

CAMINHOS DE TROPEIROS NOS SÉCULOS XVIII E XIX COMO FATORES PIONEIROS DE DESBRAVAMENTO DO CONTESTADO

Nilson Thomé¹

RESUMO

Antes área geográfica de São Paulo e do Paraná, a Região do Contestado disputada com os catarinenses, localiza-se no Centro Oeste do Estado de Santa Catarina. Considerada Espaço Livre até 1917 quando anexada a Santa Catarina, foi palco da Guerra do Contestado (1913-1916). Ao lado do extrativismo da erva mate, do pastoreio do gado bovino e cultivos agrícolas primários, o tropeirismo foi atividade econômica pioneira do caboclo pardo durante os séculos XVII e XIX, importante para sua subsistência e para viabilizar as ligações com outras regiões. As picadas e picadões, as trilhas abertas nas matas e nos campos, e as estradas de tropas constituem a temática eleita para este estudo regional. Aqui, são mostrados os roteiros pioneiros destes caminhos, uns que passavam em volta e outros que atravessavam o Contestado.

Palavras-Chave: Santa Catarina. Região do Contestado. História. Tropeirismo. Desbravamento.

TROPEIRISMO PATHS IN THE 18TH AND 19TH CENTURIES AS PIONEERING FACTORS OS LAND EXPLORATION IN THE CONTESTADO

ABSTRACT

Before geographical area of Sao Paulo and Parana, the Contestado region, disputed with Santa Catarina, is located in the Midwest state of Santa Catarina. Considered free space until 1917, when was attached to Santa Catarina, this region was the scene of the Contestado War (1913-1916). Beside the extraction of mate, the grazing of cattle and crops primary, the Tropeirismo was the pioneer of economic activity of regional people during the seventeenth and nineteenth centuries, important for their livelihoods and to enable links with other regions. The open trails in the woods and fields and roads of troops constitute the theme chosen for this regional study. Here are shown the routes pioneers of these paths, passing each other around and crossed the Contestado area.

Key Words: Santa Catarina. Contestado Region. History. Tropeirismo. Exploration.

¹ Mestre e Doutor em Educação. Docente no PPGE da Universidade do Planalto Catarinense (UNIPLAC) de Lages (SC). Pesquisador da História Regional do Contestado desde 1972. E-mail: nilsonthome@gmail.com.

INTRODUÇÃO

Neste ensaio abordaremos uma pequena parte da História de Santa Catarina, enfocando seu Centro Oeste – o Contestado – para inserir registros e destacar informações sobre o tema “tropeirismo”. O trabalho inicia revelando o seu palco geográfico e a sua população deste tempo histórico e, a seguir, descreve a fase do tropeirismo no sul do Brasil, primeiro só passando por Santa Catarina e, depois, se desenvolvendo dentro do Estado, encaixando o Contestado.

A motivação para a obra é o fato de que, em Santa Catarina, o tropeirismo tem sido fomentado, cultuado e cultivado como uma das mais ricas tradições – tidas como apenas gaúchas – quase que só nos áreas de campos de Lages, Curitiba e Campos Novos, esquecendo-se que, mais ao norte, a mesma Estrada das Tropas que cortava este trecho de campos alcançava a Serra do Espigão e atravessava igualmente o Planalto Norte pelos campos da Estiva, assim cortando o Espaço Livre do Contestado, fenômeno que se verificou também com os caminhos alternativos e as veredas das Missões, a ocidente, até o Extremo Oeste, e a oriente, alcançando o litoral.

A Região do Contestado, palco da sangrenta Guerra do Contestado (1913-1916)², até a entrada do século XX foi cercada por caminhos verticais e horizontais de tropeiros, permanecendo praticamente virgem dentro de um quadrilátero geográfico. Uma ou outra “picada” atravessava o Espaço Livre. Neste meio, em seu interior, é que se formou e desenvolveu o “caboclo pardo”, o Homem do Contestado Primitivo. O tropeirismo foi uma das suas mais importantes atividades econômicas, ao lado do extrativismo da erva mate nas florestas, da lida com o gado bovino nas fazendas e da agricultura de subsistência em pequenas roças.

Resultado de muitos anos de pesquisas *in loco*, este estudo leva em conta documentos originais, fontes primárias e também secundárias, para mostrar os traçados³ das primeiras picadas e tentar determinar a época das suas aberturas, considerando a importância dos caminhos para o desbravamento regional nos séculos XVIII e XIX.

²Há autores que esteriotipam a primitiva versão militar e paranaense de que o Combate do Irani (outubro de 1912), ocorrida em terras contestadas administradas pelo Paraná, que foi o primeiro combate da Guerra do Contestado, com o que este historiador não concorda. A Guerra do Contestado foi outro evento, deflagrado 14 meses depois do Irani, em Taquaruçu (em terras contestadas sob administração de Santa Catarina). Ver a quarta parte do livro: THOMÉ, Nilson. *Chão Contestado: cenário de violências*. Caçador: Clube de Autores, 2010, p. 166-191. O evento de 1912 faz parte da História do Contestado, sim, pois foi acontecimento precedente da Guerra do Contestado, ou seja, anterior a esta.

³Os traçados se confundiam, pois que em muitos lugares os caminhos primitivos não eram trilhas estreitas demarcadas no chão. Viajava-se a rumo entre os passos e os pousos. Por este motivo, às vezes, algumas variantes das linhas mestras das picadas, distantes, podem ser confundidas com outros caminhos.

MOSTRANDO A CONFIGURAÇÃO REGIONAL

Os olhares aos mapas do território catarinense no atual século XXI não deslumbram menções ao chão “Contestado”. Neles, constam referências geográficas simples a “Centro Oeste” ou a “Meio Oeste”. Entretanto, associando à Geografia conceitos de História e de Antropologia, definimos:

- Espaço Livre do Contestado*: É toda a ampla área geográfica antigamente descompromissada⁴ e, no tempo presente, integrante das regiões do Sul e Sudoeste do Estado do Paraná, e do Norte e Oeste do Estado de Santa Catarina, entre os rios Iguaçu e Uruguai, até a Argentina, que foi objeto da “Questão de Limites entre Paraná e Santa Catarina” (1853-1917).
- Território Contestado*: É a mesma área do antigo espaço livre, mas alterada a partir de 1917, com a introdução de nova população imigrante colonizadora. Tem por limites: ao Norte, os leitos dos rios Negro e Iguaçu; ao Sul, os rios Canoas e Uruguai; a Leste, a Serra Geral; e a Oeste, a fronteira do Brasil com a Argentina.
- Região do Contestado*: Área geográfica restrita e específica, localizada dentro do Espaço Livre ou do Território Contestado, hoje no interior do Centro Oeste do Estado de Santa Catarina, habitada pelo homem do Contestado, terreno onde ocorreu a Guerra do Contestado, palco de combates, limitada ao Norte, pelos rios Negro e parte do Iguaçu; ao Sul, pelos rios Canoas e parte do Uruguai; a Leste, pela Serra Geral; e a Oeste, pela Serra da Taquara Verde e pelo Vale do Rio do Peixe.

Cessada a Guerra do Contestado, os governadores do Paraná e de Santa Catarina assinaram um “Acordo de Limites”, dividindo entre si o Espaço Livre do Contestado⁵. Com isso, após a homologação do documento pelos legislativos estaduais, os catarinenses assumiram de fato a administração das terras ao Sul dos rios Negro e Iguaçu, nos vales dos rios Timbó, Timbozinho, Paciência e Canoinhas e a Oeste do Rio do Peixe. Na divisão político-administrativa catarinense, assim, em 1917 mantinham-se Canoinhas, Curitibanos, Campos Novos e parte de Lages dentro do Contestado. O município de Rio Negro (PR) cedeu território para o surgimento de Mafra; de União da Vitória (PR), nasceu Porto União; Cruzeiro (depois Joaçaba) surgiu de Palmas (PR) e Chapecó teve origem em terras de Clevelândia (PR).

O Estado de Santa Catarina encontrou muitas dificuldades para desencadear seu plano de povoamento nas terras que o Paraná cedeu e foram-lhes anexadas por força do acordo. As ligações rodoviárias mostraram-se como de fundamental importância para a integração catarinense. A década de 1920 marcaria o início da introdução da modernidade, da efetiva ocupação e do desenvolvimento do Planalto Catarinense, integrando o sertão à faixa litorânea.

⁴ Espaço geográfico não definido fisicamente, e esparsamente ocupado pelo homem primitivo que, vivendo em plena liberdade, habitava-o sem nenhum compromisso, sem nenhum controle estatal.

⁵ Não se deve confundir o termo usado de “espaço livre” com “vazio”, “desocupado” ou “desabitado”, estes que tem outro significado.

Propriedades destinadas à colonização foram divididas em colônias e, em pouco tempo, os núcleos coloniais transformaram-se em povoados. No setor ocidental da Região do Contestado, ao longo do Vale do Rio do Peixe, estes núcleos, mais os antigos arraiais, prosperaram, com o que surgiram novas vilas, algumas delas que se elevaram à categoria de cidades, como Caçador, Videira, Tangará, Capinzal, Piratuba, num primeiro momento, e Rio das Antas, Pinheiro Preto, Ibicaré, Treze Tílias, Lacerdópolis, Ouro e Ipira, logo em seguida. Destes, mais tarde, nasceram Macieira, Salto Veloso, Arroio Trinta, Luzerna, Iomerê e Jaborá. No Alto Uruguai despontou Concórdia, do qual se originaram os municípios de Presidente Castelo Branco, Lindóia do Sul, Ipumirim, Arabutã e Alto Bela Vista.

Em áreas pouco contempladas com projetos de colonização, nos antigos Campos de Palmas de Baixo prosperaram as cidades de Água Doce, Catanduvas, Irani e Ponte Serrada. Já Matos Costa surgiu nos antigos Campos de São João, e Calmon nos Campos de São Roque. Fraiburgo originar-se-ia na área do Campo da Dúvida, Taquaruçu e Butiá Verde, enquanto que Lebon Régis, Santa Cecília e Timbó Grande foram as primeiras cidades na Serra do Espigão.

O Município de Campos Novos logo cedeu terrenos também para a formação dos municípios de Herval d'Oeste, Erval Velho e Monte Carlo. Em seguida, para Brunópolis, Vargem, Abdon Batista, Zortea e Ibiá. Curitiba manteve a integridade territorial por muito anos, até que, com Lages, cedeu terras para Correia Pinto e Ponte Alta, depois para São Cristóvão do Sul, Ponte Alta da Norte e Frei Rogério. Completando o desenvolvimento municipal na Região do Contestado, temos que, no Planalto Norte, desmembrados de Porto União, Canoinhas e Mafra, surgiram os municípios de Três Barras (1960), Irineópolis, Papanduva, Major Vieira, Monte Castelo e Bela Vista do Toldo. O município de Itaiópolis, que era paranaense, foi extinto quando da vigência do Acordo de Limites de 1916 e, logo em seguida, em 1918, foi desmembrado de Mafra, assim sendo recriado como catarinense.

DESCOBRINDO O HOMEM DO CONTESTADO

Na primeira década do Século XX, nas menções ao homem residente no Espaço Livre do Contestado pelos cronistas do Exército nacional e das polícias militares estaduais, pela imprensa brasileira, principalmente a paranaense e a catarinense, lia-se que no Território Contestado⁶, no Planalto Catarinense⁷, “existiam milhares de pobres caboclos”, na grande maioria “fugitivos, foragidos, bandoleiros, pistoleiros, malfeitores, fanáticos, jagunços, bandidos” (tais termos não são nossos), que levantaram seus facões e espingardas na Guerra do Contestado (1913-1916). Ninguém se referia a esta “gente” como se fossem simples moradores, campesinos, sertanejos, tropeiros, ervateiros, peões e outras denominações não pejorativas.

⁶ O termo território não é idêntico ao conceito de espaço. Este é anterior àquele. O território se forma a partir do espaço livre, mediante a ação coordenada dos homens. O território do Contestado é resultado da imigração, da colonização e da urbanização; é resultado do interesse do Estado em controlar o espaço.

⁷ Referimo-nos aqui a “Catarinense” à área do planalto sul brasileiro entre os rios Iguaçu e Uruguai, parte dela “paranaense”, que era disputada por Santa Catarina e Paraná de 1853 a 1916 na “Questão de Limites” e que só em 1917 foi incorporada ao Estado de Santa Catarina.

Se o regionalismo do nosso grande Brasil, por vários caminhos apresenta um “gaúcho” rio-grandense, um “caipira” paulista, o “pantaneiro” do Mato Grosso, o “caboclo” de Goiás, ou o “ribeirinho” do Amazonas, mais o mineiro, o baiano, o cearense, como personagens diferentes de outros tipos de brasileiros, poderíamos dispor no interior de Santa Catarina da figura de um homem típico do Contestado, referindo-se as pessoas que habitavam o Espaço Livre do Contestado e que se envolveram na Guerra do Contestado?

No interior do Estado de Santa Catarina, ainda hoje encontramos nitidamente uma população diferente de região para região, de cidade para cidade, distribuída tal como uma colcha de retalhos. São pessoas que diferem umas das outras pelas etnias, pelas origens, pelas atividades e pelas culturas. Dentro deste mesmo território, então, poderíamos encontrar um homem que pudesse ser apresentado tipicamente como sendo aquele “do Contestado”, sem igual em outras plagas?

Nos tempos mais antigos do Espaço Livre do Contestado só existiam os índios, campos e florestas. Daí veio o branco, o português e o espanhol. Os homens brancos aproveitaram-se das índias, cruzaram e deles surgiu o “mameluco”. Os índios, os brancos e os mestiços eram os que mais conheciam esta terra. Na falta de mão de obra, o branco aprisionou negros africanos que vieram como escravos para região. Mais ainda: o branco se misturou também com o negro e deles resultou o mulato. Pois alguns índios e alguns negros também cruzaram entre si e aí surgiu o cafuzo.

Entramos no Século XVIII, quando o Centro Oeste de Santa Catarina⁸ abrigava índios nativos, brancos portugueses, luso brasileiros, espanhóis, castelhanos, negros, mamelucos, mulatos e cafuzos. Em seguida, a pródiga raça humana, mantendo o processo inicial de mistura racial, assistiria a proliferação dos cruzamentos entre mamelucos e mulatos, mamelucos e cafuzos, e mulatos e cafuzos, sem contar a continuação dos cruzamentos vários: mameluco-branco, mameluco-índio, mameluco-negro, mulato-branco, mulato-negro, mulato-índio, cafuso-branco, cafuzo-negro, cafuzo-índio.

No decorrer do Século XIX, quando encontramos o vocábulo polissêmico “Contestado” também sendo usado para referenciar um espaço geográfico, nele estava residindo incalculável número de pessoas, representando toda esta mistura racial generalizada até aqui exposta. Adentrou então outro elemento branco, europeu, vindo do centro do Velho Continente. Quando da chegada dos pioneiros imigrantes germânicos (alemães e russos) e eslavos (poloneses e ucranianos), parte destes novos elementos começou a se misturar com os resultantes da já existente “miscelânea racial brasileira”. Assim, no final do Século XIX, eis que surge, pelos padrões étnicos raciais, a base do “Homem do Contestado”. Suas raízes estão, portanto, na continuação de cada raça primária da formação do homem brasileiro, se tomadas individualmente, em cada subproduto racial, quando tomados por si mesmo, e ainda, no produto do coletivo das raças e sub-raças.

Mas, todos estes “produtos e subprodutos” da raça humana, mesmo habitantes do Espaço Livre do Contestado, no tempo inicial ainda não são suficientes para caracterizar a essência do legítimo “Homem do Contestado”, o “primitivo”, aquele que conhecemos como o “homem de briga” na Guerra do Contestado. Os padrões étnicos raciais revelavam-se

⁸ Na configuração catarinense atual, a área geográfica do Centro Oeste corresponde à Região do Contestado.

insuficientes para diferenciar entre si os tipos de homens “residentes” no Contestado, pois que, aqui, viviam todos, mas em situações diferentes uns dos outros.

Para nós, a expressão “do Contestado” refere-se mais à caracterização de alguns tipos humanos, àqueles que tinham um *modus vivendi* típico, cuja explicação não se encontra apenas no estudo das suas etnias formadoras, mas, nas suas culturas. O principal traço de união dos habitantes do Espaço Livre do Contestado foi, sem dúvidas, a participação na Guerra do Contestado, quando os tipos e subtipos humanos aqui referidos constituíram a irmandade cabocla regional.

Nas nossas publicações resultantes das pesquisas do Projeto Resgate da Memória do Contestado (iniciado em 1972), em diversas oportunidades referimo-nos ao “Homem do Contestado”, nele distinguindo o “primitivo” (aquele habitante mais antigo) do “contemporâneo” (de moradia local mais recente), tendo a Guerra do Contestado como divisor de tempo entre um e outro. De fato, o elemento humano que caracteriza o primitivo provem de um passado mais distante, enquanto que o contemporâneo baseia-se no imigrante aqui chegado após a guerra. Mas, também, sempre insinuamos que não só este episódio bélico serve de patamar básico para diferenciar as características de um do outro na História. Entre os ingredientes que diferenciam os dois tipos, está a etnogenia e a cultura material e espiritual de cada vertente. O primeiro homem formou um complexo cultural que vem desde o Descobrimento, enquanto que o segundo captou alguns traços culturais do primeiro, ao mesmo tempo em que desprezou outros e, no complexo emergente, adicionou novos elementos que trouxe consigo, ao mesmo tempo em que, igualmente, abandonou alguns traços de origem.

Assim, quando da conclusão de mais uma das nossas pesquisas⁹, que resultou na edição do livro *Raízes Caboclas* (São Paulo: Clube de Autores, 2011), abordamos os padrões culturais do Homem do Contestado Primitivo a partir da apresentação das suas origens e dos seus traços e complexos culturais. Antes, entretanto, aos “tipos culturais” de homens caboclos que apresentamos (o tropeiro, o fazendeiro, o peão e o imigrante pioneiro), adicionamos novo modelo, também de caboclo, apresentando-o em destaque, como o mais original de todos na Região do Contestado, pois agrega praticamente toda a cultura dos seus ascendentes, dos quais é resultante: o caboclo pardo, este sim, aquele que até recentemente a conhecida História da Guerra do Contestado desprezou, ou menosprezou.

A VIDA NO LOMBO DO BURRO

O tropeirismo veio a se constituir numa das atividades do nosso caboclo pardo desde quando os paulistas buscavam mulas e gado bovino xucros nos campos do Rio Grande do Sul e do Prata, transportando-os para as feiras de Sorocaba, primeiro, através da Estrada Real e, depois, também das Veredas das Missões. Estabelecendo-se aqui nos Séculos XVIII e XIX, o Homem do Contestado Primitivo veio a praticar o tropeirismo nas jornadas que se

⁹ Pesquisa realizada em 2010 e 2011 com apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação do Estado de Santa Catarina (FAPESC).

deslocavam a partir do Contestado, em direção aos Campos Gerais do Paraná para a condução de gado, mais à Região Missioneira Gaúcha ou ao Litoral Catarinense para a compra de mantimentos e utensílios, o que se fazia lá com o produto da venda de muares e bovinos criados nas fazendas.

As tropas xucras percorreram verticalmente o sertão catarinense por quase duzentos anos, conduzindo muares dos pampas aos muladeiros do vale do Paraíba, onde eram comercializados. As jornadas do Sul ao Norte duravam muitos meses, ao ritmo de três léguas (18 km) por dia. Depois das mulas, os tropeiros passaram ao tropeirismo de carga e ao transporte do gado, igualmente recolhido nos campos sulinos e levado para o Norte. Nas invernações, durante os descansos das tropas, a paisagem natural do Espaço Livre do Contestado reteve muitos tropeiros paulistas e paranaenses, que aqui se estabeleceram. Ao longo dos caminhos, os pousos foram dando origem a currais, fazendas e povoados. A atividade do tropeirismo revelou uma soma de traços culturais que influenciaram a herança cultural do caboclo, influenciando nos hábitos alimentares, na indumentária, no lazer, na linguagem, na medicina e, no folclore das histórias, lendas e mitos.

As origens do tropeirismo estão intimamente ligadas às necessidades de transporte de cargas no sudeste do país, principalmente na ligação da costa com as minas do interior. Quando dos descobrimentos auríferos no Brasil no final do Século XVII e início do XVIII, atraídos pela cobiça, milhares de recém-chegados foram buscar a riqueza no interior. Antonil narra que “cada ano vêm nas frotas quantidades de portugueses e de estrangeiros, para passarem às minas. Das cidades, vilas, reôncavos e sertões do Brasil vão brancos, pardos, pretos e muitos índios de que os paulistas se servem. A mistura é de tôda a condição de pessoas; homens e mulheres; moços e velhos; pobres e ricos; nobres e plebeus; seculares, clérigos e religiosos” (1950, p. 225). Ninguém mais queria trabalhar nas vilas e nas lavouras.

Deslumbrados pela atração das matérias preciosas; com o pensamento dirigido para um único objetivo: o enriquecimento rápido; sem a mínima intenção de se fixarem nas paragens tão avidamente procuradas, os homens que para elas acorrem não tem a menor preocupação em organizar meios de sobrevivência naquelas regiões tão afastadas e de tão difícil acesso. O fito exclusivo é encher as bruacas e dar as costas que o reino, na época, embora em situação financeira das mais críticas, continuava a oferecer a mesma vida faustosa que antes lhe proporcionavam as riquezas drenadas das Índias (GOULART, 1961, p. 25).

Nas zonas de mineração, era absoluta a ausência de animais de carga, de tração e de sela, razão pela qual os índios e os negros escravizados, e os mamelucos assalariados, eram os que se constituíam nos únicos meios de transporte. “Assim foi crescendo o negócio de escravos, gados, cavalgaduras, fazendas e mais víveres de tôda a sorte, conduzidas com o maior trabalho a que obriga o interesse aos homens, servindo então naqueles princípios de condutores as mesmas cervizes humanas; porque o de bêtas ainda não tinha passagem franca” (TAUNAY, 1950, p. 127). Para Goulart, “Nas costas, nos ombros, no pescoço e na cabeça dos homens é que se arrebatavam não só fardos e caixas de mercadorias, como também viajantes, êstes escanchados no cangote” (1961, p. 29).

Enquanto cresciam as necessidades por transporte, até que fosse intensificada a importação de negros, os paulistas arrebanhavam e vendiam índios, suprindo a falta de gente para todos os tipos de trabalhos braçais. Os bandeirantes, ao caçar índios Guarani nas

reduções jesuíticas do Rio Grande do Sul, encontraram nas savanas sulistas milhões de cabeças de gado bovino, caprino e muar, uma

[...] gadaria vivendo à gandaia, à lei da natureza, solta em campos ferazes, sem restrições e sem dono, como um presente régio a esperá-los. Nada mais lucrativo para quem andava à cata de mercadoria vendável do que arrebanhar cavalos e éguas, burros e bêstas, bois e vacas para vendê-los, a bom preço, nas regiões carentes desses animais (GOULART, 1961, p. 35).

Com a abertura da Estrada Real, numerosas manadas de mulas xucras, arrebanhadas nas campinas do Prata, passaram a ser encaminhadas para São Paulo e, daí, escoadas para outras direções, principalmente às minas, onde os muares se impuseram como cargueiros ideais devido as suas qualidades inatas para este serviço. Este escoamento veio a criar no Sul do Brasil o intenso tráfego de muares cargueiros em tropas. Tanto, que logo a Estrada Real passou a ser chamada de Estrada das Tropas. E as tropas fizeram surgir o tropeirismo, evidenciando a figura dos seus condutores: os tropeiros.

Goulart buscou no “Dicionário da Língua Portuguesa”, de Luiz Carlos de Moraes, a autenticidade de que o termo “Tropa” é brasileiro genuíno: “têrmo do Brasil, bêstas da carga, que fazem o transporte de mercadoria, onde não há vias férreas ou fluviais, e seguem os seus condutores como que em caravanas”, registrando também seu derivado, “Tropeiro”, onde consta: “têrmo do Brasil, condutor de tropas; homem que viaja com cavalgaduras de carga, e cáfila, onde não há vias férreas ou fluviais, negociante que compra e vende tropas de muares” (1961, p. 63-64).

Na medida em que os encostos se transformavam em pousos, o local atraía para suas proximidades outro posseiro, concorrente, que também construía seu rancho e fazia surgir novo pouso. Como historiou Arinos, “(...) fincado o pouso, logo surgia nas suas imediações um ou outro morador, erguendo palhoça, acomodando criações, plantando milho e passando a negociar com os homens das tropas que ali pernoitassem. Prosperando, montava venda, abastecia-se do melhor” (1921, p. 111). A abertura da venda, ou bodega, era o sinal de que aquele pouso prometia ser bom. E aí, vinha um terceiro homem, e os ranchos cresciam, passando a ser chamados de estalagens.

Encostos, pousos, hospedarias, bodegas, fazendolas, com poteiros ou currais, eram as atrações aos tropeiros viajantes, alguns dos quais vieram a escolher nossa região para nova moradia. Fixando-se, promoviam o aparecimento de núcleos populacionais e, assim, no decorrer do tempo, fizeram surgir as primeiras povoações, mais tarde vilas, no Espaço Livre do Contestado.

A par de fazendeiros mais antigos que, na condição de sesmeiros, ocuparam desde cedo as terras de campos, no Rio Grande do Sul e mesmo nos Campos de Lages, muitos tropeiros paulistas e paranaenses enriqueceram rapidamente e, no início, sem abandonar a atividade, voltavam aos caminhos, escolhiam as melhores porções de terras sem dono nos seus percursos e as requeriam como sesmarias, ou delas se apossavam. Erguiam os currais e logo faziam ali surgir uma estância, geralmente suas futuras moradas. Nos campos e campinas, assim nasciam as fazendas de criação.

Muitos dos ex-tropeiros, agora novos fazendeiros, seguindo tradições familiares, lançaram-se à criação de gado bovino, oportunizando emprego para outros tipos de homens: o

peão, especializado nas lidas campeiras com o gado *vacum*; o mateiro, profundo conhecedor das matas e explorador dos ervais; e, o roceiro, o plantador de cereais e criador de porcos e galinhas; e, ainda, para os novos tropeiros, pois a atividade era mantida. Também, por arrendamento, permitiam o surgimento de mais pousos nos rincões e cantões das propriedades. Para este conjunto todo, acorriam os profissionais de ofícios – seleiros e ferreiros, por exemplo – e a população aumentava.

Algumas partes do Espaço Livre do Contestado eram conhecidas dos gaúchos, que por elas incursionaram em eventos bélicos do século XIX, como, por exemplo, durante a Revolução Farroupilha e a Revolução Federalista.

OS TROPEIROS NO SUL DO BRASIL

Entre outros registros sobre a abertura de “caminhos” no sul e extremo sul do Brasil, objetivando sua ligação com São Paulo, temos que, quando já estava sendo usada uma antiga picada aberta pelos bandeirantes ligando São Paulo e os Campos de Curitiba, os tropeiros transportavam rebanhos também pelo litoral catarinense. Vindos do sul, desde Laguna alcançavam São Francisco pelo “Caminho da Praia” (aproximadamente no atual traçado da BR 101). Daí prosseguiram a viagem pelo porto de Saí ou pelas Três Barras, no fundo da baía da Babitonga, em direção aos campos dos Ambrósios (via Campo Alegre). Destes campos, o gado era encaminhado em direção Oeste por uma trilha que seguia o rio da Vargem e o Iguaçu e, após atravessá-lo, seguia para Pinhais e para os Campos Gerais.

O transporte dos rebanhos pelo litoral, entre os morros e as praias, era penoso e quase impraticável de ser percorrido desde Laguna até a Babitonga, o que ensejou aos exploradores a abertura de um novo trecho entre Laguna e os Campos de Lages pelo Araranguá, por volta de 1732, este que veio a ser conhecido como “Estrada dos Conventos” e, a seguir, outra estrada, de Lages até os mesmos Campos Gerais (no Paraná), pelo Planalto Catarinense.

O comércio do gado já existia na Colônia do Sacramento, de onde os portugueses se aproveitavam para roubar reses, colocadas pelos castelhanos nas campanhas vizinhas; tirando o couro e peles, exportavam-nos para os mercados de São Vicente, Rio de Janeiro e mesmo da Europa, com grande prejuízo para os Espanhóis. Esse foi o chamado ciclo do couro, que depois foi substituído pelo do gado em pé; foi o transporte desse gado, que levou os portugueses a construírem a primeira estrada entre a Colônia do Sacramento e a vila de Laguna, de onde era ele embarcado e levado por mar até aqueles portos (LEMOS, 1977, p. 25).

Nos primeiros anos do Século XVII já alguns aventureiros se atreveram a arrebanhar animais nas campinas do Prata. Os muares¹⁰, que logo mostraram o seu valor como cargueiros passaram a ter considerável importância para o desenvolvimento econômico e social de São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. A demanda por muares promoveu a expansão das

¹⁰ As mulas foram introduzidas na América do Sul pelos espanhóis, empregadas para o transporte de cargas nos caminhos da Cordilheira dos Andes. Com a decadência da produção de prata nas minas de Potosi, milhares delas se encaminharam para o Sudeste e adentraram nas terras baixas das regiões de planície e do chaco, onde estavam as reduções missionárias.

criações pelos campos do Viamão, de Missões, Colônia do Sacramento, de Montevideú, de Buenos Aires, de Corrientes, de Entre Rios, entre outras áreas.

Foi a partir de Laguna que Francisco Souza e Faria abriu o trecho pioneiro da Estrada dos Conventos, quando, depois de sair de Laguna, desceu até o Morro dos Conventos, tomou o rumo das nascentes do Rio Araranguá, subiu a Serra e dali acompanhou os aparados e, rumando para noroeste, foi ter na ponta oriental dos campos de Vacaria¹¹.

Walter Piazza menciona que “tanto os habitantes da Ilha de Santa Catarina, como os da Laguna, não se mostravam favoráveis à abertura dessa via de comunicação pelo interior, pois viria prejudicar, sobretudo, o comércio e o desenvolvimento das duas povoações” (1983, p. 169). Para Ehlke, entretanto, consultando as obras do Padre Diogo Soares,

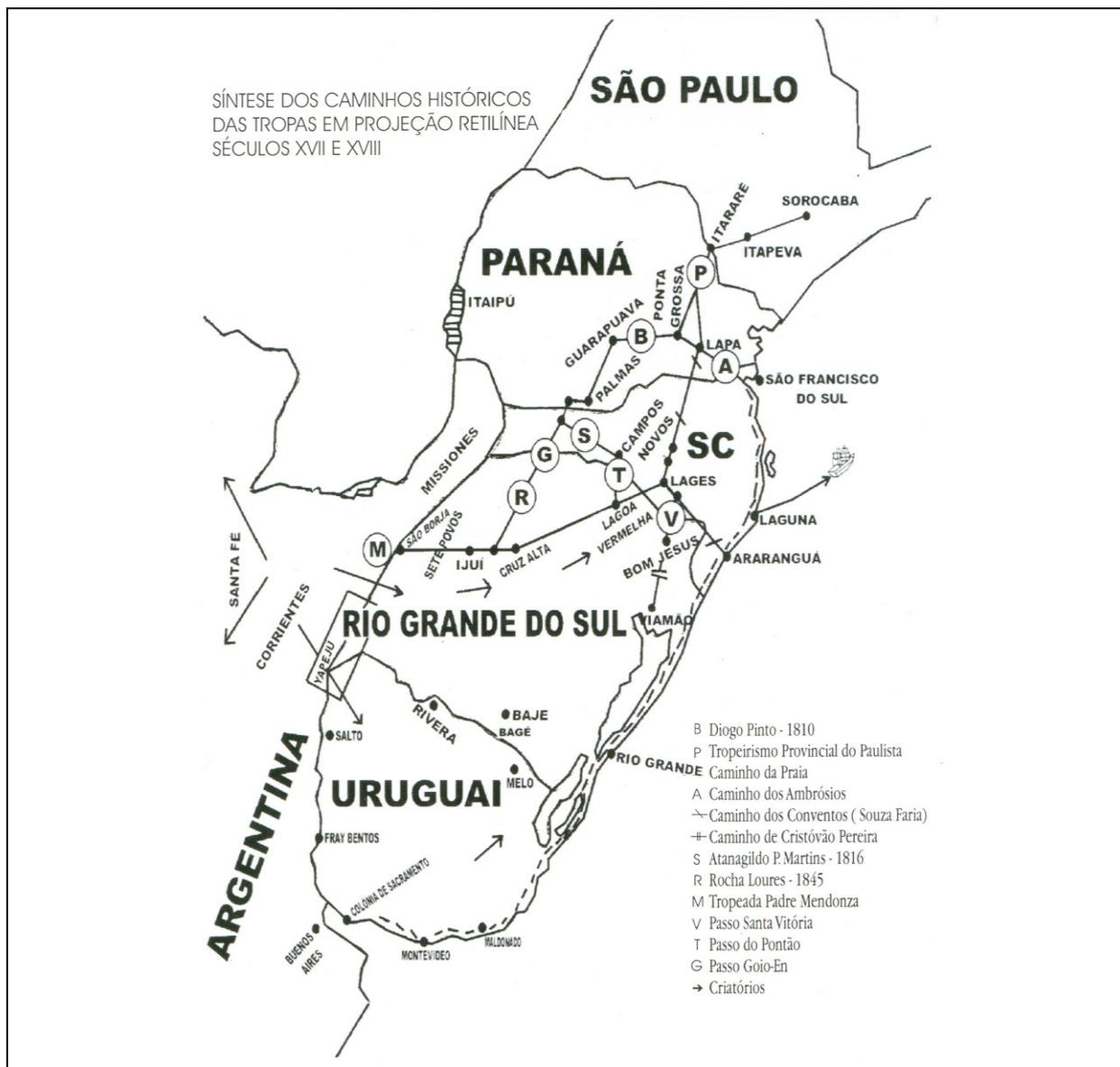
[...] a esse projeto de abertura, é sabido, sempre fizeram tenaz oposição “vários moradores das vilas de Santos, Paranaguá e Curitiba e da mesma sorte os da vila de Laguna em Santa Catarina, estes porque vivendo retirados ou por crimes ou por outros iguais motivos como régulos e sem obediência nem temor algum da justiça, receosos de que com a abertura do caminho perderiam as suas liberdades, e aqueles porque, sendo senhores de algumas limitadas fazendas que há nos campos de Curitiba, temiam o ficar com muito menos valor [...] (1973, p. 140).

Vestígios indicam que a primitiva Estrada dos Conventos começava bem perto da praia, proximidades do Morro dos Conventos, a 15 léguas ao sul de Laguna, acompanhava a margem do Rio Araranguá (na época Ribeirão Cangicaçu), da sua foz no Atlântico até as nascentes, quase no paredão dos Aparados da Serra (passagem próxima a atual cidade de Timbé do Sul). Dali subia o íngreme paredão por uma picada aberta entre os morros, no alto alcançando Santo Antonio dos Ausentes (na sede da atual Fazenda São José dos Ausentes¹²). Tomava o rumo norte/noroeste, passando pelo Lageado Silveiras, ladeando o Monte Negro, beirava perigosamente os Aparados da Serra, atravessava Rio Passa 15 (atual Rio Canoas) na sua nascente, onde este mencionado rio é apenas um raso lageado) e seguia no rumo noroeste, alcançando espaço de bom trânsito entre Bom Jardim e São Joaquim, dirigindo-se a Campo Alto, nos campos de Lages.

¹¹ Antigos campos de Santo Antonio dos Ausentes, região do atual município de São José dos Ausentes (RS).

¹² A Fazenda dos Ausentes foi a primeira sesmaria do Rio Grande do Sul, sendo sua sede implantada em 1719. As mangueiras de taipas de pedras construídas no seu interior marcam o trajeto por ali da primeira Estrada dos Conventos.

Mapa 1 – Reprodução de mapa da Região Sul do Brasil, com menções aos caminhos de tropeiros



Fonte: Barroso *et al* (Orgs.), 2000, contracapa

A ESTRADA DAS TROPAS NO CONTESTADO

Francisco Souza e Faria comunicou à Câmara de Curitiba que passou pelas primeiras cabeceiras do Rio Uruguai (ou rios Pelotas e Canoas), por campos, “cortando várias restingas, e passando alguns córregos até sair pela ponta de outra serra a que chamarei Serra Negra [atual Serra dos Canoas], e que vai afocinhar sobre o rio Passa-quinze...”, conforme consta em seu relato, transcrito por Ehlke, do qual a seguir transcrevemos a parte que interessa à nossa

região e, por revelar aos portugueses a existência, em 1728, da "Serra da Vacaria" (e não os "campos de Vacaria") e do "campo dos Curitibanos"¹³ (e não os "campos de Lages"):

Deste sítio passei ao *campo* chamado dos *Curitibanos*, caminhando sempre por campos em que há algumas restingas e capões de mato, e nestes não poucos córregos e rios.

Dos *Curitibanos*, segui viagem, e passando num campo alto [Campo Alto hoje] entrei em um mato grosso chamado *Espigão* [Serra do Espigão], fiz nele não só estivas e algumas pontes, mas também um bom caminho aberto à força do braço. Passado o mato, por campos e matos até o grande mato de São João [hoje em Monte Castelo, Papanduva, Itaiópolis e no Sul de Mafra], e passado este com assás moléstia e trabalho, segui por campos e matos até outro rio que chamei de São Lourenço [Rio São Lourenço, em Mafra], que terá largura de 20 braças, e passado este tornei a seguir por campos e restingas, até outro rio, que por muito e negro e fundo lhe chamam o Rio Una [Rio Negro], nele fiz alguns pastos, e lhe deixei uma boa canoa de pinheiro, e só nele achei indícios de gente.

Passado o Una e seguindo sempre por campos e restingas, cheguei ao Rio Grande pequeno [Rio da Várzea] e deste aos Campos Gerais de Curitiba e rio do Registro [cabeceiras do Rio Iguaçú].

Todo este caminho desde a serra da Vacaria até aos Campos Gerais de Curitiba é em seu tempo, isto é, de março até dezembro, abundante em caça e pinhão, principalmente antas e porcos. O mel é em tanta abundância, que não só serve de regalo, mas de sustento às tropas (FARIA apud EHLKE, 1973, p. 139). [Intervenções nossas].

Nesta mesma época, outra expedição de milicianos curitibanos, sob o comando do Capitão Manoel Rodrigues da Motta, fez a ligação de Curitiba com os Campos de Lages em sentido contrário à expedição de Francisco de Souza e Faria. Sobre este caminho, um pouco mais a Oeste daquele assinalado por Souza e Faria, não se tem a trajetória oficial exata.

Entre 1731 e 1733, coube ao tropeiro, comerciante e sertanista Cristóvão Pereira de Abreu, então criador na Colônia do Sacramento, explorar estes caminhos pioneiros buscando ouro e, após percorrê-los algumas vezes, inclusive transportando tropas de animais, decidiu-se pela abertura da "Estrada das Tropas" em 1734, em parte nas pegadas de Souza e Faria.

A "Estrada dos Conventos" – que para o norte partia originalmente de Araranguá a Santo Antonio dos Ausentes, daí na direção entre Bom Jardim da Serra e São Joaquim, depois Painel e Lages – teve a diretriz abandonada possivelmente em 1740, sendo então substituída pela variante, a ligação direta dos pampas rio-grandenses para São Paulo, pela linha de Viamão, Santo Antonio da Patrulha e São Francisco de Paula. Até os campos orientais de Vacaria (entre Vacaria e Bom Jesus, então já descobertos os rebanhos deixados pelos Jesuítas espanhóis), dali em diante, passando o Rio Pelotas, Guarda Mor, Coxilha Rica, Lages e Curitibanos.

A abertura de um "caminho", para ligar a Colônia do Sacramento (antiga possessão portuguesa no Extremo Sudoeste do Uruguai) e os Campos de Viamão, a São Paulo, pelo interior do continente, afastado do litoral, foi o marco referencial do início do desbravamento e da ocupação do Planalto de Santa Catarina, cem anos depois das investidas paulistas aos aldeamentos jesuítas dos Guarani.

¹³ Mapas espanhóis deste tempo, com imprecisões, assinalam este espaço dos "coritibanos", hoje Coxilha Rica.

Eram milhares de cabeças de gado diverso – bovino, muar, caprino e cavalari – constituindo uma riqueza maior e mais abundante do que índios para escravizar.

[...] o então “Continente de São Pedro do Rio Grande” era o maior celeiro da América do Sul em gado bovino, chimarrão, xucro, e por isso povoador de toda a extensa região do atual Estado, sobretudo na parte sul ou região missioneira.

O gado bovino e cavalari, principalmente o bovino, era a maior riqueza da época, verdadeiro ouro-ambulante, que atrairia grande número de tropeiros, isto é, bandeirantes e preadores de índios que, abandonando os antigos misteres, dedicaram-se ao transporte de tropas para os mercados de Laguna e depois Sorocaba, em São Paulo (SPALDING apud LEMOS, 1977, p. 15).

Foto 1 – Coxilhas nos campos dos Ausentes - Área oriental dos primitivos campos de Vacaria, no Rio Grande do Sul, por onde passava a Estrada dos Conventos



Fonte: Foto do autor em 2012

O mais antigo “diário de jornada” pela Estrada das Tropas conhecido, data de 1745, de autor anônimo. Refere-se a uma expedição paramilitar, com soldados viajando por toda a sua extensão em comboio com cavalos, muares e rebanho de gado. No Rio de Janeiro, o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e outras instituições publicaram outros roteiros, elaborados por práticos, de 1765 a 1797. Interessa-nos em tais relatos o trecho catarinense que, no sentido sul-norte, compreende desde a passagem do Rio Pelotas até o Rio Negro, pois, na medida em que foram escritos, neles observa-se a denominação gradativa de acidentes geográficos e de localidades. Para exemplificar, seguimos um deles, marcando a nomenclatura original em grifo e, entre parênteses, os nomes atuais dos pontos identificados:

No roteiro anônimo de 1745, aparecem os rios *Inferno Grande* (Rio Pelotas) e *Inferno Pequeno* (Rio Pelotinhas); acima, o *campo de Lages*, seguindo-se: *bocaina das Lajes* (cidade de Lages), *arroyos* (Rio Amola-Faca é um deles) *que descem ao rio das Caveiras* (nome atual), *morro dos Tributos* (ainda com este nome, tem 1.200m de altitude, entre Lages e Correia Pinto), *arroyo das Pombas* (hoje Ribeirão das Pombas), *arroyo dos Porcos* (depois Rio dos Touros), *rio dos Cachorros* (mantém o mesmo nome), *campo do frei João* (?), *Barro Vermelho* (talvez a Campina do Marco), *campo dos Curitibanos* (entrada destes campos), *arroyo das Lajes*, *bocaina dos Curitibanos* (hoje cidade de Curitibanos), *rio das marombas* (mantido como Rio Marombas), *Ponte Alta* (Ponte Alta do Norte), *ribeirão do Gado*, *campos do Corisco* (cidade de Santa Cecília), *rio das Correntes* (Rio Correntes), *Sepultura do Aredes* (local das nascentes dos rios Timbó e Canoinhas), *Campo Alto* (tem este nome e também Campo do Areião), *mato do Espigão* (Serra do Espigão).

Da Serra do Espigão para o Norte, o roteiro descreve: *pouso do Matemático*¹⁴ (próximo a Lageadinho e Residência Fuck), *mato de São João* (Rio São João), *nascente do Tajaí* (Rio Itajaí do Norte), *rio São Francisco* (hoje Rio São Lourenço), *mato da Estiva* (depois Campo da Estiva, junto ao Rio da Estiva entre Contagem e Itaiópolis), *mato do Guaripé* (em Itaiópolis), *campo de Saída* ou *Sepultura do defunto Machado*, *campestre do Machado*, *mato do São Lourenço* (todos estes locais situados entre os rios São Lourenço e da Lança, hoje cortados pela BR 116), *campo do Curralinho* (ao sul da cidade de Mafra), e daí chegando ao *rio Negro* (com o mesmo nome, atual divisa Paraná-Santa Catarina). Tal roteiro é confirmado por Raul de Almeida: “No Quebradente, os tropeiros entravam em São Lourenço, onde, em março de 1826, João da Silva Machado, futuro Barão de Antonina, dá início aos trabalhos do abarracamento de São Lourenço, no lugar denominado Curralinho, para a abertura da Estrada das tropas [trecho novo], a qual não passava de uma verde no sertão” (ALMEIDA, 1976).

O trecho da Estrada das Tropas, desde a passagem da Serra do Espigão até Rio Negro, era conhecido como “Estrada da Mata”, pois atravessava a Estiva e um território de pinhais, que todos sabiam ser dominado pelos temidos “botocudos” - os índios Xokleng - que diversas vezes atacaram os tropeiros, bem como qualquer família branca que por ali tentasse se estabelecer.

¹⁴A expressão “Pouso do Matemático” também é observada em São José dos Ausentes (RS), nos Aparados da Serra, no roteiro por onde passou a Estrada dos Conventos.

Figura 1 – Reprodução de fotografia - Acampamento de tropeiros na localidade de São Lourenço (no Curralinho, em Mafra) em 1917



Fonte: Dequech (1967, p. 24)

Esta “Estrada Real”, ligando o Extremo-Sul ao Sudeste do Brasil pelo interior, logo causou a decadência de Laguna, mas, em contrapartida, representou o início da prosperidade para algumas regiões ao longo da sua extensão. Para algumas e por pouco tempo. Por cerca de cem anos, este traçado registrou intenso movimento de tropeiros que, depois de saquearem todos os rebanhos xucros disponíveis nos pampas, passaram a adquiri-los de estancieiros que por lá se estabeleceram, justamente para a exploração das reses.

As duas vacarias guaranílicas – a do Mar e a dos Pinhais – deram origem às estâncias gaúchas que, na maioria, foram confiadas como sesmarias a tropeiros paulistas oriundos dos Campos Gerais e dos Campos de Curitiba, a militares, vindos para fortificar o Brasil Meridional e a açorianos, todos assistidos por índios, negros e mestiços, fazendo surgir os caminhos, as invernadas, os currais nos pampas e constituindo a base para o tropeirismo, que veio ligar o Rio Grande do Sul com o resto da Colônia, assim enraizando, por consequência, o desbravamento do Contestado.

A Estrada Real, Caminho dos Tropeiros ou Estrada das Tropas, como queiram, contou com o “registro” do Passo de Santa Vitória, no Rio Pelotas (hoje entre Bom Jesus – RS e São Joaquim – SC), instalado por volta de 1772 e que funcionou até por volta de 1840, para a cobrança dos direitos de passagens (impostos) das tropas.

Foto 2 – Primitiva taipa de pedras cercando curral na Estrada das Tropas, na entrada dos campos de Lages



Fonte: Foto do autor em 2012

No Paraná, na segunda metade do Século XIX, constatava-se o avanço do fenômeno da invernagem, tanto de mulas como de bovinos. Se antes os Campos Gerais haviam sido usados apenas para criação, em pouco tempo, as fazendas paranaenses passaram a registrar o uso partilhado dos campos entre o criatório e a invernagem, sendo que, numa terceira fase, já era evidente o predomínio da transformação das propriedades em invernadas.

O mesmo fenômeno ocorreu também em Santa Catarina, onde as pastagens eram arrendadas aos tropeiros que, trazendo as tropas do Sul, necessitavam de um local para a engorda dos animais, estes que emagreciam nas penosas viagens. Foi a mesma necessidade de invernagem, também, que motivou dezenas de fazendeiros e de tropeiros paranaenses a adquirirem, receberem ou se apossarem de terras nos campos catarinenses, da mesma forma como aconteceu no Planalto Médio do Rio Grande do Sul.

Como o Espaço Livre do Contestado era “administrado” pela Província/Estado do Paraná, seu governo titulou muitas propriedades a tropeiros, fazendeiros e correligionários políticos paranaenses nas atuais regiões do Planalto Norte e Oeste Catarinense.

VEREDAS DAS MISSÕES PELO CENTRO OESTE

Quando a disponibilidade de muares e de gado diminuiu no Viamão, no Jacuí e em Vacaria, restando em abundância nas bandas inferiores do Rio Uruguai, foi preciso aos tropeiros buscá-los na região então conhecida como Missões. A mudança de local da fonte abastecedora provocou a abertura de outros caminhos, mais a oeste da Estrada Real. Com

isso, o movimento em sua extensão foi reduzindo gradativamente, provocando o declínio da até então prosperidade nos povoados à sua margem.

O português Azevedo Portugal residia em Curitiba, onde era comandante militar, quando recebeu da Capitania de São Paulo o comando da Expedição Real para abrir a estrada de Curitiba e campos gerais até os Campos de Guarapuava e, neles, iniciar a povoação. Para a nossa História, interessa que, em complemento, também deveria abrir uma estrada “[...] que se comunicasse com a Capitania do Rio Grande do Sul, pelos campos que vertem para o Uruguai e passam perto do País de Misiones” (RODERJAN, 1992, p. 187).

Com auxílio do "prático" Antonio das Neves Ramos, em junho de 1815, foi aberta uma picada de dez léguas até o Rio Chopim, na margem esquerda do Rio Iguaçu. Diziam os índios domesticados aos exploradores de Guarapuava, que era possível alcançar-se Santo Ângelo, o primeiro Povo das Missões, que ficava 22 léguas de campo distante do Rio Chopim, em percurso que atravessaria o hoje Centro Oeste Catarinense e o Rio Uruguai¹⁵, levando em conta as várias trilhas que já eram sobejamente conhecidas¹⁶ pelos bravos índios Kaingang e mesmo por aventureiros, algumas delas que foram usadas pelas bandeiras escravagistas paulistas na primeira metade dos anos 1600.

Em 1815, foi confiada a Athanagildo Pinto Martins a tarefa de abrir a picada, de Guarapuava em direção ao Sul, sendo que, em dezembro deste ano, atingiu o Alto Rio Chapecó. Em janeiro de 1816, reiniciou a marcha, chegando em abril a São Borja das Missões. Num primeiro momento, relatou imprecisamente o explorador que

[...] na minha derrota [viagem] só encontrei dois rios grandes Iguaçu e Uruguay, e três rios pequenos que passei a váu, e um em jangada, três matos, o primeiro de 8 e meia léguas que acompanha o Iguaçu e segundo de 8 e o terceiro de três e meia que acompanha o Uruguay foi medida do abarracamento e povoação de Atalaia [Guarapuava] a sair à estrada do dito Campo do Meio 55 ½ léguas, e calculando o atual atalho de 60 léguas para cima (RODERJAN, 1992, p. 195).

Só mais tarde tais imprecisões se desvendariam, revelando a enorme importância desta exploração que resultou na abertura do primeiro extenso caminho que atravessou o Espaço Livre do Contestado, em diagonal, no sentido noroeste-sudeste. Concorrendo com a Estrada Real na ligação dos pampas com a Feira de Sorocaba, ela desviou grande parte do tráfego da antiga Estrada das Tropas, deixando de lado Lages, Curitibaanos, a Serra do Espigão, a Estrada da Mata, Rio Negro e Lapa.

De São Borja, ainda em 1816, o comandante da guarnição local, Francisco das Chagas Santos, fez uma Comunicação oficial do roteiro de Athanagildo para o Marquês de Alegrete, então Governador do Rio Grande do Sul, mais completa que o Relato inicial enviado ao Governador de São Paulo. É por este documento que se constata que em sua viagem, o explorador – de fato e de direito – passou pelos Campos de Palmas nada menos que 25 anos antes da sua “descoberta oficial” por Pedro de Siqueira Cortes (em 1839), quando anota que,

¹⁵Quase todos os mapas antigos, dos séculos XVIII e XIX assinalam a existência, nesta zona ao sul de Guarapuava, de alguns pontos, escritos como “Ibiturunas” e como “Papagayos”.

¹⁶Os rios Peperi Guaçu, Chapecó, Chapecozinho, Irani e do Peixe, todos afluentes da margem direita do Rio Uruguai, por exemplo, eram relatados no decorrer do Século XVIII. E basta lembrar que o território foi também percorrido, quando das demarcações para o Tratado de Madrid.

[...] do Mato do Rio Iguaçu, ou Grande da Curitiba, cujo mato atravessou na mesma direção de Sudoeste, por espaço de 2 ½ léguas, até chegar ao dito Iguaçu, que passou em uma vau pedregoso; desde o qual prosseguiu para leste costeando o mesmo rio a distancia de 6 léguas, por mato limpo, a ganhar um campo por onde transitou 4 ½ léguas até o arroyo Lajeado denominado Chopy [Rio Chopim], de cujo bosque desviando-o andou para Leste 5 léguas em campo, pelo qual seguiu mais 5 ½ léguas no rumo de Sul até o Arroio Japécó [Rio Chapecó], que passou de vau (RODERJAN, p. 195).

Fica claro que Athanagildo percorreu toda a extensão dos Campos de Palmas, desde onde eles começam (ao Norte) próximos ao Rio Chopim, até o Sul, nas proximidades do Rio Chapecó. Ainda pela mesma *Comunicação*, temos que, depois de passar o Rio Chapecó, atingiu os Campos do Irani (hoje no cruzamento das BRs 153 e 282), descendo por Catanduvas, de onde encontrou o Rio do Peixe, a partir do qual tomou o rumo de Campos Novos (atual BR 282). Dali rumou ao Rio Uruguai, que atravessou no “Passo do Pontão” em Barracão, a pequena distância da confluência dos rios Canoas e Pelotas, em Entre-Rios, onde o Rio Uruguai – segundo alguns estudiosos – passaria a ter este nome, indo então em direção a Lagoa Vermelha (atual BR 470) e a Vacaria, onde encontrou a Estrada Real, ou Estrada das Tropas (atual BR 116), que demandava para os pampas, depois chegando às Missões:

Deste passo de vau andou 1 ½ légua no rumo de Sul por campo (Campos do Irani), até um bosque limpo, que atravessou por espaço de 2 ½ léguas na direção de Sueste; e depois seguindo o rumo de Sul 3 ½ léguas pelo mesmo mato, encontrou um Arroio semelhante ao Japécó [o “semelhante” seria o Rio do Peixe] que corre a Oeste para o Uruguay. Passou em canoa este Arroio [possivelmente no passo de Limeira em Joaçaba/Herval d’Oeste, hoje] que ao depois observou ter um bom passado de vau, e seguindo para o Sul 2 léguas por mato, saiu em Campo [Campos Novos], pelo qual transitou no mesmo rumo 2 ¾ léguas, e chegou ao Uruguay, onde fez canoa, em que passou este rio [...] (RODERJAN, p. 201).

De 1847, temos outro documento, produzido pelo próprio Athanagildo, quando estava estabelecido como estancieiro nas Missões, dirigido à Câmara de Cruz Alta, transcrito por Roderjan (1992). Este deixa claro, ainda que em entrelinhas, porque os paulistas, conhecendo o novo roteiro, permitiram a entrega de Lages a Santa Catarina, em 1820. A seguir, reproduzimos alguns trechos:

Já no ano de 1815 por ordem do Governo da Província de São Paulo, percorri estes vastos sertões e transpondo dos campos de Guarapuava aos de Palmas e passando o Rio Pelotas, sai nos campos de Vacaria [...] A estrada de que se trata passa por localidade muito superior à antiga pela vila de Lages, e evita as pedregosas que se obstroem e todas as vias apontadas que, com suas frequentes inundações, impedem o transitio, para passar o Rio Pelotas abaixo das confluencias de todos eles. Tem, além de tudo isso, a grande vantagem de encurtar, pelo menos, seis dias de viagem. Já está transitável e a maior parte das comitivas que vêm da Província de São Paulo, seguem por ela [...] Creio, portanto, que mais facilitará esse comércio, a mudança do registro de Santa Vitória para o passo do Pontão, ficando estabelecida uma agência visto ser inadmissivel a opinião do Ilmo. Sr. Administrador da Fazenda Provincial de obstruir e inutilizar a estrada antiga, terá sempre de fazer por ela o comércio desta Província para a Vila de Lages e ser por onde os habitantes daquele município vão para a cidade de Porto Alegre, se abastecerem dos gêneros de mar fora, conservando-se ali agência se não pode temer que tenha o lugar o contrabando na passagem dos animais (op. cit. p. 201-203).

Os Campos de Palmas não se restringiam à Vila de Palmas e suas cercanias. Desde quando a região integrava a Província de São Paulo e, após 1853, a Província do Paraná, deles também faziam parte os campos mais ao Sul, nas cabeceiras do Rio Irani, a área de Campo Erê e os campos de São João (São João, São Roque e São João de Cima, hoje nos municípios catarinenses de Matos Costa, Calmon e Caçador) e de Água Doce. Tinha-se como pertencendo a Palmas todo o território que ao Sul encontrava o Rio Uruguai e, a Oeste, os limites internacionais. Nesta parte do Contestado – setentrional e ocidental – foram concedidas terras a dezenas de posseiros, pequenos criadores, mateiros-ervateiros, lavradores e a grandes fazendeiros, de origem paulista e curitibana. O trânsito, nesta “Vereda das Missões”, muito contribuiu para com o seu desenvolvimento.

Na parte meridional do Espaço Livre do Contestado, onde os Campos Novos e os de Curitibanos começaram a ser ocupados por iniciativa da frente de expansão paulista em Lages, por volta de 1777 e, inclusive por posseiros já a partir de 1790, depois da incorporação de Lages, em 1820, coube a Santa Catarina legalizar as propriedades ao sul da Estiva (Serra do Espigão) e conceder sesmarias nos primeiros anos do Século XIX. Nestas terras, atravessadas pelas veredas, abriram-se trilhas entre uma fazenda e outra e destas à Estrada Real. Algumas das veredas foram usadas pelas tropas rebeldes e oficiais, quando da Revolução Farroupilha¹⁷.

Ainda por volta de 1840, os próprios tropeiros, que usavam a Estrada Real e a Veredas Missões, juntamente com os fazendeiros pioneiros da região entre os Campos Novos e os Campos de Curitibanos, se encarregaram de abrir uma junção, promovendo a comunicação entre as duas estradas, que implicava difícil travessia do Rio Marombas. Pouco tempo depois, também descobertos os Campos do Guarda Mor, por ali se abriu um atalho, com vantagens, pois evitava a dupla travessia pelo Marombas, passando-se por Taquaruçu, pelo Rio Correntes e pelo Guarda Mor. Exatamente aqui, o nascedouro do lugar – Taquatuçu – onde teria origem o movimento messiânico entre os caboclos, que foi uma das principais causas da Guerra do Contestado.

Desde alguns anos depois da expedição de Athanagildo, pensava-se num encurtamento da distância entre Guarapuava e Palmas às Missões do Rio Grande do Sul. O problema residia na margem esquerda do Rio Uruguai, no noroeste do Rio Grande do Sul, nos campos de “Nonoháy”, onde os hostis Kaigang não permitiam o acesso aos brancos. Com uma nova estrada oficial, queria a Província de São Paulo também o controle sobre seu trânsito, suporte para a arrecadação de impostos, como vinha acontecendo na nova Estrada das Missões (por Campos Novos) e até porque já existia a ligação, supervisionada, de Guarapuava para os Campos Gerais, em Ponta Grossa, Castro e Jaguariaíva, em direção à Feira de Sorocaba. Assim, em 1845, a missão foi confiada a Francisco Ferreira da Rocha Loures que, na época, era coletor de rendas em Guarapuava.

Rocha Loures cortou o Espaço do Contestado por Xanxerê, atravessando o Rio Uruguai pelo passo de Goio En, alcançando os Campos de Nonoai neste ano de 1845, assim abrindo nova via de comunicação entre Guarapuava, Palmas, Xanxerê, Nonoai e a região das Missões, no Rio Grande do Sul, ligando esta com a Argentina, na banda ocidental do Rio

¹⁷ Foi na antiga "Picada do Marombas", entre Curitibanos e Campos Novos, que ocorreu o combate entre as forças de Garibaldi e as legalistas (no "vau velho" do Rio Marombas, próximo ao "Capão da Mortantade"), a 12 de janeiro de 1840.

Uruguai. O trânsito logo motivou os fazendeiros de Palmas a melhorar a ligação com o passo do Rio Iguaçu, no Porto da União, local onde podiam passar as tropas, que iam à direção de Palmeira (desviando Guarapuava), para seguir a Sorocaba, e onde também podiam servir-se de navegação pelo Iguaçu acima.

Ao tempo da instalação da Província do Paraná, ocorrida em 19 de dezembro de 1853, os muares que provinham das regiões criadoras da Argentina, entravam em território brasileiro atravessando o Rio Uruguai pelos passos de São Borja e Santa Maria, invernando em Passo Fundo ou Cruz Alta. Seguindo pelo novo caminho das Missões, transpunham o passo do Goi-En rumo aos Campos Gerais do Paraná. Aí descansavam e no ano seguinte deslocavam-se para a feira de Sorocaba, percorrendo um total de mil e duzentos quilômetros (RODERJAN, 1992, p. 261).

O caminho anterior, do Passo do Pontão (no Rio Pelotas) a Palmas e Guarapuava, e estas duas novas estradas – veredas das Missões – uma, de Goio-En a Palmas e Guarapuava, e a outra, de Goio-En a Palmas, Porto União da Vitória e Palmeira – viabilizaram o surgimento de diversos novos currais, invernadas e fazendas, que a seguir originaram novos povoados ou desenvolveram os mais antigos.

Mais tarde, quando os povoadores de Palmas dirigiram-se às terras indígenas de Campo Erê, conheceram outra porção de campo, que denominaram Palmas do Sul, ou Bela Vista de Palmas, distante seis léguas a oeste de Palmas. Em pouco tempo, para encurtar o caminho entre Goio En e Guarapuava, alguns tropeiros abriram um desvio no traçado original da Estrada das Missões, mudando o pouso de Palmas para Bela Vista (atual Clevelândia), mesmo sob o protesto da população palmense pioneira.

Com a abertura das Veredas das Missões, mais a Ocidente, o tráfego vertical dos tropeiros de muares e bovinos deslocou-se do eixo da Estrada Real, que era o de Viamão – Vacaria – Lages – Curitiba – Papanduva - Rio Negro - Lapa, num primeiro momento, para o eixo Cruz Alta - Passo Fundo - Campos Novos – Curitiba - Rio Negro - Lapa e, depois, para o traçado Passo Fundo – Clevelândia – Guarapuava - Palmeira ou Passo Fundo – Palmas - União da Vitória - Palmeira. No setor Meridional da Região do Contestado, se Curitiba foi um dos pioneiros pousos de tropeiros, na Estrada da Mata, Campos Novos foi um dos primeiros na Vereda das Missões, como registra Paulo Blasi:

Em 1840, portanto, os “Campos Novos” já eram conhecidos e havia um povoado localizado. Posteriormente tornou-se mais conhecido através da “estrada da mata”, que vinha da “Vila do Príncipe” (Lapa/Paraná) até Curitiba. O curso de mais curta ligação com o Rio Grande passava pelos “Campos Novos”. Iniciou-se, então, o comércio de tropas por esse caminho, afluindo não só riograndenses como paulistas e paranaenses, que aqui se radicaram com suas respectivas famílias (1994, p. 23).

Zélia de A. Lemos, em “Curitiba na História do Contestado”, conta que

[...] o certo é que, mesmo depois do desaparecimento da famosa feira de Sorocaba (1897), levava-se o gado, principalmente muar, para vender em Itararé ou Itapetininga (São Paulo), cujo percurso se fazia (partindo do planalto) em mais de um mês; mesmo após a inauguração da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, continuavam os tropeiros aqui do planalto, a comprarem mulas em Passo Fundo, Cruz Alta, Soledade, Tupanciretã e Santa Maria, no Rio Grande, para levá-las a Itararé, onde o trabalho da lavoura ainda se fazia com arado; ou então vendia-se a tropa nos postos intermediários de Castro ou Ponta Grossa, no Paraná (1977, p. 42).

No final do Século XIX e na entrada dos anos 1900, o tropeirismo enraizou-se em locais cada vez mais internos da Região do Contestado, usando as primeiras estradas abertas pelo pisotear dos animais sobre antigos caminhos, além dos percursos da Estrada Real e das veredas das Missões, como nos traçados que se observam em velhos mapas: entre Campos Novos e Curitiba, passando pela Liberata e pelo Guarda Mor; de Palmas a Palmeira, via Horizonte, Jangada, Porto União da Vitória; entre Curitiba e Porto União da Vitória, via Rio Correntes, Perdizes (São Sebastião); e, de Perdizes a Vila Nova do Timbó e daí a Canoinhas, apenas para citar alguns.

DO POENTE AO NASCENTE

A ligação da Região do Contestado com o Litoral – nos Ambrósios – fazia-se, na parte Setentrional, de Canoinhas a Joinville, passando por Rio Negro e São Bento (atual traçado da Rodovia Dona Francisca) e, na parte Meridional, de Curitiba em direção a Rio do Sul e Blumenau, ou de Campos Novos e Curitiba até Lages e, daí, via serra abaixo¹⁸.

Sobre ligação de Curitiba a Blumenau, Sandro Moreira escreve que “Em Ponte Alta, na altura do Rio dos Cachorros, saindo do caminho Viamão-Sorocaba, havia uma vereda, um caminho secundário para o leste, cruzando pelo atual município de Pouso Redondo, em direção a Itajaí” (*In*: LOCKS et al, 2006, p. 66). Narra Euclides J. Felipe, que “Pouco depois, do Pouso dos Curitiba partiu outro ramal em direção ao litoral de Santa Catarina, via fazenda da Entrada, na Serra dos Pires, do pé da qual tomava o nome de Caminho dos Ilhéus. Passava por Pouso Redondo, Rio do Sul e pelo Vale do Itajaí afora” (Conferência no IV SENATRO, 1998). Esta picada, porém, não era contemporânea da primitiva Estrada das Tropas, pois que foi aberta mais de cem anos depois, ou seja, na segunda metade do século XIX.

Depois que Santa Catarina recebeu Lages de São Paulo, em 1820, assim incorporando esta região à província, alguns anos depois a História registra a preocupação dos governantes de Desterro em se ligar o litoral à Estrada das Tropas, no alto da Serra Geral, no trecho entre Lages e Curitiba, principalmente para o transporte de gado à Serra Abaixo desde o “território de Lages”, também por causa de ser esta região área bastante habitada por indígenas, a merecerem “afugentação” pelas Companhias de Pedestres ou “bugreiros”.

Há que se destacar, aqui, o trabalho pioneiro do engenheiro alemão Emil Odebrecht, ele que, contratado pela Colônia Blumenau e pelo Ministério da Agricultura do Império, durante vinte anos, de janeiro de 1862 a setembro de 1881, empreendeu diversas expedições do Vale do Itajaí aos contrafortes da Serra Geral e ao Planalto Central do Espaço Livre do Contestado. Munido de telescópio, teodolito, luneta, sextante, balizas, altímetro, mira, régua e outros pequenos instrumentos, acompanhado de pequeno grupo de auxiliares, entre eles o agrimensor Theodor Kleine, palmilhou os trechos entre Blumenau e Rio do Sul, dali a Pouso Redondo, Lages, Ponte Alta e a Curitiba, buscando trajetos mais curtos e racionais para

¹⁸ Não se pode esquecer a importância da primitiva picada de Lages ao litoral por São Joaquim e Serra do Rio do Rastro, que, mesmo fora da Região do Contestado, também serviu de ligação.

abrir novos picadões (linhas) entre as estâncias e as habitações¹⁹. Foi ele quem, pelos morros do Taió e do Funil, abriu novas estradas a foice e a facção entre a “estrada de Lages a Curitiba” e o litoral catarinense²⁰.

Depois de realizar duas expedições preliminares (uma em 1863) a partir de Blumenau para a Serra Acima, a primeira expedição de Odebrecht durou quase três meses, de 8 de maio a 3 de agosto de 1867. “Este trabalho teve a finalidade de achar a melhor maneira de chegar à grande rota de comércio Sorocaba-Rio Grande-Uruguai – o caminho para tropas de carga que seguia principalmente pelos Campos Gerais” (ODEBRECHT, 2006, p. 97). De Blumenau, a expedição foi para São José e dali a Lages, de onde desceu rumo a Curitiba, onde a equipe alcançou a sede da fazenda de Lucindo Alves. No retorno, uma marcha de 35 dias, passou pela Serra do Ilhéus, Serra Velha, Barra Grande, Areia Branca, Volta Grande do Rio Taió, Pinhalzinho, Mirim Doce, Barra do Taió, Ribeirão da Erva, Rio do Oeste, Lurentino e Rio do Sul.

A equipe de Odebrecht realizou mais algumas expedições curtas no trecho, até que, de fevereiro a maio de 1874, fez o caminho de Blumenau a Curitiba, realizando a primeira trilha cartograficamente perfeita, com passagem pela propriedade do alemão Adam Göetten²¹. Consta na História que, em outubro a dezembro de 1876, Fritz Muller chegou a acompanhar uma expedição posterior na rota pioneira.

Quando esta linha – traçada por Emil Odebrecht – foi mais tarde aberta, isto é, transformada em picadão, abriram-se também clareiras e, em cada uma, foi construído um ranchinho de pau-a-pique, sempre na beira de um córrego, e que serviria de pouso para os tropeiros e para o descanso dos seus animais. Os nomes de muitos desses pousos permanecem até hoje, por exemplo: Pouso Redondo (atual sede do município do mesmo nome), Pouso da Pastagem (atual sede do município de Agronômica), Pouso da Caixa, Pouso Cincerro, Pouso do Cesto, etc. (ODEBRECHT, 2006, p. 104).

Nos campos de Lages, Aujor Ávila da Luz (1952) fez suas observações para descrever o tropeirismo entre a Vila de Lages e o Litoral Catarinense. Narra ele que

[...] a ocupação que põe à prova a paciência do caboclo é o tropeamento de gado ou de cargueiros para os mercados consumidores de boi ou fornecimento de mantimento, de sal e de querosene. É uma viagem longa, demorada e fastidiosa que as tropas tinham e ainda tem que fazer do planalto até o litoral. É preciso não ter pressa. A caminhada é marcada pelo passo da alimária, a 6 léguas por dia, ou mais lenta ainda, pelo passo pesado do boi gordo... Assim de Lages ao litoral, uma tropa, viajando bem, gasta uns sete dias. O tropeiro então atenúa o tédio desta longa caminhada cortando o fumo de corda, fazendo o seu “crioulo” e pitando-o demoradamente. [...]. E do seu caminhar constante vai ficando, pelo caminho,

¹⁹ O principal ponto de referência entre Pouso Redondo e Curitiba era o Morro do Funil, com elevação de 1.247 metros (27°16'27" e 50°07'45") que se destaca bastante na paisagem. Pouco mais ao norte está o Morro do Taió, com 938 metros de altitude (26°43'15" e 50°02'54").

²⁰ Emil Odebrecht registrou em diário que legava como testemunhas das suas passagens pelo Contestado “as marcas deixadas nas trilhas pelos cascos dos muares” usados nas suas expedições.

²¹ A família Göetten, bem como a Hau, Rauen e outras, foi uma das pioneiras da imigração alemã em Santa Catarina, chegada ao Espaço Livre do Contestado, estabelecendo-se inicialmente na margem esquerda do Rio Negro (em Mafra) em fevereiro de 1829, antes, pois, que imigrantes alemães chegassem a São Pedro de Alcântara, no litoral catarinense.

lugares certos de pouso ou de “sesteada”, marcados pelos restos das fogueiras (p. 53-55).

O cronista e historiador Dante Martorano deixou-nos seu poema sobre os tropeiros, quando da conquista dos campos lageanos pelos catarinenses:

Davam nomes aos lugares. Levavam notícias. Ofereciam os tropeiros montaria para os viajantes. Integravam os mundos. No passo cadenciado de suas mulas, ao som das badaladas de seus musicais sincerros traçavam rotas, cavavam a casco de mula as trilhas de terra. [...] Eles alimentavam centros de população. Traziam as novidades da indústria estrangeira. Ligavam o Poente com o Nascente. Altiplanos com o Oceano (In: O ESTADO, 23 mar. 1980).

O tropeirismo cargueiro foi também importantíssimo para o desenvolvimento da indústria do mate no interior dos três estados do Sul, promovendo o transporte desde os armazéns, em que os ervateiros depositavam o produto da extração, ou desde os rudimentares barbaquás, aos engenhos nas vilas, com destaque para Curitiba e Joinville e, destas para embarque nos portos oceânicos. Ruy Wachowicz destaca que ainda “nas primeiras décadas do século XX o único meio de comunicação de todo o sudoeste resumia-se no luar. Eram trens de 20, 30, 40 mulas, tocadas por três a cinco peões, que realizavam toda a circulação de mercadorias” (1985, p. 71). É deste historiador que colhemos elementos sobre o tropeirismo no Oeste e Sudoeste do Paraná, influenciado pelos argentinos e paraguaios:

Os argentinos [...] passaram a penetrar com cargueiros para o interior do sudoeste paranaense e oeste de Santa Catarina, à procura de erva-mate. Os caboclos brasileiros passaram a vender quantidades cada vez maiores de erva-mate. Cargueiros brasileiros e argentinos percorriam as regiões de Campo Erê, Tapetinga, Santo Antonio, Marmeleiro, Renascença, Joaçaba, esta última a antiga Cruzeiro, em território catarinense, etc.

Os argentinos traziam, para trabalhar na exploração do mate, índios guaranis do Paraguai. Os paraguaios também tropeavam cargueiros. Usavam impreterivelmente uma cinta larga, feita de lã vermelha. [...].

Nem todo o mate produzido no sudoeste era exportado ou contrabandeado para a Argentina, via Barracão. A erva produzida em Clevelândia, Chopim, Mangueirinha e Palmas, era também transportada em cargueiros, mas para União da Vitória, em cujo mercado era comercializada. [...]. Alguns caboclos chegaram a criar burros no sudoeste, mas a maioria era comprada na Argentina, da região de Corrientes. Esses muares eram tropeados principalmente para São Paulo, onde eram utilizados nas fazendas de café. (Op. cit.).

CONCLUINDO...

Temos assim, a atividade do tropeirismo e a figura do tropeiro, com raízes na cultura dos paranaenses, presentes nos primórdios da História do Contestado, responsáveis pelo surgimento dos primitivos pousos e das invernadas de Curitiba e de Campos Novos, em Santa Catarina, e de Porto União da Vitória e de Rio Negro, no Paraná.

Nesse vaivém, constante, realizavam as tropas importante intercâmbio econômico e social, portadoras que eram de vida e civilização juntamente com os volumes

alçados às cangalhas. Nas suas constantes viagens, traçavam um emaranhado de comunicações entre cidades, vilas, povoados, vilarejos, ao mesmo tempo que estabeleciam o contato dessas comunidades [...] (GOULART, 1961, p. 64).

Promovendo processos de aculturação recíproca entre os tropeiros e os fazendeiros, os peões e os ervateiros, nos ciclos econômicos do muar, do gado bovino, do couro e da erva mate no Contestado, que perduraram durante cerca de 200 anos, o tropeirismo veio a ser o responsável pelas entradas no sertão, ligando posses, fazendas, os primeiros povoados e vilas entre si e, estas, com outras regiões.

Após a abertura da Linha Sul da Estrada de Ferro Paulo-Rio Grande, entre Porto União da Vitória e o Rio Uruguai, em 1910, margeando o Rio do Peixe, e do Ramal Ferroviário entre Porto União da Vitória e São Francisco, em 1917, em seguida ao final da Guerra do Contestado (1913-1916) e com a entrada em vigor do Acordo de Limites entre Paraná e Santa Catarina (1917), o Contestado começou a deixar de ser um espaço livre para se transformar em território organizado. Com a criação dos municípios de Mafra e Porto União no Contestado, mais Cruzeiro e Chapecó no Oeste, em terras havidas do Paraná, é que teve início a fase de colonização, para a ocupação das terras dos caboclos, substituídos por imigrantes, com o que passaram a ser abertas estradas de rodagem na região, a maioria das quais seguindo as picadas dos tropeiros, sempre deixando para a História, como testemunhas, as marcas dos cascos das mulas.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Raul de. **História de Rio Negro**. Curitiba: SEC, 1976.
- ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil**. Salvador, 1950.
- ARINOS, Afonso. **Historias e paisagens**. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves, 1921.
- BARROSO, Vera Lucia Maciel et all (Orgs.). **Bom Jesus e o Tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: Edições EST, 2000.
- BLASI, Paulo. **Campos Novos: um pouco de sua história**. Florianópolis, 1994.
- DEQUECH, Napoleão. **Revista Comemorativa do Cinquentenário do Município de Mafra**. Curitiba: Lítero-Técnica, 1967.
- EHLKE, Cyro. **A conquista do planalto catarinense**. Florianópolis: Laudes; UDESC, 1973.
- FELIPPE, Euclides J. O caminho das tropas em Curitibaanos. Comunicação no **IV Seminário Nacional e I Encontro do Cone Sul sobre o Tropeirismo**. Bom Jesus (RS), 16-21 abr. 1998. [Mimeo].
- GOULART, José Alípio. **Tropas e tropeiros na formação do Brasil**. Rio: Conquista, 1961.

LEMOS, Zélia de Andrade. **Curitibanos na história do Contestado**. Florianópolis: Governo Estadual, 1977.

LOCKS, Geraldo Augusto et all. **Caminho das tropas: caminhos, pousos e passos em Santa Catarina**. Lages: UNIPLAC / SEBRAE, 2006.

LUZ, Aujor Ávila da. **Os fanáticos: crimes e aberrações da religiosidade dos nossos caboclos**. Florianópolis: 1952.

MARTORANO, Dante. A conquista dos campos de Lages: os tropeiros. In: **O Estado**. Florianópolis, 23 mar. 1980.

ODEBRECHT, Rolf; ODEBRECHT, Renate Sybelle. **Cartas de família: ensaio biográfico de Emil Odebrecht**. Blumenau, 2006.

PIAZZA, Walter F. **Santa Catarina: sua história**. Florianópolis: UFSC; Lunardelli, 1983.

RODERJAN, Roselys Vellozo. **Os Curitibanos e a formação de comunidades campeiras do Brasil Meridional (séculos XVI-XIX)**. Curitiba: IHGEP, 1992. (Estante Paranista, 36).

TAUNAY, Affonso E. **História geral das bandeiras paulistas**. São Paulo: Imprensa Oficial, 1950.

THOMÉ, Nilson. **Raízes caboclas: identidade do homem do Contestado**. São Paulo: Clube de Autores, 2011.

WACHOWICZ, Ruy Christovan. **Paraná, sudoeste: ocupação e colonização**. Estante Paranista, 21. Curitiba: Lítero-Técnica, 1985.

CONSULTAS

ALMEIDA, Luiz Castanho de. Tropeiros do Brasil nas feiras de Sorocaba. In: **Anais do X Congresso Brasileiro de Geografia**, 1952.

DORNAS FILHO, João. **Aspectos da economia colonial**. Rio, 1958.

FERREIRA FILHO, Arthur. **História geral do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Globo, 1978.

FORTES, Amyr Borges. **Compêndio de história do Rio Grande do Sul**. 5 ed. Porto Alegre: Sulina, 1976.

FELIPPE, Euclides J. **O último jagunço**. Curitibanos: UnC, 1995.

GOULART, José Alípio. **Meios e instrumentos de transporte no interior do Brasil**. Rio: MEC, 1959.

LAYTANO, Dante de. **A estância gaúcha**. Documentário da Vida Rural, 4. Rio: Serviços Informação Agrícola, 1952.

LESSA, Barbosa. **Rio Grande do Sul, prazer em conhecê-lo**. Porto Alegre: Globo, 1984.

MACEDO, F. R. Azevedo. **Conquista pacífica de Guarapuava**. Curitiba: GERPA, 1951.

MACHADO, Brasil Pinheiro, et al. **História do Paraná**. Curitiba: Grafipar, 1969.

MAIA, Tom et MAIA, Thereza Regina de Camargo. **O folclore das tropas, tropeiros cargueiros no Vale do Paraíba**. Rio/São Paulo: Funarte/ Universidade de Taubaté, 1981.

MARCONDES, Heverzita Fortes. História da terra e da gente de Palmas. In: **Revista Educação Hoje**. Palmas: FAFI, abr. 1977.

MARTINS, Romário. **História do Paraná**. 3.ed. Curitiba: Guaíra, s/d.

MACHADO, Brasil Pinheiro, et al. **História do Paraná**. Curitiba: Grafipar, 1969.

OURIQUE, Alfredo Ernesto Jacques. **Questão de limites entre o Paraná e Santa Catharina**. Rio: Exército Brasileiro, 1887.

ORNELLAS, Manoelito d'. **Gaúchos e Beduínos**. Rio: Olympio, 1948.

RITTER, Marina Lourdes. **As sesmarias do Paraná no século XVIII**. IHGEP, Estante paranista 9. Curitiba: IHGEP, 1980.

Artigo recebido em: 06/05/2012

Artigo aprovado em: 31/07/2012