
CAPÍTULO 4

TROPEIRISMO

Júlio Manoel Domingues – Setembro/08

Índice



Seminário de Estudos Tropeiros - Sorocaba

- I. Povoamento e Tropeirismo, 277
- II. Tropas e Tropeiros, 279
- III. Porangaba e o Tropeirismo, 280
- IV. Tropeiros porangabenses, 281
- V. Bibliografia, 282
 - 1ª. Leitura, 283
Porangaba dos Tropeiros
dr. Gentil de Oliveira
 - 2ª. Leitura, 283
Fontes Primárias
Henrique Paulo Schmidlin
 - 3ª. Leitura, 284
João de Camargo de Sorocaba
Carlos de Campos e Adolfo Frioli
 - 4ª. Leitura, 284
Encangalhar o burro
Evandro Sathler – Tropeiros & Outros Viajantes
 - 5ª. Leitura, 285
A Mangueira do Nhô Jango
 - 6ª. Leitura, 286
Tropeirismo Pioneiro -
IGTF – RS - BR

“... a princípio, era o gado bovino elemento principal, na industrial pecuária colonial seguiu-se-lhe o gado cavalari de tão acentuado valor antes do aparecimento do veículo motorizado. Surgiram, enfim, no século 18, a tropa muar e a figura histórica do tropeiro, o grande assegurador dos meios de comunicação no século 18 e

que até hoje tão importante papel desempenha em várias regiões do Brasil. Foi, portanto, o ciclo do gado, o fator econômico gerador da expansão sulina e da formação de suas lides meridionais”. História Econômica do Brasil, Roberto S. Simonsen, 1957

Palestra feita pelo pesquisador Júlio Manoel Domingues, da cidade de Porangaba, na 32ª Semana do Tropeiro – Seminário Paulista de Estudos Tropeiros – na UNISO – Universidade de Sorocaba –SP - em 27/05/99

SEMINÁRIO DE ESTUDOS TROPEIROS SOROCABA

“RELATOS DE PESQUISAS SOBRE TROPEIRISMO NO SUDOESTE PAULISTA E VALE DO RIBEIRA”

Tema: Sorocaba – Dominância e influência no Sudoeste Paulista e Vale do Ribeira –

1. Fundamentos Históricos
Sertão, Caminho do Peabiru e Passagem Sul
 2. A Época da Mineração
 3. O Caminho do Viamão
 4. A Feira de Sorocaba
 5. Tropeiros e Caminho de Botucatu
 6. O Nascimento do Bairro do Rio Feio
 7. Tropeiros de Porangaba
-

I. POVOAMENTO E TROPEIRISMO

O estudo da história nos reserva uma série de surpresas:

- o índio brasileiro não conhecia o cavalo que, até o primeiro quarto do século 17, era quase desconhecido na zona de influência paulista formada por regiões com vegetação muito densa;
- por outro lado, se Dom Pedro Mendonza, que partiu da Espanha em 1534 para fundar Buenos Aires, não tivesse trazido 75 cabeças de cavalos e éguas, que se multiplicaram aos milhares nos campos marginais ao Rio da Prata durante 200 anos, a história do tropeirismo teria sido outra;
- e, finalmente, um caso isolado de febre amarela em 1897, em Sorocaba, vindo do oeste, durante o evento, acabou com a Feira de Muas; os tropeiros fecharam às pressas

os seus negócios, arrumaram as malas e partiram para sempre...

- encerrava-se abruptamente a comercialização de animais, em grande escala, em Sorocaba.

São fatos marcantes da epopéia tropeirista.

O tropeirismo não foi somente a alternativa de transporte ou o ciclo econômico e social que substituiu o bandeirismo no início do século 18; teve relação direta com o povoamento brasileiro, contribuiu para a consolidação de fronteiras e mudou a história das relações comerciais no país.

Segundo o historiador Aluísio de Almeida, o seu papel foi muito maior: “foi o conjunto de fatos geográficos, históricos, sociais, econômicos e até psicológicos, relacionados com esse sistema de transporte em todo país”.

Para entender o avanço tropeirista *no sudoeste paulista e vale do Ribeira*, é preciso saber como se deu o povoamento paulista, *desde o início*, até os primeiros anos do século 18, enquanto surgiu naturalmente a malha de caminhos que mais tarde seria utilizada pelos tropeiros.

Consideremos, portanto:

1. *O início do povoamento* - O povoamento deu-se do litoral para o interior, para o misterioso *sertão*, que os historiadores chamavam de: “terra sem dono, terra virgem para a lavoura, terra devoluta, a posse provisória do solo”.
2. *O Caminho do Peabiru* - Quando os portugueses chegaram ao Planalto de Piratininga, ficaram surpresos ao saber que existia um caminho no meio da selva – uma estrada de terra batida com mais de 200 léguas, com a largura de 8 palmos, por onde os índios já passavam *muito antes do Brasil ser descoberto*. A trilha ligava o Atlântico ao Pacífico. Assustados com a descoberta, os jesuítas que vieram com os primeiros colonizadores não tiveram nenhuma dúvida em afirmar que se tratava de obra do sobrenatural. Para os índios era o caminho do Pai Sumé, daí a relação com São Tomé, cujo sincretismo, no dizer do historiador Hernani Donato : “*enovelou-se em uma das mais belas e intrincadas complicações dos capítulos iniciais da história brasileira*”. A estrada cortava o solo do Paraguai e entrava no Brasil na altura do rio Piquiri, passava os rios Ivai

e Tibagi, e bifurcava-se na altura do Vale do Ribeira, na região de Apiaí. O tronco principal seguia até São Vicente, enquanto outras ramificações se dirigiam a Cananéia e Iguape. Era uma estrada complexa, um ramo ou um feixe de caminhos. Dois séculos depois, tornar-se-iam os caminhos de tropeiros.

3. *A passagem em direção sul* - Registro importante da expansão paulista, no século 18, ligado ao relevo, foi caracterizada pela utilização dos terrenos quase que uniformes da região, via Sorocaba e Itapetininga, de onde também infletia para sudoeste. Certamente, o fundamento geográfico que privilegiou Sorocaba como ponto de parada obrigatória dos rebanhos que vinham do sul.
4. Em seguida, o avanço do povoamento para o oeste brasileiro, associado à utilização da Estrada Real do Viamão e o surgimento da Feira de Sorocaba, como fatos históricos importantes, sequenciais, que consolidaram o tropeirismo no sentido lato, como epopéia nacional.

Sorocaba tornou-se, então, no início do século 18 – o centro de dominância e de influência nessa parte da província.

A Província de São Paulo foi praticamente chão de passagem até meados do século 17, sendo muito pequeno o crescimento da população, mas, mesmo assim, o povoamento, a partir da vila de São Paulo, **em todas as direções**, começou com as atividades dos sesmeiros e posseiros – e pode ser medido pelas povoações que vingaram. Surgiram fazendas, que depois viraram povoados, freguesias, vilas e cidades.

Logo, a ocupação na direção oeste, ao longo do vale do Tietê começou a crescer - o que pode ser confirmado pela fundação: *de Sorocaba* (1646), *São Roque* (em meados do século 17), *Cotia* (1662), *Porto Feliz* (1700) e *Pirapora* (1725).

Outro ramo importante do povoamento fixou moradores a sudoeste de *Sorocaba - na tentativa de explorar ouro* ao longo do Vale do Ribeira e no alto do Paranapanema, que resultou na formação do primeiro núcleo da povoação de Apiaí.

Destacavam-se, então, como postos pioneiros, avançados de povoamento na região: *Sorocaba* e *Porto Feliz a oeste* e *Apiaí a sudoeste*; além dessa linha eram observados sinais de ocupação com um povo arreado e disperso.

Como somente existiam trilhas - deduz-se que foi através dos sub-ramais do Peabiru que se conseguiu chegar até as nascentes do rio Paranapanema, às fazendas dos padres da Companhia de Jesus em Guareí e Botucatu. O Governo Provincial já vislumbrava em 1720 a abertura de estrada terrestre ligando a cidade de São Paulo a Cuiabá (nova região aurífera que surgia), ***dando-lhe princípio pelo morro de Aybytuatu, no termo da vila de Sorocaba.***

Desde 1695, os paulistas já estavam à frente das explorações de ouro nas minas gerais, mas, somente após 1730 é que procuraram melhorar o sistema de transporte àquelas regiões. O abastecimento para as minas era feito a partir de São Paulo, sendo tudo transportado nas costas de escravos índios e negros. Os negócios cresciam, mas os problemas também aumentavam. A viagem que chegava a durar 4 meses, além de custosa, era desumana, pois muitos carregadores morriam de fome e de cansaço no percurso. Procurou-se, então, solucionar o impasse com uma alternativa mais econômica e civilizada.

Como os paulistas já conheciam o caminho para o Sul, de lá poderia vir a solução. Então, a opção foi substituir a mão de obra escrava pelas tropas de mulas. A vinda do gado dos pampas ajudou no projeto, já que foi estabelecido um circuito comercial permanente para a região, tendo por base o contrabando. Tabaco e aguardente eram proibidos nos territórios espanhóis, tornando-se, então, a moeda de troca pelos rebanhos, junto com o ouro dos mineiros. Portanto, graças a essa opção de troca, houve a tolerância dos espanhóis que viviam na região.

As grandes planícies da foz do Prata eram um extraordinário criatório de gado, onde os espanhóis tinham gado, cavalos e mulas. Ali eram encontrados também os animais abandonados, durante dois séculos, pelos primeiros colonizadores - e que haviam se multiplicado sem nenhum controle. Somente uma parte dos rebanhos era aproveitada; as mulas criadas no interior da Argentina já eram usadas nas minas de prata do Peru.

Logo, dentre os caminhos que saíam do Rio Grande do Sul, utilizados pelos tocadores de animais, o mais importante era a ***“rota do muar”***, que vinha de Viamão até Sorocaba. A longa viagem do sul até Minas Gerais, tinha uma parada obrigatória – por razões estratégicas, na vila de ***Sorocaba*** – onde a estrada geral, depois de atravessar muitas serras, ***desembocava numa região aberta com grandes pastagens naturais – o campo largo, como era conhecido.*** Com o tempo transformou-se na ***Feira de Sorocaba*** – o mercado distribuidor de animais que supria grande parte do Brasil Central. A feira era anual e recebia negociantes e tropeiros que vinham de toda parte. Por volta de 1750, vendiam-se ali mais de 10 mil mulas a cada ano. Graças a esses animais, foi possível resolver os problemas mais graves de abastecimento da região das minas.

“Os negócios se faziam sem nenhuma garantia escrita. Quando eram fechados, o comprador e o vendedor arrancavam fios da barba e os trocavam como sinal de confiança na palavra empenhada. Em seguida, seguiam até a pastagem onde estavam os animais, os quais eram tocados na frente do comprador até ele dizer “basta”. Interrompia-se então o fluxo da manada, e todos os animais que tinham passado eram pagos”. (Viagem pela História do Brasil – Jorge Caldeira)

Ao término da feira, começava a volta dos tropeiros às suas origens pelos mais variados caminhos e muitos buscavam rotas alternativas para encurtar distâncias e fugir das barreiras, registros e impostos reais. Naturalmente, ia aparecendo o efeito trilhador e povoador dos tropeiros.

Começaram, então, ***a surgir povoações ao longo e nas imediações do Caminho do Viamão***, entre 1775 a 1822 (muitas por influência do tropeirismo), alcançando também as zonas do Ribeira e do Paranapanema (***já na rota do Peabiru***). Esboçavam-se então os fundamentos de Una (Ibiúna), Piedade, Tatuí, Campo Largo e Jacupiranga.

O sertão paulista era ainda pouco conhecido, mas muito destacada a influência de Sorocaba no povoamento da região sul.

II. TROPAS E TROPEIROS

Os tropeiros, cujo papel foi inquestionável, tanto no desenvolvimento do transporte de cargas como nas relações sociais e humanas que viriam desempenhar, foram na maioria respeitados pela honestidade, cumprimento das obrigações e pela dedicação familiar. Os primeiros indivíduos que se propuseram substituir a mão de obra escrava por mulas não foram bem recebidos pelos mineiros; foram criticados pela ganância, numa época em que a especulação com alimentos era muito grande e lhes propiciava ganhar muito dinheiro. Cada mula levava 150 quilos, muito mais do que um homem podia carregar, daí os lucros consideráveis.

Com o tempo passaram a ser aceitos e respeitados e além de conduzir as tropas de mulas, passaram a exercer as mais variadas funções: *funcionavam como “correio” levando e trazendo notícias entre os pontos de pouso e povoados; intermediavam negócios entre os comerciantes que serviam; faziam curas, vendiam remédios e óculos, etc.*

Tinham, portanto, inúmeras funções paralelas e eram sempre aguardados com ansiedade. A chegada da tropa sempre movimentava a vida dos povoados. Esse trabalho foi uma atividade que

cresceu muito e propiciou a grande oportunidade de enriquecimento e a possibilidade de ascensão social para muita gente.

O prestígio dos tropeiros dependia do volume de negócios que realizavam; existiam os grandes empresários, donos de milhares de muarens (formando muitas tropas, conduzidas por empregados de confiança), até os donos de poucos animais que trabalhavam em rotas pequenas e, ainda, os tropeiros tidos como tocadores, geralmente escravos, agregados ou empregados.

As tropas de mulas, como transporte alternativo de cargas, foram utilizadas primeiramente pelos mineiros e, depois, pelos fazendeiros de café, até os anos 70 do século 19, quando passaram a sofrer a concorrência *da estrada de ferro*.

Em 1867, o trem chegou ao porto de Santos; em 1868 foi formada a Companhia Paulista de Estrada de Ferro; em 1883, a Companhia Mogiana chegou em Ribeirão Preto.



A estrada de ferro Sorocabana chegou em Botucatu no ano de 1889. Portanto, durante quase um século e meio, até o advento do trem, os tropeiros ligaram as regiões mais afastadas deste imenso país e o tropeirismo possibilitou o surgimento de um novo tipo de vida que melhorou a cultura dos sertões.

III. PORANGABA E O TROPEIRISMO

Porangaba, topônimo brasileiro de origem tupi-guarani significa “bela vista”. Nasceu sob a influência do tropeirismo, na pousada conhecida como Rio Feio, no antigo caminho de Sorocaba a Botucatu. A partir de 1830, começou o afluxo de criadores e lavradores para a região, vindos especialmente de Tatuí, Itapetininga, Sorocaba, São Roque, Cotia, Ibiúna e Piedade, que se instalaram nas imediações do vale do Rio Feio.

Laurindo Dias Minhoto, advogado e historiador tatuiense, escreveu em 1926, em jornal de Tatuí:

“ Porangaba nasceu no Sertãozinho de Santo Antônio do Rio Feio, como era chamado o bairro do Rio Feio, ponto de sesta ou pouso de tropeiros e viandantes que demandavam à freguesia de Samambaia, hoje Bofete, com destino a volta de Botucatu e sertões de Avaré, Santa Cruz e Lençóis (além, não havia povoados). Como preferiam outros historiadores, situava-se, portanto, à margem da estrada que dava entrada para a serra de Utucatu ou Botucatu, com direção para os sertões do Rio Novo e Tibagi. Era por ali que se fazia todo o comércio dos sertões, hoje (1926) atravessados pelo ramal de Salto Grande e tronco da Sorocabana, sertões tributários de Botucatu, donde se vinha em procura de Sorocaba e depois Baciaetava, fazendo-se o transporte em tropas e carros de boi, em quantidade tão considerável que chegavam a interromper o trânsito na estrada, como acontece hoje, com os veículos, nas ruas de São Paulo. As marchas das tropas e dos carros eram de três léguas por dia e, assim, os pontos forçados de pouso eram: a Serra do Galdino, Samambaia, Rio Feio, Aleluia, Tatuí e Baciaetava. Rio Feio era, portanto, ponto obrigatório de pernoite dos viandantes e ali se criaram vendas, ranchos, quartos ou estalagens e não demorou que se tivesse a idéia de se erigir uma capelinha, o que se fez, inteirada com paliçada de folhas e panos de estopa. Terras ótimas, povo trabalhador e ousado, o pequenino núcleo não poderia deixar de crescer e daí as necessidades de uma povoação nascente. Seis léguas de distância de Tatuí, com estradas feitas “de mão comum”, uma vez por ano, no mês de abril, sem conservação”; era difícil trazer-se aqui (Tatuí) para ser sepultado qualquer cadáver, donde a provisão de 24 de março de 1874, criando-se ali um cemitério provisório e que foi substituído em 18 de janeiro de 1883”.

O povoado do Rio Feio formou-se após 1860.

O sociólogo Antônio Cândido, no livro **“Os Parceiros do Rio Bonito”**, escreve:

“No início do século 18, os padres da Companhia de Jesus já tinham fazendas de criar gado nos campos de Guareí e Alto da Serra de Botucatu, ligadas entre si por caminhos que passavam pela parte meridional do atual município de Bofete, na zona do rio, desde então denominado significativamente Santo Inácio. Mais tarde, seria pelo fim do século, um caminho saindo de Sorocaba buscava o Paranapanema, passando por Bofete, também na sua parte sul. Mas os estabelecimentos humanos só aparecem (nessa região) em pleno século 19, sob a forma de fazendas e sítios polarizados por Tatuí, na maior parte, e por Botucatu os que localizavam nas fraldas da serra. No início moradores segregados e, em seguida, a ereção da capela em patrimônio doado, que passava a atrair lojas e algumas casas. Daí, passava a freguesia, já com o núcleo de população esboçado. O povoado subia a vila, chegando afinal a cidade. Nesses casos, a população rural ia se ampliando na periferia, onde apareciam novos bairros, que passavam a vila e, assim,

sucessivamente, sertão adentro. Na direção a Botucatu, o acesso ao planalto se tornava bastante difícil pela serra, cujos morros fechavam a passagem para o sul, atingindo também àqueles que vinham de Tietê e os que desciam de Anhembi e, apenas para o lado de Porangaba e Tatuí as comunicações eram desimpedidas para o lado de Bofete; por aí, certamente, penetraram povoamento e cultura naquela direção”.

Jorge Amado em **“Tocaia Grande”**, pág. 72, ao falar sobre os tropeiros, querendo descobrir e revelar a face obscura, aquela que foi varrida dos compêndios de História por infame e degradante, ao contar do amor impuro, quando ainda não se erguera um altar para a virtude, registrou:

“Os tropeiros, nas longas e penosas travessias por esses caminhos ínvios e arriscados, escolhiam lugares que oferecessem condições favoráveis para o pernoite. Ajuntamentos que com o tempo e o movimento davam, quase sempre, início a um arruado. Alguns se desenvolviam em povoados e vilas, futuras cidades, outros apenas vegetavam – um correr de casas com uma “puta” e uma bodega de cachaça”.

Isso tudo certamente também ocorreu por aqui e ao nascimento de Porangaba pode ser atrelado, ainda, a influência e a importância da Feira de Sorocaba, com destaque especial à fibra e coragem dos colonizadores.

IV. TROPEIROS PORANGABENSES



Lazinho do Valêncio, com mais de 90 anos de idade é o último tropeiro vivo e destaca-se pela jovialidade, postura e prodigiosa memória ao narrar fatos da vida tropeira; tem ainda o hábito de diariamente caminhar pela cidade para “matar o bicho”. Julho/2000

Heróis anônimos, transportadores do progresso, no dizer do saudoso Onozor Pinto da Silva, poeta porangabense, de saudosa memória. Foram muitos: negociantes, donos e tocadores de tropas. Alguns nomes: os pioneiros *João Machado da Silva, Salvador José da Silva, Pedro José, Manoel Isidoro Brenhas, Francisco Manoel de Oliveira* – fundadores do povoado. Outros nomes importantes: *Francisco Xavier de Miranda, Ignácio Xavier de Freitas, Ignácio José de*

Oliveira, Policarpo José Gomes, Cândido Silvestre Domingues (Cândido Velho), Joaquim do Amaral Camargo, Simão José de Oliveira, João do Amaral Camargo, Rafael do Amaral Camargo, Francisco do Amaral Camargo, José do Amaral Camargo Sobrinho, João Pereira, Chico Pires, Antônio Paulino Telles, Ignácio Fogaça Leite, Benedito Fogaça Leite, Valêncio da Silva, Sartiro Garcia, Nhô Belo, João Mico, Calintro Velho, Salvador Pinto, Lourenço Alves, Nhô Jango Mendes, Nhô Lino, Mingo Leme, Pedro Domingues Nogueira, Francisco Cesário, Bento Ribeiro, Salvador Soares da Silva, Francisco Soares da Silva, Antônio Soares da Silva, Dito Leme, João Leme, Benedito Bueno (seleiro), João Neto, Tonico Neto, Silvério de Oliveira, Jaime de Oliveira, Domingos Manoel de Miranda, Antônio Manoel de Miranda, Silvério Manoel de Miranda, Chico Miranda, Joaquim Vicente, Leôncio de Moura, Joaquim Serafim, Chico Poli, Zé Poli, os Pirajibu, Jaconias do Julião, Messias e Joaquim Preto (tropeiros de nhô Jango Mendes), Saulino Jacob (Torre de Pedra), José Nunes Gomes, Batista Mariano, João Músico e Zé Araúna (Guareí), Ângelo Biagioni, José Bueno de Miranda, Mané Reginardo, Tibúrcio, Ventura Preto, Mingo Lemes, Custódio, Carlino Mendes, Lazinho do Valêncio, Oscar do Valêncio e outros.

O grande amigo e colaborador Lazinho do Valêncio, nos deixou. Faleceu no dia 17 deste mês de abril, em pleno outono. Já tinha 96 anos de idade, mas estava muito bem e nos pegou de surpresa. Há alguns dias atrás, conversamos bastante e lhe propus um novo encontro, para mais perguntas, o que fazíamos costumeiramente, mas essas não chegaram a ser feitas e nem houve tempo... Foi uma notícia triste; uma perda irreparável para toda comunidade porangabense, familiares e amigos e, mais ainda àqueles que se interessam pela história local. Sempre atencioso e solícito, franqueava sua prodigiosa memória a todos que o procuravam, descrevendo minuciosamente fatos diversos e passados de nossa história. Ouso afirmar que, sem o seu auxílio, seria impossível organizar o rico e curioso banco de dados que possibilitou reescrever fatos do cotidiano, usos e costumes da história antiga de Porangaba. Muito obrigado velho tropeiro pela sua ajuda. Sua missão foi cumprida com sabedoria e, respeitosamente, agradecemos sua inestimável colaboração. Descanse em paz.

*Júlio Manoel Domingues
Abril/2004*

No início, as tropas daqui se deslocavam mais para Tatuí, centro comercial e de abastecimento da região. Outro polo bastante procurado, depois,

foi Conchas, o acesso mais curto para atingir a ferrovia. Eram freqüentes, ainda, as viagens para os povoados vizinhos, como Rio Bonito (Bofete), Guareí, Pereiras, Passa Três (Cesário Lange), Torre de Pedra, Quadra e, muitas vezes, até Bacaetava, Sorocaba, Itu e Campinas.

Na medida que o trem entrou pelo sertão e surgiu a carroça de tração animal como opção mais rápida e econômica para o transporte de cargas, as oportunidades de trabalho para os tropeiros foram diminuindo. Mas, em Porangaba – onde estavam distantes da ferrovia - *na época, nossa cidade era considerada fim de estrada, com péssimos caminhos* – eles resistiram até o final dos anos 40 (1940), quando ainda podiam ser vistos - no “campo” e na “praça”, com suas cargas de cereais e algodão. Sofrendo a concorrência da carroça e, mais tarde, do caminhão com a construção da primeira estrada de rodagem – ligando nossa cidade a Tatuí, foram sumindo...!

Antes, muitos tropeiros gaúchos, tocadores de tropas e negociantes, passaram pelos caminhos do Rio Feio, com as chamadas “tropas soltas”, que já não iam mais para Sorocaba, mas diretamente ao oeste paulista onde eram vendidas em lotes. Isso ocorreu, provavelmente, após 1897.

O intercâmbio com os gaúchos foi grande e possibilitou a assimilação de usos e costumes, com reflexos na culinária, na dança, no lazer e, principalmente, no modo de falar dos porangabenses pela incorporação de palavras e expressões do sul. Famílias inteiras sulistas também se fixaram na Bela Vista de Tatuí e, sem dúvida, ocorreu um fato inédito na região: Porangaba chegou a ter dois prefeitos gaúchos: *Dassás Vieira de Camargo, de Santana do Livramento – o primeiro prefeito e Honorato da Cruz Falkenback (o Guri), de Passo Fundo.*

Apresentamos, portanto, um pouco da história dos tropeiros de Porangaba, que muito lutaram para o seu desenvolvimento. Serve, também, para mostrar que no “*tempo antigo*” houve muito dinamismo, muito trabalho, muita bravura na luta cotidiana desses incansáveis pioneiros – *os nossos eternos personagens.*

Agradecimento especial ao dr. Geraldo Bonadio (Presidente da Academia Sorocabana de Letras) pelo convite; à professora Vera Ravagnani Job (História da América Latina na UNISO) pela oportunidade oferecida para que, pela primeira vez, os nomes dos tropeiros de Porangaba fossem

lembrados no Seminário Paulista de Estudos Tropeiros.

V. BIBLIOGRAFIA

1. Viagem pela História do Brasil – Jorge Caldeira (Flávio de Carvalho, Cláudio Marcondes, Sérgio Goes de Paula) – São Paulo - Companhia das Letras – 1968
2. História do Brasil – Boris Fausto – São Paulo – Editoria da USP – 1994
3. Formação História de São Paulo – Richard M. Morse – São Paulo – Difusão Européia do Livro – 1970
4. São Paulo, Terra e Povo – História do Povoamento de São Paulo – Ernani Silva Bruno – Porto Alegre Editora Globo – 1967
5. O Tropeirismo e a Feira de Sorocaba – Aluísio de Almeida – Sorocaba – Editora Luzes – 1968
6. Jornal “A Comarca de Tatuí ” – exemplar de 1926
7. Tocaia Grande – “A Face Obscura” – Jorge Amado, pág. 72.
8. História da Vida Privada no Brasil – Fernando A. Novaes, Luiz Felipe de Alencastro - Volume 2 – São Paulo – Companhia das Letras – 1997
9. Os Parceiros do Rio Bonito – Antônio Candido – São Paulo – Livraria Duas Cidades – 1987
10. Vida e morte do tropeiro – Aluísio de Almeida – São Paulo – Livraria Martins Editora S.A. – 1981
11. História Econômica do Brasil – Roberto C. Simonsen – São Paulo – Cia. Editora Nacional – 1957
12. João de Camargo de Sorocaba – O Nascimento de uma religião – Carlos de Campos e Adolfo Frioli – Editora Senac – São Paulo – 1999

Crédito

13. Símbolo do tropeiro – desenho do artista Nêgo Mendes – pág. 191

*Júlio Manoel Domingues
Porangaba
Julho/2005*

1ª Leitura

Colaboração do dr. Gentil de Oliveira, ilustre porangabense do Carrascal, descendente de tropeiro.

“Assim, passei a dedicar um pouco mais de meu tempo a Porangaba, garatujando algumas coisas, sob o título geral de “RESTOLHOS DE MINHA TIGUERA”, cujo prólogo, estou lhe encaminhando agora...”

Porangaba dos Tropeiros

*... Todos cantam sua terra,
também vou cantar a minha:
nas ternas cordas da lira,
hei de fazê-la rainha...!*

Porangaba, nascida de um pouso de tropeiros, sob o signo da cruz, sempre foi bendita por ter sido o ponto de descanso quando Deus andou na terra. Deus presenteou-a com o mais lindo pôr-do-sol; colorindo tudo, com as matizes do arco-íris. Fez do astro rei, ao se pôr no rendilhado do morro de Bofete, uma imensa chapa de bronze a comburir; indo aos poucos sumindo, num leque policromático de cores. As nuvens, num caleidoscópio colorido, saúdam o fim do dia com um espetáculo de mamulengos, enquanto a noite abre o proscênio, com seu diáfano manto de fantasia, que canta e espera a chegada da argentina lua dos namorados. O sol, reluta para se pôr em minha terra. Ele se vai, para dar oportunidade ao porangabense de adormecer e sonhar no regaço da noite tépida. Porém, volta todas as manhãs, lá pelos lados do Nunes, para prestigiar, aquecer e energizar o meu povo bonito e saudável, que madruga para vê-lo de novo. Deus, quando andou por terras porangabenses, aproveitou também, num gesto de amor, para pintar de verde e amarelo as matas e os campos de meu lugar. Fez arquiteto o *joão de barro*; fez poeta o *pintassilgo* e deu a suave e perfumada brisa para o *cuitelinho furta-cor* beijar as mil flores que pôs nas matas, adredemente preparadas só para ele. Pôs nos campos os araçás; as garirobeiras e os pés de ingá, às margens do rio Feio para funcionarem como cílios dos olhos d'água do rio e, lá para os lados do Carrascal, alcatifou os campos de gramas verdes e coqueirais buliçosos, para alegria dos sanhaços, dos canarinhos caipiras e das fulvas abelhas. Porangaba, sempre foi abençoada por Deus, pois até nas noites de tempestade, Ele se faz presente; pondo em cada corisco, no plúmbeo céu, a sua rubrica, garantindo que a chuva vai benfazeja à terra quente e hospitaleira. Assim,

Porangaba vem caminhando pela senda da humildade, até nossos dias, e quando um forasteiro chega, atraído por sua terra, chã vasta e formosa, deve pisar seu chão devagarinho para não acordar os antigos que dormem. Digam, de mãos postas e em feitiço de oração: à benção *João Machado, Segismunda, Manoel Inácio, Bento Cândido, Isaias Vaz, Totó, Valêncio, Pedro Nogueira, João Pedroso, Manelito, Patrocínio, João Leme, Giocondo Rossi, Avallone, João Bassoi, aos três Silvérios: o Miranda, o Oliveira e o Mariano – remanescentes dos tropeiros de antanho, Camilo, Gijo, Padeiro, Zé Fogaça, João Rosa, Nhô Jango, João Paes, Osório e Dito Vaz, Nhá Bernarda, Chica Pereira, Tuca e Purdina!* (O autor pede perdão pela omissão de nomes que involuntariamente foram omitidos por culpa de inevitável “lapsus memoriae”).

2ª Leitura

Publicação do pesquisador:
Henrique Paulo Schmidlin

Fontes Primárias...

“Com as notícias da descoberta do gado solto em abundância (gado-de-vento) nas vastas pradarias do sul e, ainda, o encontro do ouro nas “minas gerais”, resultaram no imenso comércio da condução do gado e muares para o Brasil Central. Reconhece-se no tropeirismo um dos ciclos importantes da nossa história econômica. A crescente necessidade de carne, montarias e cargueiros foram os fatores determinantes para se agilizar esse intercâmbio através da busca de um caminho mais rápido do que o então enfrentado pelo deslocamento na costa atlântica em uma de suas duas alternativas: transporte da animália pelas areias do sul até Laguna, onde era embarcado rumo norte, ou a opção de se prosseguir caminhando até São Francisco do Sul, infletir rumo oeste pelos Ambrósios, alcançar os Campos Gerais e esticar até São Paulo. Antes, havia o comércio de courama e charque exclusivamente no sul, enquanto acontecia a descoberta dos Campos de Curitiba e Iapó para os criatórios naturais de gado, resultando num regular intercâmbio entre esses currais descobertos e seus proprietários paulistas”. “Portugal tinha interesse na ocupação do sul e a razão da ordem do governador de Santos em 1689, incumbindo ao sargento-mór Manoel Gonçalves de Aguiar para verificar a possibilidade de se fundar uma vila na Enseada das Garoupas. Em seu relatório, Aguiar traz entre vários fatos, as

notícias de mineração de ouro nos “*sertões de Garoupas*” e ainda enfatizou a necessidade de se abrir um caminho “*por cima*” (provavelmente topou com as tropas em deslocamento pela praia) e justificando, à D. João V, da importância do comércio de animais com o novo caminho (*Spalding, 71, 1950/1953*). Vários foram os reclamos ao governo no sentido de se abrir uma vereda por terra, em direitura à Sorocaba, local por excelência na distribuição da alimária e biúnos”.

“É flagrante que o uso continuado dos locais de pousos, transformaram-se em posições fixas e incorporando a presença dos prestadores de serviços e bens. A exemplo, lembrar a figura imprescindível do ferreiro, dos artífices especializados no trato do couro, a oferta da aguada, das invernadas com pasto seguro, do celeiro, do latoeiro e tantos outros personagens. Breve parece um pequeno oratório, depois capela até alcançar o *status* de freguesia. Na beirada desses caminhos e locais de pouso vêm os abrigos fixos, as moradas em ambas as margens, formando uma espécie de corredor. Gradualmente, com o incremento das tropeadas, surgem novas construções por trás das primeiras filas de casas, adensando e delineando os traços de um futuro vilarejo, o bosquejo de um perfil urbano desordenado, lentamente transformados em cidades e finalmente ser a sede dos municípios homônimos”.

3ª Leitura

Livro: João de Camargo de Sorocaba – O nascimento de uma religião – Carlos de Campos e Adolfo Frioli – pag. 91.

Para essas invernadas, que se estendiam de Itapetininga a Sorocaba, eram trazidas as tropas que vinham dos Pampas, depois de meses de penosa viagem de até 400 léguas.

Eram dezenas, centenas, milhares de burros e bestas, xucros ou arreados, que vinham trazidas por árduos caminhos até Sorocaba, para daqui partirem em novas rotas, comprados por muladeiros e distribuídos para o resto do país.

E lá vinham os tropeiros, tocando a burrada de tordilhos, bragados, rosilhos, baios, ruços, tangendo a tropa de fazenda em fazenda. A cada dia paravam em um pouso, com seu rancho coberto de sapé, a fileira de estacas, o potreiro e os pastos, onde passavam a noite: os animais no

potreiro; os homens no rancho, descansando e vigiando por turnos, tomando café da *ciculateira* e jogando um truco para passar o tempo, enquanto um saudoso camarada soprava uma gaita chorosa ou ponteava uma viola tristonha, declamando, em uma quadrinha, as agruras da vida tropeira. ...

Os homens que seguiam com as tropas eram os tropeiros, nome aplicado particularmente aos próprios donos dos animais, quase sempre fazendeiros e criadores que, para enfrentar alguns meses de viagem até Sorocaba, formavam uma comitiva de peões, com seus diversos escalões de atividades. O chefe era um capataz responsável, o arrieiro, às vezes o próprio dono das mulas, que seguia atrás do culatreiro, montado em uma besta muito bem arreada. Contava com a ajuda dos demais camaradas: os tocadores, ou tangedores, peões que procediam a lida diária com os animais e tocavam seus lotes de xucros ou arreados; e o madrinheiro, menino que seguia à frente do dianteiro, amula da cabeçada, montando uma égua mansa, a madrinheira, guiando a tropa ao som dos cincerros nela pendurados. Quando chegavam ao pouso, o madrinheiro era encarregado de armar a trempe e preparar o café e a comida – feijão de tropeiro, pirão de mandioca, carne de porco, carne seca, toucinho, farinha de milho e alguma carne fresca de caça. E assim ia a caravana se arrastando, meses seguidos, sob o poeirão que a tropa levantava na estrada, e aos berros dos tangedores, dia após dia, repetindo a lida: “*eia, Briosos!*”, “*xô, Ventania!*”, “*vamo, Carrera!*”, “*guenta, Sereno!*”, “*levanta, Alecrim!*”...

4ª Leitura

*Livro: Tropeiros & Outros Viajantes
Evandro Sathler – PPGSD – UFF – pag. 57*

Encangalhar o burro



“Os muares, como já vimos, serviam para carga ou sela. No caso desta, a indumentária é

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

Maia, Tom & Thereza Regina de Camargo. O folclore das tropas , tropeiros e cargueiros no Vale do Paraíba. São Paulo – MEC - 1980

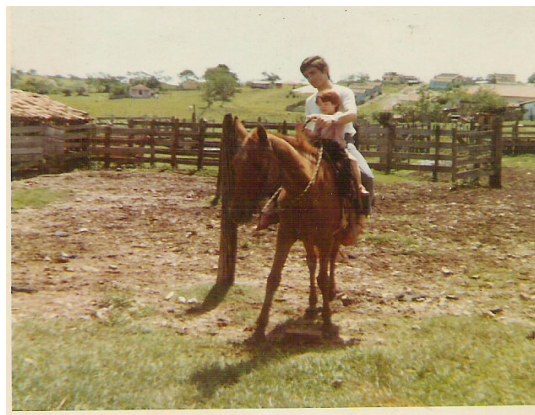
5ª. Leitura

A Mangueira do Nhô Jango

O bairro do Rio Feio foi ponto de pouso de tropas e tropeiros que rumavam para o oeste paulista, muito antes de se tornar povoado. É o que encontramos registrado e aconteceu, certamente, desde os tempos mais remotos, já no final do século 18, pois o núcleo que se formava já estava localizado às margens do caminho que ligava Sorocaba a Botucatu. A trilha tornou-se uma via alternativa para os caminhantes, principalmente quando vinham ou retornavam da Feira de Muares de Sorocaba e que estava no auge. Sair por aqui era fugir das barreiras de Itapetininga e da cobrança de impostos. O advogado e historiador Laurindo Minhoto, cita na obra *“Tatuí, Através da História”* que existiam quatro pousadas obrigatórias no caminho de Tatuí para Botucatu - *Aleluia, Rio Feio (Porangaba), Samambaia (Bofete), do Galdino.*

O que seria a pousada? Um rancho com um telheiro aberto, até certo ponto desconfortável para quaisquer padrões, mas era o lugar escolhido para pouso ou um

mero terreno para acampar. Existia água e pastagem e era o que importava. O proprietário permitia que os tropeiros ali permanecessem até o dia seguinte. Era também ponto de encontro. Tudo muito simples, rústico, até o aparecimento do curral e da taberna nas imediações, onde os viajantes já poderiam fazer os seus suprimentos. Seria, certamente, o cenário que existiu por aqui. Outras versões ligadas ao imaginário popular sempre apareceram, mas as investigações indicam que a primeira “venda” foi no local onde hoje está a Delegacia de Polícia (seria do comerciante Pedro José) e o ponto de pouso nas terras dos Mendes, antes do tenente Antônio Paulino Telles, o primeiro Juiz de Paz.. O tempo foi passando, o povoado foi crescendo e somente restou a “mangueira”, que já era do Nhô Jango Mendes, o genro do tenente



A foto do acervo da Família Mendes Correa mostra os netos do sr. Jango Mendes (Cloves e Cláudio), montados no cavalo, dentro da mangueira e, ao fundo, o acampamento da Empreiteira Andrade Gutierrez que construiu a Rodovia Castelo Branco - outubro/1970

Muitos ainda se lembram, com saudades, do “curral” que ali existiu , ao lado do casarão do Nhô Jango, na rua 4 de Junho, antiga rua do Comércio, onde hoje mora dona. Lina De Bonis Mendes. Olhando de frente à casa, o grande “estábulo” estava a direita e ocupava o grande terreno onde hoje existem alguns imóveis residenciais. Antes, como referência, ali eram realizados os grandes leilões de gado nas festas religiosas e beneficentes. Ali, mais ao lado, realizavam-se também as famosas touradas e rodeios, eventos todos abrilhantados pela banda de música. *A “mangueira” do Nhô Jango foi o último símbolo do tropeirismo que sobreviveu por aqui, vencendo muitos anos e sobrepujando os próprios participantes da epopéia.* Ali funcionou também o nosso mercado de “muares”, onde os tropeiros e viajantes, principalmente os gaúchos, traziam os seus produtos – animais e apetrechos para negociar. Até 1970, mais ou menos, ali ainda eram ordenhadas vacas e viam-se

crianças, logo de manhã, munidas de copos, esperando a vez para beber leite tirado na hora. Quantas saudades! Com o crescimento da cidade e pelas exigências e normas sanitárias, a “mangueira” foi desativada em 1978. Fechou-se um ciclo da História de Porangaba.

6ª. Leitura

O Tropeirismo Pioneiro

Site – www.igtf.rs.gov.br

Equipe técnica

O tropeirismo não foi um sistema de transporte exclusivo da economia brasileira; apareceu muito antes, na América Espanhola, sendo utilizado para transportar minérios, especialmente a prata de Potosí, no Peru, para a América Central. O metal era carregado e levado em buacas nos lombos de mulas. Dali, de navio, seguia para a Europa. Com o passar do tempo e com a exaustão da prata, essa modalidade de transporte mudou o seu foco, tanto no aspecto econômico como no geográfico e alterou, principalmente, os caminhos. Iniciou-se, então, um novo ciclo, bem definido economicamente, com a comercialização de mulas de Entre Rios (Argentina) na Feira de Muares de Sorocaba (Brasil). Outra curiosidade, quanto a existência de criatórios de mulas na Argentina, é que ali o terreno se apresentava salitroso e havia muita água salobra, que formavam os ingredientes necessários para a criação desse muar, que necessita de muito sal para crescer. A mula sempre foi um animal muito resistente para o trabalho, principalmente em terrenos pedregosos, porque tem o casco muito mais resistente do que o do cavalo, daí a sua grande utilização. As mulas eram consideradas artigos de luxo e o animal certo para o trabalho pesado nas minas brasileiras.
