depois deste período, na segunda metade do século XIX vai se dar início à construção de estradas de ferro e o lombo de burro vai ser utilizado no transporte de materiais para suas construções. (ver mapa 6 anexo)

⁷¹ Id. Ibid., p. 54

⁷² Id. Ibid., p. 54

2.4 O ALTO SERTÃO EM MOVIMENTO

O Alto sertão baiano fica em uma região de transição com Minas Gerais, onde desenvolvia relações comerciais com o litoral baiano, entre as vilas e cidades nascentes e com as províncias vizinhas, sobretudo a região de Minas Gerais, através do Rio São Francisco e do Rio das Velhas, importante ponto comercial. A interação entre estes territórios era constante mesmo com a proibição da coroa de relações interprovinciais, aí se desenvolvia tanto o comércio de exportação do ouro e de algodão em direção ao litoral, como também realizava o comércio interno de produtos importados e de subsistência. O ouro não tinha como rumo apenas a exportação, mas muito dele também ficava na própria província, para compra de mercadorias necessárias à subsistência inclusive por aqueles que serviam como mão-de-obra nas minas, os escravos africanos e os índios. Segundo Antonil:

*De todas as partes do Brasil se começou a enviar tudo o que dá a terra, com lucro não somente grande mais excessivo. (...). Também com vender cousas comestíveis, aguardentes, e garapas, muitos em breve tempo, acumularão quantidade considerável de ouro. Porque como os negros, e os índios escondem bastantes oitavas, quando catão nos ribeiros, e nos dias santos, e nas últimas horas do dia tirão ouro para si; a maior parte deste ouro se gasta em comer e beber; e insensivelmente dá aos vendedores grande lucro, como costuma dar a chuva miida aos campos, a qual continuando a regá-los sem estrondo, os fazem férteis. E por isso até os homens de maior cabedal não deixarão de se aproveitar por este caminho dessa mina à flor da terra, tendo negras cozinheiras, e mulatas doceiras, e crioulos taverneiros, ocupados nesta rendozíssima lavra, e mandando vir dos portos do mar tudo o que a gula costuma apetecer, e buscar.*⁷³

O caminho para o Rio das Velhas foi fundamental para o intercâmbio de toda espécie de produtos da região de Minas Gerais, Goiás. Rio de Janeiro, São Paulo e a Bahia, daí chegavam e partiam tropas chucras de muares e tropas bem equipadas

⁷³ ANTONIL, André João. *Cultura e Opulência do Brasil*. p. 223

levando todo tipo de mercadoria desde de artigos de luxo vindo do reino ao ouro, algodão e inclusive escravos.

Segue o Roteiro do caminho da cidade da Bahia para as minas do Rio das Velhas, descrito por Antonil:

Partindo da cidade da Bahia, a primeira pousada é na Cachoeira; da Cachoeira vão à Aldeia de Santo Antônio de João Amaro: e daí à Tranqueira. Aqui divide-se o caminho: e, tomando-o à mão direita, vão aos currais do Filgueira logo à nascente do Rio das Rãs. Dahi passam ao Curral do Corenel Antônio Vieira Lima, e deste curral vão ao arraial de Mathias Cardozo. (1)

(1) Refere-se Antonil a dois bandeirantes ilustres: Mathias Cardoso de Almeida, um dos lugares-tenentes de Fernão Dias Paes, conhecido pelas suas campanhas contra os índios do Ceará e do nordeste em geral (1689- 1694) e estabelecido com enormes fazendas de criação no Alto S. Francisco, e Antônio Gonçalves Filgueiras, igualmente paulista e um dos maiores desbravadores da região do norte mineira.⁷⁴

Os que seguirão o caminho da tranqueira, à mão direita, chegando ao arraial do Mathias Cardoso, vão ao longo do Rio São Francisco acima, até darem na barra do Rio das Velhas.e daí como está dito, logo chegam às minas do mesmo rio.

Mas se quiserem seguir o caminho à mão esquerda, chegando à tranqueira, metem-se logo no caminho novo e mais breve que fez João Gonçalves do Prado, e vão adiante até a nascente do Rio Verde. Da dita nascente vão ao campo da Garça: e daí subindo pelo rio acima vão ao arraial do Borba, donde brevemente chegam às Minas Gerais do Rio das Velhas.⁷⁵

Os caminhos da Bahia para as Minas do Rio das Velhas, perfaz uma distância de cento e oitenta e seis léguas, traçadas da seguinte maneira:

*Da cidade da Bahia até à Cachoeira, doze léguas.
Da Cachoeira até a Aldeia de João Amaro, vinte e cinco léguas.
Da Aldêa de João Amaro até à Tranqueira, quarenta e três léguas.
Da Tranqueira caminhando à mão direita até ao arraial de Mathias Cardozo, cinqüenta e duas léguas.*

⁷⁴Id. Ibid., p. 246

⁷⁵Id. Ibid., p. 246

Do arraial de Mathias Cardozo até a barra do Rio das Velhas, cinqüenta e quatro léguas.

Da Barra do Rio das Velhas até ao Arraial do Borba, onde estão as minas, cinqüenta e uma léguas. E são por todas, duzentas e trinta e sete léguas.

Tomando o caminho da Tranqueira, à mão esquerda, que da Bahia até ai consta de oitenta léguas: São de tranqueira até a nasçença do Rio Guararutiba, trinta e três léguas.

Da dita nasçença até o último curral do Rio das Velhas, quarenta e seis léguas.

*Deste curral até o Borba, vinte e sete léguas.*⁷⁶

Dentre os produtos que circulavam por esta estrada estava o gado de corte que vinha do Rio São Francisco diretamente para as Minas gerais. Que servia para a alimentação, subsistência das vilas e províncias coloniais e também para a produção do couro que iria embalar o fumo e se fazer os apetrechos necessários para as tropas.

*Para que se faça justo conceito das boiadas, que se tiram cada ano dos currais do Brasil, basta advertir que todos os rolos de tabaco que se embarcam para qualquer parte, vão encourados.(...) Além disso vão, cada ano da Bahia, para o Reino até cinqüenta mil meios de sola.*⁷⁷

Nos caminhos da Bahia para Minas existia toda espécie de comerciante, que fazia os mais diversos negócios para acumular capital, era gado, terras, mineração venda e compra de escravos, o importante era a circulação de capital.

O criador de gado Miguel Lourenço do sertão de Rio de Contas também desenvolvia, no século XIX, segundo Spix e Martius, relações comerciais com diversas localidades entre o Rio de Contas e o Litoral, Rio de Contas e Minas Gerais.

Os criadores do sertão do Rio de Contas, entre eles Miguel Lourenço, serviram-se desses caminhos para o comércio de gado, rumo a Salvador, via Cachoeira, rumo até mesmo ao Piauí e principalmente, rumo às Minas da Capitania de Minas Gerais, onde o gado alcançava alto preço, sendo por vezes pago em ouro. Essas trilhas de penetração, rotas que procuravam as Minas, transformaram-se, por fim, em estradas de boiadas e tropas,

⁷⁶ ANTONIL, André João. Cultura e Opulência do Brasil. P. 247

⁷⁷ Ibid., p. 266

*escoadouro dos produtos daquela região, onde estava o Campo Seco.*⁷⁸

O comércio do gado produzido, no vale do Rio Pardo e Rio de Contas, sem falar os que vinham do Piauí, seguiam rumo à cidade de Salvador para atender às necessidades de subsistência da capital, abastecendo o comércio interno que vinha se desenvolvendo.

*Atualmente recebe a Bahia o seu gado bovino dos campos do Rio Pardo de Ressaca e do Vale, entre o Rio Pardo e o Rio de Contas, e principalmente da provincia do Piauí, de onde vem pela estrada de Juazeiro.*⁷⁹

Os naturalistas estrangeiros gostaram de Caetité, tanto da hospitalidade como do clima do lugar, permanecendo lá por alguns dias. Encontraram a vila bem cuidada, situada em uma passagem de morro e vargens. Chamou-lhes à atenção o intenso cultivo de algodão, voltado para exportação, sobretudo para a Inglaterra. O comércio do algodão transformou a vila em um dos mais ricos empórios do sertão da Bahia, e nos seus arredores criou-se muito gado vacum.

*Caetité devido à semelhança de seu clima e da sua vegetação com os de Minas Novas, desde vinte anos explora em grande escala o cultivo do algodoeiro e tornou-se assim, um dos mais ricos empórios do sertão da Bahia. No próprio lugar, mantém-se o preço de uma carga de seis a sete arrobas entre 22\$000 e 25\$000, ao passo que, na Baía, durante nossa estada, se oferecia a arroba a 5\$200 e 5\$800. O algodão remetido daqui não é, entretanto, produzido somente nos arredores, pois vem igualmente dos distritos ocidentais de Minas Gerais. As regiões do norte e de leste desta provincia despacham o seu algodão do lugar de partida, no arraial do Rio Pardo, para a Baía, por duas estradas recentemente abertas, e que passam por Conquista e Gavião.*⁸⁰

⁷⁸ Spix e Martius p.122, vol.2

⁷⁹ Id. Ibid., p. 157

⁸⁰ Spix, J.B. von Martius. p.253

As exportações de diversos produtos, como Açúcar, café, fumo, algodão, cachaça, melado, óleo de baleia, sebo, peles secas e curtidas, bem como chifres e pontas, arroz, pau-campeche, pau-amarelo, cacau, pimenta, gengibre, anil, cola de peixe, couro, algodão, ouro e diamante, eram feitas da Bahia para países da Europa, América do Norte e Ilhas Portuguesas. A Bahia era o porto principal para as praças menores da costa, assim como do interior, e para elas remetia todos os artigos europeus, norte-americanos e das Índias Orientais, sobretudo escravos. Podemos observar o depoimento dos viajantes Spix e Martius a respeito deste tipo de comércio e quais as principais estradas que ligavam o litoral ao interior, dentre elas uma passava pelo Rio de Contas.

Ao interior, sobretudo para Goiás, Piauí e Pernambuco, são tocadas levadas muito numerosas dos desgraçados negros, trazidos aqui pelo tráfico humano. As três estradas principais pelas quais se fazem o comércio do sertão são as que passam por Conquista e Rio Pardo para Minas Gerais; pelo Rio de Contas para Goiás e Mato Grosso; e por Juazeiro pela província do norte, Pernambuco e Piauí etc. Nestas estradas não tem serviço de correio, como o que já se faz, desde alguns anos, ao longo da costa do mar, passando por Sergipe d'El Rei, Alagoas etc, para Pernambuco e Maranhão.⁸¹

Outras relações comerciais também eram realizadas entre as províncias deixando claro que os tropeiros como sistema de transporte vieram consolidar o desenvolvimento da economia interna da colônia.

Graças às tropas foi possível a existência e a sobrevivência das cidades e vilas do Alto Sertão, oxigenando através dos caminhos e estradas, as relações socioeconômicas do interior. Acampamentos, simples pousadas, grupos vicinais, lugarejos, esquecidos, vilas e províncias foram pouco a pouco, se integrando e se desenvolvendo através dos circuitos comerciais de exportação e de circulação interna. Tropas de burros permitiram que o fumo das terras altas do “Sertão de Baixo”, bem como, o algodão, o couro, o ouro e diamantes do Alto Sertão se ingressassem no

⁸¹ Id. Ibid., p. 154

mercado de exportação. Permitiram também que o gado de corte criado no Sertão e nas províncias de Pernambuco e Piauí e o Sul do São Francisco e do Rio Carinhonha movimentassem o mercado produtor interno da colônia, juntamente com a policultura, atendendo as necessidades de subsistência de locais que por serem longe do litoral também se tornaram mais livres da rigidez do modelo econômico de monopólio colonial. E todos, em contrapartida, recebiam da cidade do Salvador, melhor dizendo, “da Bahia”, as modas e modos por ela polidos ou incorporados de fora. É o tempo em que figurinos franceses ditavam o que vestir, entre as fortunas súbitas geradas pelo diamante aluvial da chapada. É o tempo em que se podia estudar Latim no Rio de Contas, o que demonstra que a circulação econômica interna gerava necessidades de uma sociedade, que não precisava mais ir ao litoral ou a Portugal para estudar línguas ou música. Cavalhadas de caixeiros viajantes se faziam ver e ouvir no luxo de seus arreios e no som de seus guizos e “cincerros”. O “cometa” era o grande personagem. Falava em nome dos grandes empórios e tudo sabia sobre a qualidade dos créditos que podiam ser concedidos. Mais do que um preposto comercial era, na verdade, o agente de ligação entre dois mundos que somente tinham, nas estradas e, nele, seus veículos. Da decisão de apoio político à compra de medicamento específico; do aconselhamento sobre o melhor colégio da capital, onde internar o filho, a escolha do que mais na moda estava para ser usado em oportunidade festiva; dava opinião sobre qualquer assunto que tratasse o velho jornal que chegasse ao detalhe a respeito de qualquer boato ou informação truncada e mal sabida.

Não podemos deixar de ter em mente o reconhecimento da importância destes caminhos circulados pelos tropeiros e testados em suas distâncias e curvas durante séculos, os quais serviram como orientação nos traçados das rodovias brasileiras, atuais.

CAPÍTULO III
TROPEADA NO ALTO SERTÃO DA BAHIA

3.1 TROPAS E TROPEIROS

O tropeiro foi peça importante na ligação do interior com o litoral do Brasil. Ele era comerciante, era emissário oficial, era correio, intermediário de negócios, portador de bilhetes, recados, aviador de encomendas e receitas. Era um traço de união entre os centros urbanos afastados. Os tropeiros deram continuidade ao desbravamento das regiões afastadas do litoral, seguindo o caminho dos bandeirantes e sertanistas, primeiros desbravadores das terras do interior do Brasil. Tanto que, *no Brasil, reconhecendo a utilidade do tropeiro, o governo imperial isentou do serviço militar os profissionais dessa categoria*⁸².

Etimologicamente, a acepção da palavra tropa:

*É a de rebanho, multidão, seja de homens, seja de animais. Bons dicionaristas pensam que o latim vulgar trouxe das línguas germânicas TRUPP, donde TRUPPA, e derivados: em francês TROUPE, em italiano TRUPPA, em castelhano e português TROPA. Não é pois brasileirismo, como se pensa, no sentido de rebanho de gado em viagem. Pode supor-se que houve, desde o começo do uso do vocábulo em todas as línguas citadas, uma como que interpenetração dos dois significados, de multidão de animais e de homens, nas expedições militares.*⁸³

Atualmente, a utilização do termo tropa, no centro e no resto do Brasil, significa falar em rebanhos de eqüinos, muares e asininos. Não se diz mais tropa de bois ou de porcos, ou de carneiros.

Antônio de Moraes e Silva foi o primeiro dicionarista a anotar tais vocábulos, no dicionário da língua portuguesa. Seguem os verbetes:

Tropas - Bestas de carga, que fazem o transporte de mercadorias, onde não há vias férreas, ou fluviais, e seguem com os seus

⁸² GOULART, José Alípio. *Tropas e Tropeiros na formação do Brasil*. P.115.

⁸³ ALMEIDA, Aloísio. *Vida e morte do tropeiro*. p 38.

condutores como que em caravanas. Grande porção de muares que seguem para as feiras, ou para outros destinos.

*Tropeiro - Condutor da tropa; homem que viaja com cavalgaduras de carga, e caminha, onde não há vias férreas e fluviais. Negociante que compra e vende tropas de animais*⁸⁴.

Alípio Goulart, em *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*, utiliza-se do primeiro conceito dado pelo dicionário de Antônio de Moraes, no qual o tropeiro tem a função de comerciante e transportador de mercadorias e ainda daquele que aluga o serviço de transportes. Define o tropeiro como proprietário de tropas, o que nem sempre ocorria.

*A tropa não pertencia a nenhum produtor, ou comerciante, como em geral acontecia com outros grupos de cargueiros. Ela era de propriedade do tropeiro, que ia pelo interior alugando seus serviços, vendendo a capacidade de carga de seus animais.*⁸⁵

As tropas surgiram em fins do século XVII e início do século XVIII, em função da descoberta do ouro em Minas Gerais, e foram de grande importância econômica para a metrópole, que já não se beneficiava tanto com o açúcar que vinha enfrentando períodos alternados de crises. Ocorre neste período um deslocamento muito grande de pessoas com destino às minas, proporcionando o surgimento de algumas cidades, vilas e povoados.

*A mineração ia promover a fundação das primeiras cidades no interior do Brasil. Pela natureza de sua indústria, exigia a concentração de massas consideráveis de mineradores em determinados pontos. Dai surgiram os núcleos de habitações, as vilas e as cidades. A indústria de criação, anterior àquela na ocupação do interior do país, atuava, no entanto, como elemento de rarefação de populações*⁸⁶.

⁸⁴ SILVA, Antônio de Moraes. *Dicionário da Língua Portuguesa*. Lisboa, Empresa literária Numincenc. Edição 9, 1877

⁸⁵ GOULART, Alípio José. op. cit. p. 64.

⁸⁶ SIMONSEN, Roberto Cocharne. *História Econômica do Brasil (1520-1820)*. São Paulo: Nacional, 1978. p. 266.

A região das minas não tinha estrutura para receber a grande leva de pessoas, que se dirigiam para lá. Faltava casa, comida e, sobretudo, meios de transporte. Os terrenos não eram muitos propícios para a agricultura nas regiões das Minas, além de serem pedregosas, eram muito íngremes. O transporte a cavalo não era um bom negócio porque este tipo de animal não suportava as dificuldades de caminhos inóspitos, falta de água. A princípio, o transporte era feito por escravos, indígenas e africanos. Os indivíduos que pra lá se dirigiam, não estavam interessados na agricultura, e sim no ouro. Muitas foram às pessoas que morreram de fome, por inanição:

As fontes auríferas já haviam sido descobertas; as regiões das jazidas já estavam invadidas; a fome já grassava entre as populações atraídas pelo ouro, por falta de transporte; e muito paulista espalhado no extremo-sul continuava no propósito de aprisionar indígenas. Mas foram de fato os núcleos mineradores, com suas deficiências, que despertaram a atenção dos preadores para essa outra riqueza existente na Planície Platina.⁸⁷

É neste contexto que o muar vai ser de grande serventia, pois era um animal mais apropriado para fazer o transporte de longas distâncias, enfrentando difíceis caminhos. Era um animal muito resistente.

Convém assinalar, porém, que mesmo depois de intensificado o tráfego de muares, os carregadores escravos continuaram a ser utilizados, pois havia artigos de barro, louças, vidros, espelhos, etc., cuja fragilidade exigia o transporte mais cuidadoso, para não se fragmentar.

A escolha da mula⁸⁸, como animal apto ao tropeirismo, tem diversas explicações, dentre elas a de que havia uma experiência positiva de utilização deste animal em colônias espanholas de mineração como Potosi. O muar chegava à colônia

⁸⁷Id. Ibid., p. 35

⁸⁸ “O Burro é produto do meio africano, da aridez que divide o Saara do Sudão. Foi domesticado pelos egípcios, passando-se da Núbia para o Mediterrâneo. É o resultado do cruzamento do jumento com a égua ou do cavalo com a jumenta ou burra, dando o <<macho>>, mulo ou mulo, besta - animais de montaria, carga ou tração”. Cf. FILHO, João Dornas – *Aspectos da Economia Colonial*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1959, p. 39

brasileira, importado da Espanha ou das colônias hispano-americanas, que já desenvolviam a produção desse animal para a exploração das minas de Potosi e para a circulação de mantimentos necessários aos lugares onde não se tinha acesso por vias fluviais⁸⁹. Biologicamente dizia-se que o muar era mais resistente aos caminhos montanhosos e inóspitos do sertão brasileiro.

Conforme a zootecnia, *a coluna vertebral do muar, e a brevidade do seu dorso, dão-lhe uma capacidade de carregar pesos maiores do que qualquer outro animal, o que faz dele o melhor dos cargueiros*⁹⁰. Além disso, eram animais bastante resistentes às secas, sendo uma espécie de camelo latino americano.

Otoniel Mota diz que foi *proibida a criação de muares no Brasil porque não consultava os interesses da coroa a criação de um animal que não se reproduz*⁹¹.

O crescente comércio desse animal se deu do Sul para as outras regiões da colônia e a importação concorreu com os criadores de cavalo da colônia brasileira. Diante dessa situação, os criadores de cavalo de fazendas do sertão da Bahia, Pernambuco e Piauí vão reclamar junto à Coroa, a qual resolve proibir não só a expansão da utilização de muares como a existência do animal nestas regiões, conforme Carta Régia de 19 de junho de 1761.

Assim dizia a carta régia:

Conde de Babadella, mestre de campo, general dos meus exércitos, principal comissário e plenipotenciário da divisão dos limites da América meridional das partes do sul, governador e capitão general das Capitânicas do Rio de Janeiro e Minas gerais. Amigo.

⁸⁹ Ver artigo de JUNIOR, Alfredo Ellis, onde ele fala sobre o “ciclo do muar” entre as colônias hispano-americanas e o Brasil: “Mesmo antes do grande ciclo do ouro brasileiro, o muar platino já era uma fonte de renda segura para os núcleos coloniais do baixo Paraná, pois a mineração Andina do Prata exigia transportes, principalmente para dezenas de núcleos coloniais Hispano-Americanas que viviam da extração do metal. A mineração Andina, teria proporcionado o apogeu do muar platino”. In: *Revista de História* nº 1, 1950, p. 76. Aconteceu que, quando as Minas Hispano-Americanas declinaram, o ciclo do muar platino devendo desaparecer com elas foi mantido pela descoberta do ouro das minas brasileiras. O autor chega a colocar que “se não fosse o ouro brasileiro, não teríamos o Vice-reinado do Prata, com Buenos Aires, Uruguai, Entre Rios, Corrientes, Paraguai, etc. Foi a venda do muar que constituiu a grande fonte de renda para essa imensa região”. Id., *ibid.*, p. 76.

⁹⁰ GOULART, José Alípio. *Tropas e Tropeiros na formação do Brasil*. p. 51.

⁹¹ MOTA, Otoniel, *Muares no Planalto*, in: *São Paulo em quatro séculos*, v. 1, obra organizada pelo Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo. São Paulo, 1953, p. 311.

EU, El — Rey ao envio meu saudar como aquele que amo — sendo-me presente que introduzo no continente do Estado do Brasil de fazerem os moradores dele os seus transportes em machos e mulas deixando por isso de comprar os cavalos, de sorte que se vai extinguindo a criação deles; por não terem saída, em grave prejuizo de meu real serviço, e dos criadores, e bem comum dos lavradores dos sertões da Bahia, Pernambuco e do Piaui. E atento ao que por eles me foi apresentado, sou servido ordenar que em nenhuma cidade, vila ou lugar dos territórios dos vossos governos se possa dar despacho por entrada, ou por saída a machos e mulas. E que antes pelo contrário todas as que neles se introduzirem depois da publicação desta, sejam irremissivelmente perdidos e mortos pagando as pessoas em cujas mãos forem achados ou sobreditos machos, ou mulas, a metade de seu valor, para os que os descobrirem. Nas mesmas penas incorrerão as pessoas que destas cavalgadas se servirem, ou seja, em transportes, ou em cavalaria, ou em carruagens, depois de ser passado um ano, que lhes concedo para o consumo das que atualmente tiverem já, sendo matriculadas para se conhecerem. E para obviar as fraudes que se podem maquinar contra esta minha real determinação, vos ordeno que logo que recebeis esta, e depois de a fazer publicar por editais afixados nos lugares públicos desta capital, e das demais povoações dessas capitânias, passeis as ordens necessárias para que se faça um exato inventário de todos os machos e mulas que se acham nos distritos desses governos com a declaração das suas idades e sinais para por eles serem confrontados os que de novo aparecerem, e se proceder na execução desta minha real determinação contra os transgressores. O que tudo executareis e farei executar com a exatidão que de vós confio.
*Palácio de Nossa Senhora da Ajuda a 19 de junho de 1761. (A) Rey.*⁹²

Esta Carta Régia foi considerada muito rígida, de modo que sua vigência não durou mais que três anos, tendo o rei sido obrigado a expedir nova carta em 22 de dezembro de 1764, na qual determinava que a produção de muares e sua comercialização poderiam ser úteis para o transporte de mercadorias. Desse modo o rei autorizava a criação de burros. E para que não fosse de todo desprezada a criação de cavalos, determinava que cada criador de muares possuísse a sexta parte da criação

⁹² SIMONSEN, op. cit., p. 269.

de éguas e cavalos, sob pena de perderem todas as bestas que tiverem de criação e de pagarem uma multa correspondente aos seus valores.⁹³

Segue a carta de 1764:

Tendo mostrado a experiência a muita utilidade que segue o comércio dos serviços das bestas muares, principalmente nas comarcas de Minas, onde, de anos a esta parte, se tem introduzido para transportes e conduções de mercadores, com preferência aos cavalares; havendo destas nos sertões da Bahia, Pernambuco e Piauí mudaram para Minas, se enriqueceram os moradores dos referidos sertões; ao mesmo tempo, que nas minas, notoriamente mais úteis para o dito serviço, não tem havido até o presente a abundância que se necessita: sou servido mandar promover nessa capitania a criação de bestas muares em utilidade de meus fiéis vassalos, e em benefício do comércio, que nelas lucra a facilidade e comunidade das conduções. E para acautelar que, entregados inteiramente esses moradores à criação destas bestas, desamparem a criação de cavalares, que venham estas a faltarem para os viajantes e para a remonta das tropas: Hei por bem que os criadores sejam obrigados a terem ao menos a sexta parte de éguas com seus cavalos, pena de lhe serem tomadas todas as bestas muares que tiverem de criação e de pagarem em dobro o seu valor, tudo para quem os denunciarem ou assim o não observarem.⁹⁴

Com a permissão da criação de muares dentro das fronteiras portuguesas, acreditava-se dificultar a entrada do luar da providência Espanhola, o que não aconteceu. Mesmo com o aumento da população próxima às Minas e o surgimento natural de fazendas de criação de muares dentro da Colônia Portuguesa, em Minas Gerais e, sobretudo, no Sul, estas ainda não conseguiam suprir a crescente procura de tal animal.⁹⁵

⁹³ GOULART, José Alípio. P. 54

⁹⁴ Carta Régia de 02 de dezembro de 1764. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, v. 62 Tomo XXXVI, p. 408.

⁹⁵ No "Admirável Roteiro do Maranhão ao Goiás" escrito entre 1770 e 1780 e publicado no volume 62 da *Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro*, lê-se na página 126: "Os nossos sertões, e mais capitanias, assim do sul como do norte, não podem fornecer ainda quanto as Minas carecem nesse gênero. Pelo sul entram de Espanha muitas bestas muares; os mineiros achando mais utilidade em se servirem delas, as preferem a nossos cavalos, e de que aqui se segue a soma considerável de ouro que

Em Minas se sabe de poucas tentativas da criação da espécie mesmo porque a superfície montanhosa da região não era muito propícia. O padre João Farias Filho foi um dos que tentou criar muares na região mineira e não conseguiu sustentar a criação por muito tempo, pois a primeira crise de fome o fez abandonar a empresa. Mas deste esforço surgiram novos animais de estrutura muito forte.

Em relação a esta nascente atividade de criação de muares, em Minas, São Paulo se pronunciou contra, alegando que os muares mineiros estavam sendo criados ilegalmente, sem o devido registro.

Iniciado o século XIX, a criação de muares no Centro-sul e no Centro-Oeste era fato consumado. Na Carta Régia de 29 de julho de 1819, ficou determinado pela Coroa que a criação da Coudelaria de Cachoeira do Campo, com o objetivo de aperfeiçoar a raça cavalar. Nesse estabelecimento, iniciou-se também a criação de muares. Os muares das tropas baianas vinham destas regiões de Minas, pelo Rio das Velhas e de Goiás pelo Rio São Francisco, e as tropas de muares que iam para estas regiões vinham em sua maioria de Sorocaba e do Rio Grande do Sul.

O crescente comércio de muares propiciou o surgimento de feiras importantes de animais, a exemplo da feira de Sorocaba em São Paulo. Estas feiras tiveram papel significativo neste comércio, pois aí se concentravam os grandes vendedores de animais, como também os comerciantes que possuíam outros negócios. Desde quando o muar começa a entrar na colônia brasileira, alguns lugares passam a ter um maior desenvolvimento econômico: *Iniciadas as importações, é quando surge o muar, no Centro-Sul, que vai ter uma importância considerável no desenvolvimento econômico e social de São Paulo, Minas Gerais e Mato-Grosso*⁹⁶.

Na feira de Sorocaba se concentravam brasileiros de Norte a Sul do Brasil. Ainda no século XIX, em plena monarquia, foram feitos os primeiros investimentos de vulto com a instalação de ferrovias e estradas carroçáveis no Brasil. Contudo, a

passará a Espanha, e o baixo preço em que estão pelo sertão do norte os cavalos, como são os da Bahia, Pernambuco Ceará e Piauí”.

⁹⁶ GOULART, op. cit., p. 37.

modernização dos transportes só viria a ser uma caracterização da economia brasileira no século XX, mais precisamente na década de trinta, com o surgimento das estradas de rodagem.

Conforme Mário Matos⁹⁷ em estados como Minas, Bahia, Pernambuco e São Paulo, a produção de muares se desenvolveu somente no final do século XIX e início do XX, quando os fazendeiros foram aperfeiçoando os métodos de criação deste animal e disseminando-o por todo o Brasil. A Secretaria da Agricultura e o próprio Ministério passaram a fomentar a criação do animal, dando assistência agrônômica, veterinária, com exposições e feiras.

Os ex-tropeiros entrevistados afirmaram que as mulas que formavam suas tropas vinham da Bahia. O tropeiro José dos Santos Padre fala de uma tropa comprada por seu pai já toda carregada e arreada na cidade do Rio de Contas:

*A gente comprava os animais aonde encontrasse, às vezes ele comprava aqui, às vezes eles traziam lá de Rio de Contas, traziam tropas carregadas. Uma ocasião mesmo ele comprou quarenta burros arreados, carregados de cebola e de doce de marmelo.*⁹⁸

O tropeiro Manoel Lopes do Livramento revela que as tropas do tempo de seu pai, século XIX, vinham de São Paulo, mas que no seu tempo vinham da Bahia mesmo:

*Os burros que formavam as tropas vinham daqui. Tinham muitos que vinham de São Paulo, antigamente no tempo do meu pai tinha muitos burros que vinham de São Paulo da zona da Mata do Café e depois aqui passou a ter muita criação. Tinha muita criação. Tinha muito amansador de burro. Eu não poço te dizer quem era o maior por que se a gente não tinha umas mais de quatro, cinco, dez, doze égua que dava cria outros tinha seis, outros tinha vinte, era muitos.*⁹⁹

⁹⁷ MATTOS, Mário. *Fases de prosperidade e de declínio do Tropeirismo. Ensaio publicado em Revista da Universidade de Caxias do Sul, RS. p. 21.*

⁹⁸ Entrevista concedida pelo ex-tropeiro José dos Santos Padre, residente em Vitória da Conquista, 26/02/2000.

⁹⁹ Entrevista concedida pelo ex-tropeiro, residente em de Rio de Contas. Manuel Lopes do Livramento, 15/02/2001.

No século XIX, investigando os testamentos e inventários das regiões de Rio de Contas e Caetité, não foi possível identificar, nas descrições de bens, referências que fossem significativas da existência da criação de muares, nestas regiões, neste século. Em meio a cem inventários somente em seis¹⁰⁰ constatou-se a existência de mulas, mesmo assim restrita a no máximo quatro a sete cabeças. Conclui-se que os proprietários desta região não produziam muares em grande escala, como também não possuíam tropas grandes para transporte. Seus bens se resumiam a, no máximo, uma tropa pequena de um lote com sete mulas, que deveria servir de transporte para atender às suas próprias necessidades. Este dado se confirma também nas referências bibliográficas, que sempre colocam a produção do luar nas regiões do Sul do Brasil, nas proximidades com as colônias espanholas e na região de São Paulo, que tinha na feira de Sorocaba grande concentração de muares. *De 1730 a 1880, pouco mais ou menos, o Rio Grande do Sul foi o único mercado produtor de muares por todo o Brasil do centro e do sul e por todos outros quadrantes.*¹⁰¹ A falta de informações nos inventários e testamentos, referentes à posse de muares não significa que por estas regiões não circularam tropeiros nem se desenvolveu o tropeirismo. Como se sabe, esta atividade não exigia um ponto de atividade fixa. Os tropeiros eram do mundo. Sua morada eram caminhos e as estradas da vida, de modo que assim se compreende a falta de informações a respeito desta atividade por via documental. Tanto que os viajantes Spix e Martius, quando passaram pela região do Rio de Contas e Caetité, se depararam com tropas nas estradas, vindas de Minas e São Paulo para a Bahia. Sendo que eles próprios vinham de Minas em tropas de tropeiros que alocavam os burros para levar as bagagens e guiavam os viajantes pelos sertões.

¹⁰⁰ APEB. Inventários. Antônio Cactano Vilas Boas – 03/1234/1673/63, Domingos Soares dos Santos Barbalho – 02/882/1351/27, Francisco de Souza Meira – 02/566/1013/01, Joana Maria de Jesus – 08/3433/10, Manoel Rodriguez de Oliveira Ypa – 03/1184/4653/32, Crispin da Rocha Pinto – 03/1216/1685/07

¹⁰¹ Almeida Aloísio, *Vida e Morte do tropeiro* pg. 108.

A transação de muares também se tornou um importante negócio para a coroa que arrecadava pedágios, entre uma província e outra, registrando-os para que circulasse de forma legal. Era uma espécie de controle da coroa, quanto mais distante fosse levado o muar por terra, mais caro seria o pedágio. Constata-se, portanto, que o transporte em lombo de burro não era nada barato. August Saint Hilaire, viajante, deixa registrado:

*Esse comércio rendia ao governo elevadas importâncias, porque pagavam-se em Sorocaba 3\$500 (21frs. 87cs.) por muar proveniente do Sul (1820). Sobre essa quantia, 1\$000 destinados à província do Rio Grande eram recolhidos pela alfândega de Santa Vitória(..)*¹⁰²

No século XIX, as tropas já faziam parte do cenário histórico e a sua importância não diminuiu com o declínio da exploração aurífera de Minas Gerais. Muito pelo contrário, as tropas continuaram responsáveis pelo transporte de mercadorias e de mão de obra escrava, para locais onde não existiam vias fluviais navegáveis nem a presença de estradas-de-ferro.

Com a chegada da Família Real Portuguesa e com a política de abertura dos portos, houve o aumento da produção de açúcar, algodão e café. Os tropeiros tinham muito que caminhar, levando e trazendo mercadorias e informações, fazendo transporte comercial, ou vendendo animais, de um ponto a outro do Brasil.

¹⁰² GOULART, José Alípio. P. 57

3.2 O TROPEIRISMO NA BAHIA

Sabe-se que o tropeirismo começou no Brasil no século XVII, pouco a pouco foi ganhando importância social e influência política; destacou-se como atividade comercial e serviu de sustentação a todos os períodos econômicos que sucederam o período do ouro.

Estudando o abastecimento dos grandes centros e a necessidade de produtos industrializados importados, nas últimas décadas do século XVIII e primeiras do século XIX, nota-se que o Sertão baiano comercializava com Salvador através das cidades de Cachoeira e São Félix. Estas cidades faziam a ligação da região litorânea com o interior, porque de lá saíam as principais estradas. E no interior, mais especificamente, no Alto Sertão baiano, encontravam-se as estradas que ligavam a Bahia à Província de Minas Gerais, a partir desta, os tropeiros sertanejos chegavam ao Rio de Janeiro, a São Paulo e a Goiás.

A Província da Bahia, durante o século XIX, possuía incontestável importância, no contexto político e econômico do Império. Nem o fato de ter sido transferida a sede do governo colonial, para o Rio de Janeiro, em 1763, havia tirado da cidade do Salvador as suas características de grande cidade portuária que prosseguia a desempenhar papel valioso no cenário da economia imperial. As tropas eram as grandes responsáveis pelo desenvolvimento do interior e pelo escoamento dos produtos, criando circuitos comerciais de grande importância. No inventário de Manoel Fialho de Carvalho ¹⁰³, encontra-se registrado, que em Caetité, estavam bem prontos para serem embarcados para Salvador vinte buacas de algodão prensado, reforçando a idéia de que Caetité era uma fonte de produção de algodão, tanto para exportação como destinado à fábrica de tecidos situada na cidade de Valença e também para os teares domésticos que se espalhavam por todo o interior. Este inventário não se refere a muars, conclui-se, portanto, que o proprietário aguardava

uma tropa que seria fretada por ele, com a intenção de levar o algodão até o destino que seria a cidade de Salvador. Encontra-se também indicação da existência, no Alto Sertão baiano, do transporte de tropa interna de uma região para outra:

A fazenda Brejinho tinha sua tropa, que era constituída de vários animais, o equivalente a um caminhão hoje. E essa tropa ia carregada para Machado Portela, Ouvires, Contendas do Sincorá e Brumado, levando produtos da fazenda: Café e doces fabricados por D. Josefina (esposa do Coronel Gasparino David), mulher empreendedora e ativa, que tinha muitas criadas – mulheres que ajudavam no trabalho da lavoura e da casa. Ela fabricava doces de banana e goiaba (frutas da própria fazenda), geléia de cacau e o cacau pilado no pilão com açúcar em forma de tabletes. E, porque eram bons, já tinham freguesias. Por onde a tropa passava, vendia esses produtos. Além dessas atividades, tinha também o criatório de gado que, além de leite, propiciava o fabrico de requeijão, queijo, etc. A tropa que levava produtos da fazenda vendia pelo caminho nas cidades vizinhas e trazia na volta suas bruacas carregadas com outros produtos de que eles necessitavam e não produziam na própria fazenda. Era a troca de relações e produtos. As tropas vinham com mercadorias que eram compradas nas mãos dos comerciantes e viajantes das casas comerciais de Salvador: tecidos para as lojas, ferragens, sal, açúcar, caixotes de madeira cheios de bolacha do reino (que era aquele biscoito do reino etc.)¹⁰⁴.

As primeiras trocas nos municípios eram feitas através de representantes de casas comerciais dos grandes centros, conhecidos também como cometas ou ainda caixeiros viajantes. Para os pagamentos, havia necessidade do correspondente, pois, não havia casas bancárias. Os representantes ou cometas de casas comerciais dos grandes centros (Rio, São Paulo, Salvador e outros) faziam aquelas viagens com relativo conforto. Para a caminhada, dispunham de ótimas cavalhadas, compostas de onze, quinze e mais burros, adestrados para longas arrancadas ou alocavam tropas de tropeiros para fazer o transporte e tocar a viagem. Em suas bagagens levavam tudo:

¹⁰³ APEB. Inventários – 02/576/1028/16

¹⁰⁴ DAVID, Zoraide Guerra – Jacaraci Ontem e hoje – A prefeitura municipal de Jacaraci – BA – Valorizando a cultura 1ª edição – 1999.

cama completa, roupa de uso, utensílios de cozinha, mantimentos, bons vinhos, chuveiro e alguns levavam até barraca e cadeira de lona. Dirigia a comitiva o arrieiro, homem prático de viagens, que tinha a seu cargo também o cuidado dos animais: como auxiliar levava um companheiro selecionado com a atividade de cozinheiro.

Ainda no século XIX, pudemos notar experiências de ex-camaradas e cozinheiros de tropas que viajaram com representantes vindos de Salvador por todo Alto Sertão, levando as amostras das mercadorias, fazendo as encomendas, como foi o caso de Antônio Ribeiro Novais e Juvenal do Cândido Ribeiro.

Antônio Ribeiro Novais:

Já viajei de camarada, ganhando mil reis por dia. A tropa era de Gil Dantas, Gil Dantas era filho daqui, mais morava lá em Salvador. O dono da tropa era Gil Dantas, a gente ia a cavalo e ele ia com amostra de fazenda de ferragem e tal essas coisas, isso que ele levava, agora eu ia de camarada com ele, viajando com ele ganhando mil réis por dia, pra tocar animais, né. Era cavalhada, naquele tempo ele é que era representante lá de pra cima de Salvador. Eu tocava os animais, cuidava deles, arriava pra ele montar, eu acompanhava ele, mais dois tocavam a tropa e eu junto com ele, porque qualquer coisa as vez precisava da gente, isso foi no ano de 45, viajei uns três mês, aqui primeiro a gente pegou a Lapa de Bom Jesus, Paratinga, na beira de Juazeiro da Bahia três mês, saindo por Paratinga, lá por Bom Jesus, Paratinga, Caetitê, Guanambi, Primeiramente Guanambi, Caetitê e saímos aqui noventa dias de viagem, mais ele era o representante. Eu com os outros era camarada. Ele levava as amostras, chegava numa cidade, tinha quatro casas de negócios, loja, né? Fazenda, então ele tirava amostra e o freguês fazia o pedido. Eu quero dessa aqui, essa, essa e essa... E ele depois vinha trazer a mercadoria, também em tropa de burro.¹⁰⁵

Juvenal do Cândido Ribeiro:

Os Caixeiros vinham tudo daqui, era daqui da Bahia mesmo. Não tinha de Minas, não vinha de outro estado para aqui não. Quer dizer, era sessenta anos aqui atrás, né essa menina? Não vinha de

¹⁰⁵ Entrevista concedida pelo ex-camarada da tropa, Antonio Ribeiro de Novais, residente em Rio de Contas: 15/02/2001.

outro estado não, não vinha de Minas, de São Paulo era viagem daqui de salvador mesmo. Era uma turma muito grande, tinha vez de ter seis ou oito viajantes em uma república. Ajuntava, às vezes, ia chegando um e ia chegando outro. Mas era tudo de Salvador. Eles vendiam tecidos, somente tecidos. Não outra coisa só vendia somente tecidos. Não vendiam material de coisa de outra coisa, não. Não tinha esses trens que tem hoje não. Só tinha mesmo era tecido, tinha prato, copo, mas essas coisas a gente não vendia esses trem não. Às vezes tinha tempo que nós levava um ano viajando, sem ir pra Salvador, correndo o sertão levava um ano. Primeiro nós levava as amostra pra depois trazer a mercadoria. Nós só tinha as amostra, você tá entendendo. Tinha as amostra ai ele ia nas lojas e o que os dono da loja quisesse ele ia escrevendo e ia acertando. Pra mandar depois com as tropa de encomenda. Naquele tempo o viajante tinha o arrieiro e tinha o cozinheiro. Eu viajava, eu era o cozinheiro. Agora tinha o arrieiro que arriava o animal, que cuidava do animal agora eu cuidava da cozinha.¹⁰⁶

A economia das tropas tinha um caráter próprio. O acúmulo de capital, por esta via, fortalecia um grupo social que queria permanecer na colônia, muito diferente daqueles que, através do açúcar e do ouro, pretendiam acumular capital para poder gastar em Portugal ou em outros países da Europa. Ao mesmo tempo essa economia em desenvolvimento estava ligada a economia principal, voltada para a exportação, mas também propiciava o surgimento na colônia de uma camada social onde a semente da autonomia econômica estava sendo plantada. A mineração abriu as portas para o desenvolvimento da policultura o que trouxe um espírito mais voltado para dentro, distante dos interesses da metrópole. Com o ouro, se desenvolve o tropeirismo que depois continuara firme e forte mesmo com sua decadência.

¹⁰⁶ Entrevista concedida pelo ex-cozinheiro e arrieiro de tropa, Juvenal do Cândido Ribeiro, residente em Rio de Contas: 15/02/2001.

3.3 O TROPEIRO

Tropeiro, quem tu és? Esta pergunta não foi muito fácil de ser respondida, pois a figura do tropeiro inspira um universo mágico. Ele trazia as novidades, era uma pessoa do mundo que transitava por várias cidades e por diversos segmentos da sociedade. O tropeiro demonstrava sua riqueza pelo tamanho da tropa e pelo luxo dela. Ser dono ou fazer parte de uma tropa era um “status”, fosse a tropa grande ou pequena, todos queriam ser tropeiros, conhecer novos mundos e ter a chance de se deslocar de um segmento da sociedade para outro. Nas entrevistas constata-se este anseio pelo posto de tropeiro. Dos seis entrevistados, apenas dois foram donos de tropa, os outros quatro trabalharam com tropa, não eram seus donos, mas se dizem também tropeiros. Ao mesmo tempo, esta atividade inspirava desejo de valorização social, o que foi possível identificar através das entrevistas, nas quais os entrevistados revelam suas verdadeiras funções dentro da tropa, que eram exercidas com dignidade. Eles assumem as suas funções e têm consciência de sua importância.

Tropeiro

(cantiga do Nordeste de MG. Com versos das três primeiras estrofes de Rubinho do Vale e os do quatro seguintes rec. por frei Chico e Lira Marques)

*Você me chamou de tropeiro
Eu não sou tropeiro não
Sou arrieiro da tropa, Marculino
O tropeiro é meu patrão*

*Cê falou que sou ninguém
Valor quem tem é sua vaca
Palavra da sua boca, Marculino
Fere e marca feito faca*

*Certa vez você falou
Que eu não sou gente um dia
Eu prefiro morrer pobre, Marculino*

Que entrar na sua Famia

*Te respeito como gente
Mais não vou tirar meu chapéu
Dinheiro manda na terra, Marculino
Mas não vai mandar no céu.¹⁰⁷*

Diferentemente dos senhores de engenho e dos fazendeiros, os tropeiros faziam parte de uma espécie de elite sertaneja. Humano no trato com seus auxiliares compartilhavam com eles as mesmas lutas e dificuldades. Soube entender os seus subordinados, sem, entretanto, perder sua autoridade de patrão, a quem se devia respeito e não submissão. Sérgio Buarque de Holanda define o tropeiro, em seu comportamento sociológico, como uma figura que mantém uma herança aristocrática, que se percebe em seus gestos:

Há na figura do tropeiro uma dignidade sobranceira e senhoril aquela dignidade que os antigos costumavam atribuir mais ao ócio do que ao negócio. Muitos de seus traços revelam nele a herança, ainda bem viva, de tempos passados, inconciliáveis com a moral capitalista. A dispensa muito freqüente de outra garantia nas transações, além da palavra empenhada, que se atesta no gesto simbólico de trocar um fio de barba em sinal de assentimento, casa-se antes com a noção feudal de lealdade do que com o conceito moderno de honestidade comercial. Também falta aqui esse asceticismo racionalizante, que parece separado do ideal burguês, ao menos em suas origens. O amor ao luxo e aos prazeres domina, em pouco tempo, esses indivíduos rústicos, que ajazezam suas cavalgaduras com ricos arreios de metal precioso ou que timbram em gastar fortunas nos cabarês, nos jogos e nos teatros. A feira de Sorocaba juntava gente de toda espécie, era uma verdadeira festa.¹⁰⁸

Ninguém duvida que a ocupação a que se entregavam tais homens fosse, em todos os sentidos, produtiva e útil. Mas o espírito em que o conduziam tendia a

¹⁰⁷ TELXEIRA, Eliezer. CD, independente: Encantos Brasileiros. 2000.

¹⁰⁸ HOLANDA, Sérgio Buarque de. Caminhos e Fronteiras. P. 133.

mascarar de qualquer forma essa feição utilitária. A ostentação de capacidade financeira vale como uma demonstração de força física.

Com o progressivo esgotamento das jazidas, a Estrada Real se transformou, a partir de meados do século XVIII, nos caminhos dos tropeiros. Sua contribuição foi muito grande na formação do caráter e do espírito do homem do interior. As tropas levavam mantimentos e mensagens, aceitavam encomendas e funcionavam como praticamente o único vínculo entre o Sertão e litoral. No lombo dos burros e nas cangalhas, os tropeiros carregaram o Brasil por quase dois séculos, em dias de chuva, de sol, na lama, nas subidas íngremes, no frio intenso das montanhas, batendo cascos nas calçadas de escravos, até começarem a ser vencidos pela Estrada de Ferro, cujo primeiro trecho foi inaugurado em 1859.

O tropeiro iniciava-se na profissão desde muito cedo, por volta dos 10 anos, primeiro acompanhando o pai em suas andanças quando adquiria experiência, aprendendo a negociar, a conduzir e a conviver com a lida diária da tropa. *O tropeiro é o sucessor direto do sertanista e o precursor em muitos pontos do grande fazendeiro.*¹⁰⁹

O tropeiro deveria ser capaz de resolver inúmeros problemas durante a viagem. As longas jornadas exigiam que ele fosse médico, soldado, artesão, caçador, pescador, cozinheiro, veterinário, negociante, mensageiro e agricultor. Tantos ofícios exigiam um arsenal variado de instrumentos e ferramentas.

Observar gravura:

1. Freme: espécie de canivete Suíço dos tropeiros. Suas lâminas e pontas eram usadas principalmente para "sangrar" cavalos e burros.
2. Puxavante: instrumento de ferro usado para aparar o casco do animal antes de receber a ferradura. O tipo mais antigo tinha este formato de foice; os mais recentes são semelhantes a pás.
3. Pito: instrumento de ferro usado para apertar o focinho do burro. Usado no animal a ser ferrado, especialmente se fosse bravo ou inquieto.

¹⁰⁹ HOLANDA, Sergio Buarque de. *Caminhos e Fronteiras*. p. 133.

4. Holofote: lanterna do tropeiro, composta de um gomo de taquara ou bambu, cheio de querosene e com uma torcida de pano velho de algodão.
5. Cicolateira: cafeteira. Também era conhecida como chocolateira ou ainda esculateira.
6. Relho: chicote para animais usado ainda hoje no interior de Minas.



Endereço eletrônico: <http://www.asminasgerais.com.br> . In: o Folclore das Tropas, Tropeiros e Cargueiros no Vale da Paraíba – Tom Maia e Tereza Maia.

3.4 TIPOS DE TROPAS E SUAS FUNÇÕES

Sabe-se que a constituição de uma tropa requeria uma série de elementos específicos, que variavam de acordo com seu universo, e exigiam o acúmulo de experiência por parte de quem as conduzia. Alípio Goulart procura traçar o perfil da constituição das tropas de forma generalizadora:

(...) se constituía do grupo de animais – burros e bestas – muita vez somando dezenas deles, e o conjunto humano que a integrava composto do tropeiro, dos camaradas e do cozinheiro. O número de camaradas variava de acordo com o número de lotes da tropa (...). Quando a tropa reunia grande número de animais, ou se por qualquer outra razão o tropeiro assim o quisesse, incluía-se mais um elemento: o arrieiro.¹¹⁰

A ilustração mostra a composição de uma tropa no Vale do Paraíba, para a qual faz-se a seguinte leitura: À frente, o “madrinheiro”, menino de até 12 anos que guiava os demais; o terceiro e o quinto burros carregam jacás, cestos usados para o transporte da carga; de pé, o “tocador” ou tropeiro, que ajudava a conduzir o grupo; em primeiro plano, o “arreador”, responsável por comercializar a carga; fechando a



tropa, o “culatreiro”, burro preferido pelos salteadores.¹¹¹

¹¹⁰ GOULART, José Alípio. P. 63

¹¹¹ Endereço Eletrônico <http://www.asminasgerais.com.br>. In: *O Folclore das Tropas, Tropeiros e Cargueiros no Vale do Paraíba* - Tom Maia e Thereza Maia.

A definição de tropa grande ou pequena depende da composição de alguns fatores como: o número de burros, o número de camaradas e as diferentes funções dentro da tropa, além do que os tipos de mercadorias que levavam e as rotas que faziam, se eram de longa ou de curta distância.

Vendiam-se tropas inteiras, completas, com toda indumentária que compunha uma tropa, até mesmo a de luxo. Quanto ao tropeiro, condutor da tropa ou negociante, nem sempre era o proprietário.

As tropas pequenas podiam ter apenas sete mulas o que equivale a um lote. Circulavam por distâncias pequenas de uma cidade para outra, de pequenas fazendas para as feiras das cidades, estavam mais ligadas à subsistência e a uma economia local; tropas grandes geralmente tinham de três a mais lotes de burro, sendo que em cada lote poderia compor-se sete a doze mulas. Faziam transporte para maiores distâncias, vendiam mercadorias e faziam serviços de fretes.

Com base na classificação de Alípio Goulart existiam dois tipos de tropas: as que funcionavam como meio de transporte (transportadoras) de mercadorias, “tropas arreadas” e as de comércio de animais que compunham as tropas, “tropas chucras”.

Tropa Arreada ou de carregio - era a tropa como sistema de transporte e também vendedora ambulante de mercadorias. Este tipo de tropa existiu por todo o Brasil e englobava as seguintes funções dentro e fora da tropa: tropeiro, camarada, ferreiro, arrieiro, cozinheiro e as pessoas do pouso.

Tropas chucras eram tropas de animais chucros, tanguados do campo de criação para os mercados. Este tipo de tropa englobava diversas atividades: o tropeiro criador e o tropeiro intermediário, que levavam os animais chucros do centro da criação para serem vendidos, e os homens simples, que eram encarregados do trabalho operacional de amansador de burro, adestrador, tanguador (tropeiro que tange os burros até o local de venda, nas casas e nas feiras), o cozinheiro, os arrieiros e ferreiros (responsáveis por equipar a tropa) no caso de encomendada. Também ligadas às tropas surgiram as atividades de pouso e os comerciantes de feiras. Este tipo de tropa era característica das regiões em que se criavam os muarens ou de onde eles eram trazidos da região Sul

e Sudeste: Rio Grande do Sul, São Paulo. Pelo Nordeste e Norte se vendiam os burros geralmente já amansados e trabalhados nesta região de origem. *As Manadas de animais chucros preados ou adquiridos no Sul e tangidos para São Paulo*¹¹².

O tropeiro de tropa chucra vendia sua mercadoria para todo tipo de comprador, em busca de acúmulo de capital suficiente para poder ascender socialmente e até quem sabe adquirir um título de barão. O sonho de todo tropeiro era ser um nobre, com título e tudo:

*O negociante de animais admite todos os tipos, desde o capitalista empanturrado de dinheiro que compra milhares de bestas na estância ou na feira, até ao pequeno sitiante que reúne suas poucas economias para adquirir um ou dois lotes de burros chucros, amansá-los e revendê-los com lucro bem pingues, para dobrar o negócio da feira seguinte; continuar a crescer de ano em ano, até trocar o seu nome simples e honrado: João da Silva Machado por Barão de Antonina.*¹¹³

As funções dentro da tropa, como já vimos seja ela arreada ou chucra, são as mais diversas. Em torno dessa atividade mercantil surgiram várias profissões que se organizaram para servir de apoio no que fosse necessário:

O tropeiro era o responsável pelo destino da tropa e pelas relações de compra e de venda nos pontos de parada. Viajava sempre à frente ou ao fundo da tropa. Ele era a pessoa responsável pelas transações comerciais, administrava os gastos e os lucros da viagem. Quando a tropa era grande e luxuosa, o tropeiro possuía vários funcionários e era tratado como um rei por seus súditos. Em caso de tropas pequenas, o tropeiro geralmente tinha que fazer não só a sua função de administrador da tropa, mas também tinha que se virar como arrieiro, peão, ferreiro enfim... Deste modo, a função do tropeiro proprietário variava com o tamanho da tropa: tropeiros

¹¹² GOULART, José Alípio. P. 64

¹¹³ ALMEIDA, Aloísio. *Vida e Morte do tropeiro*. P. 108

proprietários de muitas tropas; tropeiros proprietários de tropas pequenas; tropeiros negociantes de animais. Cabia aos tropeiros o cuidado de dividir bem o peso da carga, o qual não podia ultrapassar de 120 kg. por burro, contrabalançando de modo que um lado não pesasse mais que o outro.

O Madrinheiro¹¹⁴ montava e ia sempre à frente da madrinha, animal especial, que geralmente ia à frente da tropa. No grupo de animais de carga seguia uma mula treinada: a madrinha, comandada por um responsável o tropeiro. A madrinha era a mula enfeitada com fivelas, argolas e campainhas, cujas badaladas determinavam o passo cadenciado de toda a tropa. O tilintar dos chocalhos servia, inclusive, como alerta aos habitantes das cidades e vilas, anunciando a chegada da tropa.

O Peão, camarada ou tocador era responsável por cada lote. Viajava às vezes a pé, às vezes a cavalo, conforme as estradas. E se a profissão coincidia com a triste qualidade de escravo, sempre viajava a pé. Na mão, um pau ou um chicote para bater na besta, para dar-lhe direção.

O Arrieiro era o peão promovido a este cargo pela antiguidade e prática no serviço. Seguia, geralmente, montado circulando os lotes. Era como um superintendente a visitar cada lote, a olhar cada besta para alertar o responsável pelo lote de qualquer possível problema. O Arrieiro, muitas vezes, era um exímio ferreiro. Sua função consistia também em pregar as ferraduras nos animais da tropa, geralmente acumulando a profissão de veterinário. Uma tropa bem sucedida era bem organizada, com burros usando ferraduras bem colocadas, firmes e com lombos sadios, sem pisaduras e bem protegidos para não atingirem os suadouros das cangalhas. A tropa era formada de lotes de sete animais cada: o arrieiro era responsável por cuidar de cada lote.

O Capataz marchava atrás de todos os lotes. Era o responsável por tudo. Ou se confundia com o próprio tropeiro, em caso de tropas pequenas, ou caminhava ao lado

¹¹⁴ Ver ilustração no. 1

do mesmo, muitas vezes nas tropas de luxo. Podia também caminhar sozinho, porque o tropeiro patrão troteara para frente ou ficara para trás.

O Cozinheiro era o mais humilde da escala, geralmente um menino de 12 anos ou mais. Podia viajar separado do madrinheiro, mas deveria sempre ir à frente para chegar ao pouso com tempo de preparar a alimentação.

O Rancheiro era um proprietário de rancho ou alojamento, onde pousavam as tropas em suas viagens. Como a tropas tinham suas próprias cozinhas, arcavam somente com as despesas do pasto e do milho consumidos pelos animais. Ao entardecer tomavam pouso para descansar da jornada. Alugavam pasto para os animais e o cozinheiro preparava os alimentos. Geralmente usavam uma trempe de ferro para servir de fogão. O cardápio era: feijão com pedaços de toucinho (meia feijoadada) e arroz cozido com carne seca picadinha (arroz tropeiro), torresmo com farinha de mandioca e o arremate era rapadura e água regado a um bom papo entremeado com cigarro de palha.

Ainda de madrugada, à luz das estrelas, começavam a despertar para empreender a nova jornada e ao amanhecer partiam.

Os depoimentos tais revelam que dos dois tipos de tropas citadas existiam ramificações, sobretudo em relação às tropas arreadas, não se podendo compreendê-la pura e simplesmente como tropa que levava mercadorias. Além das acima citadas, existiam também as tropas de mercancia. Estas tinham ligação direta com as encomendas feitas pelos caixeiros viajantes que antes da tropa viajavam sozinhos com as amostras de mercadorias, aquelas de mercadores ambulantes que vendiam tecidos, novidades que vinham dos centros coloniais e trabalhavam sob encomenda. A Tropa de carga profissional fazia frete, havia também outros tipos de tropas, as quais através das entrevistas com os ex-tropeiros, ex-arrieiro e ex-cozinheiro, podemos ilustrar melhor:

O tropeiro José dos Santos Padre, residente em Vitória da Conquista, foi dono de tropa. Explicou que trabalhava como tropeiro comerciante. Ele mesmo comprava as mercadorias para revender, por conta própria, nas feiras ou casas de comércio, ou

ainda trabalhava sob encomenda, quando o freguês solicitava seus serviços, trazia as encomendas e cobrava o preço das mercadorias incluindo o frete:

Trabalhávamos também sob encomenda de mercadorias. Agente trabalhava também com frete levava a mercadoria de um certo doutor por tanto. Chegava lá comprava, a mercadoria de trazer de lá era a querosene, o sal, era arame, era mercadoria que agente trazia a não ser frete, frete quer dizer a mercadoria de loja destes negociantes daqui agente viria fazer o pedido de Salvador viria lá para o ponto de estrada de ferro, de lá pra transportar pra aqui, vinha de burro, trazia de burro a carga, nas tropas. Por exemplo, um negociante daqui queria dez cargas de sal, falava oi cê me traz dez cargas de sal, ai eu trazia, traz tanta de querosene, agente trazia, não é? Traz dez vinte bolas de arame, agente trazia. A forma de pagamento dependia do cliente. Depende se a senhora me conhecia e tinha confiança às vezes me encomendava dizia você me traz tantos objetos aqui pra mim, me dava um dinheiro agente comprava e trazia e entregava, outra hora eu mesmo mandava gente comprar pra trazer para eu vender a ele.¹¹⁵

Já Altamirando Camacã dizia viajar como ajudante de tropa ou camarada, em uma tropa denominada por ele de “clássica” com marcha regular, que era diferente de uma tropa mista, de sua região de Jacobina. Segundo ele, estas tropas eram diferentes das tropas da região da mata, consideradas tropas maiores. Altamirando trabalhava em uma tropa pequena que possuía uma rota de costume, seguia de Monte Alto até Jacobina. A viagem demorava oito dias. Transportava mamona, couro, pele, cera de carnaúba e trazia os produtos industrializados sal, tecidos, miudezas que vinham de Salvador pela estrada de ferro até Jacobina. Era uma tropa voltada para atender às necessidades de consumo básicas da cidade de Monte Alto onde habitava Altamirando. E então segue sua explicação de tropa mista composta da mistura de burro e cavalo:

As tropas vinham pra Jacobina, quase muita gente tinha tropa de burro alguns até de jumento ou até (mista) de cavalo e burro.

¹¹⁵ Entrevista concedida pelo ex-tropeiro José dos Santos Padre, residente em Vitória da Conquista em 26/02/2000

*Tropas mistas têm a marcha irregular, o cavalo tem uma marcha, o burro outra, o burro mula outra. Nos últimos anos que a palavra burro se refere a asno, a jumento, mas aqui na nossa região burro é o mula, a mula, o mulo, o muar que, é o híbrido do equino.*¹¹⁶

Em sua entrevista Altamirando afirma ter cruzado em diversos tipos de tropas os caminhos que percorreu. Traça com mais detalhes as categorias que compõem o seu universo de tropeiro, as quais ele chama de “clássicas” e “mistas”. Ele ainda mantém vivo na memória o nome dos proprietários dos estabelecimentos comerciais a quem prestava serviços. Procura inclusive traçar os caminhos percorridos pela tropa da qual fazia parte:

*Tropa clássica é porque ela é muito bem arreada, ela é muito bem construída, ela tem marcha certa, ela tem burros escolhidos animais escolhidos, os burros são escolhidos as mulas são escolhidas, a capacidade de carga, tudo certo. Em cada lote nós tínhamos nove mulas. Há pouco tempo eu tive falando com um antigo companheiro, um tropeiro que teve lote de doze. Não era comum ao nosso, lá só ia até nove. Em outra região da mata com burros de raça, animal de raça se fazia tropa de doze. (...) Havia muitos tipos de tropas esse nosso tipo de tropa, era profissional é pra entrega de mercadoria. Entrega, ela não sai vendendo pelo caminho, ela não sai vendendo.(...) Ela pega nos depósitos, nos grandes depósitos de Jacobina e deixa na venda, no depósito de Dudu ou de Teotônio ou de Calisto ou de Germão ou de Janos Moreira ou de Anísio Camacan, em América Dourado. Ela vai de ponta a ponta. Vai de Jacobina a monte alto. Monte Alto é hoje... Pertence a Morro de Chapéu*¹¹⁷

Altamirando compara o cotidiano, da tropa clássica, sua dureza, sua disciplina, seu trotar cadenciado, a uma marcha militar:

*Neste tipo de tropa nossa, clássica:
Não tem almoço meio dia, não há almoço neste tipo de tropa, essa tropa é uma tropa pesada, de carga pesada de marcha forçada.
Uma marcha Militar.
- Tá, tá, tá...*¹¹⁸

¹¹⁶ Entrevista concedida por Altamirando ex-tropeiro, residente em Salvador, em 02/11/2000.

¹¹⁷ Idem. Altamirando

¹¹⁸ Idem. Altamirando

Ele também conta ter se deparado, pelos caminhos, pousos e cidades por onde passou, com outros tipos de tropas maiores e mais bem equipadas do que a que ele costumava a trabalhar.

*Havia uma tropa. Umas tropas que nós encontrava em jacobina, tropeiros que vinham das matas, tropeiros que vinham do Norte, do Sul, do Leste, do Oeste. Tinha gente que vinha de baixo, que vinha de cima, que vinha de outra região, que trabalhava sem cilha, a cangalha não é assim amarrada na barriga do animal é só no arrocho.(...) Para o nosso nós não tínhamos essa facilidade. As cangalhas eram especialmente construídas, desenhadas construídas sem (cilha) com perna longa, perna da asçã, chama-se asçã essa estrutura de madeira que é parecida com couro.*¹¹⁹

Outro tipo de tropa, tropa de mercador, onde o próprio tropeiro era o proprietário, este não tinha paragem vivia como cigano, sempre viajando:

*Eles vinham de bom conselho. É os seleiros de Bom Conselho que vendiam sela, mas é um tropeiro. Podiam ter doze animais...Em uma tropa o lote era grande e eles montavam, pareciam... Pareciam uma tropa de camelo com aqueles passos lentos, eles montavam em cima de um monte de redes, ele ficava sentado ali. (...) Neste caso o tropeiro ia junto com a própria tropa, eles eram muito grandes e eram negociantes e não eram assalariados. Poucos se tivesse algum assalariado. Mas eram os donos que estavam ali, que é o negociante.*¹²⁰

Altamirando ainda diz ter visto tropas de jumento, tropas menos favorecidas, que levavam pequenos carregados.

*Tenho conhecimento disso, conheci tropas é... de jumento, tropa pobre que vai levar um pequeno carregado. Eu mesmo viajei com elas quando era menino saindo de Monte Alto ia pra as zonas dos garimpos que fica no norte e Jacaré.*¹²¹

Juvenal do Cândido Ribeiro trabalhou como cozinheiro de tropa e como arreeiro em tropas pequenas, que serviam aos caixeiros viajantes, ou aos

¹¹⁹ Idem. Altamirando

¹²⁰ Idem Altamirando.

¹²¹ Idem. Altamirando.

representantes do comércio, que vinham de Salvador. Era como um outro tipo de tropa, que geralmente não passava de dois lotes e era formada pelo próprio viajante, que comprava os animais e alugava os serviços de arrieiro e de cozinheiro, ou ainda alugava o serviço de um tropeiro que fizesse frete e fosse acostumado com as estradas do Sertão. Neste segundo caso o tropeiro era o dono da tropa e fazia o trabalho apenas de guia e de transportador. O Caixeiro viajante seguia a rota por todas as cidades que tivessem comércio local com as suas amostras, registrando os pedidos para depois serem enviados de Salvador até os respectivos destinos, em lombo de burro. Geralmente os caixeiros não precisavam mais voltar para entregar as mercadorias. Despachavam as mercadorias nas estações de ferro nas mãos dos tropeiros de frete que levavam às mesmas ao seu respectivo destino. No início do século XIX o cenário era diferente, não existiam estradas de ferro. Então o trabalho do caixeiro era mais difícil. Deste modo quando se tinha um mais corajoso, este saía das cidades de Cachoeira para registrar os pedidos e depois enviava o frete do mesmo ponto de partida pelas mãos dos tropeiros. Observa-se, portanto, que no início do século XIX, diferente do século XX eram mais frequentes as quantidades de tropeiros mercadores, que saíam vendendo mercadorias pelo caminho, em comparação com os caixeiros viajantes, porque era muito mais prático arriscar a venda pelo caminho do que fazer duas viagens que não eram baratas. A viagem em lombo de burro era muito dispendiosa o que, às vezes, não saía muito lucrativo para os caixeiros fazerem estas rotas, antes das estradas de ferro. Além do mais, eles precisavam dos serviços dos tropeiros que já tinham prática com os caminhos e veredas do alto sertão baiano.

Segue, então, trecho da entrevista de Sr. Juvenal que viveu a experiência com os caixeiros viajantes.

Cada tropa sabe quantos animal era? Era doze. Em cada lote era assim. Doze em cada lote, uns tinha mais outros uns poucos menos, era mais ruim pra tocar. Tinha tropa de todo tamanho tinha menos também, tinha de seis, de cinco, as de doze era maior. Às vezes tinha tempo que nós levava um ano viajando, sem ir pra Salvador, correndo o Sertão levava um ano. Primeiro nós levava as amostra pra depois trazer a mercadoria. Nós só tinha as amostra, você tá

entendendo. Tinha as amostra, ai ele ia nas lojas e o que os dono da loja quisesse ele ia escrevendo e ia acertando. Pra mandar depois com as tropas de encomenda. Tirando o pedido. Não tinha nem banco, não tinha ladrão naquele tempo o dinheiro que agente recebia agente colocava em uma mala, carregava na mala neste mundão tudo não tinha ladrão. Naquele tempo o viajante tinha o arrieiro e tinha o cozinheiro. Eu viajava, eu era o cozinheiro. Agora tinha o arrieiro que arreava o animal, que cuidava do animal agora eu cuidava da cozinha. (...) Nós fazia a viagem mais eles por todo o Sertão quando chegava o tempo do viajante ir pra Salvador, que ele tinha que ir em Salvador pra prestar contas e arrumar as coisas. Ai eu era o cozinheiro, eu e o arrieiro ficava em um lugar ou ficava aqui ou em Ituaçu ou qualquer cidade ou em Caitité, em qualquer canto nós podia ficar. Agora ele ia pra Salvador. (...) Nos começava o trabalho da estrada de ferro em diante. Ai nós começava o trabalho. Eles vinham e começava o trabalho de novo. Primeiro ele vinha com as amostras depois dos pedidos feitos ele enviava o material para ser distribuido em lombo de tropa por todas as regiões em que foi acertado o negócio. Teve uma vez que nós levemo um ano viajando sem ele ir em Salvador, por que nós fizemo esta região daqui todinha, essa região daqui de cima de Caitité, Guanambi, Lapa até no Norte de Minas. Urandi é vizinho de Licínio de Almeida por ali tudo nós, Caculé, Brumado. (...) Era em lombo de burro que eles levavam as mercadorias, tinha as malas de levar, só ia as amostra, não ia festa de pano enorme ia aqueles pedaço de pano. A senhora está entendendo? Não era bruacas era malas. Mala muito bem feita coisa dobrada. As malas dos viajantes era mala muito bem feitas. (...) Eles iam em cidade onde tinha loja. Aonde não tinha loja eles não ia não. Só onde tinha loja. É tanto que essa região daqui de cima eu conheço tudo, até Conquista. Agora pra cá eu conheço Irecê, Morro do Chapéu, Seabra. Tudo eu conheço Itaberaba, Rui Barbosa tudo eu conheço. Conheço toda a chapada, toda a cidade de Chapada eu conheço.¹²²

O tropeiro Manoel Lopes do Livramento trabalhou como ajudante, camarada, em tropa pequena de propriedade de um comerciante/fazendeiro, que contratava funcionários para fazer a viagem de frete para levar e buscar mercadorias.

¹²² Entrevista concedida pelo ex-cozinheiro de tropa, Juvenal do Cândido Ribeiro, residente em Rio de Contas: 15/02/2001.

*A tropa para quem eu trabalhava era de Chico Trindade. Eu trabalhei com Chico Trindade. Tropas de couro. Ele era negociante aqui. Eu não guiava a tropa, eu trabalhava mais no fundo. Tinha o arrieiro que era o dono que mandava a tropa e eu trabalhava como camarada, como ajudante.*¹²³

Para seu Manoel, o tropeiro, às vezes, se confundia com o camarada. Segundo ele o camarada era o tropeiro, que comandava a tropa, que ficava responsável para passar as tarefas, que supervisionava a viagem.

*O camarada é que era o tropeiro. O dono da tropa tinha o nome de tropeiro, mas o tropeiro legítimo era quem tocava a tropa. O meu trabalho era de camarada eu ajudava a soltar burro na manga e ir buscar. O arrieiro não ia não, quem tomava conta de fazer um a cangalha era ele. O arrieiro viajava montado, muito bem montado agora o besta aqui viajava na percata.*¹²⁴

Além de tropa pequena, seu Manoel também chegou a trabalhar com tropa bem aparamentada de frete. Ele descreve a tropa que trabalhou, ressaltando a importância do madrinheiro, sua pompa em romper os caminhos e guiar a tropa, por outro lado menospreza o burro de pós:

*Também tinha tropas maiores que esta de dez burros, onze. Eu mesmo trabalhei aqui com uma tropa, de um tio meu, com onze burros. Tinha o madrinheiro. É porque é o que viaja na frente. É o que viaja na frente, é o que puxa a guia de todos. Os outros todos é mandado quase que por aquele. Por que botou um peitoral nele, ou com o peitoral ou somente com o polaca é o burro de guia. E tem o burro do pós. O de pós é o que viaja atrás de tudo. É o mais lerdo. É o que mais panha.*¹²⁵

Antônio Ribeiro de Novais foi tropeiro mas não tinha tropa. Ele trabalhava para o dono da tropa. Exercia a função de tropeiro e também aproveitava para levar o que ele produzia em sua roça para vender no caminho e nas feiras. Não bastava apenas possuir a tropa para ser tropeiro, tinha que comandar e tocar a viagem.

¹²³ Entrevista concedida pelo ex-tropeiro Manoel Lopes do Livramento, residente em Rio de Contas: 15/02/2001.

¹²⁴ Idem. Manoel Lopes do Livramento.

¹²⁵ Idem. Manoel Lopes do Livramento.

Quando fui tropeiro, tinha um trecho, cada pessoa tinha seis léguas, trinta e seis quilômetros. Uma légua é seis quilômetros. Pra cidade, levava cera, rapadura, feijão, hoje ainda existe rapadura, mais muito pouco. Saía daqui pegava cera, saía de Água Quente, passava em um lugar chamado Marcolino Moura, as cidades próximas, saía pegando as feiras das cidades para vender, pegava uma feira sábado, outra domingo. (...) Eu levava produtos de minha lavoura mais era pouco. Eu não levava muitos produtos de lavoura porque eu não possuía lavoura grande, eu revendia produtos que comprava. Eu não tinha meus próprios animais, não tinha condições, assim eu trabalhava com tropa para o dono dos animais não tinha oito animais, o que eu mais fazia era pegar produtos para revender, principalmente cera. Agora tinha pessoas que tocava quinze animais dezoito. E o viajante, quando naquele tempo o representante, eles viajavam também fazendo venda, mas ele levava as amostras às cidades, lá ele fazia o pedido e depois vinha a mercadoria, vinha as peças, fazenda, machado, foice, essas coisas.¹²⁶

Ele também trabalhou como tocador de tropa para viajante, o representante que formava a tropa e contratava os funcionários necessários para tocar a viagem. Neste caso ele ia como camarada tocador da tropa, que já conhecia a função e os caminhos.

Já viajei de camarada, ganhando mil réis por dia. A tropa era de Gil Danta, Gil Dantas era filho daqui, mais morava lá em Salvador. O dono da tropa era Gil Dantas, ele ia com amostra de fazenda de ferragem e tal essas coisas, isso que ele levava, agora eu ia de camarada com ele, viajando com ele ganhando mil réis por dia, pra tocar animais né. Naquele tempo ele é que era representante lá de pra cima de Salvador. Eu tocava os Animais, cuidava deles, arriava pra ele montar, eu acompanhava ele, mais dois tocavam a tropa e eu junto com ele, porque qualquer coisa às vez precisava da gente, isso foi no ano de 45, viajei uns três mês, aqui primeiro agente pegou a Lapa de Bom Jesus, Paratinga, na beira de Juazeiro da Bahia três mês, saindo por Paratinga, lá por Bom Jesus, Paratinga, Caetité, Guanambi, Primeiramente Guanambi, Caetité e saímos aqui noventa dias de viagem, mais ele

¹²⁶ Entrevista concedida pelo ex-tropeiro, Antônio Ribeiro Novais, residente em Rio de Contas: 16/02/2001.

*era o representante. Eu com os outros era camarada. Ele levava as amostras, chegava numa cidade, tinha quatro casas de negócios, loja Nê? Fazenda, então ele tirava amostra e o freguês fazia o pedido. Eu quero dessa aqui, essa, essa e essa.. E ele depois vinha trazer a mercadoria, também em tropa de burro.*¹²⁷

Muitos eram os tipos de tropa que circulavam pelo interior brasileiro. Através destas entrevistas, que são do século XX, podemos constatar em contraste com os depoimentos dos viajantes do século XIX, que em viagens também de tropa revelavam nas reentrâncias de suas narrações cotidianas as semelhanças que se refletem como permanências no tempo. Os viajantes que fizeram viagens por terra pelas regiões de Rio de Contas e Caetitê, como foi o caso de Spix e Martius, viajaram também em tropas e assim como os caixeiros viajantes eles precisavam dos tropeiros como alocadores de suas tropas para levar as bagagens e guiá-los pelos caminhos desconhecidos. As semelhanças aparecem não só na viagem de tropa, como na iconografia deixada pelos viajantes das tropas que eles encontravam no percurso de suas viagens. O que se percebe através das gravuras é a presença da mão de obra escrava, o que não é de se estranhar pelo fato de no século XIX ainda ser a base da economia colonial. Percebe-se também a presença do assalariado, como nos casos de muitos dos entrevistados, que serviram de cozinheiros, tocadores, camaradas e arrieiros.

Segue depoimentos de ex-tropeiros que falam de como eles iniciaram a tropear, abordando a questão de que não eram muitas as alternativas de trabalho para o homem do campo ainda neste período. Isto nos leva a crer que no século XIX, período onde imperava a mão de obra escrava na exploração do ouro da chapada, nas fazendas de gado e policultoras algumas tropas tinham a presença escrava na efetivação dos trabalhos que os assalariados realizariam com o fim da escravidão. O tropeirismo foi peça fundamental dentro da sociedade comercial não só como meio de transporte, mas inclusive como alternativa de sobrevivência nos sertões longínquos.

¹²⁷ Idem. Antônio Ribeiro Novais.

Segue depoimento de Altamirando Camacã:

Mas lá no interior a pessoa tem que ser tropeiro, vaqueiro porque não tem outra profissão não. Há algum negociante ou outro. E essas profissões são básicas, vaqueiro, tropeiro, lavrador (lavoura de subsistência), curtidor, sapateiro que pode incluir que o sapateiro pode ser celeiro, arrieiro ou correeiro que trabalha com correias, com cordas, cabrestos e cordas de laçar. Papai era tudo isso ele era curtidor, caçador, lavrador, caçador, um pouco carpinteiro e tinha couro, nós trabalhávamos no curtume. Mas quando eu tive com 13 anos, eu fui levado para Américo Dourado, lá fui trabalhar como caixero de balcão, uma profissão que chamava assim, balconista. Com 16 anos foram me buscar de volta e então resolvi trabalhar com tropa. Altamirando Camacã

Manoel Lopes do Livramento:

Eu Fui tropeiro camarada e(...) Eu fiz diversos trabalhos. A senhora sabe pra dá o pão ao filho agente tem que enfrentar. Eu fui empregado no correio, trabalhei oito anos e quatro meses, mas me deixaram na rua. Eu fui vaqueiro que meu pai me criou trabalhando com gado na fazenda de Chico Trindade, o avô de Antonio Trindade. Trabalhei muito viajando carregando as moças daqui pra Caetitê pra estudar. Carreguei pra ir pra Sincora, pra Salvador. Minha vida sempre foi essa de muito trabalho pesado, mas não querendo, nada de faltar o pão para os meus filhos. Por que tanto trabalho que aparecia pra ganhar o pão agente tinha que enfrentar, dia ou noite.” Manoel Lopes do livramento Rio de Contas BA

Através das entrevistas pudemos constatar que os entrevistados exerciam mais de uma profissão para poder sobreviver. O mesmo constatou Rogério de Oliveira Ribas; em seu estudo das tropas na lavoura do café pelos lavradores de Vassouras, região fluminense na segunda metade do século XIX; que os lavradores investiam na compra de mão-de-obra escrava para trabalhar com tropas.

No serviço de transporte do café, os escravos também acumulavam outras funções como: tropeiro e ferrador, tropeiro, malhador e ferrador, tropeiro, atalhador e ferrador,

*arreador e aguardenteiro, arreador, ferrador e trançador, tropeiro e trançador, tropeiro e pagem, tropeiro, capataz e ferrador, tropeiro e feitor, arreador, capataz, trançador, ferrador e carreiro.*¹²⁸

Segundo Altamirando Camacã seu pai *contava estórias que no tempo da escravidão eram os escravos que trabalhavam nas tropas, assim como a gente trabalhava como assalariado*¹²⁹.

Erivaldo Fagundes Neves¹³⁰ afirma que no Alto Sertão da Bahia os plantéis de escravos eram geralmente pequenos, comparados aos do recôncavo. A monocultura canavieira mobilizava grande contingente de mão-de-obra. Os senhores sertanejos não eram detentores de numerosa escravaria. Os Grandes proprietários geralmente distribuíam seus escravos em pequenos grupos, por várias fazendas, empregando-as na policultura agrícola, pecuária extensiva, serviços domésticos variados como Carapina, Pedreiro, Ferreiro e muitas outras.

Maria Cristina Dantas¹³¹ também detectou em seus estudos a predominância de pequenos contingentes de escravos, na região da Chapada Diamantina. Embora cite como exceção à fazenda de Marta Magdalena, onde conforme inventário verificou a existência da posse de mais de cem escravos. Colocando-a na posição de negociadora de escravos daquela região. Esses escravos, assim como o da região fluminense, realizavam diversas tarefas; escravo tropeiro, escravo vaqueiro e escravo para serviço da lavoura.

Isto me leva a crer que, no século XIX, no Alto Sertão da Bahia, assim como no Recôncavo, a mão-de-obra escrava encontrava-se presente, nos minifúndios, latifúndios e, sobretudo, nas tropas para realizar funções de arrieiro, tocador,

¹²⁸ RIBAS, Rogério de Oliveira. Dissertação de Mestrado. *Tropeirismo e Escravidão: Um estudo das Tropas de Café das Lavouras de Vassouras, 1840 – 1888.*

¹²⁹ Idem, entrevista de Altamirando.

¹³⁰ NEVES, Erivaldo Fagundes. *Da Sesmaria ao Minifúndio: um estudo de História Regional e Local.* Salvador: Editora da Universidade Federal da Bahia; Feira de Santana, 1998.

¹³¹ PINA, Maria Cristina Dantas. Dissertação de Mestrado: Santa Isabel do Paraguassú: cidade, garimpo e escravidão nas lavras diamantinas, século XIX. UFBA. Sal. BA. 2000.

camarada e até mesmo tropeiro, levando as mercadorias dos donos das tropas. As tropas, além de utilizarem a mão-de-obra escrava, também, comercializavam escravos com as regiões interioranas, de Rio de Contas e Caetité para trabalharem na lavoura ou na cata do ouro.

3.5 ICONOGRAFIA

A iconografia deixada pelos viajantes, durante suas viagens pelo interior da Colônia brasileira, nos séculos XVIII e XIX, registrou muitas informações, as quais podemos verificar nas figuras 1, 2, 3 e 4; tropas grandes bem aparamentadas e arriadas; as dificuldades apresentadas pelos caminhos, como por exemplo a travessia das tropas por um rio e a presença da mão-de-obra escrava.

Na figura 4, o tropeiro e seus companheiros de viagem aparecem logo à frente e na seqüência vem a madrinha, que vai levando, guiando e anunciando as partidas e chegadas. As ilustrações 5, 6, 11 e 12 mostram a lida diária do tocador, do camarada e do arrieiro, levando os lotes carregados de algodão e tratando de guiar os burros, do pouso para o pasto, arrumando as cargas para a partida e buscando as encomendas para fazer transporte de um lugar para outro.

Nas figuras 7,8 e 9 são reveladas as imagens dos pousos e ranchos por onde paravam as tropas e os tropeiros. Eram na verdade uma espécie de abrigo ou celeiro, onde os viajantes de tropas descansavam da jornada diária e desarteavam e alimentavam os animais. Existiam ranchos que eram verdadeiros pontos de encontros de tropas onde a viola fazia chorar a toada, segundo João Dornas Filho¹³².

Burton, estudando a evolução dos "pousos de viajantes", em meados do século passado, observou que foram eles os germens de aldeia e vilas populosas, hoje tornadas cidades importantes. Considera o naturalista inglês que a fase seguinte do "pouso" é o "rancho". Consiste essencialmente num longo telheiro coberto, tendo à frente, às vezes, uma varanda de postes de madeira ou pilastras de tijolos; outras vezes tem as paredes exteriores e ainda compartimentos interiores de adobes ou taipa. Aqui, os tropeiros descarregavam; os animais vagueiam livremente pelo pasto, enquanto os patrões fazem uma fogueira, penduram a chaleira ao modo dos ciganos em um tripé de madeira e estendem no chão, como camas, o couro que

¹³² Transcrição de partes do trabalho publicado pela universidade Federal de Minas Gerais de conferências pronunciadas no primeiro seminário de estudos mineiro, realizado de 3 a 12 de abril de 1956.

protege as cargas, improvisam um dormitório, com divisões paralelas, feitas com cestos bem tecidos (jacás) e albardas.

Já a figura de número 10 mostra a saída das tropas das Minas em meio a trabalhadores, escravos, mineiros e outras funções, passando pelo pedágio real, onde os tropeiros tinham que mostrar as notas dos burros e mercadorias para o controle da metrópole.

Os Caminhos



Figura 1 Rugendas Serra dos Órgãos

Fonte: Rugendas, Johann Moritz. Coleção Rugendas. São Paulo, s. Ed. 1940



Figura 2 Tropa atravessa vau de um rio. As bestas de cangalhas, as mulas de cargas, percorriam léguas e léguas, vadeavam os rios, arranchavam nos caminhos. Palmilhando as veredas que os índios abriram em séculos de vida agreste, o tropeiro violava a mata, travando conhecimento com os lavradores que ermavam nas solidões

Fonte: DEBRET, Jean Baptiste. Todas as ilustrações devidamente explicadas de a viagem pitoresca e histórica ao Brasil. Texto de Herculanio Gomes Matias e a reprodução fotográfica de Alexandre Wulfes. Rio de Janeiro, Tecnoprmt, 1976. 317p



Figura 3 Tropa de carga

No lombo das tropas, a Mata encaminha o açúcar, o fumo, o toucinho e o milho. Recebe na volta o sal de Magé. Em regresso, no arsenal, havia também armas e munições, botas e ferramentas para os homens. as sinhãs encontravam veludo e seda, botinas de duraque e artigos de luxo. Ademais, havia algodão e tecido, o chá, bugigangas e mercadorias do Rio e Campos

Fonte: DEBRET, Jean Baptiste. Todas as ilustrações devidamente explicadas de a viagem pitoresca e histórica ao Brasil. Texto de Herculanio Gomes Matias e a reprodução fotográfica de Alexandre Wulfes. Rio de Janeiro, Tecnoprmt, 1976.

Tropas e Tropeiros



Figura 4 Tropeiro

Tropas e Tropeiros. Os tropeiros na Mata são os mesmos que no período minerador transportavam ouro ao litoral, regressando com mercadorias de toda a espécie. Posteriormente, com a ênfase à lavoura, interligam-se por todo o território. Apesar das ferrovias, construídas selva a dentro, muitas regiões, até a década de 40 do século XX, contavam com um único transporte, a tropa.

Fonte: DEBRET, Jean Baptiste. Viagem pitoresca e histórica ao Brasil. Belo Horizonte: Itatiaia, São Paulo: Ed. Da Universidade de São Paulo, 1989. V.7.



Figura 5 Negro escravo conduzindo tropas na província do Rio Grande

Fonte: DEBRET, Jean Baptiste. Viagem pitoresca e histórica ao Brasil. Belo Horizonte: Itatiaia, São Paulo: Ed. Da Universidade de São Paulo, 1989. V.7.



Figura 6 O Mineiro

O fazendeiro seria, nos primeiros tempos, o homem das Gerais. O prolongamento de sua terra seria o Leste. Mas a condição de atraso, o sistema primitivo de comunicação, tornavam-no um rústico. Montado no cavalo inseparável, vem ele pelas picadas ao arraial, contrafeito quase sempre. Seu clima, o da roça, torna-o taciturno e introvertido. De botas e esporas, perambula pela lavoura entre negros e caboclos. Reune um rol de conhecimentos práticos, aprendidos na vida, com índios e negros, com pretas e tropeiros.

Fonte: DEBRET, Jean Baptiste. Viagem pitoresca e histórica ao Brasil. Belo Horizonte: Itatiaia, São Paulo: Ed. Da Universidade de São Paulo, 1989. V.7.

Ranchos e Pousos



Figura 7 Rancho de Tropeiros

As tropas eram constituídas por mua, burros sobretudo. Formavam-se por lotes, cada um composto por doze animais, inclusive a madrinha. A frente caminhava o burro da guia, seguia-lhe a madrinha, égua vistosa, carregando o cinorro silencioso, cujo toque só se fazia ouvir quando nas pastagens a tropa tinha que outra vez se reunir para a caminhada.

Fonte: Rugendas, Johann Moritz. Coleção Rugendas. São Paulo, s. Ed, 1940



Figura 8 Pouso de Tropeiros - Repouso de uma caravana

Marchava após a madrinha, o burro contra-a-guia. Depois, em fila, os animais carregados. A tropa mantinha a hierarquia das bestas e dos homens. Por volta de 1862 estima-se que a Província tinha em torno de 150.000 animais de carga.

Fonte: Rugendas, Johann Moritz. Coleção Rugendas. São Paulo, s. Ed, 1940



Figura 9 - Charles Landseer - Rancho de Tropeiros, 1827. Óleo sobre madeira, 45X60cm Coleção particular, Rio de Janeiro - Brasil Tropeiros de São Paulo e Minas Gerais descansando no rancho.

Fonte: Belluzzo, Ana Maria de Moraes, O Brasil dos viajantes - São Paulo, Metalivros; Salvador Ba Fundação Emílio Odebrecht, 1994



Figura 10 Tropeiro saindo da Mina

Fonte: DEBRET, Jean Baptiste. Viagem pitoresca e histórica ao Brasil. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Ed. Da Universidade de São Paulo, 1989. V 7



Figura 11 Carregadores de Tropa
Descarregados os animais, juntado o feijão com torresmo e farinha, seguiu-se a sobremesa de rapadura com melado e café fumegante servido em cuitê

Fonte: Rugendas, Johann Moritz. Coleção Rugendas. São Paulo, s. Ed. 1940



Figura 12 O Tropeiro e o Vendedor - em repouso de mineiros

O tropeiro desempenhou na Mata um papel complexo de bandeirante, mercador, conselheiro e capitalista

Fonte: DEBRET, Jean Baptiste. Viagem pitoresca e histórica ao Brasil. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Ed. Da Universidade de São Paulo, 1989. V 7



Figura 13 Desfile de uma tropa carregada

Fonte: Wied-Neuwied, Maximiliano- viagem ao Brasil editora, Itatiaia e editora Universidade de São Paulo, Belo Horizonte e São Paulo, 1989

CAPÍTULO 4

O TROPEIRISMO ATRAVÉS DA POESIA E PROSA

*A volta das tropas*¹³³

*Cinco e meia da tarde. Ao longo das estradas,
Cheias de barracões e ingremes outeiros,
Passam, num choto rude, os muares cargueiros,
De orelhas abanando e ventas agitadas.*

*Atrás, marcha cantando, em lânguidas toadas,
O bando alegre e bom dos joviais tropeiros.
Trovam rimas de amor. São hinários grosseiros,
Compostos de improviso às moças namoradas.*

*Além, um sino plange... À paz que envolve a terra,
Com os broncos caçuas, plenas de fruto olente,
As tropas vão descendo o canastro da serra.*

*E à paz em que mergulha o campo, a fera, e a gente,
O sol, já se afastando aos clamores da guerra,
Sobre os humildes chove o pó de oiro do poente.*

¹³³ CALDAS, Fernando. Edição póstuma. Livraria Duas Américas, 1926. pp. 192-4. Recolhido e cedida gentilmente pela Prof.^a Dra. Lizir Arcanjo.

4.1 *O TROPEIRO E O TROPEIRISMO ATRAVÉS DO AUTO ELOMARIANO DO TROPEIRO GONSALIN*

*Para mula ruana
dêxa de gana
qui a vinda do tropêro
é só ua veis
assunta mêrmo a vida
assim tirana
é pura bunteza
foi Deus quem fez.
(Elomar)*

Este capítulo tem como objetivo compreender, através do auto Elomariano do *Tropeiro Gonsalim*, e de outros trechos poéticos e literários o universo estradeiro do tropeiro no século XIX. Sabe-se que as tropas fizeram o intercâmbio entre o interior e o litoral do Brasil, desde o período colonial até princípios do século XX, quando então foram substituídas pelos caminhões com o surgimento das estradas de rodagem. A obra de Elomar será o fio condutor pelo fato deste artista ser um representante da cultura do Alto Sertão e pelo fato de suas estórias e poesias serem baseadas em experiências verídicas de tropeiros que ele conheceu quando criança.

A existência das tropas compreende um período que durou quatro séculos de nossa história econômica e social, e como tal, despertou o interesse das mais diversas formas de expressão artística. Este tema serviu de fonte de inspiração tanto para Elomar em sua obra *Na Quadrada das Águas Perdidas na passagem do Auto do Tropeiro Gonsalim*, como a muitos outros criadores como é o caso de 'Chiquinha Gonzaga com a canção *A Partida do Tropeiro*, em parceria com Catulo da Paixão Cearense. Os escritores Afonso Arinos, Abílio Barreto, Carlos Nascimento Cunha e muitos outros, através da literatura e da poesia, registraram a vida e os costumes dos tropeiros.

Elomar, como grande estudioso da temática sertaneja e criador de uma obra que tem esse universo como fonte de inspiração, revelou, através deste auto, aspectos diversos, não só do cotidiano do tropeiro, como também a sua importante

participação na formação do Brasil. Suas letras retratam o dia-a-dia do tropeiro nas estradas, nas feiras. São imagens dos seus sonhos, hábitos e relações sociais. Percebe-se, inclusive, a hierarquia de funções dentro da tropa, a relação paternalista e ao mesmo tempo de lealdade entre o tropeiro e os seus componentes, rememorando as tradições medievais da relação senhor e vassalo, sendo claramente este um componente forte na obra de Elomar e que também se faz presente no universo social do tropeiro.

Na realidade, o tropeirismo conviveu com todos os períodos da história brasileira, desde o colonial, passando pelo império e, por fim, chegando até a república, de modo que não é difícil se encontrar, pelo Alto Sertão brasileiro, ex-tropeiros ou filhos de tropeiros, que possam ajudar na construção de uma bela história oral a respeito das tropas e tropeiros no Brasil. Inclusive, foi através da oralidade, ou melhor, do contato com tropeiros ainda vivos, que Elomar elaborou o *Auto do Tropeiro Gonsalim*. E é através de sua obra, que posso compreender e formar idéias a respeito do universo do tropeiro, da sua importância como comerciante e mensageiro, das dificuldades enfrentadas pelas estradas da vida, seja pelos caminhos íngremes, seja pelo desconforto de viajar no lombo de burro, ou ainda pelas agruras climáticas, como períodos de enchentes e de secas.

Elomar nasceu e cresceu no sertão baiano, estando sempre perto do universo, da linguagem e do comportamento do sertanejo. O auto aqui utilizado é fruto da vivência de um criador que toma como matéria-prima de sua obra o cotidiano, o dialeto, a história e estórias do homem sertanejo. Através de sua poesia, ele mostra a realidade do homem do Sertão pela ótica do mesmo, dentro do contexto histórico da época. Seus personagens imaginários são a representação real do homem do campo e do seu universo, pois sua fonte de inspiração é o vaqueiro de carne e osso, é o ex-tropeiro que viveu ou que ainda vive. As palavras do historiador Ernani Maurilio foram as que melhor definiram a obra e o criador Elomar:

Um dia, esse “cronista” de um tempo e de uma cultura, fez uma escolha consciente: crente nas Escrituras Sagradas, emanção direta do antigo testamento, abandonou uma cultura pretensamente erudita e retornou ao seu povoamento e à sua crença, construindo parte do seu mundo, retornando à aldeia, para universalizar o seu espírito e sua criação, transformando-se assim no “historiador” de um povo sem história(...)

No caso específico do *Auto do Tropeiro Gonsalim*, ele retrata de forma ampla todo o universo dos tropeiros, o cotidiano de trabalho e os seus sonhos de forma detalhada, toda a linguagem utilizada pelos tropeiros, seus hábitos e costumes. Verifica-se que não há na linguagem utilizada por Elomar, em seus cantos, nenhum prazer de memória saudosista e sim uma produção que retrata as permanências do tempo, com um português propositadamente encenado que nos transpõe a um cotidiano do tempo em que as tropas exerciam suas atividades com todo seu vigor. Elomar faz viver a memória do tropeiro através da sua poesia, mostrando uma história esquecida, existência daqueles que a fizeram, mas não escreveram. Como o *Auto* consta de mais de trinta composições sobre a temática do tropeirismo, escolhemos aqui trechos de algumas delas para ilustrar a análise de pontos já elucidados, como o cotidiano do tropeiro, a realidade das estradas, sua importância, não só enquanto comerciante, mas também como o grande responsável pela transmissão de informações e, como tal, figura importante na formação territorial e cultural do Brasil atual.

O trecho que se segue da letra *Tirana*, parte do *Auto*, deixa bem claro que o sonho de ascensão do tropeiro, que circulava na região do Alto Serão baiano, era ter uma tropa grande, completa, equipada e luxuosa,¹³⁴ para um dia ir ao reino de Portugal encontrar-se com o rei. Elomar descreve o reino de Portugal imaginado pelo tropeiro, de acordo com as imagens que compunham a sua realidade: uma praça,

¹³⁴ “(...) as tropas de mais de cinco lotes, consideradas de primeira categoria eram distinguidas : pela cabeçada ornada de prata e enfeitada de martinets e campainhas, com uma boneca de pano ou uma pluma fixada entre as orelhas do animal, e também pelo peitoral cheio de guizos tilintantes. GOULART Alípio. 1961: 69.

um povoado com realização da feira semanal, como ocorre em tantas cidadezinhas de interior nordestino.

Segue o trecho da composição, *Tirana*:

*Inriba daquela serra passa u'a istrada rial
 Entre todos qui ali passa uns passa bem ôtros mal
 Apois lá mora um ferrêro ferradô de animal
 Qui sentado o dia intêro no portêro do quintal
 Conta istoras de guerrêros
 De cavalêros ligêros
 Do Rêno de Portugal
 (...)
 das coisa de minha ceguêra aquela qui eu mais quiria
 formá u'a tropa intêra e arribá no mundo um dia
 cabeçada de uma arrôba vinte campá de arrilia
 cruzêta riata nova rabichola e peitural
 e arriça fazendo ruaça
 a tropa na bôca da praça
 do Rêno de Portugal
 destá mula ruana
 na vida tirana
 ela é fela e mais dura
 qui a lei
 nois inda vai xabrá
 pinga de cana
 jabá e rapadura
 mais o rei¹³⁵
 (Elomar - Na Quadrada das águas perdidas, 1979)*

Outro aspecto de profunda riqueza a ser analisado nas letras do Auto é o próprio dialeto que compõe o universo do tropeiro. Nota-se, portanto, a preocupação do autor em mostrar os registros coloquiais, expressão popular do sertanejo,

¹³⁵ Glossário: "Inriba - lá no alto. "Istrada rial" - Estrada real, tradicionalmente por onde passou o rei. "Derna de Adão" - desde os tempos edênicos, de Adão. "Das coisa de minha ceguêra"- do meu desejo obcecado sobre o qual não aceito discussão. "Cabeçada de u'a arroba vinte campá de arrilia"- referente aos paramentos do animal da tropa. "Cruzêta riata nova rabichola e peitural"- referente aos paramentos do animal da tropa. "Arriça"- amarrar, estar. "Ruaça"- barulho com confusão. "Xabrá" - comer, engolir. "Destá"- deixa estar. "Jabá"- carne seca. "É tribusana é só busão"- tribusana, como dificuldades confusão, busão - crença vã, superstição. "A lua já deu três volta"- já passaram três meses. "Buneca"- mula madrinheira da tropa. "Assunta"- escuta. Este glossário consta do encarte do LP *Na Quadrada das águas Perdidas* de Elomar.

sobretudo, o vocabulário que permeia o universo do tropeiro como: Istrada rial que segundo o autor é entendida como a estrada por onde passou o rei, estrada que tinha sido pavimentada pelo ouro da coroa¹³⁶. “Cabeçada de uma arroba vinte campá de arrelia”, “cruzeta riata nova rabichola e peitoral” são todos os paramentos importantes para o animal na tropa, e quanto mais equipada fosse a tropa mais rico era o tropeiro ou o proprietário da tropa. “Buneca” é o animal que vai à frente da tropa e geralmente é chamado de madrinha e que nem sempre é uma mula muitas vezes é um cavalo, todo enfeitado com uma pena na cabeça.

A poesia de Elomar, como já foi dito, não retrata apenas os anseios do tropeiro, aborda também as dificuldades da vida estradeira do tropeiro. Como a estória do tropeiro Gonsalim se passa no final do século XIX, o autor faz referência a uma das secas mais violentas que ocorreu no sertão nordestino, a seca de noventinha. A seca, conforme Erivaldo Fagundes Neves, em sua dissertação de mestrado *Da Sesmaria ao Minifúndio*, esta seca diminuiu o fluxo de tropas em todo o interior da Bahia. *A escassez de alimentos não era um fenômeno regional. A longa seca atingia toda a Bahia e outros estados nordestinos*¹³⁷ e gerou aumento do preço das mercadorias. A população tinha que se deslocar na busca de mantimentos para sobreviver. Dentro desse sub-tema vamos observar o trecho da canção *Puluxia Estradeira* e da *Pergunta* que vem em seguida.

(...) *Gonsalim era um tropêro qui passô a vida andano
de janêro a janêro caminhava todo ano
dêrna qui perdeu seu pai na fome de noventinha
só dêis anos ele tinha(...)*

A vida do tropeiro era de chegadas e partidas constantes. Faziam parte do seu cotidiano os caminhos e estradas da vida, de modo que o tropeiro criou toda uma relação especial com seus companheiros de trabalho, outros tropeiros, arrieiros, ferreiros etc. A composição a seguir mostra em especial o encontro de um tropeiro

¹³⁶ Esclarecer aqui o que é a estrada real

¹³⁷ NEVES, Erivaldo Fagundes. *Uma Comunidade Sertaneja: da Sesmaria ao minifúndio (um estudo de história local)* - Mestrado interinstitucional em história social, PUC-SP. 1995: 124

com outro na estrada. No bate papo, dos dois, são diversas as informações que podemos adquirir, não só do ponto de vista lingüístico com a utilização do dialeto catingueiro, como também da troca de informações no decorrer de suas viagens. Percebemos que, no diálogo entre os dois tropeiros, eles falam a respeito da seca que assola o sertão no momento.

A Pergunta

*Ô Quilimero assunta meu irirmão
 iantes mermo que nós dois saudemo
 eu te pergunto naquele refrão
 qui na fartura nós sempre cantemo
 na catinga tá chuveno
 ribeirão istão inchendo
 na catinga tá chuveno
 ribeirão istão incheno
 me arresponda meu irirmão
 cuma o povo de lá tão
 só a terra que você dexô
 quinda tá lá num ritirou-se não
 os povo as gente os bicho as coisa tudo
 uns ritirou-se in pirigrinação
 os ôtro os mais velho mais cabiçudo
 voltaro pru qui era pru pó do chão
 adispois de cumê tudo
 cumêr' precata surrão
 cumêr' coro de rabudo
 cumêr' cururi rodão
 e as cacimba do ri Gavião
 já deu mais de duas covas d' um cristão
 inté aquela a da cara fea
 se veno só dexô a terra alêa
 foi nas pidrinha cova da serêa
 vê sua madrinha
 e vei de mão c'ua vea
 na catinga morreu tudo
 qui nem pricisô caxão
 meu cumpadre João Barbudo
 num cumpriu obrigação
 vai prá lá de duas lua*

que meu pai mandô eu i no Nazaré
buscá u 'a quarta de farinha
eu e o irmão Zé Bento vinha andano a pé
mãe lua magrinha qui está no céu
será qui cuano eu chegue em minha terra
aina vô incontrá o qui é meu
será qui Deus do céu aqui na terra
de nosso povo intonce se esqueceu
na catinga morreu tudo
Qui nem percisó caxão
Meu cumpadre João Barbudo
Num cumpriu a obrigação
*Udo ão udo ão.*¹³⁸

(Elomar – LP Na Quadrada das Águas Perdidas: 1979)

Segundo Elomar, Quilimero foi tropeiro no rio Gavião, região de Vitória da Conquista, no período da seca de noventinha e forçado por ela, teve que sair de sua rota costumeira pela região do Sudoeste da Bahia e Norte de Minas para ir buscar farinha em Nazaré, Recôncavo Baiano. No caminho encontra-se com Gonsalim e sua tropa que vinha de Salvador, já voltando para o rio Gavião, ansioso por saber notícias do sertão, repleto de esperança e otimismo.

A Bahia, especificamente Salvador cidade portuária, vai desenvolver importante papel no abastecimento mercantil da colônia. Os tropeiros, junto com os caixeiros viajantes vão ser os responsáveis pelo transporte e comercialização das mercadorias necessárias à subsistência. Além do que, em diversas localidades da

¹³⁸ Glossário: "O Quilimero assumta meu irmão"- expressão comum de saudação. Quilimero, ouça meu irmão, preste atenção no que lhe digo. "Antes mermo"- corruptela de "antes mesmo". "Quinda tá lá" – que ainda está (encontra-se) lá. "Cabiquido"- teimoso. "Voltaro pru qui era pru pó do chilo"- belíssima construção na essência do pouco falar do catingueiro, corresponde a: voltaram para aquilo que o homem foi e é: pó do chilo. O sentido bíblico, entendido no dialeto e no universo do catingueiro, fica patente nessa expressão. "Cumêr'procata surrilo" – comemam o coro das alpercatas; a crônica registra casos dessa natureza nas grandes secas do sertão. "Cumêr' coro de rabudo"- o rabudo é um grande rato catingueiro. "Cumêr'cururu rodão"- sapo de barranco do rio, anunciador das chuvas; é também chamado de profeta do rio; ouvido com atenção pelo catingueiro, por anunciar a chuva no sertão. "Mais de duas cova d'um cristão"- nessa expressão diz-se que a seca é tremenda pois que, para se conseguir um pouco de água do leito seco do rio tem-se que cavar um poço com mais de três metros. "Inté aquela a da cara fêa" – expressão muito utilizada pelo sertanejo: a da cara fêa é a fome que assola periodicamente aquelas regiões. "Foi nas pidrinha cova da sercia"- O catingueiro chama de pidrinha o inferno, ou o purgatório, ou simplesmente o lugar de duendes; a cova da sercia é a especificação da expressão anterior. "Vê sua madrinha" – a morte, madrinha da fome. "João Barbudo"- mandacari. "Num cumpriu obrigação" – não precisou enterrar; o João Barbudo, espécie de mandacaru que é utilizado na confecção de caixões. "I no Nazaré" – a expressão refere-se a Nazaré das Farinhas centro produtor de farinha no Recôncavo Baiano. "U'a Quarta de farinha"- 40 litros de farinha.

colônia eles eram esperados com ansiedade pelas moças que aguardavam a chegada das iguarias da Bahia. No romance *O Tropeiro*, de Abílio Barreto, pode-se notar todo folclore que girava em torno das mercadorias levadas pelas tropas, na visão do tropeiro:

*Belos tempos aqueles das minhas viagens com tropa do Calhau por êsses Sertões afora, onde não se falava senão nas chitas, nos colares, na iaiá de ouro, nos grandes lenços estampados, nas rendas de birros da Bahia, no pano da Costa e em mil outras coisas que nos traziam os canoieiros. Ao Calhau vinha ter tudo isso e dali carregava eu tudo isso por êstes mundos...(...) Éramos, como disse Fulgêncio, um grande entreposto comercial do Norte de Minas e do sul da Bahia- afirmou padre João(...)*¹³⁹

Elomar em sua canção *Puluxia das Sete Portas*, refere-se ao mercado das Sete Portas de Salvador, ponto de encontro de tropas e tropeiros que vinham, dos diferentes pontos do Recôncavo e do Sertão baiano, reabastecer suas tropas, para daí levá-las para as diversas localidades do interior baiano e também para o Norte de Minas. Neste trecho ele aborda o cotidiano do tropeiro, que neste caso não é proprietário da tropa, na luta do dia-a-dia, logo ao amanhecer com os preparativos de partida. Elomar deixa transparecer através de sua obra que a relação do tropeiro com o patrão é similar a relação entre senhor e vassalo, onde princípios como respeito, lealdade e honra são bem definidos.

Puluxia das Sete Portas

*Levanta Umburana a manhã já chegô
a besta ruana na istrada formô
a tropa incantada do patrão- sinhô
pega a feijoada Imburana meu amô
te alembra qui nós num tem nada na vida
o bem qui nós tinha Deus deu Deus levô*

¹³⁹ Trecho do conto *O Tropeiro* de Abílio Barreto retirado do livro: VALPETERIS, Guilherme - *O Ouro e a Montanha* (Minas Gerais) História e Paisagens do Brasil. Editora Cultrix Ltda. EUA, p 235

*dexô nois cúa graça e as fôrça da vida
cum quê nóis amassa o pão de suô*

(Elomar – LP Na Quadrada das Águas Perdidas: 1979)

Hugo Carvalho Ramos no livro tropas e boiadas reporta-se a grande parte do Centro-Oeste brasileiro, abrangendo os estados do Mato-Grosso, Goiás e algumas áreas de Minas Gerais, Bahia e Maranhão. Hugo nasceu na cidade de Goiás, a 21 de março de 1895, filho de juiz da primeira vara da capital, acompanhava o pai às vezes em suas viagens pelas comarcas vizinhas e pelo caminho ia se apegando as coisas da terra e registrando o que via. Esta memória seria resguardada através de suas obras, quando se tornara jornalista passou a publicar seus contos e textos regionalistas. Hugo de Carvalho chegou mesmo a ver tropas; o guizalhar da cabeça das madrinhas; e em cada pouso como se amilhava a tropa; como se desarrumavam as cangalhas ou se preparava a bóia no tripé da mariquita e como se cosia uma cangalha suada. Todas essas imagens ficaram guardadas na memória de Hugo que deram forma aos seus contos e textos literários.

Tropas e boiadas é um livro de contos em que ele passeia pelo cotidiano de diversos personagens sociais como o vaqueiro, os donos dos pousos, o arrieiro e dentre eles o tropeiro reconstruindo o cotidiano da lida nas estradas e nos pousos.

No pouso os tropeiros quando chegavam da lida diária, tinham ainda que desarmar toda a tropa para poderem descansar, segue o trecho:

O tropeiro empilhou a carregação frente aos fardos do dianteiro, e recolheu depois uma a uma as cangalhas suadas do alpendre. Abriu após um couro largo no terreiro, despejou por cima meia quarta de milho, ao tempo que o resto da tropa ruminava em embornais a ração daquela tarde. O cabra, atentando na lombeira da burrada, tirou dum surraozito de ferramentas, metido nas bruacas da cozinha, o chifre de tutano de boi, e armado duma dedada percorreu todo o lote, curando aqui uma piasadura antiga, ali raspando, da aspereza de um sabuco, o dolorido dum inchaço em

*princípio, aparando além como o gume do freme os rebordos das feridas do mau caráter.*¹⁴⁰

E antes de dormir contavam estórias e tocavam modas de viola. *O arrieiro, mestiço traquejado e serviçal, na sua voz grossa e arrastada de Cuiabano, arrematava um conto de lobisomem.*¹⁴¹

Tropas e boiadas é uma obra de literatura regional em que seus personagens parecem estar vivos, tamanho realismo que é impresso no uso da linguagem típica da região Centro-Oeste. Verifica-se que a linguagem utilizada por Hugo de Carvalho é semelhante à utilizada por Elomar no auto do Tropeiro Gonsalim. A linguagem regional a que se propõe o escritor não pode ser considerada uma linguagem regional fechada. O que ele demonstra é que diferentes zonas socioeconômicas, também geográficas interpenetram-se linguisticamente pelos movimentos de grupos humanos comunicantes, no caso os tropeiros. As tropas vieram do Sul do país e estabeleceram comunicação e disseminaram o modo de vida tropeiro em todo Centro-Oeste do Brasil, como tal também no Alto Sertão da Bahia. Por isso se explica a similaridade da linguagem utilizada por Elomar, em comparação com a utilizada por Hugo Carvalho Ramos e também a linguagem dos ex-tropeiros que foram entrevistados.

Em pleno Goiás lá está o tropeiro, os homens do campo em geral se defendendo do frio com o “poncho-pala”, guarnecido de Bambolins. Há expressões Gauchescas Legítimas, como “abrir o pala” e ainda as descrições dos arreios e cincerros de uma tropa. Acolhendo a contribuição do sul, trazida do lombo das tropas, acolhe também, a dos garimpeiros vindos do Nordeste, a dos vaqueiros, mestres de campo fechado e caatingas semelhantes aos cerrados dos Gerais. Na verdade, a troca de influências não é uma via de mão única, mas uma troca de hábitos interregionais, que vão formar uma unidade nacional na figura do tropeiro em qualquer província do Brasil.

¹⁴⁰ RAMOS, Hugo Carvalho. *Tropas e Boiadas*, pg31

¹⁴¹ RAMOS, Hugo Carvalho. *Tropas e Boiadas* pg 65

Como regionalista Hugo Carvalho Ramos pertence ao grupo que poderíamos chamar documentarista, uma vez que sua obra artística transborda da pura função estética para o aproveitamento pragmático do material sociológico e até geográfico, presente nas descrições de paisagens e ambientes.

Como podemos observar os tropeiros, tanto do Sul como do Norte, tinham uma linguagem única variando, muito pouco, de acordo com as especificidades culturais de cada região. Desse modo, eles foram figuras de grande importância na disseminação da cultura nacional. Júlio Prestes, em seu discurso na inauguração do rancho de Parapiacaba, faz referência a importância dos tropeiros na formação e progresso do Brasil, na união e solidariedade nacional. E, através da obra de Elomar, podemos constatar que o universo estradeiro dos tropeiros fazia deles homens do mundo, com muitas histórias e lendas para contar e fazendo uso da oralidade, contando com tudo aquilo que eles viam e viviam nas estradas da vida, eles iam conduzindo imagens e informações de diversas localidades, levando o desconhecido para o cotidiano das pessoas por todo Brasil.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo do tropeirismo na Bahia procurou inicialmente apresentar um quadro da região em recorte no período escolhido no sentido de deixar claro o contexto histórico da primeira metade do século XIX no alto sertão, o que se produzia e a mão de obra utilizada para a agropecuária e a mineração. Era neste cenário que circulavam tropas grandes e pequenas com mão de obra escrava e livre a depender do tipo de tropa, desenvolvendo uma economia colonial interna paralela a economia colonial de exportação. Foi uma reflexão em torno dos tipos de tropa e as relações de trabalho que existiam dentro dela.

O Brasil, desde o período colonial até os dias de hoje mudou pouco no seu interior no que abrange a produtividade econômica. O alto sertão, aqui em estudo englobando as regiões da Chapada Diamantina, da Serra Geral e do Médio São Francisco desde o início do século XX, até os dias de hoje, ainda é basicamente agropecuario e o que podemos constatar com os ex-tropeiros entrevistados que antes da abertura das estradas de rodagem década de 30 eram poucas as alternativas de emprego para o homem do campo. Dentre as atividades que se podiam realizar estava a de tropeiro, de camarada de tropa de cozinheiro de arrieiro assim como a de vaqueiro, ferreiro, o que em justaposição com o cenário descrito pelos viajantes do início do século XIX, nos leva a confirmar que muitas foram as permanências históricas que ficaram nas reentrâncias do tempo. E que podem, através da memória, nos fazer recompor uma realidade sócio-cultural e até mesmo econômica, num sentido de uma economia social, revelando uma visão das relações sociais que se transformaram com as mudanças históricas mas que por ficarem tão longe do litoral, as permanências estão mais visíveis, em cidades que parecem ter congelado, em costumes e na memória de um povo que vive em um outro tempo que não é nem o passado e nem o presente do mundo contemporâneo. É uma realidade específica de onde, por ser de lá de tão longe, se preserva no cotidiano hábitos, costumes e

lembranças do passado num presente interiorano, que não sofre tanto a interferência da modernidade.

Seu José ex-tropeiro da região de Vitória da Conquista perguntou porque eu estava me importando com a vida dele, expliquei que seria para ajudar no meu trabalho de mestrado, a reconstruir uma história social das tropas e tropeiros no alto sertão baiano, da qual ele fez parte. Ele ficou bastante emocionado porque estava se achando velho e inútil, e pensava que a vida dele não servia para mais nada, então ele ficou feliz em poder estar me ajudando com sua história de vida. E para acabar contou a história da casa do seu avô que estava cheia de mobília velha, antiga que tinha sido construída ainda no período da escravidão, e que ele estava se sentindo velho tal como estas mobílias.

Ainda para se reportar ao período da escravidão, ele falou:

A senhora conhecia uma espécie de gente chamada negro?

Eu respondi:

- sei

Ele disse:

- Pois foram eles os escravos que fizeram estas mobílias antigas cê vê como é antigo e vale mais do que eu como um ser humano velho.

Do topo de seus 94 anos ele desabafa a situação de descaso em que vivem as pessoas idosas em nosso país. Na transposição da sua fala e dos outros ex-tropeiros para a escrita, registram-se as mágoas, as alegrias e as carências de suas vidas, revelando, através de suas experiências, tempos idos.

A escassa documentação oficial referente ao tema me levou a alternativas da fonte oral, principalmente explorando as permanências históricas. A partir do material oral recolhido no Alto Sertão, principalmente da cidade do Rio de Contas, na Chapada Diamantina, onde entrevistei quatro ex-tropeiros como também entrevistei um tropeiro que atuou na região de Jacobina e outro em Vitória da Conquista, selecionei trechos das conversas estabelecidas com eles em que detectam elementos sócios culturais, que são parte da memória histórica e que permaneceram no tempo,

sendo possível traçar o paralelo de seus depoimentos com o século XIX. No que consiste uma reconstrução sócio-cultural.

Ao final desta tropeada, percebi que algumas questões ficaram resolvidas e outras ficaram por resolver, pois o estudo de grupos humanos no caso os tropeiros e sua interação com o meio estradeiro, as cidades, os pousos, as feiras, os fazendeiros e os próprios camaradas de tropa é um leque muito grande de relações e circunstâncias. Deste modo esta dissertação foi um exercício de reflexão sobre aspectos socioeconômicos da realidade tropeira no Alto Sertão e como tal é apenas uma visão, no meio de muitas que se podem ter.

ANEXOS

Entrevistado: Antônio Ribeiro de Novais

Idade do Entrevistado: 80 anos.

Data da entrevista: – 16/01/ 2001. Rio de Contas, Bahia.

Ex–camarada de tropa. Atuou na região de Rio de Contas.

Já viajei de camarada, ganhando mil reis por dia.

Já tive em Salvador na Baixa do Sapateiro Seis meses, estagiando pra fazer o mesmo trabalho que meu pai fazia no telégrafo na Baixa do Sapateiro, isso no ano de 1945. Morei lá seis meses.

Quando fui tropeiro, tinha um trecho, cada pessoa tinha seis léguas, trinta e seis quilômetros. Uma légua é seis quilômetros. Pra cidade, levava cera, rapadura, feijão, hoje ainda existe rapadura, mais muito pouco. Saía daqui pegava cera, saía de Água Quente, passava em um lugar chamado Marcolino Moura, as cidades próximas, saía pegando as feiras das cidades para vender, pegava uma feira sábado, outra domingo.

Eu levava produtos de minha lavoura mais era pouco. Eu não levava muitos produtos de lavoura porque eu não possuía lavoura grande, eu revendia produtos que comprava. Eu não tinha meus próprios animais, não tinha condições, assim eu trabalhava com tropa para o dono dos animais que nem um lote inteiro de tropa não tinha, oito animais, o que eu mais fazia era pegar produtos para revender, principalmente cera. Agora tinha pessoas que tocava quinze animais dezoito. E o viajante, quando naquele tempo o representante, eles viajavam também fazendo venda, mais ele levava as amostras às cidades lá ele fazia o pedido e depois vinha a mercadoria, vinha as peças, fazenda, machado, foice, essas coisas.

Já viajei de camarada, ganhando mil reis por dia. A tropa era de Gil Danta, Gil Dantas era filho daqui, mais morava lá em Salvador. O dono da tropa era Gil Dantas, agente ia a cavalo e ele ia com amostra de fazenda de ferragem e tal essas coisas, isso que ele levava, agora eu ia de camarada com ele, viajando com ele ganhando mil réis por dia, pra tocar animais né. Era cavalhada, naquele tempo ele é que era representante lá de pra cima de Salvador. Eu tocava os Animais, cuidava deles, arriava pra ele montar, eu acompanhava ele, mais dois tocavam a tropa e eu junto com ele, porque qualquer coisa às vez precisava da gente, isso foi no ano de 45, viajei uns três mês, aqui primeiro agente pegou a Lapa de Bom Jesus, Paratinga, na beira de Juazeiro da Bahia três mês, saindo por Paratinga, lá por Bom Jesus, Paratinga, Caetité, Guanambi, Primeiramente Guanambi, Caetité e saímos aqui noventa dias de viagem, mais ele era o representante. Eu, com os outros, era camarada. Ele levava as amostras, chegava numa cidade, tinha quatro casas de negócios, loja Né? Fazenda,

então ele tirava amostra e o freguês fazia o pedido. Eu quero dessa aqui, essa, essa e essa. E ele depois vinha trazer a mercadoria, também em tropa de burro.

Entrevistado: Francisco Da Silva (Chico Correio)

Data da entrevista: 15/02/01, em Rio de Contas, Bahia.

Idade: 86

Ex- correio. Viajou com tropa

Seu Chico tinha grande dificuldade em se expressar por problemas de saúde.

Eu via muitas tropas arriadas pelo caminho.

Eu trabalhava no correio, hoje sou aposentado do correio. Viajava até Macaúbas , 4 dias e meio pra levar a mala lá, 30 léguas em lombo de burro, junto com as tropas, às vez sozinho. Eu via muitas tropas arriadas pelo caminho.

Chico Correio se fez muito entender, ele falava com muita dificuldade, falava sempre das pessoas importantes da cidade, principalmente da família de Paulo Souto, que Nasceu em Rio de Contas. Nunca viu o mar, nunca foi a Salvador, ia até a macaúbas, estação de trem pegar os malotes de carta pra trazer pra Rio de Contas. Foi pra Conquista, Tororó, Macaúbas. Quando surgiu a estrada de carro ai ele não viajava mais em lombo de burro com as tropas para pegar os malotes de carta, pois o carro trazia.

Os locais por onde passou:

Macaúbas, Caetité, Finto Filho, Pirajara.

Entrevistado: Juvenal do Cândido Ribeiro

Idade: 80 anos

Data da entrevista: 15/02/01, em Rio de Contas, Bahia.

Ex-tropeiro. Ajudante de tropa da região de Rio de Contas.

Nós entremos dentro de uma mata que só tinha um fiozinho, era um burro atrás do outro não podia misturar não.

O pai e a mãe são de Rio De Contas

Minha mãe... Meu pai deixa eu lhe contar eu fui criado sem pai. Eu com um ano d de nascido meu pai largou minha mãe e até hoje eu to com oitenta eu não conheci ele. Ta fazendo setenta e nove aos que ele foi embora daqui. Ele chamava Francisco Candido Ribeiro. Minha Mãe se chamava Maria Julia Ribeiro, ta com doze ou treze anos que ela morreu. Ela morreu com oitenta e oito anos. Maria Julia Ribeiro era muito conhecida, aqui todo mundo conhecia ela. Ele ia, em Salvador, ela tem sobrinho em Conquista. Leonel Ribeiro é sobrinho dela. É grande a familia dela em Conquista tem muita gente. Tem Alba ele é sobrinha de Leonel. Tinha aquela que trabalhava lá no INPS era Maria da Hora é sobrinha dela. Um dia eu fui até lá morreu um filho meu eu fui lá pra receber.

Eu tive Foi nove filhos, mas morreu três filho meu novinho, pode-se dizer um atrás do outro e tudo novo. Um morreu com quarenta e dois ano, um morreu com vinte sete e o outro morreu com cinqüenta e dois anos. E morreu tudo atrás do outro a familia quase que ia acabando, mas Deus acudiu e parou. Um morreu de coração deu um dor aqui e em Livramento o médico passou um medicamento pra ele e falou que se ele não melhorasse ele ia pra Brumado. Ai chegou aqui ele tomou o remédio e melhorou. Ele morava na Enseada, lá. Ai quando foi passado um dia a dor voltou de manhã, botaro ele no carro e descambaro aqui, nem no hospital de livramento passou, passou embalado, mas quando chegou lá na guarita de Livramento. Você sabe aonde é? É aonde vem entrando. Ali ele faleceu, não agüentou nem chegar em Brumado. E o outro morreu de câncer de próstata, foi em São Paulo e tudo, mas não deu, mas jeito. E o outro morreu em Conquista, deu derrame mandei ele lá pra Conquista e ele faleceu, ficou quinze dias. Ficou seis agora tem seis. Tem dois em São Paulo e os outros tem dois aqui. Agora tem quatro mulher e dois home. Morreu três homens.

Às vezes tinha tempo que nós levava um ano viajando, sem ir pra Salvador, correndo o sertão levava um ano. Primeiro nós levava as amostra pra dispois trazer a mercadoria. Nós só tinha as amostra, você tá entendendo. Tinha as amostra ai ele ia nas lojas e o que os dono da loja quisesse ele ia escrevendo e ia acertando. Pra mandar depois com as tropa de encomenda.

Tirando o pedido. Não tinha nem banco, não tinha ladrão naquele tempo o dinheiro que agente recebia agente colocava em uma mala, carregava na mala neste

mundão tudo não tinha ladrão. Por que não tinha banco só podia depositar o dinheiro que tirava nessa região todinha em uma mala. Só tinha uma agencia de banco em Caitité e tinha outra aqui em Rio de Contas. Se não depositasse em Caetité ou aqui só ia depositar em Salvador, aí não tinha banco pra botar o dinheiro não. O dinheiro vinha tudo na mala, o que recebia ia botando tudo dentro da mala.

Os Caixeiros vinham tudo daqui, era daqui da Bahia mesmo. Não tinha de Minas, não. Vinha de outro estado para aqui não. Quer dizer era sessenta anos aqui atrás, né essa menina? Não vinha de outro estado não, não vinha de Minas, de São Paulo era viagem daqui de salvador mesmo. Era uma turma muito grande, tinha vez de ter seis ou oito viajantes em uma republica. Ajuntava às vezes ia chegando um e ia chegando outro. Mas era tudo de Salvador. Eles vendiam tecidos, somente tecidos. Não, outra coisa só vendia somente tecidos. Não vendiam material de coisa de outra coisa, não. Não tinha esses trens que tem hoje não. Só tinha mesmo era tecido, tinha prato, copo, mas essas coisas agente não vendia esses trem não. Sá vendia somente tecidos.

Naquele tempo o viajante tinha o arrieiro e tinha o cozinheiro. Eu viajava, eu era o cozinheiro. Agora tinha o arrieiro que arriava o animal, que cuidava do animal agora eu cuidava da cozinha. Meu trabalho era na cozinha, era fazendo comida. Fazia arroz, feijão. Tinha vezes que agente levava dois, três meses sem comer um caroço de feijão, não comia não. Que só fazia arroz, macarrão, frango, carne a comida era essa, né.

Tinha lugar que não tinha pão. Agente tomava café era com requeijão, com queijo essas coisas. Esse negocio dessas massa desse trem é de uns ano pra cá, esses negocio não tinha não. Meus filhos foram tudo criado, meus filho comia tudo era cuscuz de manhã. Todo dia de manhã fazia cuscuz, tinha leite tomava um café com leite com farinha. Fazia aqueles pirão mongoroso, chamava mongoroso. Não usava essa bulachada que tem hoje biscoito, pão, manteiga. Tinha manteiga daqui mesmo, não tinha fabrica de manteiga. Esse açúcar mesmo que nós bebe hoje não tinha.

O nosso açúcar era rapadura. as casa que bebia açúcar era as casa de gente mais rico que tinha e mesmo assim não era todo mundo que gostava, não. Ele gostava era de rapadura mesmo. Aqui ainda tem gente que bebia rapadura até hoje.

É que na casa de seu Antônio Trindade diz que inda bebi rapadura até hoje na casa dele. Não tinha essas coisas de hoje não, nada não tinha nada não. Não tinha nem avião, nem nada do mundo. Não tinha carro não. Veio parecer carro em tempo novo, por que é coisa de uns cinquenta anos pra cá que não rodava em todo canto como roda hoje, em tudo que é buraco tem.

Nós fazia a viagem mais eles por todo o sertão quando chegava o tempo do viajante ir pra Salvador, que ele tinha que ir em Salvador pra prestar contas e arrumar as coisas. Aí eu era o cozinheiro, eu e o arrieiro ficava em um lugar ou ficava aqui ou em Ituaçu ou qualquer cidade ou em Caetité, em qualquer canto nós podia ficar. Agora ele ia pra Salvador.

Nesse tempo de Caetite pra Salvador já tinha condução, ele não precisava mais de nós, diferente do tempo dos meus avós. Já tinha trem em Caetité, aí ele já

embarcava e eles iam por eles mesmo. Já tinha o trem de ferro, já tinha a estrada de ferro em Brumado. Aquela estrada é coisa de uns sessenta e tantos anos já.

Nos começava o trabalho da estrada de ferro em diante. Ai nós começava o trabalho. Eles vinham e começava o trabalho de novo. Primeiro ele vinha com as amostras depois dos pedidos feitos ele enviava o material para ser distribuído em lombo de tropa por todas as regiões em que foi acertado o negócio. Teve uma vez que nós levemo um ano viajando sem ele ir em Salvador, por que nós fizemo esta região daqui todinha, essa região daqui de cima de Caetité, Guanambi, Lapa até no norte de Minas. Urandir é vizinho de Almeida por ali tudo nós, Caculé, Brumado. Urandir já é divisa com Minas do lado de lá é Minas do Lado de cá é Bahia.

Era em lombo de burro que eles levavam as mercadorias, tinha as malas de levar, só ia as amostra, não ia festa de pano enorme ia aqueles pedaço de pano. A senhora esta entendendo? Não era bruacas era malas. Mala muito bem feita coisa dobrada. As malas dos viajantes era mala muito bem feitas.

Eles iam em cidade onde tinha loja. Aonde não tinha loja eles não ia não. Só onde tinha loja. É tanto que essa região daqui de cima eu conheço tudo, até conquista. Agora pra cá eu conheço Irecê, Morro do Chapéu, Seabra. Tudo eu conheço Itaberaba, Rui Barbosa tudo eu conheço. Conheço toda a chapada, toda a cidade de Chapada eu conheço.

As estradas que nos seguia Era as estradas que passavam tropeiros, que passavam boiadas era essas que nós seguia. Uma ocasião nós saiu de Rui Barbosa, eu lembro como se fosse hoje, eu tenho a cabeça boa não sei ler não, mas eu tenho uma boa memória. Eu assisto jornal todo dia, o jornal nacional, tem aquele jornal de Conquista eu assisto muito. Tudo que falar de noite o senhor me pergunta de manhã eu lhe conto. Conto pode acreditar como tem Deus no céu. Coisa do exterior, coisa de lá dos Estados Unidos passa lá eu assisto tudo é tanto que eu agora eu só assisto jornal não assisto novela. Nunca assisto novela, por que eu não gosto. Agora um programa assim de calouro eu assistia agora eu não assisto, mas não. Eu só assisto somente o noticiário.

As estradas da boiada deste tempo não existe mais não, por que elas se acabaram. Tinha lugar que só tinha aquele carreiro pra gente passar. Era uma trilha. Uma vez agente saiu de Rui Babosa pra vim pra Andaraí eu vim com a tropa. O viajante foi para Salvador e eu vim, mas o arrieiro. Nós entremos dentro de uma mata que só tinha um fiozinho, era um burro atrás do outro não podia misturar não. É nessa mata de Piripar é nesse mundo de Rui Barbosa para Andaraí. Hoje não tem mais ela não, hoje já derrubou tudo. Derrubaram. Coisa de sessenta e tantos anos e tantos anos já devastou.

Eu trabalhei muito com garimpo. Meu serviço quando eu era novo rapaz assim com uns doze, treze anos, quinze eu trabalhava em garimpo. Eu era garimpeiro eu trabalhava com o ouro. É tanto que esses garimpo de hoje aqui todinho conheci. Sei aonde é até hoje.

O processo de garimpagem era abrir a cata, chamava a cata. Abrir aquele buraco no chão ai ia furando tirando até em baixo pegando o cascalho. Ai quando pegava o

cascalho ali agente tirava e ia pra bateia. No tempo chamava bateia, não tinha pra teia, ali o ouro que tivesse ia pro fundo da bateia, era assim. Eu trabalhava por conta própria. Era eu só não, naquele tempo todo mundo era garimpeiro aqui naquela ocasião. Uns sessenta anos atrás todo mundo era garimpeiro.

Nós trabalhava em uma sociedade que nós tirava toda semana cento e tantas gramas de ouro. Agora quantidade maior não tirava não. Aqui eles contam que deu essa quantidade de ouro enorme, mas eu penso que não deu não, por que se desse nós ainda encontrava. Isso foi no tempo dos antigos, que foi no tempo dos portugueses de Sebastião Raposo. Que mais... que eu penso que aqui era a sede e nesse mundo inteiro eles soltavam garimpeiro daqui a umas dez léguas, vinte léguas, trinta léguas. Agora aqui era a matriz aonde ele recebia o ouro era aqui.

Aqui em Rio de Contas, eles contam que era aqui, eu já não lembro não, já não foi em meu tempo não, já tinha acabado isso. E tanto que conta que saiu daqui de Rio de Contas, que saiu não sei quantas arrobas de ouro, tem escrito no cartório. Mas esse ouro não foi todo daqui não. Daqui de dentro da sede não. Foi daqui de quinze léguas, não sei quantas léguas.

Aqui também se produzia algodão que ia com os tropeiros. Ia, ia por tropeiros, mas não era daqui não. A colheita de algodão era na roça aqui em baixo do lado de João Vaz, tem Marcolino Moura. Isso aí deu muito algodão. Não era aqui não, aqui não era lugar de lavoura. Aqui tinha muito...Aqui cada uma casa tinha uma tenda ou de ferreiro ou de latoeiro. O latoeiro trabalhava com metal, chamava latoeiro. Cada casa tinha uma venda, aqui essa cidade foi coisa assim.

Aqui em Rio de Contas parava muita tropa, eles parava era aqui em minha casa.

Aqui tinha uma cercona de pedra, uma porteira. As tropas vinham de cá de cima de lá das Labras de Juciá. Eles trazia café. Café, farinha, boiada. Essas coisa transportadas em lombo de burro. Parava tudo aqui. Aqui tinha uma tenda eu era latoeiro, chama latoeiro. Eu fazia fivela, espora tudo que fosse coisa de metal. E eu tinha uma freguesia boa, muito grande aqui. Esse povo que vinha tudo me conhecia, parava aqui em minha porta. Os tropeiros compravam, eles traziam encomenda de fora. Era minha essa freguesia, eu fazia. Eles passavam aqui e levavam quinze dias pra chegar em Guanambi; Caetité pra esses cantos de lá. Daqui eles levavam café de lá eles traziam milho, feijão.

Cada tropa sabe quantos animal era? Era doze. Em cada lote era assim. Doze em cada lote, uns tinha mais outro um poucos menos, era mais ruim pra tocar. Tinha, tropa de todo tamanho tinha menos também, tinha de seis de cinco, as de doze era maior.

Entrevistado: Manoel Lopes do Livramento

Data da entrevista: 15/02/01, em Rio de Contas Bahia.

Idade: 97 anos.

Ex-tropeiro da região de Rio de Contas.

O burro não pode trabalhar o dia todo sem comer

Meu pai chamava José Romualdo Lopes. Minha mãe se chamava Maria Cândida Lopes. Meu nome é Manoel Lopes do Livramento. Eu nasci no dia quinze de agosto dia de Nossa Senhora do Livramento. Pra min foi um dia muito feliz e eu já passei muitas promessas e graças a Deus todas eu venci e tô vivo ainda conversando. E a família é pequena, quando eu contei tinha sessenta neto e cem bisneto e duas tataraneta. Hoje aqui só aqui só eu não sei quanto tem, só aqui tem quatro tataraneto, só aqui neste ponto. Agora eu acho que eu tenho mais de seis tataraneto. Seis eu sei que eu tenho. Agora eu devo ter até mais.

Eu Fui tropeiro camarada e. Eu fiz diversos trabalhos. A senhora sabe pra da o pão ao filho agente tem que enfrentar. Eu fui empregado no correio, trabalhei oito anos e quatro meses, mas me deixaram na rua. Eu fui vaqueiro que meu pai me criou trabalhando com gado na fazenda de Chico Trindade, o avô de Antonio Trindade. Trabalhei muito viajando carregando as moças daqui pra Caetité pra estudar. Carreguei pra ir pra Sincorá, pra Salvador. Minha vida sempre foi essa de muito trabalho pesado, mas não querendo, nada de faltar o pão para os meus filhos. Por que tanto trabalho que aparecia pra ganhar o pão agente tinha que enfrentar, dia ou noite. E graças a Deus venci a tarefa. Na família é tudo muito pequeno, foi sete mulheres e quatro homens. Na verdade que dois morreram, tinha sete mulheres e quatro homens, agora morreu um homem e agora só tem sete mulheres e três home. Por que o Toizinho que morreu aqui tem poucos dias é meu filho. Que era negociante ali na rua de baixo ali na parte do jardim na rua do grande. Naquela carreira de casa ali na rua do banco antigo. Naquele diâmetro perto dos quartéis pelo lado de baixo numa casa aonde tem dois arvoredos. Tem uma venda ali e meu filho ficava ali.

O trabalho de tropeiro tinha muitos trabalhos. Tinha o carreiro que carregava pregos, ia buscar lá em baixo. De Machado Portelo pra cá foi trabalhar a tropa. Agora eu não trabalhei, fui trabalhar de Jiqui pra cá. Eu trabalhei, recebendo lá nos confins do mercado, recebia as carnes lá, amarrava, tudo a pé, tocando dez ou doze burro. Que era de tudo que vinha era no lombo do animal. Jiqui. Ponto do trem de ferro. Tem Jiqui pra cá de Jiqui tem São Cora e de São Cora desceu que hoje passa em Brumado e desce pra Minas.

O correio daqui vinha. De Machado Portelo pra cá tudo era dono de burro e depois o trem foi chegando pra cá. Cada estação já ia ficando as mazelas pra trás. Agora quando chegou na passagem de João Mané pra chegar na passagem criou-se

um ancorado na beira do rio, que lá tinha um lugar chamado de João Congo. Fez a ponte e do outro lado chama Sincorá. Sincorá aí do trem de ferro. Que passa o trem de ferro, que é esse que passa dentro do mato. Nós pegava a serra do rio, eu peguei ele lá de Jiqui pra cá.

Daqui da seis léguas ou quatro. A tropa tem quatro marcha. Quatro noite que dorme na estrada e a tropa só viaja cinco léguas por dia. Agente carrega de manhã e dirruba meio dia. Dias que meio dia e mais um pouco, mas maio dia e uma hora da tarde é hora da tropa descansar. Agora só vai viajar no outro dia de manhã.

Quando parava, parava no meio do tempo, no meio da estrada. Tinha os pousos, aonde tinha os morador, que tinha as manga dos quarto pra alugar. Agente ia alugando quarto na mão dos morador.

Já tinha os lugar certo de se parar. Nós saia de Sincorá e ia pra Samambaia. Saia da Samambaia vinha pra o São Domingo. Saia do São Domingo vinha pra Taquari. São quatro légua, cinco légua de distancia. São uns lugar mais outro lugar menos. De acordo com o passo que ia fazendo os animais e água também, agora saia das passagens e vinha aqui pra Casa de Telha. De Casa de Telha vinha pra cá. Casa de telha é aqui próximo.

Era o pouso. Agora quando agente viajava assim de escoteiro levando gente, agente fazia as marcha maior. Tropa que as marcha é pequena. Por que não pode. O burro não pode trabalhar o dia todo sem comer. Por que ele come a noite, viajou saiu de manhã parou meio dia, as cargas são pesadas, a gente tem que deixar o resto da tarde pra ele descansar.

Agente trazia quase tudo que tinha, que fosse de lá de baixo. De ferragem as coisas de fazenda, tudo vinha no lombo lobos dos burros.

Tudo vinha no lombo do burro, enxada, foice, machado. Tudo vinha nos fardo. Fardo de machado, de foice.

Os volume era mais ou menos quatro arrouba. Cada volume de seis, de sete. Cada burro carregava uma carga. Uma carga vem com sete arrouba. Seis arroubas e mais em cada de acordo com cada burro. O senhor sabe que tem burro forte e fraco. O burro maior e mais forte carregava mais peso e o burro menor carregava menos.

Daqui de Rio de Contas para estação de trem se levava couro. Por que tinha o comprador de couro daqui, e os boi que matava e comprava o couro. Chico Trindade que é avó de Antonio Trindade era comprador de couro. Fazia as cargas de couro e levava. Ele mesmo tinha tropa. Entregava lá ao consignatário.

Ele lá era quem embarcava pra ir pra casa dele. Ele agora era quem despachava, botava até no trem, botava lá, tinha os pessoal que fazia o carregamento pra levar pro trem. Pra descarregar o trem e pra carregar. Botava em consignação, que cada um daquele botava, ele tinha as pessoas pra trabalhar com ele e ganhar a diária. Tinha os de desencher o vagão e encher o vagão.

A tropa para quem eu trabalhava era de Chico Trindade. Eu trabalhei com Chico Trindade. Tropas de couro. Ele era negociante aqui. Eu não guiava a tropa, eu trabalhava mais no fundo. Tinha o arrieiro que era o dono que mandava a tropa e eu trabalhava como camarada, como ajudante.

O arrieiro era quem arriava a tropa. Ajudava a carregar, a levantar, a derrubar. Arriava os animais, que ele fazia era cercar a cangalha. Agora o tropeiro era somente botar os burros na manga e levar e buscar. E ajudar de manhã e na hora de derrubar. O trabalho do tropeiro era o mais pesado. Por que o arrieiro não ia na manga botar burro. Ele chegava derrubava as cargas sendia logo o fogo, ele botava uma água no fogo e fazia o café, bebia e ficava por ali, ficava despojado. Quando o burro enxugava o suor ele ia com a raspadeira raspar todos pra tirar aquele suor, desembaraçar os cabelo, levar no rio, esse aí era o tropeiro. O arrieiro trabalhava só botando fogo no caldeirão. O tropeiro que trabalhava mais, quando era de manhã, acordava quatro da manhã, tomava um cafezinho e ia pra manga, fazendo chuva ou sol mas tinha que ir pra manga. Agora solta burro no colonial quando os burro sumia dentro. É capim. Cresce que fica graúdo. Quando agente ia entrar dentro da manga do jeito que roda aquela tropa, que chega na porteira, onde agente fica em pé tem um poço d' água é o pobre que sofre mais é o tropeiro.

Viajava com dez burros. Outros tinha dois lote. Trindade tinha dois lote, com dois lote tinha mais gente pra trabalhar. Tinha o arrieiro, quem tinha dois lote tinha dois camarada pra ajudar.

O meu trabalho era de camarada eu ajudava a soltar burro na manga e ir buscar. O arrieiro não ia não quem tomava conta de fazer um a cangalha era ele. O arrieiro viajava montado, muito bem montado agora o besta aqui viajava na percata.

O camarada é que era o tropeiro. O dono da tropa tinha o nome de tropeiro, mas o tropeiro legítimo era quem tocava a tropa. Nós carregava os trens era no caixão, era no fardo. Era caixão e fardo. A buaca já era da lavoura, nós não usava. Fardo era de fazenda, enrolado de pano. Aquelas de Valença agora enrolado. Fazia o fardo, arrumava os pesos e costurava e ali fazia o fardo quadrado. Já fazia o quadro tudo pesado. Tudo já era pesado. É quando era carga de couro fazia os fardo aqui. Fazia os fardo aqui, já tudo pesadinho sessenta quilo o volume, quatro arrouba, seis arrouba.

Na tropa nós carregava tudo. Trazia um caldeirão num burro que agente chamava burro preto. Que era o burro que carregava o caldeirão de nós cozinhar feijão. O feijão de tropeiro com carne e toucinho. O cozinheiro era agente mesmo.

Meu pai trabalhava de vaqueiro. Trabalhava com o avô de Antônio Trindade. A senhora não conhece Antônio Trindade não? Ele era advogado, mas ele hoje tá doente quase paralisado e não trabalha mais não. Ele é mais novo do que eu também, ele é de 1906 e eu sou de 1903.

Eu tenho noventa e sete anos, eu nasci em quinze de agosto de 1903 e Antônio Trindade nasceu em 1906. Na época que eu nasci tinha muita tropa, Trindade que era o avô de Antônio Trindade tinha dois lotes de burro e era negociante e fazendeiro. Meu pai trabalhava pra ele. Eu comecei a trabalhar pra ele de vaqueiro por que meu pai era vaqueiro. Eu trabalhava com meu pai depois que eu fiquei rapaz eu não quis só o trabalho de roça e campo. Depois que eu peguei trabalhar com viagem. O meu pai não ficou muito satisfeito não, mas agente tem que seguir naquilo que a natureza pede.

Eu gostava de viajar com tudo. Eu já montei burro bravo, mas um companheiro escondido de meu pai. Que meu pai falava que o dia que eu montasse em um burro bravo me dava uma surra. Burro montado em burro não é bom, mas eu montava mesmo assim.

Naquele tempo não tinha assalto já hoje é muito perigoso. Eu já viajei a noite inteira e nunca vi nada. Já sai daqui diversas vezes em livramento entregar carta, sai daqui às oito horas da noite já fui em livramento e peguei a resposta. Entreguei ali onde é o banco hoje era a republica dos viajantes. Que os viajantes que vinham vender e os negociantes das casa de lá da Bahia. Daqui mesmo tinha os viajantes que saia fazendo as vendagem de pano, de tudo. De foice, de machado, de facão. Eles tinham o mostruário, fazia o mostruário saia vendendo no lombo de burro. Por que naquele tempo não tinha carro, só no lombo do burro. Daqui para São Paulo em todo lugar só se trabalhava a lombo de burro.

A estrada de Minas era cheia de tropas daqui, pra vender faca, brida, espora, cabeção tudo. Eles fazia. Agora o Chico Trindade o avô de Antônio Trindade fazia compra dos ferreiros, dos artista. Agora ele despachava ia os marchante pra sair por fora vendendo. Tinha freguês que carregava dez burros de faca, brida, espora, cabeção. Tudo isso que o animal usava ele levava para vender em Minas, Monte Claro. O povo daqui negociava até em Monte Claro, até Belo Horizonte e em São Paulo.

Os burros que formavam as tropas vinham daqui. Tinham muitos que vinham de São Paulo, antigamente tinha muitos burros que vinham de São Paulo da zona da Mata do Café e depois aqui tinha muita criação. Tinha muita criação. Tinha muito amansador de burro. Eu não poço te dizer quem era o maior por que se agente não tinha umas mais de quatro, cinco, dez, doze égua que dava cria outros tinha seis, outros tinha vinte, era muitos. Não era um só que criava. Outros tinha o gado.

Tinha tropeiro que tinha dois lote de burro pra viajar, tinha dois camarada. Cada tropeiro tinha dois camarada era duas pessoas.

Também tinha tropas maiores que esta de dez burros, onze. Eu mesmo trabalhei aqui com um tropa de um tio meu com onze burro. Tinha o madrinheiro. É por que é o que viaja na frente. É o que viaja na frente, é o que puxa a guia de todos. Os outros todos é mandado quase que por aquele. Por que botou um peitoral nele, ou com o peitoral ou somente com o polaca é o burro de guia. E tem o burro do pós. O do pós é o que viaja atrás de tudo. É o mais lerdo. É o que mais panha. Essa hora ele não panha, tem uns que panha, pois é treiteiro. Que tem burro que vai viajando, sé toca dez burro na estrada o que esta coice é vai, é vai. Eles aprende de treita. Quando da fé que eles, quando ele quer fazer a feita ele empurra os outro que vai na frente pra lá e pra cá batendo. Lá adiante ele torna a empurrar o outro e passa pro outro lado. Lá adiante ele empurra o outro passa pro outro lado, quando ele passa pro outro lado ele entra no mato e deita. Os outro tá seguindo, ele fica deitado cá dentro do mato. Que agente viaja de horas em horas é obrigado a sair de lá e contar quantos burros é vai. Ele vai na fileira um atrás do outro, não pode viajar tudo embolado, é um atrás do outro. A fileira de dez burro é comprida, você tem que olhar lá na mula de guia que é o que tá de peitoral. Que o que tá de peitoral ou de cabeçada. E saber quantos você

conta, daqui a pouco é dez farta um. Farta um é esse que entrou no mato. Agente pega e dá uma surra. Ele levanta, ele tem que levantar com a carga. Levantou e agente dá uma surra. Que ele fez treita. Que a hora que ele que fazer a treita ele vai aqui, ele passa aqui de lado e empurra o outro e toma a frente do outro. Já o outro ficou pra trás dele, daqui a pouco ele empurra o outro e passa pro outro lado. Ai depois ele passa pelo o terceiro ele vai entrando assim dentro do mato. Chegar na frente se você não contar, não ter cuidado tá faltando é dez só tem nove. Você tem que voltar pra ver onde ele ficou. Toda hora é viajando e contando o burro, é em hora em hora agente conta pra saber se vai todos.

Entrevistado: José dos Santos Padre

Data da entrevista: 26/02/2000. Vitória da Conquista, Bahia.

Idade: 95 anos

Ex-tropeiro. Atuou na região de Vitória da Conquista.

Eu gostava mesmo era de pousar na Cachoeira de Mané Rock. Há! Era pouso bom.

Eu tenho dois nome, tenho um que circula é popular e tenho um nome oficial, já foi registrado agora já acabou, agora com a idade já não vale mais nada. O nome popular é Bem Padre e o nome oficial é José dos Santos Padre, até o dia que morrer e meu nome de batismo é José. Por enquanto agora no dia dezessete vou completar 95, se eu não morrer, de hoje há dez dias vou completar 95.

Eu nasci no ano de 10 de março do ano de 1905. Nasci em Conquista perto da igreja de Nossa Senhora da Vitória, ali naquele terreno eu nasci ali, era propriedade do meu avô meu pai criou agente lá, eu acho que eu nasci ali.

Quando esses carros chegaram por aqui, o primeiro que chegou por aqui chegou no dia 25 de janeiro 1925, primeiro carro que entrou aqui.

Eu viajava com tropa, com burro carregado de mercadoria para vender em Jequié que era ponto de estrada de ferro, levava queijo para vender, levava requeijão, levava toicin, levava carne, feijão. E Traziam de lá o querosene, trazia sal, trazia carga de frete para os negociantes. A tropa era do meu pai. A tropa variava, por ocasião. De um lote de burro, era dez, mas meu pai já teve até seis lotes, sessenta burros arriados, arriados de cangalha e o apontamento para poder carregar as mercadorias.

Daqui para Jequié fazia seis a oito marchas, dava quatro a cinco léguas por dia. O pouso... Apemoitava saía daqui as vezes, nós íamos daqui em Jaguaquara e Jequié, depois passava para Jaguacara, levava oito dias de viagem, não dormia um dia dentro de casa. Tinha arrieiro, tinha os tropeiro que tocavam os burro, e tinha os arrieiros que tomavam conta dos lotes de burro. Cada tropeiro conduzia dez burros carregados, pra carregar, era dez burros. Os arrieiros arriavam as tropas, arrumava, comprava vendia... Botava um couro por cima da carga e arrochava.

Ia viajando, ia caminhando daqui até lá. A primeira coisa que fazia era o café de manhã, almoçava, as vezes almoçava de manhã, as vezes levava o almoço para almoçar meio dia. Nós comia feijoada, arroz, de tarde nós comíamos arroz com carne, até hoje arroz com carne ainda chama comida de tropeiro, arroz com a carne picadazinha era o que comia de tarde, às vezes quando se encontrava bebendo comia verdura ali misturada, o comum era esse agora, de manhã cedo comia feijoada, feijão com carne e toicin. Quando chegava de tarde jantava o arroz, depois de jantar tomava café.

Começava logo que amanhecia o dia e agente lavava a cara, era cedo. Parava uma a duas horas da tarde. Derrubava a tropa, descarregava, quando a cavalo, cobria com couro, porque num tinha barraca, as vezes tinha barraca, o comum a cobertura era o couro. Eu comecei a viajar muito novo, meu pai quando, começou, quando ele começou a vida ele era fraco de recurso, viajava as vezes também gado, ele comprava gado pra vender em Itabuna. Itabuna nesse tempo tava começando, tanto que uma certa época ele foi em 1916, ele viajava com gado aqui, ele fez um contrato com um coronel José Félix de Almeida era parente de Mirto Rocha, esse José Félix morava em Ilhéus, fez um contrato com meu pai pra meu pai levar boi daqui pra vender ele. Comprar aqui e entregar a ele. Ele pagava seis mil réis por cada rês que meu pai levava. Tanto que uma certa época dessa meu pai levava o gado e levava tropa também carregada de toicinho, carne, requeijão pra vender lá que vendia melhor do que aqui. Então num lugar, numa dormida no caminho de Itabuna é perto lá de Ibicarai os índios atacaram a tropa, mataram sete burros flechados, sete burros de flexa, cada burro levava duas flechadas uma no sovaco, outra no vasilho mataram sete burros e tomaram conta. Os vaqueiros iam com a boiada, mas atrasado, então o tropeiro que levava os burros correu com medo dos índios e largou eles lá mexendo com os burros que eles mataram, os burros que iam carregados, então chegou cá e falou com o vaqueiro que tinha sido atacado pelos índios. Eles deixaram a boiada cá e foram socorrer, mais não tinha nada, chegava lá eles deram uns tiros assim pra cima e largou. Mas já largou tudo assim já espatifado. Levava requeijão eles não sabiam pra que servia, pegavam um requeijão grande e colocava na cabeceira dos burros, os índios. Ai os índios correram, eles panharam o resto e viajaram é.

Minha tropa tinha um cavalo madrinheiro. O madrinheiro só levava o polaque né, pra bater assim pra os burro caminhar (madrinhar). Logo quando chegava no pouso, arrumava a mercadoria, arrumava ali, agasalhava e no dia seguinte começava tudo de novo e ia fazer outro pouso até chegar, quando chegava lá nos armazéns, onde agente tinha que entregar as mercadorias chegava e entregava e carregava de novo e voltava.

Meu pai ele era muito Laborioso, comprava tropa, comprava gado, comprava burro adestro animais assim pra vender. As vezes ele ia na viagem, as vezes ele mandava um encarregado, ele mandava os encarregados, os ajudantes venderem.

Agente Comprava os animais aonde encontrasse, às vezes ele comprava aqui, às vezes eles traziam lá de Rio de Contas, traziam tropas carregadas. Uma ocasião mesmo ele comprou quarenta burros arriados, carregados de cebola e de doce de marmelo, tanto que nessa ocasião eu sofri muito porque ele daqui pra Itabuna Pirangi, pra lá as estradas eram muito ruins, nova e da vez que ele comprou esta tropa uns vinte burros carregado de doce viu, com doce de marmelo, fazia os fardo, carregava aquelas esteiras, pra fazer os fardo. Mas nas estradas ia viajando os burros passava junto de pau rasgava aquilo derramava aquele doce era um sacrificio, a vida era um sacrificio, derramava aquelas caixetazinhas de doce de marmelo. Então às vezes os burros passavam perto de um toco rasgavam aquele saco, aquilo ia derramando até lá

agente corria e tudo pegava o animal e tirava a carga e ia catar aqueles doces que tinham caído, pra tornar colocar ali era um sacrifício, pra viver.

Tinha lugares na estrada que os atoleiros eram tantos que pra os animais passar as vez a gente tirava os coro de cobrir as cargas e forrava daqui até lá, aqueles atoleiros grandes pros burros pisar e pra passar e sair da lama. Assalto tinha, mas era muito pouco, pois nesta época não era como hoje que tinha tanta gente. Mas de vez enquanto tinha um bando que assaltava como era agora mesmo.

Agente dormia numa baina, a gente cortava a mercadoria e a gente dormia ali, porque agente fazia o seguinte, descarregava a tropa toda e arrumava aqui, quando acabava arrumava as cangalhas e arrumava aqui em cima, pegava os forros e cobria ali, agora fazia ali mais ou menos uma latadazinha, uma toba e dormia ali debaixo.

Naquele tempo era muito difícil adoecer, adoecia não. A gente tomava era azeite de mamona era o remédio.

Trabalhávamos também sob encomenda de mercadorias, a gente fazia as feiras de comer na viagem. A gente trabalhava também com frete levava a mercadoria de um certo doutor por tanto. Chegava lá comprava, a mercadoria de trazer de lá era a querosene, o sal, era arame, era mercadoria que agente trazia a não ser frete, frete quer dizer a mercadoria de loja destes negociantes daqui agente viria fazer o pedido de Salvador viria lá para o ponto de estrada de ferro, de lá pra transportar pra aqui, vinha de burro, trazia de burro a carga, nas tropas. Por exemplo, um negociante daqui queria dez cargas de sal, falava: oi, cê me traz dez cargas de sal, aí eu trazia, traz tanta de querosene, agente trazia, não é? Traz dez vinte bola de arame, agente trazia. A forma de pagamento dependia do cliente. Depende se a senhora me conhecia e tinha confiança às vezes me encomendava dizia você me traz tantos objetos aqui pra mim, me dava um dinheiro agente comprava e trazia e entregava, outra hora eu mesmo mandava gente comprar pra trazer para eu vender a ele.

Os animais era se alimentavam no campo, eles comiam lá por conta deles. De manhã cedo, quando a gente tinha milho, dava milho ração de milho, botava numa sacolazinha botava na cabeça deles e eles comiam. Eles comiam rapadura com farinha comia e come até hoje.

Eu gostava mesmo era de pousar na Cachoeira de Mané Rock. Há! Era pouso bom, quer dizer os local não era muito bom para os animais, mas pra gente era bom. Os tropeiros gostavam de lá, pois se encontravam, contavam causos e moda de viola tinha umas quatro casas não era como hoje não. A diversão do tropeiro era com a proza, a Conversava. Tocava viola, cantava coco, quer dizer a rimação, hoje não tem usa mais, mas naquela época usava cantar coco.

A rimada de tropeiro, cantada em pouso.

Cascavel pediu veneno

Giboia pediu rutura

Uns pediu dinheiro

Você pediu formosura

No final ele perguntou para que servia estas perguntas e expliquei mais uma vez que seria para ajudar no meu trabalho de mestrado, a construir uma história social das tropas e tropeiros no alto sertão baiano. Ele chorou porque ele estava se achando velho e inútil, e pensava que a vida dele não servia pra mais nada, então ele ficou feliz em poder estar ajudando com sua estória de vida. E para acabar contou a estória da casa do seu avó que estava cheia de mobília velha antiga que tinha sido construída ainda por escravos, e que ele estava se sentindo velho tal como estas mobílias.

Ainda para se reportar do período da escravidão ele falou:

A senhora conhecia uma espécie de gente chamada negro?

Eu respondi sei

Ele disse:

- Pois foram eles os escravos que fizeram estas mobílias antigas cê vê como é antigo e vale mais do que eu como um ser humano velho.

Entrevistado: Altamirando Camacan

Data da entrevista: 02/11/00, Salvador Bahia.

Ex-tropeiro. Atuou na região de Jacobina.

É uma profissão ingrata, é uma profissão insana, é uma profissão de um cruel...

Lá no interior a pessoa tem que ser tropeiro, vaqueiro porque não tem outra profissão não. Há algum negociante ou outro. E essas profissões são básicas, vaqueiro, tropeiro, lavrador (lavoura de subsistência), curtidor, sapateiro que pode incluir que o sapateiro pode ser celeiro, arrieiro ou correeiro que trabalha com correias, com cordas, cabrestos e cordas de laçar. Papai era tudo isso ele era curtidor, caçador, lavrador, caçador, um pouco carpinteiro e tinha couro, nós trabalhávamos no curtume. Mas quando eu tive com 13 anos, eu fui levado para Américo dourado, lá fui trabalhar como caxeiro de balcão, uma profissão que chamava assim, balconista. Com 16 anos foram me buscar de volta e então resolvi trabalhar com tropa.

As tropas vinham pra Jacobina, quase muita gente tinha tropa de burro alguns até de jumento ou até (mista) de cavalo e burro. Tropas mistas tem a marcha irregular, o cavalo tem uma marcha o burro outra, o burro mula outra, como hoje chamamos de burro até que por um por outro. Nos últimos anos que a palavra burro se refere a asno a jumento, mas aqui na nossa região burro é o mula, a mula, o mulo, o muar que, é o híbrido do equino.

O híbrido que estéril, né? Ele pode ser uma mula ou um burro castrado, o burro ou o mulo, mas nós chamamos burro, castrado. Não pode trabalhar com inteiro, não pode trabalhar burro sem ser castrado, que se torna violento. A mula é a mesma coisa que burro pra trabalho. É a mesma coisa, mas ele é estéril eles não reproduzem, eles não parem nasce tanto macho quanto fêmea, mas todos estéril. São produtos híbridos, égua com um jumento ou jumenta com cavalo. Há até uma pequena diferença deles. Fala este burro de jumenta que é a pessoa diferente. Burro filho de cavalo. O nosso burro o padrinho da tropa que é chamado de padrinho da tropa que puxa a tropa é um burro muito grande chamado de gigante e que ficou violentíssimo, intratável. Incapaz de ser dominado por um homem, por um homem simples, a taba do pescoço endurece difícil de dar a volta, né? Ele era alto e ele foi utilizado. Ele esquipava que nem cavalo tinha uma habilidade fantástica e era um burro filho de jumenta com cavalo. Então ele foi posto para puxar a cabeçada para viajar na frente, ele tornou-se ruim para montaria. Ele fez uma vez uma cena muito terrível com Chico de Né. Chico de Né era um dos tropeiro, era um rapaz fraco, Chico Londinho de Almeida uma pessoa de família muito boa, tradicional, de caráter muito pacífico, mas que uma maior parte dessas pessoas se acabaram a tuberculose matou ficaram poucos e ele depois já por ultimo ele morreu tuberculoso. Restou um tropeiro famoso,

irmão dele, Bastião, é vivo, total testemunha de tropa, dessa natureza, nosso tipo de tropa o tipo de tropa que saia de monte alto, para Jacobina.

Sim, quando eu voltei de monte alto para colheita, nós, meus tios entraram em Valença e América dourado (nós) tinha padaria, venda, padaria e roça. Tropa não tinha, nós alugava tropa, pagava frete. Meu pai também foi tropeiro, todo mundo quase todo mundo foi tropeiro, não profissional. Ele foi tropeiro trabalhou com Calisto, um grande negociante de monte alto.

A estrada é a estrada real, chamada estrada Dona Joana é uma estrada muito importante é a estrada Dona Joana, a estrada que nós fazíamos é uma famosa estrada, Dona Joana, Joana diz que é a Joana Guedes de Brito. Essa estrada é muito interessante porque ela passa no Jacaré, na vila do Jacaré ela sobe o morro, do monte alto, mas essa aqui sobe o Jacaré de cima. Ela sobe, em monte alto e daí pegava Pedra Vermelha. Os nomes são muitos, Cabra Nós, Baixa da Bacandira, Baixa do Mocó, Baixa do Macambira, Pedra Vermelha, Buracos Trinta e Três, aí quatro léguas a metade de uma marcha que a nossa marcha é de oito léguas, a marcha de tropeiro, a marcha de oito léguas. Por dia né. Todo dia a tropa tinha que fazer oito léguas ou mais ou menos contada à légua de beíço, à légua de cálculo de cabeça, né. A légua equivale a seis quilômetros.

Não tem almoço meio dia, não há almoço neste tipo de tropa, essa tropa é uma tropa pesada, de carga pesada de marcha forçada.

Uma marcha Militar.

- Tá, tá, tá...
- Toca essa mula, toca essa muuuula. - toca essa moça bonita toda enfeitada de fita. Ai a moça da janela diz
- Mas voes micê é muito adiantado. Na leitura

Eu tangeava a pé, como tropeiro assalariado, quarenta mil reis eu ganhava para fazer nove dias de caminhada, Quarenta mil reis(...) Não, já era cruzeiro, já era cruzeiro, mas o povo chamava de mil reis. Quarenta conto era quarenta para fazer digamos, de monte alto até Jacobina e isso envolvia nove dias, quatro de ida, quatro de volta e um lá, e um em Jacobina. Era uma viagem muito desejada por todos, que era uma viagem que dava status a quem conhecesse Jacobina. Jacobina era uma cidade que tinha estrada de ferro. Uuuuuuu (Ele faz o barulho do trem com a boca). Era uma coisa assim o trem quando chegava começava a apitar, e tal. Noite tinha manobras e mais manobras e nós ficávamos arranchados na praça da estação de Jacobina, assim nas barbas do trem que agente chamava de fogueira, fogueira funcionando, aquele caldeira apitando, manobras a noite toda tinha manobras de madrugada. Agente era acordado pelas manobras, manobras do trem. Trem no desvio. Trem no triângulo. Trem no virada do mundo, não sei se em Jacobina, vira mundo tem em Itiúba parece. O triângulo vira mundo, o desvio não sei o que tem aquelas coisa, aquelas chaves, aberturas de chaves naquele tempo havia chaves, mas o povo diz pra mim que tinha um negocio, abria com... Essa abre era com uma grande alavanca, uma que tem uma argola pra montar a ponta da agulha pra pegar outra linha.

Eu tropeava entre monte alto de Jacaré e Jacobina eu fiz outras viagens pequenas mais essa era minha viagem de tropa clássica. Tropa clássica é porque ela é muito bem arriada, ela é muito bem construída ela tem marcha certa, ela tem burros escolhidos animais escolhidos, os burros são escolhidos as mulas são escolhidas, capacidade de carga, tudo certo. Em cada lote, nós tínhamos nove mulas. Há pouco tempo eu tive falando com um antigo companheiro, um tropeiro que teve lote de doze. Não era comum ao nosso, lá só ia até nove. Em outra região da mata com burros de raça, animal de raça se fazia tropa de doze.

Havia uma tropa. Um tropa que nós encontrava em Jacobina, tropeiros que vinham das matas, tropeiros que vinham no norte, do sul, do leste, do oeste, tinha gente que vinha de baixo que vinha de cima, que vinha de outra região que trabalhava sem silha a cangalha não é assim amarrada na barriga do animal, é só no atochão a cangalha põem aqui e burro faz encostar não deixa encostar ou cair e o tropeiro sobe põem e o burro segura e ele chega e coloca o outro. Para o nosso nós não tínhamos essa facilidade, tinha que um segurar fazer costal enquanto ele vinha com outro para equilibrar. As cangalhas eram especialmente construídas, desenhadas construídas sem silha com perna longa, perna da asçã, chama-se asçã essa estrutura de madeira que é parecida com couro cru, couro cru quando seca apertada, costurada com couro cru, correia de couro cru. O couro cru é muito usado. Couro cru não é isso que as pessoas estudantes chamam aqui, couro cru é o couro que não foi ao aloe, que não a cinza, que não ao bangüê, que não passou por aquele processo de levar seis meses para curtir. As pessoas costumam chamar aqui: Olha uma bolsa de couro cru! Não é. É uma sola curtida que levou três a seis meses para curtir. Cru é quando é tirado do animal e secado apenas. Desse couro se faz uma série de coisas, faz o reio, o reio que é muito forte. O reio serve para amarrar os costais. Um costal é uma coisa do tamanho digamos assim em forma de (râdio) que seria uma amarração, aqui outra amarração. Depois tem as alças para entrar no bilopo ou bilo da cangalha, na verdade tem dois bilopos cortando os dedos por que é apertado. Se ficar prendendo você vai afrouxando. Durante o dia você vai regulando até o animal no primeiro dia acostumar com a carga. Assim não deixa formar algumas pisaduras que são feridas muito grandes no lombo do animal. Agente tem que botar o recheio da cangalha para evitar camapismo. Tem que limpar com a raspadeira e esperar que forme um ôco um vazio ali.

É uma profissão ingrata, é uma profissão insana, é uma profissão de um cruel. Tem um detalhe, um detalhe duro. Eu tenho até que contar. Nós tínhamos um animal cansado, mas tínhamos que levar este animal de volta e nos tínhamos que futucar este animal pra que ele andasse e o único lugar que ele sentia alguma coisa era na ferida. O dono tinha ordenado que levasse, o certo era levar o animal lá para morrer e esse animal, morreu, quando chegou ele morreu, foi o burro Catraldo. E uma vez ele nos deu trabalho, desde da saída. Esse burro deu trabalho para pegar.

Tropeiro é o trabalhador, quem leva a tropa. O dono da tropa... isso é questão de época. O dono da tropa era o negociante. Podia não ir na viagem. Algumas viagens

ele não ia. Não precisava ir. Mandava entregar, levava as notas, entregava e recebia as notas. Um tropeiro ia e fazia a entrega.

Os donos das tropas ou eram fazendeiros ou donos de uma casa de comercio. É nessa base nossa, é isso. Totonho, Mateus de Amorim donos de uma casa de comercio. Era Bastião que ia, ele ia poucas vezes. Depois o Debrando sócio dele passou a ir. E nessa nossa o dono era Eubilio Mateus de Amorim, Dudu e o outro sócio era Aristeu. Aristeu nunca ia. Aristeu que é o meu padrinho de crisma. Foi que o pai dele Zeteu, José Mateus era e Dudu ia algumas vezes conosco. Ia com ele. Ele levava um secretário que era Vavá, Eriosvaldo Martins dos santos. Às vezes levava a filha dele quando voltava do colégio, Evani. Dormia todos no acampamento. No acampamento dormia, armava lá uma rede para ela e um coro que pode chover de noite.

Agora os aparate de tropeiro era muito grande. Pra gente preparar uma tropa é preciso ter cangalha, que é o melhor tipo de sela para carga, né. Você já viu muitas tropas, alguns pés de cangalha, a sela para carga. Nessa cangalha nós temos os talabardões, que são os dois cheios, os dois acolchoados, que é feito de couro cru ou até de sola (vaqueta) natural. Sim porque isso que se chama de couro cru, é (vaqueta) natural ela não foi trabalhada, ela não foi. Isso que se chama bolsas de couro cru que chamava bolsa de carcará. Não aquilo não é couro cru, aquilo é vaqueta muito bem curtida, porem não foi trabalhada no óleo, no cilindrol, não foi. Tem que levar óleo ou qualquer substancia para amaciar. É de sola, pode ser de sola ou couro cru geralmente é de sola ou então de Valença, aquele pano de algodão grosso, pra formar os seios aquele é cheio de paina. Lá nós usamos uma malva de paina, uma malva, uma malvacea que é chamada de paina, malva de paina, pois a paina é pra fazer travesseiro. E paina pra nós é muito importante pra fazer os enxertos de uma sela, como encher aquelas duas almofadas, aqueles dois travesseiros deste tamanho assim. Uma cangalha e chamava talabardão uma palavra bem antiga. Eu tenho procurado no dicionário o que significa, mas não tenho encontrado, os dicionários não dão, mas talabarda, talabardão. Cheios, os cheios, que são os cheios? As almofadas pra sentar no lombo do animal, na ombrura.

Voltando a tropa a preparação desses arreios, desses aviamentos é muito grande, pois tem cangalha, tem costal. Fazer costal a cangalha é aquela sela já por isso ela é complicada, que ela tem talabardão, os trancafios, os cheios, palma que essa folha vegetal que forma os cheios. Ela tem uma capa que a capa é guarnecida com um cipó que quando der uma chuva ela não molha, os cheios não molha não pode ceder. Uma capa de couro cru também, o couro cru eu disse que não é aquele que não é aquela sola, aquela vaqueta que se usa aqui. Que tem um cheiro ativo. A sola. Que tem um cheiro de angico. Pois na verdade o couro cru pode ter cheiro de podre porque é carne seca e dura. Ele fica seco depois ele fica de tal modo que ele não solta cheiro nenhum, que é curtido leva no sebo tudo tem que ser passado no sebo. Tudo tem que levar muito sebo, tudo tem que ter sebo de rim, sebo de rim pra couro né. Pra couro cru tem que ter sebo e rim. O sebo certo é o de rim, muito o material já era diferente né. A utilização do sebo, a utilização do azeite de mamão, do leite de

mamona. Fazia um leite de mamona, é um leite bom pra tratar sola, também. Mas o reio e o sebo é muito melhor pra fazer, pra trançar molhado. o reio é apenas torcido pra formar é apenas torcido que faz uma Alcinha. O reio tem que ter uma alça, uma alça ai e outra aqui. Tudo tem que ter uma tecnologia, como explorar esta tecnologia? Como restabelecer um tropeiro que possa fazer reio? Que possa fazer arrocho. Os arrochos tem um gancho, depois de feito tudo isso é que o trancafió. Trancafió era uma correia de couro cru ou de sola que pega daqui da garupa da parte traseira da cangalha e pegue o arrocho faça isso e amarre aqui na frente e pegue uma alça que amarre.

Então pra fazer isto é muito difícil, quando Alemarco dizia que ia trazer aqui uma tropa de trinta burros agente fica pensando, é preciso fazer uma estrada especial. Não existe, mas as estradas, eles não fazem que dizer quando se faz uma estrada, não tem uma estrada de pedestre que acompanhasse. Isso era interessante para acompanhar as pequenas boiadas as, pequenas tropas, carro era tudo enfileirado porque as estradas eram verdadeiras trilhas onde só passava um burro por vez.

Depois que a profissão de tropeiro acabou com as estradas de rodagem eu passeia a ser ajudante de caminhão, eu passei a ter outra profissão. Trabalhava com caminhão que vinha de Irecê, carga de toucinho.

Havia muitos tipos de tropas esse nosso tipo de tropa, era profissional é pra entrega de mercadoria. Entrega, ela não sai vendendo pelo caminho, ela não sai vendendo. Ela pega nos depósitos, nos grandes depósitos de Jacobina e deixa na venda, no depósito de Dudu ou de Teotônio ou de Calisto ou de Germão ou de Janos Moreira ou de Anísio Camacan em América Dourado, ela vai de ponta a ponta. Vai de Jacobina a monte alto. Monte alto é hoje, pertence a Morro de Chapéu. Naquele tempo ela já pertencia a Morro de Chapéu. Mas é uma zona morta de Morro do Chapéu, pois Morro do Chapéu não reclama, não tem nada, não cuida por que é uma zona pobre e pouco povoada e ficou uma ponta. Morro de Chapéu hoje é um motivo grande ainda na parte norte na parte noroeste é margem norte do rio Jacaré. Essa zona não foi cuidada com Morro do Chapéu ele faz limite com (cento sé

Nós estamos no domínio da cidade de dona Joana. Jacobina dizem que é a cidade da Barra... Mas sim, pois ela deve ser Salvador ou Cachoeira, talvez Cachoeira cidade da Barra. É mais ou menos isso de Cachoeira do São Felix, Cachoeira do Paraguaçu... Digamos que fosse isso... Ou talvez você pode até considerar Salvador a estrada da boiada que saísse em Salvador depois ela se emendava em algum lugar. Quando descia Jacobina que era importante era as condições do ouro. Ouro produção de ouro do séc. XVII. Que produzia ouro, uma casa de fundição é feita em 1600 e poucos em Jacobina por traz da região criou uma casa de fundição em Jacobina e outra em Rio de Contas, em 1600 e tanto lá no séc. XIX quando D. Pedro estava chegando por ai. Guedes de Brito já era dono disto. Depois de uma longa questão, assim no nível da corte inclusive do rei...

Nestas tropas nós levávamos mamona, basicamente mamona pra Jacobina do alto sertão para Jacobina que seria um sertão mais baixo, já o começo do baixo sertão e aqui Jacobina, estação. Estação estrada de ferro.

De lá, eles vem para aqui pra salvador descarrega na praça, descarrega na calçada. Passa por salvador para posterior. Para o porto, né. Depois... Eu me lembro que eu descarreguei uma vez noventa sacos de mamona, ali na calçada. Quando eu vim dificilmente consegui uma carona em um carro, um chefe me deu uma carona para eu vim embora. A calçada era muito importante. Calçada, o bairro da calçada era a única saída para caminhões, ela saía por Campinas, né. São Caetano, Campinas uma estrada de cimento que tinha de São Caetano a Campinas. O povo de Campinas, Campinas de Pirajá só existia esse pedaço de estrada acimentada.

Cascalho digamos ou estrada de ferro. Daqui a Jacobina era chamada à estrada de Cascalho, era chamada a estrada federal nós chamávamos federal. Era a estrada feita por um engenheiro já, era uma estrada com engenharia com tudo, com ponte tudo isso. Mas ela foi refeita quando foi agora. Até o traçado foi mudado. Passava por aliança, almas por esses lugares almas, aliança é. E depois de Feira de Santana ela passava por Rio dos Peixes a estrada dos peixes, tanquinho passava em tanquinho também, passava no noventa, quilômetro noventa que é ali perto de capela de município alegre, de Jacuípe.

Então preparar uma tropa dessa era difícil por que tinha que fazer essas coisas todas, os couros. Um couro de boi inteirinho, cada burro, cada carga tinha que ter um couro de boi. Quando chovia tinha que abrir aquele couro ele era dobrado. De noite eles vinham para a cama e teto do tropeiro. O tropeiro amarrava um arrocho e tal.

Pontos fixos eram as nossas paradas durante a viagem. A menos que tivesse um acidente e quebrava. Ai tinha que ser qualquer lugar. Saído de Monte Alto, nós viajavamos, soltávamos essa carga digamos às 8 horas quando terminava de levantar o lote, suspender. Pegar o burro com as mãos assim e você pongou a mão na cabeça do burro, e você encaixava no burro, os burros de cangalha. Alguém faz costal e pega o outro então o outro jovem de lá. Os dois pegam as cargas e aí conhecem as cargas dele, de que burro é. Cada burro tem sua carga, ele vai reconhecer todos. Reconhecer por cangalha de cada burro. Não pode trocar as cangalhas de cada burro por que se não vai pisar. Ele vai acostumando o lombo e agente vai raspando o lombo do burro todo dia com uma raspadeira de metal. Como se tivesse dentes, raspadeira. Então, o burro leva a carga e amarra com a esteira. Essa carga é amarrada com a esteira.

Ela amarra com esteira essa mamona. Eu tive uma carga de mamona, era uma carga bem feita agente usa uma agulha. A agulha é um pau deste tamanho, bem polido e com a ponta. Agente usa e amarra duas cabeceiras, duas camadas de rede e vai pra alça e costura as cabeceiras com esteira primeiro com esteral fardo. Antes dele tem que amarrar as pontas.

O primeiro pouso, ai chegava em torno das 4 horas, era um lugar, não podia ter vários pontos ou do lado de fora, não tem lugar. Tem que ter em uma lagoa um angico pra ficar. Tanto que quem queria ficar mais agasalhado, acomodado e pagava do lado de dentro, ai tinha família que formava uma duas ou três casas. A família do dono.

Tinha pousos de tropeiro. Mas ai tem uma fazenda grande que tinha gado, uma vez nós compramos uma carne boa chamada Caititu, muito gostosa. Mas ai tinha

que botar o animal no campo, cuidar desse animal. Tem que botar o animal no pasto é a manga, o mangueiro um pasto e aquilo tem que ser solidificado e às vezes agente não conhece alguém indica onde é: oh, você sobe aqui pro nascente depois dobra pro poente, mas o burro sabe. Ai de madrugada eu tinha que ir buscar, eu sou quem era o encarregado disso. De apanhar esse animais, com os pés feridos às vezes com muita dor, com dor nas costas, mas eu tinha que ir fazer isto. Sem tomar banho, as pessoas não tomam banho, aliás o sertanejo não toma banho só hoje é que esta aprendendo por que tem a produção de água em poço, tem já outros costumes. Naquele tempo as pessoas só tomavam banho se tivesse um evento muito importante e quando tomava banho, tinha que tomar banho quente morno tinha medo de água fria. Tomava-se por brincadeira, para brincar no rio. Mas o banho de obrigação eu não conheci. Só quando vai ser batizado, quando vai ter uma festa. Certas famílias que tem mais um pouco de educação, que tem os banhos de toalete, banhos de acetos, banhos de pés, né? De noite quando vai dormir. Fora disso água não é brincadeira é cara, água é difícil tem que pegar muitas latas de água, muitas cabaças, muitas latas é nos tanques. E nós tinha o rio passando e essa água é poluída também, em certa época ela é poluída. Agente quando ia no rio saia com os pé sujo, tem que trazer esta água pra dentro de casa e esquentar, pra tomar banho mais tarde. Isto é, banhar os pés, lavar o rosto por que banho de corpo todo não é possível todo dia só quando tem que sair pra feira, pra uma missa em 6 em 6 meses, pra uma viagem, pra uma visita a uma pessoa. Banho é uma coisa muito problemática, hoje parece que já existe o banho em larga escala em certos arraiais e fazendas mesmo com poços cartesianos. Parece que tá mudando hoje. Ai daí ia pra... No outro dia nós íamos... Atravessávamos o arraial era seis metros dessa marcha. No outro dia nós íamos para Ouro Branco. Ai já encontrava outros tropeiros, ai já encontrava tropeiro. Você podia ficar em Juazeiro grande na beira do Rio ou no Barracão. Isto já era, já tinha a possibilidade era uma vila. Da a idéia de uma vila, hoje ele é sede do município Ouro Branco do Rio Salitre, né. Isso é no Salitre nós saímos do Rio Jacaré, Monte Alto do Rio Jacaré e olhe que eu to saindo do Rio Jacaré, né. Rio jacaré passa pelo rio salitre. Rio Salitre em ouro branco é importante.

Mas antes de chegar aqui passou em Ouro Belo do Facundo que não é rio nenhum é uma planície com uma fazenda. Uma propriedade territorial muito grande de um sujeito chamado Facundo. Do qual se conta uma história muito curiosa, que ele era uma espécie de... Conta uma história incestuosa dele, que ele teve ligação com as mulheres, com as filhas e com as netas. Isso até não é bom por que pode ter algum parente dele. É uma história que se conta que ele era um homem poderoso e que queria isso. Não se sabe se é verdade ou se é exagero do povo.

Ai podia ter tropeiros que vinham de jacobina, de morro do chapéu que podiam vim de... Ah poderiam vim daquela zona ali, de mimoso, de lagoinha, de lagadiço. Eu sempre via tropeiros ai. Uma vez eu vi tropeiros com uma duas ou três tropas arranchadas, nós estávamos em juazeiro, do lado do centro do rio, não entrando no arraial. Ai pode subir, subo uma ladeira e sai no barracão do arraial. Que vinha a ser uma figura muito importante era o barracão. Todo arraial tinha que ter um

barracão. É como se fosse a feira, chamava o mercado. Ele tinha feira, geralmente sábado. Assim, as feiras...Eu associo sábado com dia de feira. O nosso era sábado em América dourado era sábado e Irecê hoje é segunda-feira, gameleira que é uma vila nossa lá é domingo. Mas eu tenho, assim... Uma paixão pela feira de sábado pra mim é o dia apropriado para a feira. E vendia de tudo, podia ter banana, podia ter rapadura. Um sr^o Felismina em monte alto que fazia café e vendia brevidades.

O cavalo não agüenta é um animal delicado e o jumento é roceiro, e é sestroso. O jumento deita, o jumento encosta a muar, a muar. Por sinal a muar vem de burro, de mula talvez, não sei.

Os burros no meu periodo eram produzidos por lá. Produzidos lá. Sempre tinha os criadores. Os criadores têm que ter o seu jumento e sua égua. Parece que o melhor burro é o de jumento com égua. O criador tem que ensinar o jumento a cruzar com a égua. Por que tinha que ensinar por que ele não é da mesma espécie. Ele tem que descobrir. Ai ele se acostuma, a égua também se acostuma, já aceita. Mas tem que ser no cabresto, fazer aquilo durante horas e horas, dias e dias pra que ele espere. Por que ele é jumento e paga a jumenta e o cavalo pega a égua. Ele tem que acostumar, papai teve um e eu tinha que fazer isto, a fase de cio. É um trabalho, assim, que tem que ser feito.

Tem pessoas que faz em grande escala, que tem burros pra vender. Pequenos. Lá nunca tinha grande escala. Na zona de Jacobina, na zona de Mata, na zona de pastagens tem. Ele sai com uma cavalhada. Cavalhada seria, assim, vinte burros pode ser chamada cavalhada. Por que tudo isso é mais ou menos, o cavalo é a base, a cavalhada pode ter... E Totonho podia sair vender vinte pobre de mula, de mula em...Itinga ou em Jacobina, em Miguel Calmon. Totonho Camacan era esse que podia vender cavalhada, podia ter boiada e tem pessoas que passam com cavalhada vendendo cavalos. Pode passar vendendo mulas ou burros. Mas lá nós só produzia para o consumo, pequeno. Agente já sabia. De vez em quando tinha um burro, aí comprar, pequenas quantidades. Esse dono nosso Eupidio ele chegou a ter, fazer isso, ele fazia a cruza. Sobretudo os animais de sela. Os animais de sela era de altissima qualidade e habilidade magnificas, tinha paços macios, paços excelentes.

Tem muitas pessoas que é o mestre, chamadas de mestres dos pastos. Ele fica com o animal durante seis meses. Mas esse animal já trazia de raça, este tinha bom paço, por que era machador filho de égua, machadora. Esse animal é muito bom para paço. Depois cruza com outras raças fica um mestiço e dão bem, sabe marchar e dar picado que é uma marcha. É um samba muito bonito, um paço de samba, diferente. E tem pessoas que sabem calcular, quando é que a pata vai pegar uma diante da outra e tal. Uns acham que é a meia de cima, um paço em cima da outra, tem os cálculos que as pessoas do campo sabe perfeitamente e muitos até homens da cidade são técnicos, pessoas que trabalham com animais, escritores sabem.

Voltando aos pousos:

De Ouro Branco se partiu Pra Lages. E Lages não ficava na... Lages, então ficava na...Lages, oito metros...Sempre oitos léguas. Laje era só uma casa. Hoje é um

povoado, uma vila. Pode-se dizer que ela surgiu de um pouso de tropeiro. É, tudo do pouso de tropeiro.

Outros tipos de tropa era de jumento, Tropa que vendiam redes, tropa de rendeiros que é, mas dessa zona do nordeste da Bahia. Tropa de rendeiros que passava pela nossa zona é uma tropa que vem de marcha lenta, são tropas com muitos animais, 15 animais carregados de redes e uma tropa que carregava arreios, selas. Selas bonitas de arreio.

Pra vender no caminho, pegando aquelas feiras, pra vender naquelas feiras. Eles tem um artesanato e as coisas deles são muito bem feitas. As cangalhas deles são diferentes. As cangalha deles são totalmente diferentes. Ele viaja montado e não viaja a pé. O nosso era tropeiro montado e outro a pé. Nós éramos 18 burros duas tropas, na verdade nós éramos 18. Mas em cada uma trabalhava dois tropeiros, um montado como se fosse um gerente.

Eles tinham de bom conselho. É os seleiros de bom conselho que vendiam sela, mas é um tropeiro. Podiam ter quinze animais... Em uma tropa o lote era grande e eles montavam, pareciam... Pareciam uma tropa de camelo com aqueles passos lentos, eles montavam em cima de um monte de reides, ele ficava sentado ali. Neste caso o tropeiro ia junto com a própria tropa, eles eram muito grandes e eram negociantes e não eram assalariados. Poucos se tivesse algum assalariado. Mas eram os donos que estavam ali, que é o negociante. Tenho conhecimento disso, conheci tropas é... De jumento, tropa pobre que vai levar um pequeno carregado. Eu mesmo viajei com elas quando era menino saindo de Monte Alto ia pra as zonas dos garimpos que fica no norte e Jacaré. Há pouco tempo eu escrevi a passagem... Ai eu tinha Anizio Camacan, nós saímos de Monte Alto e partimos para o norte, em vez de ser para o nordeste ia para o norte. Então saía de lá e ia pras capoeiras. Das Capoeira nós saía no outro dia e ia para o meio de caminho dormia no Ermo entre Alagadiço e Alagoinha uma zona que tinha onça, tinha tudo, esquisitíssimo isso, coisa mais do rompiado. Pode até acontecer que agente não atinja o pouso e os animais tinham que ser tapeados. Ele pega apego, essa carga tem que levar o milho dele, o bernal dele... Aquela coisa, o bernal, a rapadura. Cada um tem o seu saquinho de milho com a rapadura, com isso, com aquilo por que se ele cansar tem rapadura aí da a rapadura e ele volta. Tem o arrocho, a agulha pra arrochar. Joga-se o arrocho depois de cilhado a cangalha.

Tem que segurar a carga com os cilhos costais depois tem que jogar um couro. Joga o couro e arrocho por cima do couro depois trancafia que é pro couro não cair. É uma série de coisas separadas.

A madrinha a função dela é estimular, é guiar com poso com nove campas. Nove sinceros. A campá é um chocalho de bronze com um símbolo. É, mas eles são grandes chega a ser desse tamanho assim. São símbolos que ele começa de pequenos e aumenta o do meio.

Uma vez eu ouvir dizer que teve uma tropa de burros brancos, burros russos, os doze, uma tropa com doze e todos os animais brancos, montado. Eu sempre encontrei quando era ajudante de caminhão naquele tempo em América Dourada, na

zona de Chique-Chique em Jacobina. Ele era tropeiro, curioso é que ele depois foi ser caminhoneiro em São Paulo e ele disse que em uma dessas tropas dele que tinha doze burros brancos, doze mulas brancas. Mulas é de macho, mula ou burro agente sempre usa, como o cabra queira. Brancos, e animais de boa qualidade e habilidosos. E havia esses animais tão habilidosos que era capaz de por sessenta quilos e não deixar cair, sem cilha trabalhar sem cilha a cangalha especial.

Chegando em Jacobina nessa ultima marcha agente saia e então o ritmo assim. Por que o tropeiro tem um ritmo assim. Passa muuula. E ele usa um chicote, uma taca, um manguá ou... Agente chama deeee... Tem outros nomes também. Faz isso em volta e fazia um estalo grande ele fazia com uma corda de Licuri, amarrava em uma ponta. Esses tropeiros do nordeste tinham um artesanato muito bom e eram pessoas com o artesanato muito apurado e esses arreios eram muito perfeitos, selas cabeçadas.

Um enfeite nas cabeçadas. Você sabe que arreio de cabeça é uma cabeçada e o cabresto, cabeçada, rédeas, a costeira, o freio que ele chama de brida. Brida de freios e essas selas de capa, cochim, capinhas, cochim por cochim das selas, cabeçote da sela. Cabeçote tem a cabeça muito perfeita que talvez da sela mineiras. Cochim é a parte que gente senta, é sempre acolchoada com paina. Sempre tem paina ou um algodão ou um a lã bem apropriada pra não esquentar. Não pode ser algodão ele esquenta, não sei... Lã não pode ser qualquer lã que esquenta.

Meu pai conta estórias que no tempo da escravidão eram os escravos que trabalhavam nas tropas

E com esse ritmo eu diria que é um ritmo militar agente não podia parar levantava e forçava. A marcha era forçada e de pouso a pouso e meio dia não se almoça e lá para cinco ou seis horas chega no outro pouso e derruba o lote e cuida de fazer a comida e há pasto para os animais, já tem. Jacobina é interessante quando agente chegava já tinha o dono pasto. Jacobina era organizado já tinha pastagens era o lugar de engorda do boi. Tinha aquelas pastagens chamava Jacobina de Alta Vieira e levava os animais todos ai ele dizia que queria o animal segunda pela manhã e segunda feira de manhã estava todos aqueles animais ali. Agente pagava a ele a estadia do animal. Não, ele era dono dos pastos ele cuidava dos burros e trazia. O dono dos burros eram o nosso patrão. Ele era quem tratava e cuidava dos animais. Tratava, cuidava, dava água e tudo e trazia na segunda-feira. Todo domingo de manhã agente voltava. Às vezes viajava também meia marcha, quebrando a marcha e ai as marchas ficavam todas trocadas em vez de chegar... Você saia para Santa Cruz que é meia marcha e no outro dia saia para Pau de Colher. Saindo de Pau de Colher ia pra Umbuzeiro Serrado que fica no meio de...

Ai em Jacobina agente apanhava açúcar, sal, tecido. Eu levava Mamona, couro, pele, cera de carnaúba. Que outros tropeiros vinham com cera de carnaúba, outros vinham com couro e pele e não variava muito a mercadoria quando saia de lá voltava tecidos, cerveja. E trazíamos as coisa industrializadas, sal, tecido, miudezas. As vezes uma caixa de miudezas enormes agente tinha que amarrar pra combinar com outra caixa. Tinha que saber quantos quilos pra poder saber como fazer costal um com outro. Normalmente sessenta quilos era o peso de um costal de mamona, cento e

vinte quilos é o que ele carrega. Mas o que ele carrega de arreios é muito grande a cangalha, o milho que ele leva. É muito peso que ele leva, muitas vezes esses animais caíam. Em Jacobina tinha uma leva de tombador, um tombador terrível que era um lugar completamente irregular que o animal andava em cima das pedras de brocas, broquinhas o sujeito quebrava o espinhaço. O animal que escorregava agente tinha que saltar numa velocidade enorme e tinha que tirar a agulha. Quando tira a agulha ele desarrocha, ele solta e soltar o animal, libertar o animal pra ele não morrer. Levanta pra ver se ele levanta, pra ver se ele esta bem se não teve um problema de coluna. Ai levantou o lote de novo devagarzinho. Então a agulha é importante a maneira de arrochar e essa ao puxar ela desarrocha. A agulha é sempre um pedaço de pau liso com a ponta. A agulha do tropeiro é muito importante além de tantos aparates tinha também essa agulha.

Pra finalizar eu queria estabelecer que esta tropa quando eu falei em tropeiro Monte Alto do Jacaré, Jacobina eu comecei este trabalho numa época em que a tropa estava fadada a acabar, pois logo depois viria o caminhão substituindo. Esse mesmo trabalho foi feito com o caminhão de Antônio Gracindo de Jacobina que tinha plantação de algodão e um grande negociante de Jacobina que tinha um guia que era um tropeiro velho Dudu esse nosso parente que em vez de voltar com a tropa voltou com o caminhão, com um trabalho imenso, pra volta teve um trabalho imenso. Que teve que voltar pela Gleba da Tez que uma serrania enorme que vem pelo norte e entrou pele poente e não pelo nascente, vindo pela manga, pois não tinha pedaço de estrada. Eu quero ver isso já foi pela década de cinquenta e essa tropa esse trabalho é de 1947 e 1948. Por que de 49 pra 50 eu trabalhei como ajudante de caminhão.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Mapa caminhos de tropa e criação no sudeste

Mapa 2 – Mapa caminhos de tropa e criação no sudeste

Mapa 3 – Mapa da cidade de Rio de Contas e proximidades.

Mapa 4 – Bahia Século XVI

Mapa 4.1 – Bahia Século XVI e XVII

Mapa 5 – Bahia Século XVII e XVIII

Mapa 5.1- Bahia Século XVIII

Mapa 6 – Bahia Século XIX

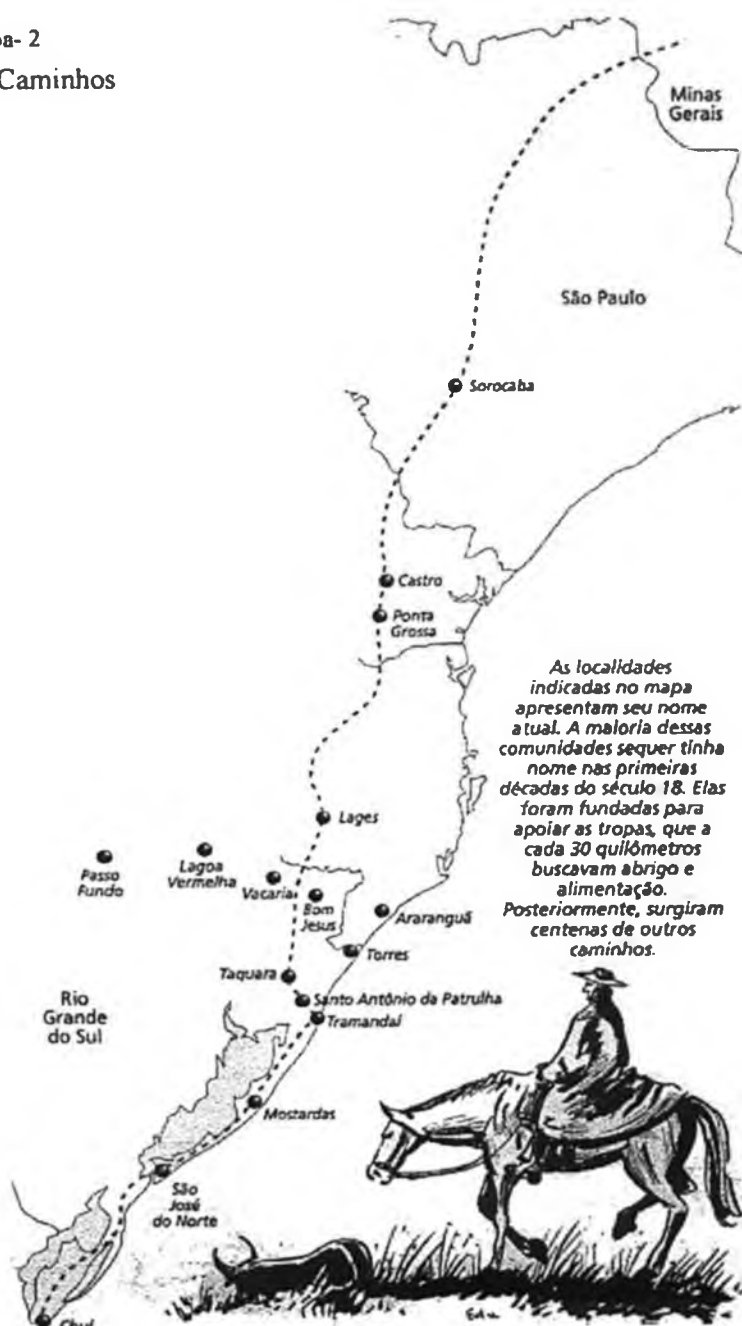
Mapa 7 – Viação Marítima Fluvial e Férrea do Estado Da Bahia

Mapa 8 – Mapa do Estado da Bahia

Mapa 9 – Mapa da Chapada Diamantina

Mapa 10 – Mapa da Serra Geral

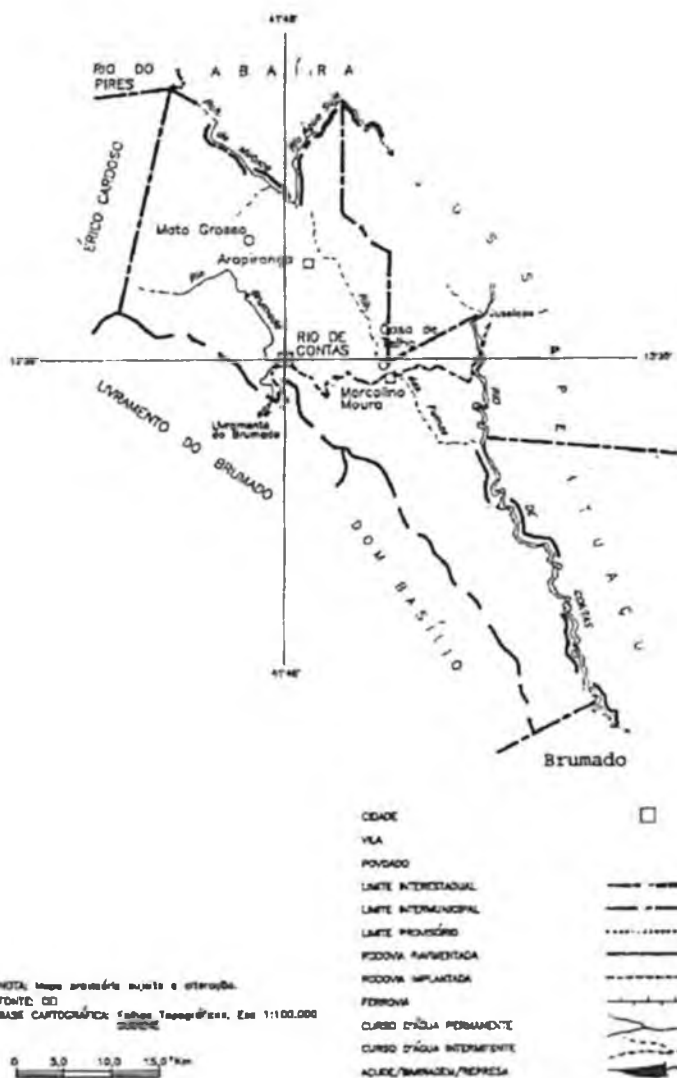
Mapa- 2
Os Caminhos



Fonte: Internet, www.gminas.com.br

Mapa-3

Rio de Contas



Mapa-4
Bahia Sec XVI



Legenda

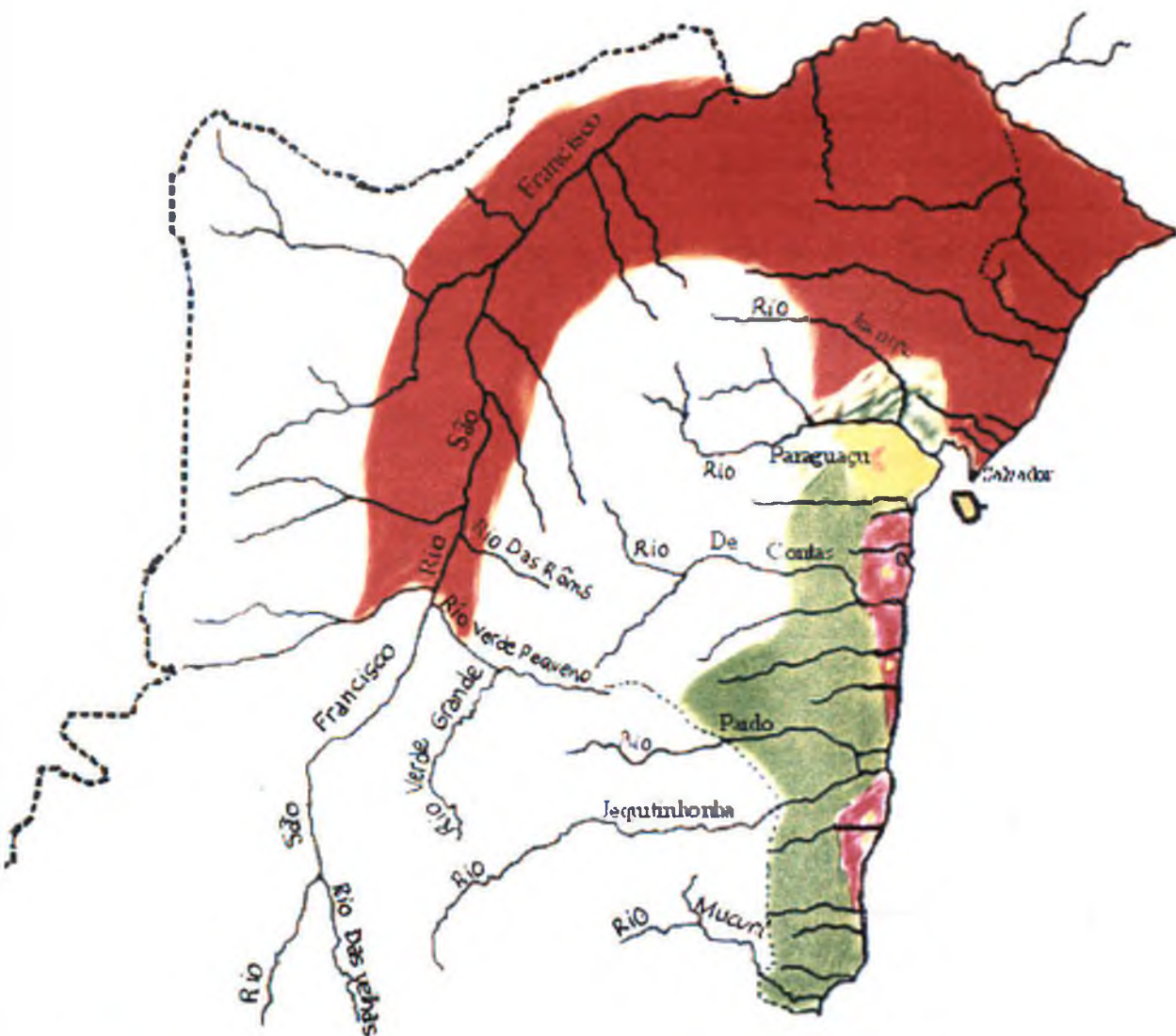
-----> Caminho das boiadas

● Feira do Capoeira

Fonte: Adaptação de mapa SEPLANTEC Atlas do Estado da
Bahia, Salvador, S.A. Artes Gráficas 1976

Mapa - 4.1

Bahia Sec XVI e XVII

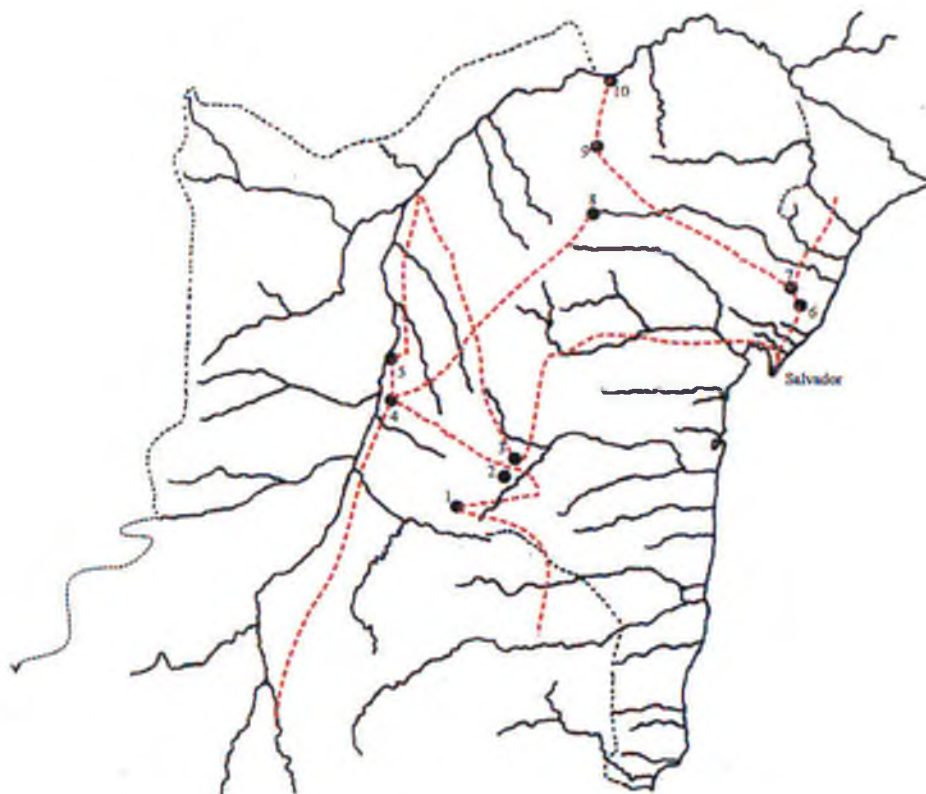


Legenda

- Agricultura de subsistência
- Arroz
- Mineração
- Criação de gado
- Cana-de-açúcar
- Extração de madeira

Fonte: Adaptação de mapa SEPLANTEC.
Atlas do Estado da Bahia. Salvador,
S.A. Artes Gráficas. 1976

Mapa -5
Bahia século XVII e XVIII



Legenda:

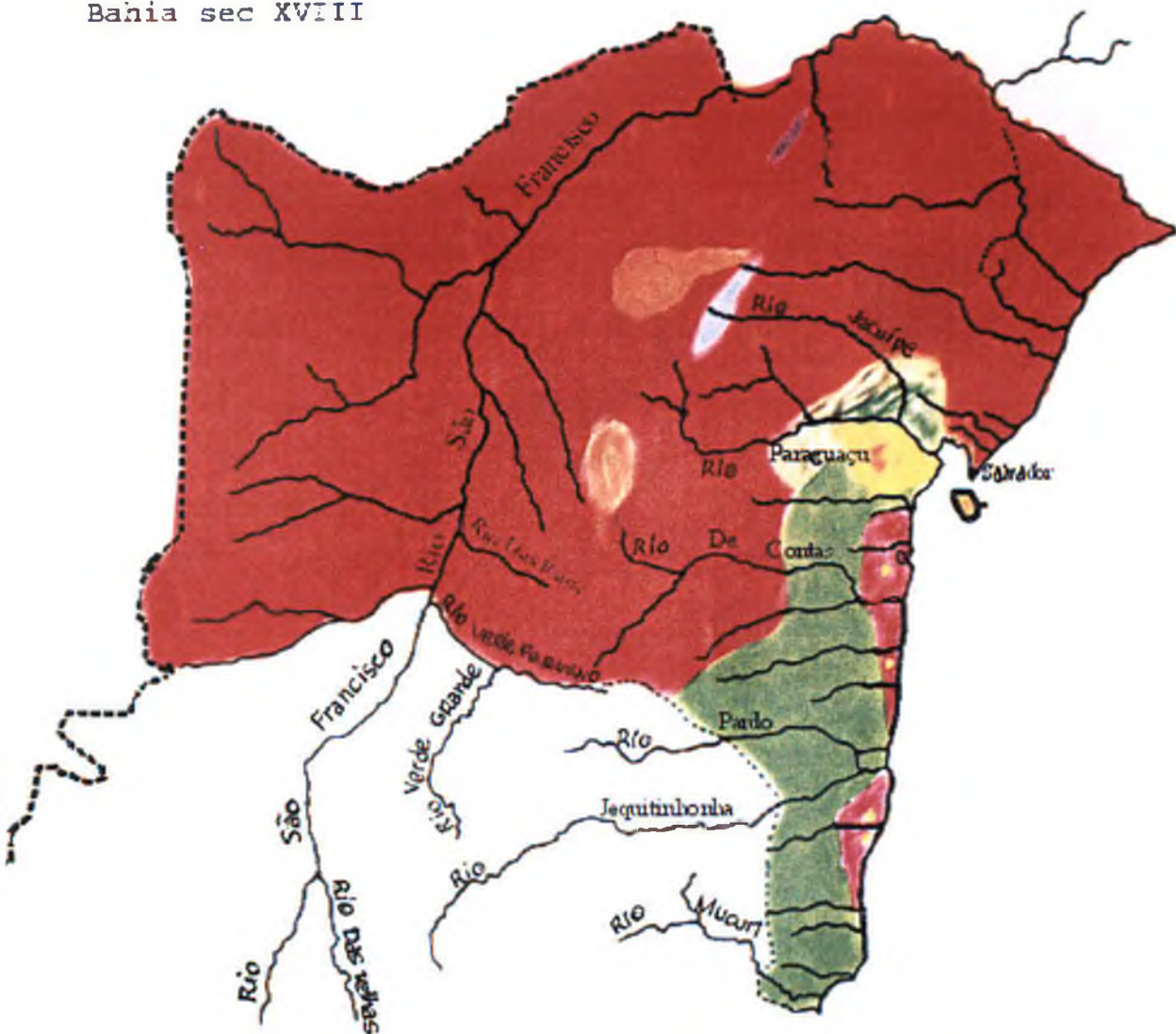
- 1- Sta Ana do Cacitê
- 2- N. Sra do Livramento do Rio de Contas
- 3- Minas do Rio de Contas
- 4- Bom Jesus da Lapa
- 5- Urubé de Cima
- 6- Abrantes
- 7- Alagoinhas
- 8- Sto. Antônio de Jacobina
- 9- Vila Nova da Rainha
- 10- Juazeiro

----- Caminhos de gado e estradas

● Feira de Gado

Fonte: Adaptação de mapa SEPLANTEC. Atlas do Estado da Bahia. Salvador, S.A. Artes Gráficas 1976

Mapa- 5.1
Bahia séc XVIII



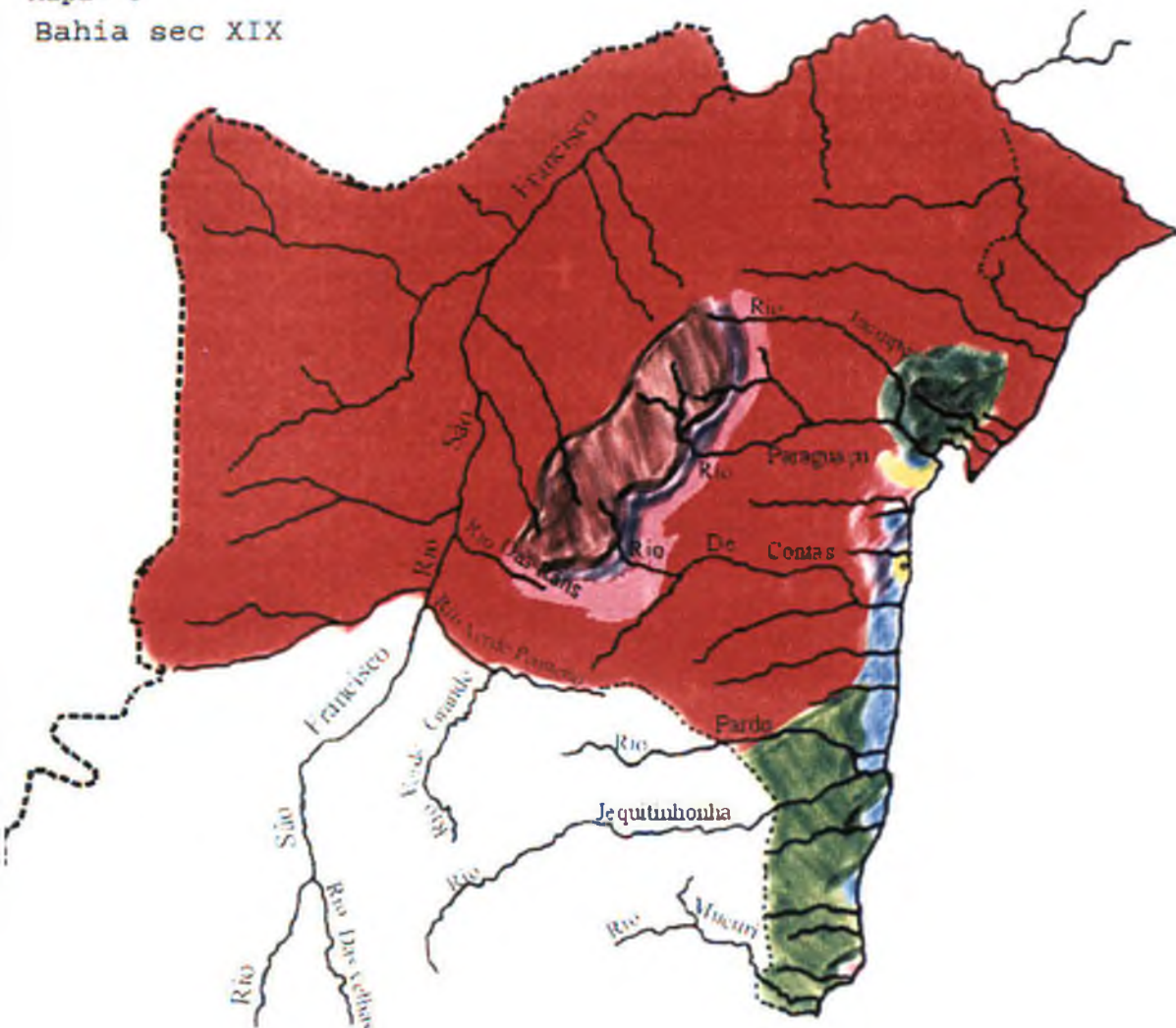
Legenda

- Agricultura de subsistência
- Alamo
- Mina regular
- Criação extensiva de gado
- Cana de açúcar
- Extração de madeira

- Ouro e pedras semipreciosas
- Algodão
- Minas de salitre

Fonte: Adaptação de mapa SEPLANTEC.
Atlas do Estado da Bahia. Salvador,
S.A Artes Gráficas. 1976

Mapa- 6
Bahia séc XIX

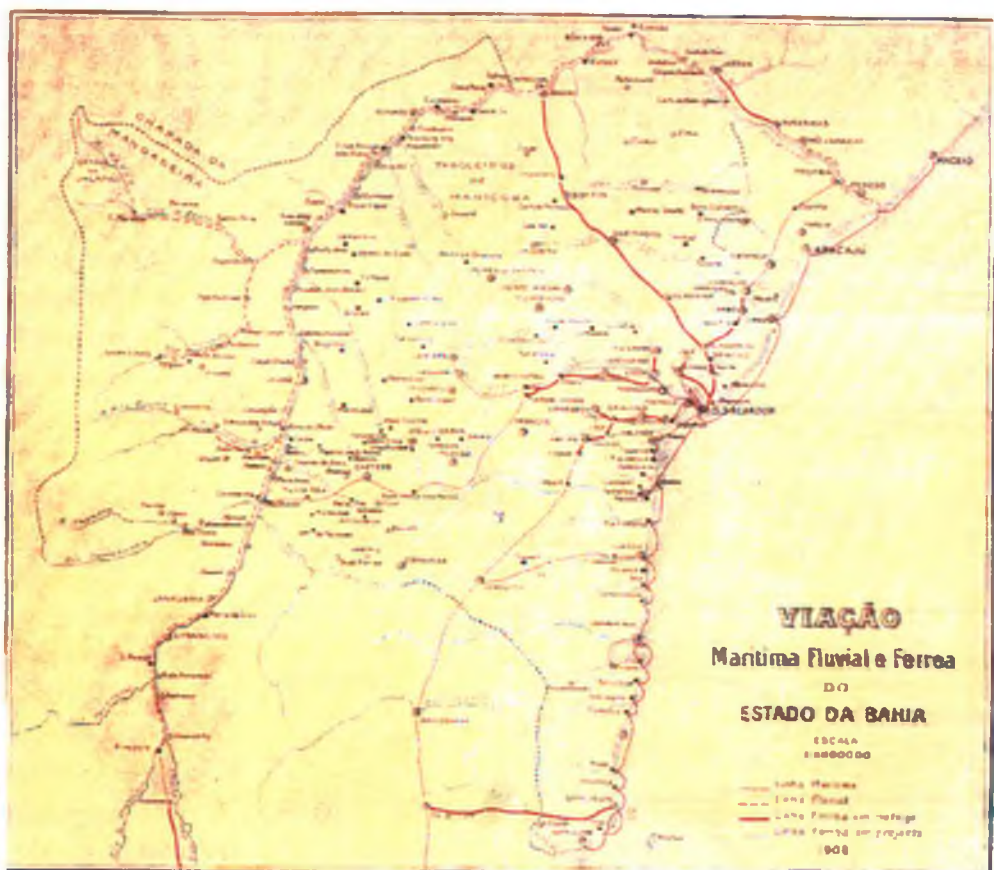


Legenda:

	Área Diamantífera		Fumo
	Café		Cana de açúcar
	Algodão		Cacau
	Canação crioulas		Mandioca e culturas de subsistência
			Florestas virgens

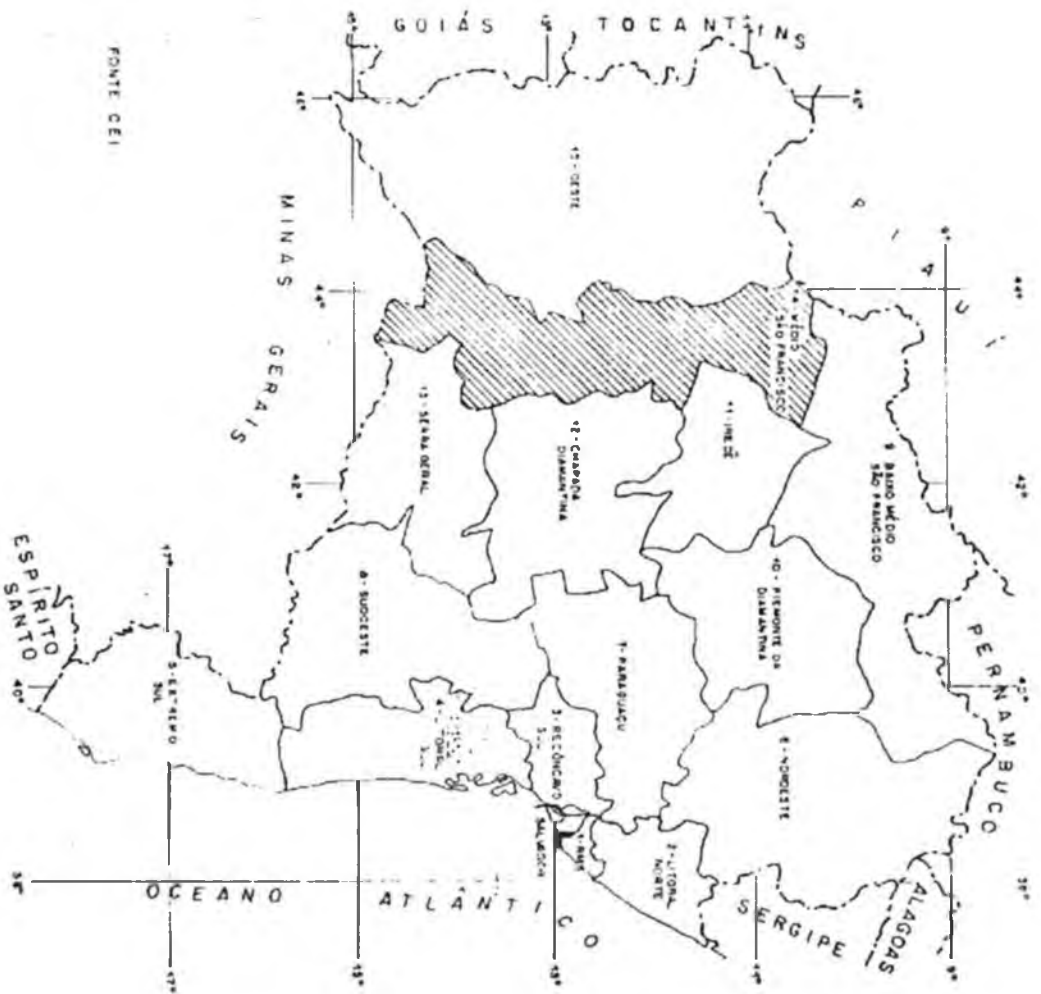
Fonte: Adaptação de mapa da SEPLANTEC.
Atlas do Estado da Bahia, S.A. Artes
Gráficas. 1976

Mapa-7



Ponte: Mesquita, Elpidio.
Aspectos de um problema
econômico, tipografia
Leu Zinger,
Rio de Janeiro, 1909.

Mapa-S Estado





C H A P A D A | D I A M A N T I N A



FONTE: CE

GLOSSÁRIO:

Ancorote: barril pequeno, usado para transporte de aguardente. Também conhecido como corote.

Agulha: haste de aço, aguçada de um lado e com orifício no outro ou no mesmo lado, levada pelo arreador em seus aviamentos, para consertos dos arreios da tropa, com linha de cânhamo ou mesmo com tento.

Arção: cada uma das duas peças de maioria com que se arma a cangalha. Tem a forma de uma forquilha invertida, sendo as duas peças ligadas através de tabuletas, também feitas de madeira.

Arranchar: pousar, descansar no rancho.

Bigorna: peça de ferro com o corpo central quadrangular e as extremidades cônicas ou piramidais, sobre a qual se batem e amoldam metais.

Bruaca: bolsa de couro cru, usada para transporte.

Cabeçada aparelhada de prata: cabresto de animal que madrinha a tropa.

Cabresto: peça de couro torcido, trançado ou em correia que se coloca na cabeça, com uma parte no focinho do animal para guia-lo ou amarra-lo, depois de ter sido amansado, espécie de cabeçada.

Caldeirão: panela de ferro alta e bojuda com tampa e grande alça, que era pendurada no gancho da trempe sob o fogo pelo tropeiro.

Caneca: pequena vasilha de cobre, latão, ferro, batido ou ferro para o café do tropeiro.

Cangalha: conjunto de peças de madeira e couro, colocadas sobre o burro para a acomodação da carga. O mesmo que albarda.

Capa: peça retangular de couro cru debruada, armada com taquaras e com dois furos ao centro que cobre a cangalha.

Cilha: cinta de couro que serve para segurar e apertar a capa da cangalha sob a barriga do animal.

Couro: peça de couro cru de boi, com que cobrem a cangalha e a carga do animal para defende-las das intempéries. É auxiliado pelo passador que serve para firmá-lo sobre a cangalha e a carga. O mesmo que ligal.

Embornal: saco de pano, couro ou oleado, com alça, utilizado na tropa para dar milho aos animais, colocando-se no focinho, com a alça por detrás das orelhas. O mesmo que boral.

Enervar: armar com taquaras o couro para mantê-lo bem esticado.

Encosto – era o pouso em pasto aberto

Ferradura: peça de ferro, com seis a oito furos, que se forja e afeiçoa de modo a adaptar-se na face inferior dos cascos dos animais, como proteção contra o chão pedregoso e duro.

Fleme: instrumento semelhante a um canivete de várias lâminas com um ressalto à extremidade do gume, utilizado para a sangria de animais, o mesmo que freme.

Jacá: grande cesto sem tampa, medindo cerca de meio metro de diâmetro e 70 centímetros de altura. Poderia ser trançado com taquaras ou couro de tatu

Goitar: lutar entre amigos, empurrar e segurar de brincadeira. **Manta:** prejuízo nos negócios. Passar uma manta é prejudicar o outro em uma barganha.

Martelo de Atarracar: instrumento de ferro com cabo de madeira utilizado para colocar ferraduras nos animais.

Martelo de Ferrar: instrumento de ferro com cabo de madeira utilizado para colocar ferraduras nos animais.

Peitoral: correias de sola que cingem o peito do animal, partindo de cada um dos ganchos do arção dianteiro e impedindo que a cangalha acue, escorregando pra trás.

Picaço: cor rara nos burros: vermelhado com cabeça e pernas brancas.

Puxavante: instrumento de ferro com que o ferrador apara o casco do animal para ser ferrado

Ralado: animal que manca. Sem ferradura, gasta o casco e fere o talão. **Rancho** – Quando já havia um abrigo construído. Pouso mais importante – Os principais transformaram-se em povoações e vilas (Castro, Lapa, Rio Negro).

Rendidura: hérnia nos animais de carga.

Retranca: correia de sola, em forma de U, que sai de cada um dos lados do gancho do arção posterior, passando pelo traseiro do animal com a finalidade de segurar a cangalha para que não resvale para frente. É sustentado pela aranha, conjunto de peça

de sola, formado por três tiras que descem de cada lado da anca, saindo de uma outra peça de sola chamada palmatória.

Sobrecarga: espécie de cilha de sola colocada sobre o ligal, para aperta-lo sobre a carga e a cangalha. O aperto é dado por um arrocho ou cambito, pequeno pau roliço, de pouco mais de meio metro, que torce a correia de sobrecarga até sua maior tensão.

Suador: almofada de macela ou palha, colocada debaixo da cangalha para não ferir o lombo do animal.

Tranca-fio: correias de couro torcido, usadas para unir os jacás e evitar que balancem na viagem.

Zangar: estragar a carga de carne de porco por falta de sal ou atraso na viagem.

RELAÇÃO DE FONTES

Arquivo Público da Bahia (APEBA)

Inventários e Testamentos

Arquivo Municipal de Rio de Contas (AMRC)

Inventários e Testamentos

FONTES IMPRESSAS

a) Relatos de viajantes

- BELUZZO, Ana Maria de Moraes. O Brasil dos Viajantes – São Paulo, Metalivros; Salvador BA: Fundação Emilio Odebrecht, 1994
- BURTON, Richard. O rio São Francisco. In: *Viagens aos planaltos do Brasil*. São Paulo: Nacional; Brasília: INL, 1993. Tomo III.
- DEBRET, Jean Baptist. Todas as Ilustrações devidamente explicadas de a Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil. Texto de Herculano Gomes Matias e a produção Fotográfica de Alexandre Wulfes. Rio de Janeiro. Tecnoprint, 1976.
- DEBRET, Jean Baptiste – Viagem Pitoresca e histórica ao Brasil. Belo Horizonte:Itatiaia; São Paulo: Ed. Da Universidade de São Paulo, 1989.v.7
- HABSBURGO, Maximiliano de. *Bahia, 1860: Esboços de viagem*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro; Salvador: FCEB, 1992.
- KOSTER, Henry. *Viagens ao Nordeste do Brasil (1816)*. São Paulo: Nacional, 1942.
- MAXIMILIAN, Príncipe de Wied-Neuwied. *Viagem ao Brasil*. São Paulo: Brasiliana.
- MAXIMILIANO, príncipe de Wied-Neuwied. Viagem ao Brasil editora, Itatiaia e editora Universidade de São Paulo, Belo Horizonte, São Paulo, 1989.
- MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil*, Rio de Janeiro, Zélio Valverde, 1944, tradução de Clado Ribeiro Lessa.
- RUGENDAS, J. Maurício. *Viagem Pitoresca através do Brasil*, São Paulo, Martins/ USP, 1972, Tradução de Sérgio Milliet.
- RUGENDAS, Johan Moritz. Coleção Rugendas: São Paulo vs. Ed, 1940.
- SOUTHEY, Robert. *Na Bahia colonial (1610-1774) - Impressões de Viajantes Estrangeiros*. São Paulo: Nacional, 1942.
- SPIX, Johann Baptist Von, 1781-1826- *Viagem pelo Brasil: 1817-1820/ Spix e Martius*; Prefácio Mário Guimarães Ferri; tradução Lúcia Furquim Lahmeyer ; revisão B. F. Ramiz Galvão, Basílio de Magalhães.- Belo Horizonte : Ed. Itatiaia ; São Paulo : Ed da Universidade de São Paulo, 1981
- TOLENARE, L. F. de. *Notas Dominicais, tomadas durante uma viagem em Portugal e no Brasil em 1816, 1817 e 1818*. Salvador: Progresso, 1956.

b) Literatura

- BARRETO, Abílio. *A Noiva do tropeiro*. Rio de Janeiro: Sociedade Brasileira de difusão cultural, 1941.
- RAMOS, Hugo de Carvalho Ramos. *Tropas e Boiadas*. 6 edição. Editora cultura. Goiana, 1984.
- SILVA, Carlos Nascimento. *A casa da Palma*. São Paulo. Relume Dumará, 1992.

BIBLIOGRAFIA

- ABREU, Capistrano. *Caminhos e povoamentos do Brasil*. Rio de Janeiro: Livraria Briguet, 1960.
- ACCIOLI, Ignácio A. de Cerqueira e Silva). *Memória histórica e política da Província da Bahia. Bahia*: Imprensa Oficial do Estado, 1919 a 1940. (6 v.)
- AGUIAR, Durval Vieira de. *Descrições práticas da província da Bahia*. Rio de Janeiro: Cátedra; Brasília: INL, 1979.
- AGUIAR, Pinto de. *A Abertura dos Portos do Brasil*. Salvador: Progresso, 1960.
- AGUIAR, Pinto de. *A economia baiana no alvorecer do século XIX*. Salvador: Progresso, 1972.
- ALMEIDA, Aloísio, *Vida e Morte do Tropeiro*. S. Paulo: Martins, 1971.
- ALMEIDA, Rômulo Barreto de. Traços da história econômica da Bahia no último século e meio. *Planejamento*. Salvador, 5 (4): 19-54, out./dez., 1977.
- ALMEIDA, Miguel Calmon du Pin e. Memória sobre o estabelecimento d'uma companhia de colonização nesta Província. Salvador: *Centro de Estudos Baianos*, 1985.
- ALVES, Marieta. *História, arte e tradição da Bahia*. Salvador: Prefeitura Municipal, 1974.
- AGUIAR, Pinto de. *Aspectos da economia colonial*. Salvador: Progresso, 1957.
- AMARAL, Amadeu. *Tradições populares*. São Paulo: HUCITEC, 1976.
- AMARAL, Braz do. *Resenha histórica da Bahia*. Salvador: Tipografia Naval, 1941.
- AMARAL, José Álvares do. *Resumo cronológico e noticioso da província da Bahia desde o seu descobrimento em 1500*. Bahia: Imprensa Oficial, 1922.
- AMARAL, Luiz. *História geral da agricultura brasileira no triplice aspecto político-social-econômico*. São Paulo Nacional, 1940.
- ANTONIL, André João. *Cultura e Opulência do Brasil*. Texto da edição de 1711
- ANDRADE, Celeste Maria Pacheco. *Origens do povoamento de Feira de Santana: um estudo de história colonial*. Salvador Bahia, 1990.
- ARAÚJO, Ubiratan Castro e BARRETO, Vanda Sampaio de Sá. A Bahia econômica e social. In: BAHIA. Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia. A inserção da Bahia na evolução nacional - primeira etapa: 1850-1889. A Bahia no século XIX. Salvador: CPE, 1989, v. I, pp. 31-89.
- AUGEL, Moema Parente. *Visitantes estrangeiros na Bahia oitocentista*. São Paulo: Cultrix; Brasília: INL, 1980.
- AZEVEDO, Thales de. A economia baiana em torno de 1850. In: AZEVEDO e LINS. *História do Banco da Bahia - 1858-1958*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1969.
- AZEVEDO, Fernando. *A cultura brasileira*. Brasília: UNB, 1963.
- BAHIA. Secretaria da Indústria e Comércio. IPAC-BA. Inventário de proteção do acervo cultural. v. IV. *Monumentos e Sítios da Serra Geral e Chapada Diamantina*:

Convênio SPHAN/Estado da Bahia, 1978.

AUSTREGÉSILO, Myriam Ellis. *Estudos sobre Alguns Tipos de Transportes no Brasil Colonial*. Revista de história, São Paulo USP, 1 (14): 495-526, out/dez

BAHIA. Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia. Atividades não produtivas. In: *A inserção da Bahia na evolução nacional - primeira etapa: 1850-1889*. V. 3; t. 1. Salvador: CPE, 1978.

BAHIA. Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia. *Atlas do Estado da Bahia*. Salvador: SEPLANTEC/CEPLAB, 1976.

BAHIA. Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia. Centro de Planejamento da Bahia. *Evolução territorial e administrativa dos municípios baianos*. Salvador: CEPLAB, 1976.

BAHIA. Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia. Companhia de Desenvolvimento e Ação Regional e Mestrado de Direito Econômico da UFBA. *Leis de terras do Estado da Bahia*. Salvador, 1985.

BARBOSA, Mário Ferreira. *Aspectos econômicos da Bahia*. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1931.

BARROS, F. Borges de. *À margem da história da Bahia*. *Anais do APEB*. Bahia, 2 (III): 1-178, 1918. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, (1934).

BARROS, Francisco Borges de. Os municípios da Bahia - 1823-1923. In: *Diário Oficial do Estado da Bahia*. Salvador, dois de julho de 1923. Pp. 518-522. (Edição especial comemorativa do centenário da Independência da Bahia).

BARROS, Francisco Borges de. Algodão, século XVI. (Fragmentos). In *Anais do Arquivo Público e Museu do Estado da Bahia*. Bahia, (14): 41-63, 1925.

BETHELL, Leslie. A abolição do tráfico de escravos. Rio de Janeiro, expressão e cultura/ USP, 1976.

BRITO, Lemos José Gabriel de. *Pontos de partida para a história econômica do Brasil*. São Paulo: Nacional, 1980.

BOXER, C. R. *A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*. São Paulo: Nacional, 1963.

BOCCANERA JÚNIOR. Sílio. *Bahia Histórica. Reminiscências do passado, registros do presente. Anotações. 1549-1920*. Salvador: Tip. Baiana, 1921.

BONDAR, Gregório. A cultura do café no Estado da Bahia. In: *Boletim da Agricultura, Comércio e Indústria*. Bahia, (7-9): 110, jul./set., 1924.

BOAVENTURA, Eurico Alves. *Fidalgos e vaqueiros*. Salvador: CED/UFBA, 1989.

BORBA, Silza Fraga Costa. *Industrialização e exportação do fumo na Bahia: 1870-1930*. Salvador: UFBA: Mestrado, 1975.

BRITO, João Rodrigues de. *Cartas econômico-políticas sobre a agricultura e o comércio na Bahia*. Lisboa, (1821). Bahia: APEB, 1985.

CASCUDO, Luis da CâmaraBelo Horizonte Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1983. 2 v. . *História da alimentação no Brasil*.

CASTRO, Jeanne Berrance de. *A milícia cidadã: a guarda nacional de 1831 a 1850*. São Paulo: Nacional, 1977.

COSTA, Emilia Viotti da. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. São

Paulo, USP, 1978.

CASTRO, Pedro Francisco de. Tombamento dos prédios situados no sertão do Rio de São Francisco, termo da Villa de Santo Antônio do Urubu, que pertencem à Casa do Exmo. Senhor Conde da Ponte. In: *Anais do APEB*. Bahia, (34): 9-83, 1957.

CASTRO Pedro Francisco de. Tombamento dos prédios situados no sertão do Rio Pardo, districto de Minas Novas e outros nas extremidades dos Termos de Caetité e Urubu. In: *Revista do IGHB*. Bahia, (55): 431-485, 1929.

CALMON, Góes. Ensaio de retrospecto sobre o comércio e a vida econômica da Bahia entre 1823 e 1923. In: *Diário Oficial do Estado da Bahia*. Salvador. 2 de julho de 1923. pp. 376-397. (Ed. comemorativa do centenário da Independência da Bahia).

CALMON, Góes. *Vida econômico-financeira da Bahia; elementos para a história, de 1801 a 1899*. Salvador: Fundação de Pesquisas CPE, 1978.

CALMON, Pedro. *História da Bahia*. Salvador: Progresso, [s. d.].

CALÓGERAS, João Pandiá. *Transportes Arcaicos*. In: *Estudos Históricos e Políticos – Renosstra*. 2 ed. São Paulo, Ed. Nacional, 1936. p 578- 91 (Brasiliiana, v. 74)

CANABRAVA, Alice P. A grande propriedade rural. In HOLLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). *História geral da civilização brasileira*. v. I. São Paulo: Difusão Européia de Livros, 1973. p. 193-217.

CASCUDO, Luís da Câmara. *Tradições populares da pecuária nordestina*. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, [s.d.].

COSTA FILHO, Miguel. *Dois séculos de um latifúndio*. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1959. (Separata da Revista do IHGB. v. 241).

Costa. Emília Vioti da. *Da Monarquia à República – Política de terras no Brasil e nos EUA*

CUNHA, Daniel Quintino da. *Do regime da pequena propriedade na lavoura fumageira*. Salvador: Instituto de Economia e Finanças da Bahia, 1952.

DAVID, Zoraide Guerra – *Jacaraci Ontem e hoje* – A prefeitura municipal de Jacaraci – BA – Valorizando a cultura 1ª edição – 1999.

DERBY, Orville A. Os primeiros Descobrimientos de Diamantes no Estado da Bahia. In: *Revista do IGHB*. Bahia, XII (31): 142-151, 1906.

DIAS, Demóstenes de Oliveira. *Formação territorial do Brasil: origem e evolução*. Rio de Janeiro: s. c. p., 1956.

ELLIS JÚNIOR, Alfredo. *O Ciclo do Muar*. Revista de História. São Paulo, USP, 1 (1): 73-81, jan/mar.1950.

FAORO, Raimundo. *Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro*. Porto Alegre: Globo, 1991.

FERLINI, Vera Lúcia Amaral. *Terra, trabalho e poder*. Brasiliense, 1988.

FREIRE, Felisbello. *História territorial do Brasil*. v. I (Bahia, Sergipe e Espírito Santo). Rio de Janeiro: Tip. Rodrigues & Cia., 1906.

FILHO, Mello (e outros). *Bailes Pastoris na Bahia*. Salvador, Câmara de Vereadores, 1957.

FILHO, Licurgo Santos. *Uma Comunidade Rural no Brasil Antigo. Aspecto da vida patriarcal no sertão da Bahia nos séculos XVIII e XIX*. Editora nacional, 1956.

- FLORENTINO, Manolo e FRAGOSO, João. História Econômica. In: *Dominios da História ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p.39.
- FREITAS, M. M. de. *Estradas e cardos (descrições históricas dos sertões baianos)*. Rio de Janeiro: Lammert, 1948.
- FRANCO, Afonso Arinos de Mello. *Tropas e Tropeiros*, In: *História e Paisagens*, Rio de Janeiro, Francisco Alves, 1921.
- FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo, editora Nacional, 1970.
- GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.
- GOMES, Josildete. Povoamento da Chapada Diamantina. In: *Revista do IGHB*. Bahia, (77): 221-238, 1952.
- GORENSTEIN, Riva. O Enraizamento de Interesses Mercantis Portugueses na região do centro-sul do Brasil, São Paulo, USP, 1978.
- GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na Formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.
- GUERRA, Philippe e GUERRA, Theophilo. *Seccas contra as seccas: Rio Grande do Norte: seccas e invernos; açudagem e irrigação; vida e costumes sertanejos*. Natal: Companhia de Águas e Esgotos do Rio Grande do Norte, 1974.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1988.
- JUNIOR, Alfredo Ellis. O "ciclo do luar". In: *Revista de história n 1*, 1950.
- LAPA, José R. do Amaral. *A economia colonial*. São Paulo: Perspectiva, 1973.
- LAPA, José R. do Amaral. *O antigo sistema colonial*. São Paulo: Brasiliense, 1982.
- LAVALLE, Aínda Mansani. *Análise Quantitativa das Tropas Passadas no Registro do Rio Negro; 1830-1854*. Curitiba, Universidade Federal do Paraná, 1974. 180p.
- LENHARO, Alcir. *As Tropas de Moderação: o abastecimento da corte na formação política do Brasil (1808- 1842)*. São Paulo: Símbolo, 1979.
- LEITE, Miriam Lifchitz Moreira. *Livros de Viagem 1803/1900*, Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1997.
- LIMA, Espiridião de Queiroz. *Antiga família do Sertão*. Rio de Janeiro: Agir, 1946.
- LINS, Wilson. *O Médio São Francisco: uma sociedade de pastores e guerreiros*. Salvador: Oxumaré, 1952). São Paulo: Nacional; Brasília: INL, 1983.
- LINHARES, Maria Yedda. *História do abastecimento. uma problemática em questão (1500-1918)*. Brasília: Bianagri, 1978.
- LINHARES, Maria Yedda (Org.). *História geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Campus, 1990.
- MACHADO, A. de Alcântara. *Vida e morte de um bandeirante*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1930.
- MAIA, Tom e Maia, Thereza Regina de Camargo. *O Folclore das Tropas, Tropeiros e Cargueiros no vale do Paraíba*. Rio de Janeiro, MEC – SEC/ Funart/ Instituto Nacional do Folclore, São Paulo, Secretaria de estado da Cultura de São Paulo, Universidade de Taubaté, 1981. 125p.
- MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Bahia, século XIX: uma província no império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

- MATTOS, Waldemar. *Panorama econômico da Bahia, 1808-1960*. (Ed. comemorativa do sesquicentenário da Associação Comercial da Bahia. Bahia: Tip. Manu, 1961).
- MENEZES, A. Inácio de. *Flora da Bahia*. São Paulo: Nacional, 1949.
- MILTON, Aristides. *Ephemerides cachoeiranas*. Salvador: UFBA, 1979.
- MOTA, Otoniel, Muares no Planalto, in: *São Paulo em Quatro séculos*, editora nacional, 1956.
- NEVES, Erivaldo Fagundes. *Uma comunidade sertaneja, da sesmaria ao minifúndio: um estudo de história regional e local*. Salvador: EDUFBA, prelo.
- NEVES, Erivaldo Fagundes. *Formação sócio-cultural e perspectivas de desenvolvimento sustentável da Chapada Diamantina*. Salvador: BAHIA.
- NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. São Paulo: HUCITEC, 1979.
- NOVAIS, Fernando A. (Coord.). História da vida privada no Brasil. v. 1. SOUZA, Laura de Mello e (Org.). *Cotidiano e vida privada na América Portuguesa*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- PINA, Maria Cristina Dantas. Dissertação de Mestrado: Santa Isabel do Paraguassú: cidade, garimpo e escravidão nas lavras diamantinas, século XIX. UFBA. Sal. BA. 2000.
- PINHO, Wanderley. A Bahia - 1808-1856. In HOLANDA, Sérgio Buarque de. (Dir.). *História geral da civilização brasileira*. t. II; v. 2. São Paulo: DIFEL, 1985. pp. 242-311.
- PIERSON, Donald. *O homem no vale do rio São Francisco*. Rio de Janeiro:
- PEREIRA, Gonçalo de Athayde. *Minas do Rio das Contas - hoje município de Rio de Contas*. Bahia: Tip. São Miguel, 1940.
- PEREIRA, Gonçalo de Athayde. Notícia sobre a descoberta das Lavras Diamantinas na Bahia. In *Revista do IGHB*. Bahia, VI (19): 75-80, mar, 1899.
- PEREGALLI, Enrique. *Recrutamento militar no Brasil colonial*. Campinas: Ed. da Unicamp, 1986.
- PRADO, Jr. Caio. *História econômica do Brasil*. 8ª edição, São Paulo, Brasiliense, 1963.
- PRAGUER, Henrique. Riqueza mineral do Estado da Bahia. v. VII - O Diamante. In: *Revista do IGHB*. Bahia, VI (19): 06-68, mar., 1889.
- QUEIRÓS, Claudelino de Oliveira. *O Sertão que eu conheci*. Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1985.
- RAMOS, Hugo Carvalho. *Tropas e Boiadas*, editora Itatiaia Belo Horizonte.
- REGISTRO de Terras de Caetité (1854 a 1859). In: *Anais do APEB*. Bahia, 7 (XI): 297-348, 1923.
- RIEDEL, Diaulas - *Coqueirais e chapadões (Sergipe e Bahia)*. São Paulo, Cultrix, sd.
- RIBAS, Rogério de Oliveira. Dissertação de Mestrado. *Tropeirismo e Escravidão: Um estudo das Tropas de Café das Lavouras de Vassouras, 1840*
- SAMPAIO, Theodoro. *O Rio São Francisco e a Chapada Diamantina*. Salvador: Progresso, 1955.

- SANTOS FILHO, Lycurgo. *Uma comunidade rural do Brasil antigo: aspectos da vida patriarcal no sertão da Bahia nos séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Nacional, 1956.
- SANTOS, Helena Lima. *Município de Caetité*. [s.n.] (Salvador: Imprensa Vitória), 1954. (Edição especial do 2º. centenário da Paróquia da Caetité).
- SANTOS, Helena Lima. *Caetité, pequenina e ilustre*. Salvador: Escola Gráfica N. S. de Loreto, [s.n.] 1976.
- SCHIMDT, Carlos Borges. *Tropas e Tropeiros*. Boletim Paulista de Geografia. São Paulo, (32): 31 – 53, jul.1959.
- SILVA, Nascimento Carlos – *A Casa da Palma*, Rio De Janeiro: Relume- Dumará, 1995.
- SILVA, Pedro Celestino da. Notícias históricas e geográficas do município de Caetité. *Revista do IGHB*. Bahia, (58): 93-294, 1932.
- SILVA, Antônio de Moraes. *Dicionário da Língua portuguesa*. Lisboa. Editora literatura fluminense, vol.2, 9ª ed, 1877.
- SILVA, Joaquim. *História das secas (séculos XVII a XIX)*. Natal: Assembléia Legislativa do Rio Grande do Norte e Fundação Guimarães Duque; Mossoró: Escola Superior de Agricultura de Mossoró, 1982.
- SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *Vida privada e cotidiano no Brasil na época de d. Maria I e d. João VI*. Lisboa: Estampa, 1993.
- SIMONSEN, Roberto. *História econômica do Brasil 1500-1820*. São Paulo, editora Nacional, 1969.
- SOUZA, Laura de Mello e Souza. *Desclassificados do ouro. A pobreza mineira no século XVIII*. Rio de Janeiro: Graal, 1993.
- SILVA, Marcos A. *República em Migalhas, história regional e local*. São Paulo ANPUH e Marco Zero, Brasília CNPq, 1990. SOARES, Otilio de. Descrição do município de Umburanas, Comarca de Caetité, Estado da Bahia. In: *Revista do IGHB*. Bahia, XXV (44): 363-377, 1918.
- TANAJURA, Mozart. *História de Conquista: Crônica de uma Cidade*. Vitória da Conquista: Prefeitura Municipal, 1992.
- TAUNAY, Afonso d'E. *Relatos sertanistas*. São Paulo: Publicação comemorativa do IV Centenário da Cidade de São Paulo, [1954].
- TEIXEIRA, Cid. Bahia: Caminhos... Estradas... Rodovias... Notas para a História
- VALPERTES, Guilherme. *O ouro da Montanha (Minas Gerais) História e Paisagem do Brasil*. São Paulo: Cultrix
- VILHENA, Luis dos Santos – Editora Itapuã – Coleção baiana vol.II.
- VIANNA, Urbino. – *Bandeiras e Sertanistas Bahianos*
- VIANA, Urbino. *Bandeiras e sertanistas baianos*. São Paulo: Nacional, 1935.
- VERGER, Pierre. *Notícias da Bahia de 1850*. Salvador: Corrupio/FCEB, 1981.
- VIANA, Francisco Vicente. *Memória sobre do Estado da Bahia*. Bahia: Tip. e Enc. do Diário da Bahia, 1893.
- VILHENA, Luiz dos Santos. *Cartas de Vilhena. Recopilação de notícias soteropolitanas e brasílicas*. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1922. (2 v.)
- ZAMELLA, Mafalda P. O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII. São Paulo: HUCITEC/EDUSP, 1990.