

CENTRO UNIVERSITÁRIO UNIVATES
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
CURSO DE HISTÓRIA

A ATIVIDADE TROPEIRA EM NOVA BRÉSCIA/RS (1930-1960)

Vianeí Knecht

Lajeado, dezembro de 2014.

Vianeí Knecht

A ATIVIDADE TROPEIRA EM NOVA BRÉSCIA/RS (1930-1960)

Monografia apresentada no curso de História, do Centro Universitário UNIVATES, como exigência parcial para obtenção do título de licenciado em História.

Orientador: Prof. Dr. Mateus Dalmáz

Lajeado, dezembro de 2014.

RESUMO

Esta monografia, intitulada *A atividade tropeira em Nova Bréscia/RS (1930-1960)*, tem por objetivo resgatar a memória e a identidade tropeira, inserida na sociedade de Nova Bréscia, ao longo das décadas de 1930, 40, 50 e 60 do século XX. Pelo método da História Oral, é possível considerar que as características básicas da atividade tropeira em Nova Bréscia estão ligadas ao transporte de tropas e mercadorias, bem como aos laços de sociabilidade derivados da atividade. Quanto às referências metodológicas, foram utilizados autores como Jacques Le Goff (1990), Loiva Otero Félix (2004), John Thompson (1995), José Carlos Sebe Bom Meihy (2007) e Verena Alberti (2004).

Palavras-chave: Tropeirismo. História Oral. Nova Bréscia/RS.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	5
2 ORIGENS DO TROPEIRISMO E A ATIVIDADE TROPEIRA NO RIO GRANDE DO SUL.....	9
2.1 Origens do tropeirismo.....	9
2.2 O tropeirismo no Rio Grande do Sul.....	14
3 HISTÓRIA DE NOVA BRÉSCIA.....	19
3.1 Período Pré-Colonial.....	20
3.2 Período Colonial-Imigratório.....	22
3.3 Período Distrital.....	24
3.4 Período Municipal.....	25
4 A ATIVIDADE TROPEIRA EM NOVA BRÉSCIA.....	27
4.1 Características da atividade tropeira.....	27
5 CONCLUSÃO.....	32
6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	34

1 INTRODUÇÃO

A presente monografia, que trata do tropeirismo em Nova Bréscia/RS, vem se tornar relevante pelo impacto que tal atividade suscitou na sociedade do Vale do Taquari/RS, mas, sobretudo, pelo modo particular com que o transporte muar de cargas em Nova Bréscia resultou em consequências sociais, econômicas e culturais para a sua população.

O objetivo principal é tratar desses aspectos, inseridos no período entre 1930 e 1960. O espaço de tempo aqui delimitado é de particular apreço, pois presenciou o apogeu e o fim do ciclo do comércio por tropas de mulas e de carretões de gado, que teve início com a fundação das primeiras comunidades do que viria a ser, a partir de 1964, por meio de decreto federal, o município de Nova Bréscia, nas linhas Tigrinho e Arroio das Pedras Brancas – que corresponde ao seu atual núcleo urbano. Foi o período delimitado aqui para o estudo do tema – o tropeirismo –, cujo objetivo central foi focar particularmente aspectos da vida profissional, da mentalidade, dos dramas e das transformações que fizeram parte de Nova Bréscia e da vida dos tropeiros Ângelo Viecellin (in memorian), Maximiano Salami (in memorian), João Salami, Albino Radaelli (in memorian), Genoíno Spessatto (in memorian) e Néscio Spessatto. Esses homens trabalhavam nas casas de comércio de Maximiano Salami, em Linha Coqueiro Alto – comunidade localizada próxima à atual divisa do município de Coqueiro Baixo com o município de Nova Bréscia, e que fazia, entre 1934 e 1964, e deste até o ano de 1999, parte do distrito e posterior município de Nova Bréscia, ou seja, até seu desmembramento –, e na Companhia Irmãos Dalla Vecchia – que se localizava no centro do que foi o distrito de Nova

Bréscia, e onde atualmente se encontra o salão do Clube Tiradentes, defronte à Igreja Matriz São João Batista.

A proposta subsequente aos objetivos acima identificados é problematizar a partir da pesquisa de fontes orais e coleta de depoimentos que componham a memória atual de ex-tropeiros, de seus familiares e de pessoas que conviveram com eles e que possuem relatos importantes, significativos de serem coletados, contribuindo para a escrita da história do tropeirismo em Nova Bréscia.

A partir destes depoimentos, é possível considerar que as características básicas da atividade tropeira em Nova Bréscia estão relacionadas ao transporte de tropas e mercadorias, que possibilitaram a ampliação e o escoamento da produção local para importantes mercados do Vale do Taquari e de Porto Alegre, assim como os laços de sociabilidade derivados da atividade, que conectou e aproximou familiares e amigos até então distantes, seja pela falta de estradas e picadas, seja pela distância física e falta de meios de comunicação.

Quanto às referências metodológicas, como as mesmas são advindas de teóricos da História Oral, foram utilizados autores como Jacques Le Goff, através de seus livros *História e memória* e *A História Nova*, Loiva Otero Félix, com *História e memória: a problemática da pesquisa*, Paul Thompson e *A voz do passado*, José Carlos Sebe Bohn Meihy, com *História Oral: como fazer, como pensar*, e Verena Alberti com *Manual de História Oral*.

No início do capítulo “Memória”, de seu livro *História e Memória*, Le Goff (1990) afirma que “a memória, como propriedade de conservar certas informações, remete-nos, em primeiro lugar, a um conjunto de funções psíquicas, graças às quais o homem pode atualizar impressões ou informações passadas, ou que ele representa como passadas” (p. 423). Partindo desse pressuposto, o autor dá importância à utilização de conhecimento psicológico e do comportamento humano para que compreendamos como este ser produz memória, sendo ela um produto neurológico ou teórico.

Félix (2004), por sua vez, em *História e Memória: a problemática da pesquisa*, comenta, referindo-se à relação entre história, memória e produção cultural, que:

O mundo existe para os homens e pelo fazer humano, tornando-se o homem contemporâneo daquilo que produz – linguagem, trabalho, bens, ciências, artes – isto é, o mundo é mundo cultural. A cultura se torna, portanto, a captura mais perfeita do tempo e da história, na medida em que submete o fluxo temporal das coisas à ação temporal dos homens, que fazem sua própria história ainda que não o saibam e em condições que não escolheram (p.33).

A síntese de Félix serve de base para a análise da cultura produzida pelos tropeiros em Nova Bréscia por ser clara e abrangente. Também são utilizados autores de Antropologia Cultural, como José Luiz dos Santos (2006) e John B. Thompson (1995).

A estrutura desta monografia é composta de três capítulos. No primeiro, intitulado *As origens do tropeirismo e a atividade tropeira no Rio Grande do Sul*, há uma abordagem do conceito de *tropeirismo*, uma descrição detalhada de como surgiu o fenômeno tropeiro no mundo, na América, em particular, especialmente no Brasil, começando a abordagem desde um cenário nacional, partindo para o cenário gaúcho e de Vale do Taquari.

No segundo capítulo, *História de Nova Bréscia*, há uma divisão histórico-temporal em quatro fases: *Período Pré-colonizatório*, que é o período anterior à colonização de Nova Bréscia por imigrantes europeus, luso-brasileiros e afro-descendentes, quando suas terras ou estiveram desabitadas ou, em algum momento, foram ocupadas por ameríndios; *Período Colonial-imigratório*, estabelecido entre o início da colonização de Nova Bréscia, em 1895, até o estabelecimento da sede distrital, em 1834; *Período Distrital*, de 1835 a 1964; e *Período Municipal*, de 1964 até o tempo presente.

No terceiro capítulo, *A atividade tropeira em Nova Bréscia*, encontra-se a ênfase da monografia, o momento em que a atividade tropeira na cidade é investigada com minúcias, e onde se encontram aspectos da paisagem, dos costumes e dos personagens entrevistados.

Na conclusão, são lembrados o objetivo geral, a problematização e a hipótese; é salientada a importância dos capítulos para a comprovação da hipótese; são destacadas as características básicas do tropeirismo analisadas no terceiro

capítulo; e é feito um comentário pessoal sobre o tropeirismo em Nova Bréscia entre as décadas de 30 e 60 do século XX.

2 AS ORIGENS DO TROPEIRISMO E A ATIVIDADE TROPEIRA NO RIO GRANDE DO SUL

O movimento tropeirista, caracterizado no Brasil como um ciclo econômico de longa duração, abrangeu um período que foi desde meados do século XVII, quando não havia estradas, apenas trilhas ou caminhos abertos pelos nativos, até as primeiras décadas do século XX, quando teve início a implantação dos meios de transportes mais modernos, como, por exemplo, a ferrovia. O tropeirismo não apenas atendeu às necessidades de transporte de riquezas e mercadorias diversas, mas foi, comprovadamente, um movimento decisivo no processo de ocupação e integração territorial, de impacto na constituição social das populações na América Latina, a qual denominamos, neste trabalho, como uma configuração social dentro do processo civilizatório no Brasil.

2.1 Origens do tropeirismo

Desde o alvorecer das primeiras civilizações da Antiguidade até a contemporaneidade, os homens social e economicamente organizados estabeleceram rotas – percorridas por bestas quadrúpedes – que serviam a interesses os mais diversos. A esse fenômeno mundial denominamos de *tropeirismo*.

O tropeirismo é um importante componente da cultura de diversas sociedades, dentre elas a sociedade gaúcha. A atividade tropeira existe no mundo desde o oitavo milênio antes de Cristo – no continente asiático – até os dias atuais, sendo característica de diversos espaços geográficos rústicos e de sociedades em que o principal meio de transporte é a tração animal. Segundo Moacyr Flores (1998)¹, o tropeirismo, que remonta às origens da humanidade, pode ser caracterizado – de um modo geral – como sendo:

(...) um fenômeno mundial, que aparece na época em que o principal meio para vencer as distâncias era a tração animal. A atividade tropeira pertence à época das trilhas em lugar das estradas, quando os rios eram vadeados nos passos e a produção dos agricultores precisava ser transportada a distantes centros consumidores (p. 5).

Desse modo, portanto, tal atividade existe, desde antes mesmo do surgimento dos primeiros Estados socialmente e economicamente complexos, em diversos espaços do planeta Terra, e possui características que a tornam peculiar a cada espaço, época e sociedade. Ela ocorre, por exemplo, no Norte da África e no Oriente Médio, desde antes do advento do Islã até os dias atuais. E ocorre de modo bastante intenso, pois o comércio transaariano não é uma evidência intemporal. Ele apresenta, sob a sua forma de travessias anuais em busca de ouro do Sul, sobre dromedários conduzidos em caravanas, um progresso que é necessário reconhecer e estudar. Ele igualmente conhece importantes transformações, as quais convém o melhor possível acompanhar.

A explicação para o florescimento do tropeirismo no Crescente Fértil se explica pelo fato de que o deserto, com sua aridez e esterilidade, obrigou – e ainda obriga – os povos forçados a ocupar tal região a explorar o deslocamento de pessoas e mercadorias através de tropas de burros e de camelos, devido às terras mais férteis já se encontrarem densamente ocupadas desde o quinto milênio antes de Cristo, especialmente quando nos referimos às civilizações da Mesopotâmia e do Egito.

¹ Um dos principais historiadores a respeito da história do Rio Grande do Sul e do tropeirismo.

Sua prática, herdada pelo mundo ocidental através das rotas comerciais que conectavam o Oriente Médio e o Extremo Oriente à Europa, foi aplicada, na América Colonial, com poucas variações. Por outro lado, seus regionalismos devem ser considerados como dinamizadores de culturas, as quais orbitam diversas aglomerações humanas, gerando intercâmbio cultural. É o caso de Nova Bréscia, espaço geo-histórico central desta monografia, cuja ocupação e colonização predominantemente feita por imigrantes e descendentes de italianos e algumas famílias de caboclos apresenta peculiaridades de que tratarei com mais detalhes nos capítulos *História de Nova Bréscia* e *A atividade tropeira em Nova Bréscia*.

Encontramos tropas de bestas de carga e de transporte também na América Pré-Colombiana. Entre as montanhas da Cordilheira dos Andes, sob o Império Quíchua, animais quadrúpedes – as alpacas e lhamas – escoavam e redistribuíam a produção agrícola local, permitindo o abastecimento de alimentos mesmo entre as terras mais áridas e íngremes locais.

Também houve um intenso comércio tropeiro que se deslocava da Europa feudal à Ásia Meridional, que mobilizou mercadores em busca de especiarias, seda, ervas e outros produtos, encontrados especialmente na China e na Índia, e que interessavam à nobreza europeia medieval e interessariam, mais tarde, também aos monarcas absolutistas e ao seu inovador séquito de grandes comerciantes, banqueiros e novos burgueses, que esquadrihariam o mapa-múndi e o dividiria tal qual um bolo caseiro. Outros animais, como os elefantes, chegaram a ser corriqueiros meios de transporte e de carga, tanto na Índia como na África equatorial e meridional, locais onde abundavam até o seu extermínio em caçadas e matanças que objetivavam comercializar o marfim de suas presas, a partir da colonização europeia da África, que se estenderia do século XVI até a segunda metade do século XX.

Portanto, tal atividade não é exclusividade do colonialismo ibérico nas Américas, a que historiadores latino-americanos costumam se referir com mais frequência. Ele foi – e continua sendo – um recurso frequente e praticado nos mais variados espaços, como desertos, estepes e regiões montanhosas do Novo e do Velho Mundo, permitindo atividades comerciais, culturais e de transporte por

numerosas sociedades, das mais simples às mais complexas. Dos nômades berberes às colônias do Império Marítimo Português.

O tropeirismo é de um modo geral um fenômeno histórico de larga repercussão, definidor da ocupação e da economia dos espaços sociais abrangidos por sua atuação. Como processo delineador de relações de comércio e trocas, o movimento das populações por ele estabelecido formulou a construção de redes de significados que assentaram as bases de muitas das comunidades brasileiras e americanas, ou seja, através do trânsito de tropas, paisagens foram alteradas e processos sociais foram estabelecidos. De fato, onde ocorreu, propiciou o surgimento de estradas, paragens, registros, casas comerciais e vilas. Estimulou o desenvolvimento econômico, o povoamento ao longo de suas rotas e contribuiu para a integração e identidade cultural das sociedades a elas conectadas.

O relevo encontrado pelos espanhóis nas suas colônias do Novo Mundo, especialmente nas regiões do centro-sul do México, no istmo peninsular da América Central e na Cordilheira dos Andes, era de montanhas íngremes e de escassez de rios navegáveis, de modo que, após a descoberta das minas de Potosí, no Peru, suscitou – imediatamente ao processo de ocupação do território – a criação e a comercialização de mulas que possibilitassem um transporte eficiente para a geografia local.

Ao longo da história da América o desbravamento das matas, a extração de riquezas naturais, a ocupação do território, o deslocamento de pessoas e de mercadorias foram atividades que não seriam possíveis se não por meio de bestas de carga e transporte. E dependendo do nível de desenvolvimento tecnológico da sociedade em questão, seria impraticável. Essa circulação só era viável, em algumas regiões da América, através de bovinos, equinos e muares. De acordo com Flores (1998):

O burro, desde o tempo do império egípcio revelou-se um animal resistente ao peso da carga e às condições áridas do deserto. A cruzada do burro com a égua originou a mula, animal que se adaptou às trilhas da Europa e aos ásperos caminhos da América e do sertão brasileiro, muitas vezes sem pastagem e sem milho (p. 5).

Com relação às mulas, Jurema Mascarenhas Paes (2001) afirma que, “Conforme a zootecnia, a coluna vertebral muar, e a brevidade do seu dorso, dão-lhe uma capacidade de carregar pesos maiores do que qualquer outro animal, o que faz dele o melhor dos cargueiros. Além disso, eram bastante resistentes às secas, sendo uma espécie de camelo latino-americano” (p. 60). O porte físico da mula, e sua resistência a longos percursos foram, portanto, elementos delineadores de sua utilização como o animal cargueiro ideal para o espaço físico-geográfico americano.

No Brasil, o ciclo do muar consolidou o ciclo do ouro e o surgimento de uma camada social com as profissões de ferreiro, seleiro, funileiro, domador, latoeiro, trançador, bruaqueiro e outras mais, necessárias à extração dos recursos minerais e à sua transformação em produtos de exportação para as Metrôpoles da Europa Mercantilista. A transformação sociocultural foi intensa, devido a esses novos segmentos profissionais e à migração de vultoso número de pessoas advindas dos mais diversos lugares do Brasil, como relata, em sua obra sobre História do Brasil, Adriana Lopez (2012):

A mineração e a descoberta sucessiva de novas jazidas atraíram uma boa parte da população e da mão de obra ociosa, tanto dos decadentes centros produtores de açúcar de Pernambuco, da Bahia e do Rio de Janeiro, como de Portugal. Esse movimento não se assemelhou à penetração lenta das fazendas de gado nas margens do rio São Francisco: foi uma verdadeira migração em massa. A notícia da descoberta das minas trouxe para a região todo tipo de aventureiro e de gente das mais variadas condições. Homens e mulheres, jovens e idosos, brancos, pardos e negros, nobres, plebeus, clérigos e religiosos de várias ordens, vagabundos e prostitutas (p. 192).

As minas e a rede de assistência aos trabalhadores mineiros incorporavam essas pessoas, que fizeram surgir um novo centro de desenvolvimento econômico nas Minas Gerais, onde sua população diversificada, composta por grupos sociais antagônicos como os profissionais autônomos e liberais, os grandes proprietários de terras, responsáveis pelo investimento na arte sacra barroca, em cidades populosas e espalhadas, possuidoras de uma culinária igualmente variada surgiram, características componentes de sua cultura regional e, em parte, graças à mobilização dos tropeiros.

O tropeirismo teve início no Brasil em meados do século XVI e se prolongou até o século XXI, mas, desde a década de 1960, vem sendo celeremente substituído pelos veículos de transporte e de carga motorizados – caminhões e caminhonetes. Inicialmente, o ciclo do muar consolidou o ciclo do ouro e o aparecimento de uma nova camada social com as profissões de ferreiro, seleiro, funileiro, domador, latoeiro, trançador, bruaqueiro e outras mais. A transformação sociocultural foi intensa e os pequenos pontos de comércio e as pousadas fizeram surgir várias cidades, à distância de um dia de cavalgada uma da outra.

No Brasil a atividade tropeira ocorre ainda hoje, em espaços bucólicos, carentes de rede viária moderna, de construção e manutenção de rodovias, ferrovias, navegação fluvial e marítima e com falta de estrutura aeroviária. É o caso do sertão semiárido nordestino, que mantém até hoje um expressivo e vital comércio muar tropeiro, uma das poucas formas de comércio possível naquela região desde os primórdios da colonização portuguesa².

No caso do Rio Grande do Sul, podemos distinguir o tropeirismo de locomoção humana e reconhecimento do território do tropeirismo ligado às atividades comerciais, como se apresenta no capítulo a seguir.

2.2 O tropeirismo no Rio Grande do Sul

O tropeirismo teve início, no sul do que hoje corresponde ao Brasil, intrinsecamente à exploração de seu território e de suas riquezas naturais. Teve início com a passagem dos primeiros exploradores da costa litorânea brasileira, ainda no século XVI, que buscavam mapear, encontrar reservas de prata, ouro e outros minérios, bem como a apropriação de terras férteis para a prática da agricultura e da pecuária. Consequentemente, a intenção foi povoar as terras e inseri-las no sistema econômico pré-capitalista, o Mercantilismo, em que a produção colonial era exportada para a Metrópole.

² Tal tema foi abordado por PAES, Jurema Mascarenhas. “Tropas e tropeiros na primeira metade do século XIX no Alto Sertão Baiano”, UFBA, Dissertação de mestrado, 2001. Outro espaço estudado a partir da temática tropeira foi Minas Gerais, no artigo científico “Negócio à moda antiga: tropas de comércio em Diamantina nos meados do século XX”, pelos historiadores econômicos Marcos Antônio Lopes e Marcos Lobato Martins, publicado em 2011.

No que concerne à exploração, o gado utilizado pelos tropeiros no Rio Grande do Sul, de um modo geral, desempenhava os papéis de: semoventes, na condição de gado-em-pé, quando levado de um centro criatório para o consumidor; cargueiros, na condição de transportadores de mercadorias, levadas no lombo (caso de mulas, burros, bovinos e cavalos).

Portanto, temos o tropeirismo no Rio Grande do Sul tanto sob a forma de meio de transporte como de comércio. O primeiro caso, como meio de transporte, surgiu em decorrência da exploração do ouro nas Minas Gerais, a partir de meados do século XVII. Boris Fausto (1996) faz o seguinte apontamento:

A economia mineradora gerou uma certa articulação entre áreas distantes da Colônia. Gado e alimentos foram transportados da Bahia para Minas e um comércio se estabeleceu em sentido inverso. Do Sul, vieram não apenas o gado, mas as mulas, tão necessárias ao carregamento de mercadorias (p. 61).

Até o final do século XVII a exploração do Rio Grande do Sul era feita apenas por bandeirantes paulistas, interessados na escravização de povos indígenas, ou por criadores de gado e tropeiros oriundos da vila de Laguna, os primeiros a ocupar e habitar seu território. Estavam interessados na exploração do tráfico de escravos indígenas e no estabelecimento de currais e de fazendas voltados para a preia e aquisição do gado xucro, que foi deixado abandonado pelos próprios aldeões indígenas – fossem eles missionários ou independentes.

Após os embates da Guerra Guaranítica (1750-1756), que opôs os aldeados Guarani dos Sete Povos das Missões Jesuíticas às tropas coloniais dos espanhóis e portugueses, unidas contra os nativos em decorrência da redistribuição do território rio-grandense, foi formulado o Tratado de Madri, de 1750. Esse acordo, resultado de uma negociação bilateral entre Espanha e Portugal, e que excluía os indígenas – estabelecidos no Centro e no Oeste rio-grandense – de qualquer compensação, fez com que os mesmos passassem a migrar em duas direções: ou para a inóspita floresta da Serra Geral gaúcha, onde já se encontravam os Kaingang e algumas comunidades Guarani; ou para as terras da margem direita do Rio Uruguai e

Reduções Jesuíticas do Paraguai, espaços que não foram violados pela ação do homem branco europeu.

Da vila de São Paulo chegaram também, nessa mesma época, bandeirantes interessados no comércio de escravos indígenas, que eram encontrados aos montes nas aldeias missionárias jesuíticas localizadas à margem esquerda do Rio Uruguai e das quais faziam parte os Sete Povos das Missões. Após a guerra, surgiram tropeiros interessados na preia do gado xucro, deixado abandonado pelos índios missioneiros na região das Missões e na chamada Vacaria do Mar, localizada no centro, próximo à Lagoa dos Patos.

Desde o imbróglio do Tratado de Tordesilhas, assinado em quatro de junho de 1494, até a Guerra do Paraguai, encerrada em 1875, o Rio Grande viu seus limites territoriais sofrerem significativas alterações, de modo que foram motivadores de diferentes conflitos entre os colonizadores de Espanha e de Portugal, envolvendo os nada neutros povos indígenas que já habitavam o solo rio-grandense, especialmente os Guarani, os Kaingang, os Charrua e os Minuano. Teoricamente, o interesse pela ocupação territorial do Rio Grande do Sul partiu inicialmente de espanhóis e portugueses, porém, a partir de 1626, também proveio das lideranças clericais da Ordem dos Jesuítas, ainda que submetidos à Coroa Espanhola.

Na prática, entretanto, o território em questão permaneceu desocupado, sem atrair o interesse nem de espanhóis nem de portugueses, pois ambos o consideravam desprovido das riquezas naturais que tanto interessavam às duas potências mercantilistas, o ouro e a prata que alimentavam suas economias pré-capitalistas. Até que atraíram as atenções dos padres jesuítas.

Embora tivessem como objetivo a difusão da fé e a conversão dos nativos, as missões acabaram como mais um instrumento do colonialismo, onde, em troca do apoio político da Igreja, o Estado se responsabilizava pelo envio e manutenção dos missionários, pela construção de igrejas, além da proteção aos cristãos.

Em 1725, teve início a povoação luso-brasileira do território rio-grandense por filhos de proprietários de terras residentes em Laguna. Aparecem as primeiras estâncias, propriedades rurais de grande extensão e cuja finalidade, para os portugueses e, mais tarde, para o Império do Brasil, era o de ocupar e proteger

militarmente o território que, até o Tratado de Madri, fazia parte do império colonial hispânico, e que passaria às mãos dos luso-brasileiros. Entretanto, desde o início daquele século o Rio Grande do Sul era percorrido por tropeiros e contrabandistas de gado visando abastecer as Minas Gerais. De acordo com Sandra Pesavento (2002):

O tropeio do gado fazia-se em termos de fornecimento de animais para o corte (gado em pé) e para o transporte na região das minas. Neste último caso, não se objetivava o rebanho bovino mas sim o mular. Foi preciso penetrar na área platina, buscando a criação de mulas que se fazia em território argentino e que abasteciam as minas de Potosi (p. 14).

Nessa época, a mineração no Peru vinha decrescendo, enquanto estava em ascensão nas Gerais, e a produção e o comércio de mulas passavam a se voltar para o Brasil. Pesavento descreve a paisagem e o tropeio rio-grandenses do início do século XVIII:

O Rio Grande português da época constituía-se numa estreita faixa de terra entre Laguna e Sacramento. Os campos apresentavam-se sem divisa e sem dono na fase do tropeio. Os bandos realizavam as “arriadas” (arrebanho do gado solto) e reuniam os animais em currais e internadas. A partir desses pontos de concentração de gado, os rebanhos eram levados até São Paulo, pagando imposto nos registros, onde se exercia o fisco da Coroa. Nas feiras de Sorocaba, o gado era vendido a outro grupo de tropeiros, que realizava o transporte dos animais até as Minas (2002, p. 14).

A historiografia, desde a segunda metade do século XX, considera que a incorporação e a delimitação efetiva do território do Rio Grande do Sul pelos luso-brasileiros se deram a partir do tropeio de gado xucro abandonado pelos povos Guarani das Missões Jesuíticas, após a Guerra Guaranítica, momento a partir do qual os tropeiros passaram não apenas a explorar, mas, também, se estabelecer nas terras ao sul do Rio Uruguai.

A partir de então se intensifica a produção de gado no Rio Grande do Sul, sendo transportado por tropeiros até Sorocaba, o que se dará até meados do século XX, quando as rotas por onde se deslocava o gado deixam de existir.

É nesta época, mais precisamente no primeiro ano de administração pública do município de Nova Bréscia (1965), que se encerra definitivamente o tropeirismo nessa região, quando as mulas deixam de transportar a produção agrícola para serem substituídas pelas frotas de caminhões e de caminhonetes.

3 HISTÓRIA DE NOVA BRÉSCIA

No que concerne à periodização histórica de Nova Bréscia, estabeleço aqui um quádruplo recorte temporal: o Período Pré-Colonial, o Período Colonial-Imigratório, o Período Distrital e o Período Municipal.

Já com relação ao espaço geográfico ao qual me refiro nesta mesma monografia como Nova Bréscia, quero aqui salientar que, salvo especificações que acompanham tal denominação ao longo do texto, temos como representação o território correspondente a Nova Bréscia quando da fundação da primeira administração municipal após seu desmembramento do município de Arroio do Meio, no ano de 1964, já que anteriormente a isso sua delimitação territorial, apesar de não rigorosamente delimitada – em razão da carência de recursos instrumentais para a demarcação das propriedades –, era muito semelhante a sua delimitação em tal data, e mesmo com relação a seu território municipal atual.

O município de Nova Bréscia está localizado no norte do Vale do Taquari, compondo um relevo acidentado – de morros –, típico da Serra Geral, da qual faz parte. Quando de sua emancipação, em 1964, o recém-inaugurado município contava com partes dos atuais municípios de Capitão e de Coqueiro Baixo.

3.1 Período Pré-Colonial

Denomino, aqui, como Período Pré-Colonial, o espaço temporal que abrange de aproximadamente 8000 a.C. até 1895 d.C., no qual supõe-se que tenham circulado, pelo espaço que comporia o atual território de Nova Bréscia, povos indígenas dos troncos linguísticos Jê e Tupi. Supõe-se, pois se trata de um passado pouco conhecido pela população e mesmo pelo meio acadêmico, já que ao seu término houve uma ruptura radical entre nativos e colonizadores, além do fato de que não há nenhum sítio arqueológico. Isto se deve à falta de documentação histórica – ausência de fontes orais, relatos escritos, escassez de material arqueológico – e também ao desinteresse da sociedade bresciense – de um modo geral – em desvendar, em conhecer o passado indígena local. Credito esta seletividade, sobretudo, ao caráter etnocêntrico de sua predominante população ítalo-descendente, reflexo da cultura e da construção da memória dos imigrantes e descendentes de italianos em Nova Bréscia estabelecidos. Essa unidade étnica básica não significa, porém, nenhuma uniformidade, mesmo porque atuaram sobre ela três forças diversificadoras: a ecológica, fazendo surgir paisagens humanas distintas onde as condições de meio ambiente obrigaram a adaptações regionais; a econômica, criando formas diferenciadas de produção, que conduziram a especializações de atividades e a seus correspondentes gêneros de vida. E por último, a imigração, que introduziu, nesse magma, novos contingentes humanos.

O relevo bresciense, é acidentado, composto de morros e cânions. Sua vegetação natural foi parte componente da Mata Atlântica, e, nos cumes dos morros, cuja vegetação natural hoje está, em sua maioria, preservada. Encontramos ainda, inclusive, algumas araucárias, árvore cuja derrubada está proibida por lei desde 1998.

Entretanto, a paisagem de Nova Bréscia não permaneceu imutável ao longo do tempo. O ser humano, por sua natureza frágil e adaptativa, necessita adaptar seu próprio corpo, bem como modificar o ambiente no qual circula, para sobreviver. Essas duas características, em conjunto, impelem-no a produzir instrumentos e engenhosidades que lhe permitem dominar a natureza e o espaço que o cercam. A essa produção denominamos cultura. Podemos afirmar que o trabalho do homem em sociedade determina aspectos cruciais das diversas culturas ao longo da

História, se aplica bem ao estudo dos grupos étnicos que ocuparam Nova Bréscia, especialmente com relação aos povos indígenas e aos europeus, apesar de pouco sabermos sobre os primeiros. As escolhas que cada sociedade faz sobre o seu modo de vida, como os hábitos de caça e coleta, a escolha pela agricultura, ou por uma vida urbana, ou ainda as formas de se relacionar com o ambiente em geral não são condicionadas naturalmente. São as escolhas de vida de cada sociedade.

Por outro lado, o espaço geográfico é o espaço construído através da transformação do mesmo pelo homem (relação sociedade-espaço), tendo como finalidade a intencionalidade humana. Pode-se encontrar no espaço geográfico formas "naturais" (rios, planaltos, planícies) e artificiais (casas, avenidas, pontes).

Tomando por base estudos de historiadores e arqueólogos que investigam povos pré-colombianos que habitaram o Baixo e o Alto Vale do Taquari, podemos supor que em Nova Bréscia havia, durante o período a que denominei anteriormente como Pré-Colonial, a caça, a coleta e a horticultura: amoras, mandioca, batatas, grãos, sementes de pinhão e ervas eram consumidos pelos nativos.

Credito esta seletividade, sobretudo, ao caráter etnocêntrico de sua predominante população ítalo-descendente, reflexo da cultura e da constituição da memória dos imigrantes e descendentes de italianos em Nova Bréscia estabelecidos. Essa unidade étnica básica não significa, entretanto, nenhuma uniformidade, mesmo porque atuaram sobre ela três forças diversificadoras. A ecológica, que fez surgir paisagens humanas distintas onde as condições de meio ambiente, obrigou a adaptações regionais. A econômica, que criou formas diferenciadas de produção, que conduziram a especializações funcionais e aos seus correspondentes gêneros de vida. E por último, a imigração, que introduziu, nesse magma, novos contingentes humanos.

Próximo ao perímetro urbano e em localidades do interior do município, como Linha Estefânia, Linha Caçador e Linha Pinheiros foram encontrados pedaços de vasos de cerâmica, líticos como ferramentas, facas e pontas de flecha feitas com ossos, objetos atribuídos a povos Guarani, mas que nunca foram examinadas nem coletadas por arqueólogos. Não há nem nunca houve sítios arqueológicos explorados em Nova Bréscia.

Acredita-se que o bandeirante Domingos Jorge Velho tenha passado pelas terras de Nova Bréscia, ainda no século XVII, tentando encontrar ouro, prata ou pau-brasil, tendo encontrado na região dos rios Forqueta e Taquari pequenas quantidades de ouro de aluvião. Não deu, contudo, prosseguimento à exploração, apenas mapeando a área.

3.2 Período Colonial-Imigratório

O período ao qual classifiquei de Colonial-Imigratório, como o próprio nome sugere, foi pautado pelo estabelecimento de numerosas famílias de imigrantes italianos e de uma minoria de brasileiros e de afrodescendentes, muitos destes afirmam ser descendentes de escravos que fugiram do trabalho compulsório para estabelecerem, em meio à mata virgem, em quilombos.

Quanto ao modelo econômico do Período Colonial-Imigratório, é possível perceber que, após um primeiro momento de ocupação irregular das terras em que se dá o embate pela sobrevivência do homem, aqui entregue à própria sorte, será implementado o sistema capitalista de produção, haja visto que a produção excedente será comercializada, especialmente, nos mercados porto alegre e paulista, como fonte subsidiária de alimentos à disposição da classe trabalhadora.

Antes desse período, suas terras eram parte do que se convencionou chamar de Terras Devolutas, das quais o planalto norte do Rio Grande do Sul – também conhecido como Serra Geral – era uma das regiões mais cobiçadas e que deveriam ser o mais brevemente possível povoadas, e de preferência por europeus. Três eram os motivos principais. Vamos, então, a eles.

Primeiramente, era do interesse da Coroa, e mais tarde dos regimes presidenciais militares da República Velha, a defesa da soberania brasileira sobre seu território, com atenção maior para áreas de fronteira ou, então, desabitadas, nas quais a presença de homens capacitados para pegar em armas – o Exército vinha modernizando seu aparato bélico – era uma forma de manter um contingente disponível a combater possíveis civis revoltosos e ameaças externas. O europeu tinha mais esse preparo que os brasileiros, pois estavam habituados a conflitos armados e ao uso de armas de fogo modernas, como carabinas e fuzis.

O segundo motivo era o interesse na criação de uma área de produção rural composta de pequenas propriedades, de onde o excedente da produção deveria abastecer, principalmente, a São Paulo e a Minas Gerais, estados voltados quase que exclusivamente para a exportação de café e açúcar. O Rio Grande do Sul formava, entre os séculos XVIII e XX, um mercado subsidiário ao Sudeste, produzindo bens alimentícios e artesanais voltados para a alimentação dos trabalhadores das grandes lavouras monocultoras e agroexportadoras.

Também havia interesse na atração de imigrantes europeus para substituir o trabalho escravo. Acreditava-se que a mão-de-obra branca era superior, mais capacitada, para desempenhar qualquer atividade laboral e intelectual, e a ideia era “branquear” a população brasileira, para, assim, desenvolver habilidades que supostamente só o caucasiano europeu era capaz de atingir. Ideia esta amparada pelo evolucionismo darwiniano e pela eugenia, pseudociências que estimularam o racismo desde o século XIX, e que ecoam na mente de muitos dos descendentes de imigrantes alemães e italianos do Vale do Taquari até os dias de hoje. Apesar disso, as gerações mais jovens são cada vez mais educadas no sentido de respeito às diferenças, especialmente significativas para um município em que cresce a presença de negros e mestiços. O que não quer dizer que o preconceito racial não ocorra, independente do setor da sociedade a que o bresciense pertença.

A imigração teve início com a chegada das primeiras famílias, no final do século XIX. De acordo com a jornalista bresciense Deise Delazeri Scartezini (2007, p. 30):

Os primeiros colonizadores de Nova Bréscia, vindos da Itália, estabeleceram-se, a princípio, às margens do Rio das Antas, nos municípios de Bento Gonçalves e Antônio Prado. Atraídos por terras novas e pelo baixo preço a que eram vendidas, por ser uma região montanhosa, transferiram-se para o local, onde hoje é Linha Tigrinho, interior de Nova Bréscia. As primeiras famílias foram as de Pedro De Maman, Domênico Mezacasa, Pio Casaril e Archangelo Daroit em 1895, as quais se estabeleceram e começaram a colonização do município.

A imigração proveniente diretamente da Itália cessou nos primeiros anos da década de 1930, o que não significa que migrações de outros lugares do Rio Grande

do Sul e de outros estados brasileiros não houvesse ocorrido antes e depois de então. Como veremos adiante, dentre os primeiros povoadores da sede de Nova Bréscia estavam duas famílias de caboclos: os Freitas e os Machado.

3.3 Período Distrital

No período em que foi distrito do município de Arroio do Meio, entre 1934 e 1964, Nova Bréscia passou a receber maior atenção das autoridades religiosas e políticas, especialmente devido ao fato de haver uma crescente recepção de famílias, sobretudo brasileiras e italianas, oriundas essencialmente de colônias superpovoadas da Serra Geral, principalmente de Bento Gonçalves e de Antônio Prado.

A Igreja Católica acompanhou esse filão religioso. Segundo Scartezini (2007):

Em 1934 foi iniciada a construção da atual igreja, toda feita de pedra ferro, usando o mesmo material da igreja anterior, como pedras e vitrais. Esta nova construção foi inaugurada em 17 de fevereiro de 1952. Em 1956, a torre que hoje abriga o sino da Igreja foi inaugurada, medindo 47 metros de altura (p. 31).

Além do estímulo à imigração e ao povoamento do Rio Grande do Sul, os casais eram estimulados pelos párocos também a, desde jovens, constituírem famílias numerosas, de preferência gerando um filho a cada um ou dois anos, os quais serviriam de mão de obra barata, mas que também fariam parte de um grande rebanho de fieis, a base religiosa e fonte de renda da Igreja Católica, o único credo praticado em Nova Bréscia até o ano de 2000, quando foi instalado no município o primeiro templo evangélico de sua história.

As estradas locais eram precárias até a fundação do município de Nova Bréscia, em 28 de dezembro 1964. Uma das primeiras medidas de João Arlindo Dewes, o primeiro prefeito de Nova Bréscia, que então se emancipava do município de Arroio do Meio, foi alargar e pavimentar com brita as estradas para assim dar passagem aos caminhões, substitutos dos animais de tração – especialmente os

cavalos e mulas – que realizaram o transporte e a locomoção através das picadas abertas em meio à mata.

3.4 Período Municipal

Segundo dados disponíveis no endereço eletrônico da Prefeitura Municipal de Nova Bréscia:

O município de Nova Bréscia foi criado em 28 de dezembro de 1964, através da Lei Estadual nº 4.903. Em 11 de abril de 1965 é diplomado o primeiro prefeito o Sr. João Arlindo Deves, tendo como vice o Sr. Alfredo Silvestre Macagnan. A primeira câmara de vereadores foi composta por João Sbardelotto, Benjamin Giongo, Guido Dalpian, Alcides Armando Laste, Isidoro Berti, Alcides Zambiasi, Maximiliano Salami e Arlindo Simonetti (PREFEITURA MUNICIPAL, endereço eletrônico).

Já a urbe de Nova Bréscia teve seu marco inicial em 1902, quando os primeiros colonizadores, os italianos de nascimento Santo Titton e João Dalnora, mais os brasileiros Felisberto de Freitas e João Machado, ali chegaram. Há relatos que retumbam a memória dos mais idosos, de que colonos se embrenhavam nas matas, no intuito de caçar e matar indígenas, como forma de entretenimento.

O crescimento demográfico foi acompanhado de uma ampliação significativa da estrutura rural, de modo que a população passou a ocupar e cultivar as encostas e cumes dos morros, em busca de ampliação da capacidade produtiva e fonte de subsistência da sociedade bresciense. A estrutura administrativa e comercial também teve de ser aumentada, e em 02 de dezembro de 1934 foi, então, fundado o Distrito de Nova Bréscia. Foi o momento em que picadas foram ampliadas para a passagem não apenas de pessoas, mas de tropas de mulas, que eram os recursos de transporte de cargas mais eficientes para o relevo montanhoso, já que não havia, ainda, veículos de transporte motorizados, como caminhões e caminhonetes.

A partir da década de 1990, o território se fragmentaria.

Em 10 de novembro de 1991, os eleitores do então distrito de Capitão votaram a favor ou contra a emancipação. Em 20 de março de 1992 o distrito

emancipou-se, incorporando partes dos municípios de Nova Bréscia e de Arroio do Meio. Capitão era, até então, dividida entre a porção que pertencia ao distrito de Nova Bréscia e a porção que fazia parte do distrito de Arroio do Meio. Coqueiro Baixo, por sua vez, emancipou-se em 2000, desmembrando aproximadamente metade do que então compreendia o município de Nova Bréscia.

No capítulo seguinte é abordada a atividade tropeira no município de Nova Bréscia. Nele se encontra uma abordagem da atividade a partir do método histórico da História Oral. Ou seja, os antigos tropeiros e seus familiares foram entrevistados, servindo de fontes orais, e essas entrevistas foram registradas por meio de gravador de áudio, equipamento de um celular pessoal.

As entrevistas foram transcritas e transliteradas, e delas se extraiu a maior parte das informações sobre os antigos tropeiros do município. Infelizmente, a maioria deles já faleceu, o que dificultou a coleta de dados e restringiu as fontes de informação. Professores de História locais também foram entrevistados.

4 A ATIVIDADE TROPEIRA EM NOVA BRÉSCIA

Dos anos 1930 até os 1960, a atividade tropeira foi intensa em Nova Bréscia. São diversas as características do tropeirismo no município. A análise dos depoimentos revela tal multiplicidade de aspectos dos tropeiros na região.

Saliento que as entrevistas realizadas com tropeiros e familiares que aqui se encontram foram transcritos, e sua grafia foi ortografada, para facilitar dar mais sentido à leitura do presente capítulo.

4.1 Características do tropeirismo em Nova Bréscia

Conforme apresentado nos capítulos anteriores, o processo de consolidação da economia nacional esteve vinculado ao tropeirismo e às vias de locomoção, de acordo com a época e a região de que tratamos. Os primeiros tropeiros de Nova Bréscia foram Maximiano Salami, Albino Radaelli e João Agostini, que iniciaram suas atividades em 1929, quando Maximiano fundou a primeira casa de comércio da região, na comunidade de Coqueiro Alto/RS. O filho de Maximiano, o também antigo tropeiro e comerciante João Salami, relatou, em fevereiro de 2014:

O pai (Maximiano Salami) tinha posses, muitas, muitas terras. Um terreno que há, sei lá, quase cem anos, era toda a (atual) Linha Coqueiro Alto. O pai, o pai ele era astuto, com os negócios, ele vendeu quase tudo o que ele tinha nas cercanias para investir em uma casa de comércio. Imagina, naquela época vender (quase) tudo para abrir um comércio, no meio do mato. As pessoas (aqui) em volta riam na cara dele, diziam que ele era louco. Se é coisa de fazer! Pensa! E virou o que virou! (João Salami, depoimento oral).

Maximiano Salami começou a vida como agricultor ainda criança, na década de 1920. Desde a adolescência, nessa mesma década, até os anos 1950, adquiriu prestígio político. Foi vereador em Arroio do Meio entre 1952 e 1955, um homem considerado influente inclusive no cenário político rio-grandense, e doou terras que estavam em seu nome para a fundação do Salão do Clube Tiradentes e de seu respectivo campo de futebol, no distrito de Nova Bréscia, para a fundação do salão comunitário de Linha Coqueiro Alto e foi de papel decisivo na construção da ponte conectando Pouso Novo a Travesseiro. Acabou se tornando uma pessoa querida e respeitada pela sociedade do Vale do Taquari, e seu filho João o sucedeu no cargo de vereador em Arroio do Meio.

Albino Radaelli, pouco antes de falecer, em junho de 2013 disse, junto à sua esposa, que tinha orgulho de ser o “primeiro tropeiro que Nova Bréscia viu” (depoimento oral). Segundo sua esposa Iris Radaelli, Albino só parou devido à idade avançada e às dores nas costas. Segundo ele (jun. 2013): “Com mais de cinquenta e cinco anos e, apesar de morar no centro de Nova Bréscia, nunca larguei a vida na roça e o gado de que tanto gostava” (Albino Radaelli, depoimento oral). Albino morreu em novembro de 2013, de causas naturais, com cento e quatorze anos.

É importante frisar que, por se tratar de época muito remota para os entrevistados, que eram de idade avançada – o mais jovem entrevistado, Néscio Spessatto, era nascido em 1935 –, na maioria das vezes a data exata dos acontecimentos não é recordada, de modo que é mais preciso aos mesmos medir o seu tempo de vida em décadas e acontecimentos marcantes do que em anos.

Genoíno Spessatto, nascido em 1933 foi entrevistado em março de 2014 e faleceu em outubro do mesmo ano, falou sobre a transformação da paisagem local:

Aqui, aqui onde nós estamos agora (enfático e apontando para o piso de sua casa), era tudo mato! Não havia estradas, era tudo picada! Não era como hoje, com casinhas, carros, asfalto! Eu quero ver não daqui a cinquenta, mas daqui a dez, quinze anos o que vai virar isso aqui! Ir e voltar de Linha Caçador a Linha Auxiliadora de mula, que era o que eu fazia, levava um dia inteiro! (Genoíno Spessatto, depoimento oral).

O entrevistado falou longamente sobre como era o cenário antigo. Disse ele que o trajeto que percorria no início de sua atividade, e hoje leva cerca de “meia hora” para “ser percorrido de carro”, durava do nascer ao pôr-do-sol.

A paisagem de Nova Bréscia, até o período de sua emancipação municipal, era marcada pelas matas fechadas, pelo relevo acidentado, pelas picadas estreitas e pela grande distância entre as habitações dos moradores, apesar de Néscio Spessatto afirmar, em sua entrevista, feita em novembro de 2013 que:

A partir de quarenta e cinco, cinquenta, mais ou menos, quando eu era guri, a grande maioria das estradas atuais já se encontravam abertas, sob a forma de estreitas picadas, muitas delas por vezes cortando rios e matas selvagens, despenhadeiros, que tinha que se cuidar porque podia, podia morrer, talvez... Era assim (Néscio Spessatto, depoimento oral).

Néscio iniciou suas atividades para a casa de comércio Companhia Irmãos Dalla Vecchia quando esta tinha já mais de dez anos, segundo informou. Trabalhava com seu irmão, Genoíno, que estava na profissão há cerca de dez anos, com Albino Radaelli, que “em seus últimos três anos de carreira lhe ensinou mais sobre a profissão e a vida do que ninguém”, e mais três rapazes provenientes de Encantado, “pelos-duros’ de quem não recordo o nome”. “Também nunca mais os vi, não sei, não me recordo o nome”, disse.

Segundo os tropeiros entrevistados, a tropa era conduzida por uma mula mais velha, que era chamada no jargão profissional de “madrinheira”, e com um sino no pescoço guiava as demais mulas. Atrás ia o condutor da tropa, sobre um cavalo. Albino Radaelli gostava de guiar sempre à frente da tropa, o que chamava a atenção dos colegas e residentes locais, enquanto Néscio e Genoíno costumavam guiar seus respectivos rebanhos de trás, como era de costume. Maximiano, quando tropeiro, era condutor. Já seu filho, João Salami, quando criança, era madrinheiro, e quando seu pai passou para o comércio, ele passou a condutor das mulas.

Os antigos tropeiros não sabiam ou não se lembravam do nome de quem vendia as mulas, pois eram compradas pelos donos de casas de comércio. Mesmo João Salami, filho do tropeiro e comerciante Maximiano Salami, não foi capaz de informar o nome do vendedor. Todos os entrevistados que foram da atividade,

Albino Radaelli, Néscio Spessatto, Genoíno Spessatto, e João Salami afirmaram que as mulas eram revendidas nesses dois municípios, e que a reprodução não era realizada no Vale do Taquari.

A filha do tropeiro Ângelo Viecellin, Beatriz Viecellin Valgoi, de setenta e três anos de idade informou, em setembro de 2014, que seu pai, nascido em 1922 dizia que, “quando ele trabalhou, entre os anos de 1940 e 1950, sua tropa era composta de carretões guiados por gado bovino, e ele ia a pé, isso no princípio”. Ela relatou que era bastante comum até aquela época. “Depois vieram as mulas e os carretões acabaram, não sei por quê”, disse.

Curiosamente, dentre os entrevistados, apenas Albino Radaelli não chegou a ocupar o cargo de vereador. João Salami, como dito, sucedeu seu pai em Arroio do Meio. Em Nova Bréscia, Ângelo Viecellin o foi pela primeira vez entre 1977 e 1982, e pela segunda vez entre 1983 e 1987. Néscio Spessatto, também foi vereador entre 1977 e 1982 pelo primeiro mandato e, pelo segundo mandato entre 1983 e 1987. Genoíno Spessatto foi vereador por Nova Bréscia entre 1983 e 1987.

A explicação dada pelos entrevistados é sempre de que eram reconhecidos pelo povo de toda Nova Bréscia por suas atividades, todos os conheciam e respeitavam por seu “comunitarismo”, segundo o depoimento de Néscio.

Os tropeiros eram também reconhecidos por levarem as notícias de casa em casa, de comunidade em comunidade. Seus longos deslocamentos – para uma época em que não havia veículos motores – era motivo para informar parentes e amigos distantes e gerar uma “ampliação do mundo até então conhecido”.

Os principais produtos vendidos pelos colonos e freteados eram o feijão, o milho e a banha de porco, este último o produto mais valioso para produtores rurais, tropeiros e comerciantes. Segundo Genoíno:

Primeiro o que mais ia era feijão. Tinha muito feijão, também milho, mas mais era feijão. Depois veio a banha. A banha sim dava dinheiro: duas latas de banha valiam por cinco mulas (completamente carregadas) de milho; duas mulas de feijão (Genoíno Spessatto, depoimento oral).

As tropas de Nova Bréscia contavam, até a década de quarenta, com apenas um tropeiro guiando de dez a doze mulas. Mais tarde foram adicionados uma mula madrinheira e o tropeiro deixou de montar em uma mula para se deslocar a cavalo. As mulas só foram abandonadas de sua utilização por tropeiros na década de 1960, quando começou a diminuir seu uso inclusive pela população, que passou a usar mais os cavalos como meio de transporte.

No caso de Nova Bréscia, o tropeirismo enquanto atividade é consequência do melhor e maior aproveitamento das terras agrícolas, pois novas técnicas de preparo da terra e da lavoura, somadas a novos produtos – caso de venenos, sementes geneticamente superiores às anteriores, rações e vacinas –, à ampliação e alargamento das antigas picadas e o acesso às tropas de mulas levaram a uma verdadeira revolução agrícola e do espaço geográfico.

O tropeirismo em Nova Bréscia foi uma atividade que proporcionou acumulação de renda aos seus habitantes, tanto aos agricultores, que incrementaram sua renda vendendo produtos que até então eram quase que em sua totalidade consumidos pela família que os produzia, quanto para os tropeiros, que tinham uma forma inovadora de profissão, onde até então a opção era permanecer na atividade rural ou abrir um comércio na localidade, o que exigia um patrimônio considerável por parte do indivíduo.

Baseando-se na atividade tropeira ao longo do tempo, temos duas formas clássicas de tropeirismo: a de transporte de pessoas de um lugar para outro; e a de transporte de carga entre diferentes lugares. Este trabalho trata, no capítulo *Origens do tropeirismo e o tropeirismo no Rio Grande do Sul*, de descrever a história do fenômeno do nível global ao estadual, enquanto que o presente capítulo analisou e organizou o relato dos tropeiros que fizeram a história do município e, porquê não dizer, do modo como se deu a relação entre os tropeiros e a comunidade bresciense.

O ciclo tropeiro em Nova Bréscia teve fim com a emancipação do município, quando os primeiros veículos motorizados passaram a transitar na região, as estradas e picadas foram alargadas e pavimentadas com brita para sua passagem e os caminhões e caminhonetes passaram a substituir o comércio tropeiro. As mulas deixaram de ser comercializadas e os antigos tropeiros passaram a investir na

compra de caminhões para a comercialização de doces, principalmente balas, outra comercialização que marcou a história de Nova Bréscia.

5 CONCLUSÃO

Esta monografia procurou resgatar a memória e a identidade tropeira da sociedade de Nova Bréscia/RS, ao longo das décadas de 1930, 40, 50 e 60 do século XX. Foi possível caracterizar a atividade tropeira na cidade a partir dos depoimentos coletados junto a moradores e antigos tropeiros locais. Pelo método da História Oral, é possível considerar que as características básicas da atividade tropeira em Nova Bréscia estão ligadas ao transporte de tropas e mercadorias, bem como aos laços de sociabilidade derivados da atividade.

É importante salientar que o capítulo *Origens do tropeirismo e o tropeirismo no Rio Grande do Sul* foi importante para a comprovação da hipótese de que é possível considerar que as características básicas da atividade tropeira em Nova Bréscia/RS estão ligadas ao transporte de tropas e mercadorias, bem como aos laços de sociabilidade derivados da atividade, pois mostrou a evolução desse fenômeno comercial ao longo do tempo e as relações políticas e sociais que ele proporcionou.

O capítulo *História de Nova Bréscia* tomou vulto ao se voltar para a formação sociocultural do município, e procurou auxiliar na compreensão do capítulo posterior, *A atividade tropeira em Nova Bréscia*, de modo a esclarecer aspectos desta que de outro modo não seriam compreendidos em seu contexto.

As características básicas apontadas no capítulo *A atividade tropeira em Nova Bréscia* foram: o perfil e a identidade tropeira em Nova Bréscia; o caráter econômico-desenvolvimentista de sua profissão; a relevância política de seus

membros; a transformação do espaço geográfico bresciense; e o papel disseminador de notícias entre membros da sociedade que eram, até o trânsito das tropas, quase que isolados do resto do mundo.

Produzir esta monografia foi uma experiência de vida que me marcou especialmente por conhecer realidades de pessoas que, em diferentes épocas do século XX, viveram toda a sua existência para trabalhar e ganhar não muito mais que o alimento de cada dia. Que com esforço se destacaram e adquiriram respeito na sociedade, e que só conheceram o conforto moderno de equipamentos como um televisor, uma geladeira ou um ventilador nos últimos trinta anos do último século, quando já na terceira idade. Que não conheceram o sabor das viagens, que não fossem a trabalho, que festejavam um domingo por mês, se tanto. Que lutaram por um mundo melhor mesmo sem, muitas vezes, vir a conhecê-lo.

Foi satisfatório registrar momentos de pessoas assim, que foram decisivas para o impulso econômico, para a cultura e a sociedade de Nova Bréscia e região. Espero ter contribuído para que a memória e a história deste município não sejam esquecida e que esta monografia viver fique à disposição de sua comunidade e de quem mais estiver por ela interessado.

Espero que meu trabalho sirva de inspiração para outras pessoas, levando-as a conhecer o passado, o de sua sociedade e de seu mundo. Enquanto houver história sendo escrita, haverá humanidade.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

COSTA, Elmar Bones da, FONSECA, Ricardo, SCHMITT, Ricardo (coord.). **História ilustrada do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: RBS Publicações, 2004.

FÉLIX, Loiva Otero. **História e memória: a problemática da pesquisa**. 2. ed. Passo Fundo: UPF, 2004.

FLORES, Moacyr. **Dicionário do tropeirismo**. Porto Alegre: EST Edições, 2006.

FLORES, Moacyr. **Tropeirismo no Brasil**. Porto Alegre: Nova Dimensão, 1998.

KREUZ, Marcos Rogério et al. **Arroio do Meio: entre rios e povos**. Lajeado: Ed. Da UNIVATES, 2011.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Tradução Bernardo Leitão et al. 5. ed. São Paulo: Editora da UNICAMP, 1990.

LOPEZ, Adriana; MOTA, Carlos Guilherme. **História do Brasil: uma interpretação**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2012.

MÜLLER, Carlos Alves. **A história econômica do Rio Grande do Sul**. 3. ed. Porto Alegre: Editora Grande Sul, 1998.

PAES, Jurema Mascarenhas. **Tropas e tropeiros na primeira metade do século XIX no Alto Sertão baiano**. Salvador: UFBA, 2001.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História do Rio Grande do Sul**. 9. ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 2002.

PRFEITURA MUNICIPAL. Disponível em:

<<http://www.prefeituradenovabrescia.com.br/a-cidade/historia>>, acessado em 05 de outubro de 2014.

SANTOS, José Luiz dos. **O que é cultura**. São Paulo: Brasiliense, 2006.

SCARTEZINI, Deise Delazeri. **Jornal Nova Bréscia – 1992 a 2007: preservando a história de Nova Bréscia**. UNIVATES: Lajeado, 2007.

THOMPSON, John B. **Ideologia e cultura moderna: teoria social crítica na era dos meios de comunicação de massa**. Rio de Janeiro: Vozes, 1995.

Fontes Orais:

Albino Radaelli. Depoimento oral concedido em 07 jun. 2013.

Beatriz Viecellin Valgoi. Depoimento oral concedido em 22 set. 2014.

Genoíno Spessatto. Depoimento oral concedido em 01 mar. 2014.

João Salami. Depoimento oral concedido em 13 fev. 2014.

Néscio Spessatto. Depoimento oral concedido em 28 nov. 2013.

Néscio Spessatto. Depoimento oral concedido em 04 de nov. 2014.

Bibliografia consultada:

ALBERTI, Verena. **Manual de história oral**. Rio de Janeiro: FGV, 2004.

EAGLETON, Terry. **A idéia de cultura**. São Paulo, Editora UNESP, 2005.

MEIHY, José Carlos Sebe Bom; Fabíola Holanda. **História oral: como fazer, como pensar**. São Paulo: Contexto, 2007.