

Tropas, trilhas e fazendas

Paulo Raulino Lamego

Administrador de empresas, economista, restaurador, autor do livro “O Brasil é o Vale” e

“ No fio da barba: a saga de um tropeiro”(no prelo) e membro do Instituto Preservale.

Hoje, ainda nos primórdios do século XXI, quem pretender se deslocar do litoral da cidade do Rio de Janeiro, antiga Corte do Brasil, com a intenção de chegar ao interior do estado, precisamente, ao outrora Vale do Café Imperial, não despendará muito tempo, nem tão pouco defrontará dificuldade para lograr tal intento.

Quanto aos meios de locomoção, dependendo da finalidade e da urgência da viagem, seja a passeio ou a negócio, a escolha do tipo de veículo pode ser feita à farta.

Dentre automóveis, motos, ônibus, caminhões, aviões e helicópteros, a opção escolhida será determinante para o viajante completar o tal percurso em duas ou três horas, ou mesmo até no espantoso tempo de apenas vinte minutos.

Esta constatação é realmente extraordinária, se observarmos que, há não mais que 150 anos, portanto em meados do século XIX, um carregamento de café, o “ouro verde”, sustentáculo do Império, partindo do médio Vale do Paraíba, à época a maior região produtora desta mercadoria, transportada por uma tropa de mulas, trilhando penosos e perigosos caminhos provinciais, transpondo íngremes montanhas e baixios alagadiços, demorava de três a cinco dias para alcançar a Corte, nosso principal porto de exportação.

E é a este contexto, num período em que as vias de comunicação eram extremamente precárias, que iremos nos reportar.

Ainda, para sermos mais específicos dentro da amplitude do tema, canalizaremos o curso da nossa visão sobre o mais utilizado meio de transporte de cargas durante boa parte do nosso período colonial e imperial: as tropas de muares e sua importância como elo de ligação entre as longínquas e isoladas fazendas produtoras e o restante do Brasil e do mundo.

Os caminhos de ferro

Ressalte-se, por oportuno, que somente no ano de 1864, os trilhos da estrada de ferro conseguiram, finalmente, transpor a serra e alcançar o coração do Vale.

Imaginemos, naquele tempo, uma máquina, movida a vapor, a puxar diversos vagões, cada qual transportando o volume e o peso de uma carga correspondente a o que diversas tropas de mulas podiam suportar. Era mesmo um novo sistema de transporte, totalmente revolucionário e diferente de tudo o que, até então, se conhecia.

Após uns sete anos de trabalho árduo e muitos investimentos, tudo orquestrado por uma moderna tecnologia europeia, os trilhos da Ferrovia D. Pedro II, atravessaram, magistralmente, a extensa Baixada Fluminense e, após margear profundos desfiladeiros e passar por longos túneis perfurados em plena rocha, subiram a Serra do Mar e chegaram a uma freguesia chamada São Benedito da Barra do Pirai.



Ponte mista (ferroviária e de rodagem) sobre o Rio Paraíba. Barra do Pirai, c. 1888. Marc Ferez. Col. Gilberto Ferrez, IMS. VASQUEZ, Pedro Karp. *Nos trilhos do progresso: A ferrovia no Brasil Imperial vista pela fotografia*. Metalivros, Rio de Janeiro: 2007.p.163.

Sua situação geográfica -- postada no encontro do Rio Pirai com Rio Paraíba do Sul -- faz dela um ponto especialmente estratégico. Dali, as linhas férreas se bifurcariam: um dos ramais estaria destinado a subir o Vale em direção a São Paulo; o outro desceria acompanhando o leito do Rio Paraíba por cerca de 100 km, até a altura de Entre Rios, hoje Três Rios, e tomaria o rumo das Gerais.

Desta maneira, e para a finalidade primordial de escoar as abundantes safras dos infinitos cafezais das morrarias ao longo do Vale do Paraíba, que há muitos anos equilibravam a balança comercial do país, é que chegam os novos caminhos de ferro. Infelizmente, para este fim, um pouco tardiamente, pois, com o mau uso da terra e o seu conseqüente desgaste, a produção do café em grande escala, nesta região, não duraria mais de um par de décadas. O café prosseguiu em sua marcha para o interior, em busca de terras mais férteis, mas a malha ferroviária não somente permaneceu como também se expandiu de maneira vertiginosa. Vinte anos depois, portanto, já em 1884, a evolução das linhas férreas, interligando toda a Província, totalizava a surpreendente extensão de quase 1500 km e alcançaria, ao apagar do Império, 1825 km. O sistema ferroviário da Província do Rio de Janeiro era comparado aos existentes nos mais

desenvolvidos países europeus, como o da rica e poderosa Bélgica colonialista. No nosso, contavam-se com 20 ferrovias próprias, quase todas financiadas pelo capital gerado pelos cafezais. Entre elas, destacavam-se a Estrada de Ferro Piraiense, a União Valenciana, a Cantagalo e tantas mais.



Locomotiva da Estrada de Ferro Rio das Flores, 1900. Foto: autor desconhecido. Acervo Museu de História Regional de Rio das Flores (RJ).

Das 66 estradas de ferro do Brasil, 20 encontravam-se na velha Província Fluminense e a ela continuaram a servir por um século, quando, a partir dos anos de 1960, excetuada a antiga D. Pedro II, hoje privatizada, foram drasticamente desativadas, por força das novas políticas de transporte adotadas no país.



Estação de Taboas. Rio das Flores, 1899. Foto: autor desconhecido. Acervo Museu de História Regional de Rio das Flores (RJ).

Com os trilhos e dormentes arrancados, em seus leitos construíram-se modernas rodovias, que hoje seguem seus destinos, acompanhando em boa parte o traçado dos outrora eficientes caminhos de ferro. Daquela fantástica malha ferroviária, apenas restam, aqui e acolá, algumas remanescentes estações. E estes lindos prédios centenários, com o apoio do sólido material com que foram construídos, ainda teimam em se manter de pé, como se desejassem permanecer como marcos vivos, símbolos da grandeza da História do “Café Imperial”.

Mas voltando àquela modesta freguesia, lá na Barra do Rio Pirai, podemos constatar que ela, veloz tal qual uma locomotiva a vapor, se desenvolveu e logo virou uma vila, depois uma cidade. Naquela localidade, foram criadas filiais das mais importantes “Casas Comissárias de Café” da Corte, tornando-se, então, o maior entreposto de cargas do Brasil -- Império e o mais importante entroncamento ferroviário da América Latina, ligando Minas, São Paulo e Rio de Janeiro.



Vista geral de Barra do Pirai, vendo-se a ponte ferroviária (Estrada de Ferro Santa Isabel do Rio Preto) e a de rodagem, c. 1880. Marc Ferrez. Col. Gilberto Ferrez, IMS.
VASQUEZ, Pedro Karp. Nos trilhos do progresso: A ferrovia no Brasil Imperial vista pela fotografia. Metalivros, Rio de Janeiro: 2007.p.162.

Atraídos pelo rápido, seguro e menos oneroso meio de locomoção conhecido, o café e outros produtos chegavam a Barra do Pirai, procedentes de todos os arredores e, ainda, de diversas regiões do país. Barcaças abarrotadas de mercadorias desciam o Rio Paraíba vindo de Porto Real, em Resende; outras mais navegavam pelo Rio Pirai, trazendo, daquelas regiões, várias mercadorias, principalmente, o café, que trocava, em definitivo, as tropas de mulas pelos comboios de vagões.

Citar este fato histórico, que faz parte, com relevância de nossa evolução como nação, é fundamental para uma surpreendente constatação na rotina dos sistemas de transporte do Brasil de até então, a saber: antes da metade do século XIX, tudo que dependia de transporte para ser conduzido para o interior do

país, desde um pesado relógio carrilhão a servir e ornar um pomposo salão aristocrático de algum solar rural, até um saco de sal, para prover uma despensa de qualquer fazenda ou para temperar o angu dos escravos na senzala, foi tudo mesmo, segundo a cronologia do tempo, irremediavelmente transportado em lombo de índios, de negros ou de mulas.

Nos tempos coloniais, os escravizados “índios de carga” serviram como os primeiros transportadores de mercadorias. Paulatinamente, este serviço foi sendo substituído pela força de trabalho escravo proveniente das terras africanas, à medida que se consolidava a prática do tráfico negreiro para o Brasil.



Carregadores de café a caminho da cidade. Aquarela sobre papel; 15,9 x 22cm. 1826.

BANDEIRA, J., LAGO, P. C. Debret e o Brasil: obra completa, 1816-1831. 2ª Ed. Rio de Janeiro, Capivara Ed., 2008. p. 245.

Naquele primeiro período da nossa história, especificamente, séculos XVI, XVII e início do XVIII, qualquer incursão para regiões afastadas da costa marítima, e mesmo nos deslocamentos entre os primeiros povoamentos do interior, teria que ser realizada por trilhas abertas entre as densas e intrincadas matarias. Frequentemente valia-se dos antigos caminhos indígenas ou, logo que possível, seguia-se na arriscada empreitada navegando pelo curso dos rios, este o principal e menos dificultoso método para aqueles tenazes pioneiros a se aventurar em alcançar os seus destinos.

Caso surpreenda saber que, para viajar-se lá pelos anos de 1850, levavam-se alguns dias para cobrir percursos considerados, hoje, não muito distantes, mais espantoso seria conceber-se que, em décadas anteriores, para se deslocar a regiões situadas em estados fronteiriços ao Rio de Janeiro, gastavam-se semanas ou, até mesmo, meses de viagem, caso o objetivo fosse chegar aos longínquos solos goianos ou mato-grossenses.



O Jaguricatu. Aquarela sobre papel; 14,4 x 21,8 cm. 1827.

BANDEIRA, J., LAGO, P. C. Debret e o Brasil: obra completa, 1816-1831. 2ª Ed. Rio de Janeiro, Cavivara Ed., 2008. p. 291.

Os tropeiros e seus animais

Finalmente, falemos das mulas. Essas chegaram depois, mas vieram para ficar. E, assim como as locomotivas, que mudaram o conceito dos transportes no século das grandes invenções, logo que os muares tiveram condições de transitar nas velhas trilhas e, ainda, pelos novos caminhos abertos para se chegar às regiões auríferas, descobertas ao desvanecer do século XVII, esses valorosos animais também mudariam e agilizariam o sistema de deslocamento de mercadorias no Brasil.

Nada foi escrito de forma tão primorosa para descrever o feito dos muares dentro da nossa história, como no dizer do virtuoso escritor Afonso Arinos:

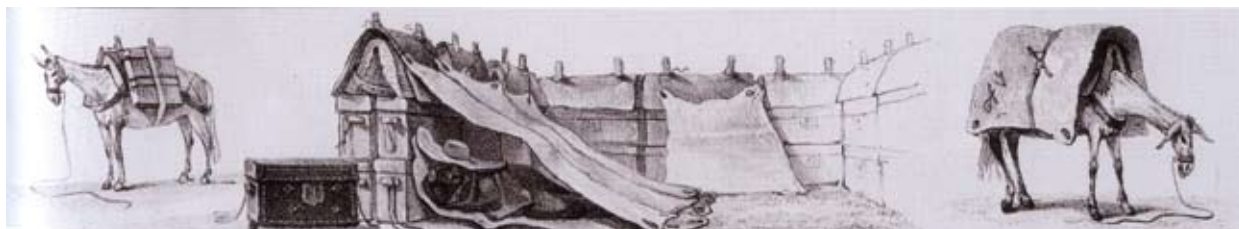
*“Duas longas orelhas ficariam melhor, como símbolo da nossa nacionalidade, do que o lema **ordem e progresso**, inscrito em nossa bandeira.”*

Esta frase assegura de maneira incontestável, o quanto o desenvolvimento econômico de nossa nação, em particular as fazendas produtoras do Vale do Paraíba, tem uma dívida de gratidão para com esse animal. E não devemos falar de uma mula só, isolada, pois sabemos que “uma andorinha não faz verão”. Teremos que historiar sobre o seu conjunto, o seu contíguo e o coletivo.

Certamente, estamos nos referindo às valorosas “tropas de carga”. Esses grupos de homens e animais, organizados tal qual batalhões de elite, com seus componentes hierarquicamente distribuídos dentro de cada função específica, que trilhavam todos os rincões do Brasil de outrora. Cada tropa seguia, em suas viagens, sob a liderança do comandante, denominado tropeiro chefe, e de seu imediato, o arrieiro, tendo

os tocadores dos lotes como cabos da guarnição; e ainda havia o que fornecia o combustível para manter a todo vapor os controladores do comboio: o indispensável cozinheiro. Por fim, vamos aos soldados, peças fundamentais para o funcionamento dessas pioneiras empresas de transporte -- os aguerridos animais de tropa, essas verdadeiras máquinas de trabalho, selecionadas individualmente durante os seus adestramentos, considerada sua força e temperamento, assim que aptas ao serviço, logo eram designadas para assumir os seus postos de “bom combate”, dentro dos lotes da tropa.

O mais importante dos animais era a madrinha da tropa. Essa líder nata, escolhida a dedo, que sempre ia à frente, guiando os demais com perícia e determinação. Seguiam-se os lotes, cada qual com sua mula dianteira e a culatreira, definindo, entre elas, as posições das demais. Na rabeira da caravana, seguiam as carregadoras de tralhas, tanto as de cozinha, como as de manutenção da alimária e do pessoal; junto, vinham os animais de reserva. O tropeiro chefe e o arrieiro utilizavam montarias para agilizar os seus deslocamentos durante as empreitadas, enquanto os demais camaradas comboiavam a tropa a pé, facilitando, desta maneira, a lida com os animais.



Detalhe do acampamento noturno de viajantes. Litografia de Thierry Frères, Succrs. de Engelmann & Cie. 3,6 x 20,3 cm. Gravura inserida na prancha 26 do segundo volume do álbum *Voyage Pittoresque* publicado em 1835.

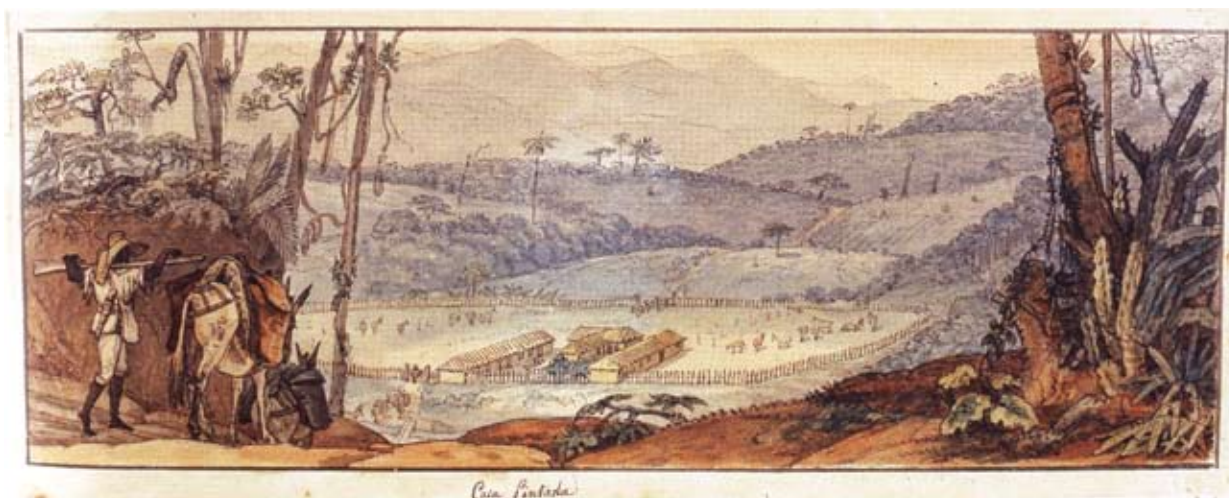
BANDEIRA, J., LAGO, P. C. Debret e o Brasil: obra completa, 1816-1831. 2ª Ed. Rio de Janeiro, Capivara Ed., 2008. p. 575.

A tropa variava de tamanho, podendo ser desde as pequenas até as compostas com mais de trezentos animais em suas fileiras. Eram divididas em lotes e o número de componentes de cada um deles era diretamente proporcional à extensão do percurso que a tropa teria a trilhar. Como grande parte do “comércio tropeiro” estava ligada ao Rio de Janeiro, este era o ponto de referência para as distâncias. Os lotes das tropas fluminenses eram menores e se compunham de sete animais. As mineiras e as paulistas agrupavam de nove a dez e, as das longínquas terras goianas e mato-grossenses, doze ou mais elementos. O motivo desta variação de tamanho era puramente econômico, pois, se para cada lote sempre havia um tropeiro tocador, as tropas que circulavam entre as regiões mais distantes procediam desta maneira para diminuir o custo de mão de obra.

Na trajetória de sua história, as tropas atravessaram o século XVIII a servir, de forma magistral, como elo entre o comércio do interior e a região costeira do Brasil Colônia. Em razão das riquezas minerais necessitarem de uma maneira mais rápida e segura para chegar ao litoral, foi aberta uma nova rota de escoamento: o “Caminho Novo”. Diferente do antigo, chamado de “Caminho dos Guaianases”, pelo novo traçado, não mais havia necessidade de se utilizar o porto de Paraty. Agora, trilhava-se por terra firme das regiões auríferas até o fundo da Baía da Guanabara, para, por barco, alcançar o porto do Rio de Janeiro, de onde as preciosas mercadorias tomavam o rumo de além-mar. O novo caminho e suas variantes eram, incontestavelmente, mais curtos que os demais, mas ainda atravessariam a mesma região adversa, não evitando assim as intrincadas florestas, caudalosos rios e tudo isso com o agravante da acidentada topografia. Todos teriam, portanto, que transpor duas majestosas e perigosas cadeias de montanhas, separadas por um extenso vale formado pelo Rio Paraíba, com suas verdes e onduladas morrarias, que,

ao longe, mais se pareciam a vagas de um imenso oceano. E, como se essas dificuldades naturais não bastassem, ainda havia mais uma: os índios, antigos senhores dessas paragens, e que, durante um bom período, não obstante em vão, resistiram bravamente ao avanço dos novos conquistadores.

Mas o tempo foi andando... E as mulas também. Em sua marcha, paravam apenas para descansar, e pernoitar. Daí que os pousos das tropas foram surgindo. E, em sequência, uma palhoça... e uma roça... Depois outra e mais outra... Uma venda, um ferreiro, um posseiro, uma sesmaria, uma capela... Nasceram os povoados. Assim, por onde as tropas passavam, estabeleciam-se efetivos marcos de colonização entre o litoral e o interior das Gerais, o que seria de importância fundamental para as mudanças que ocorreriam no país durante o século seguinte.



Casa pintada. Aquarela sobre papel; 8,7 x 24,1 cm c. 1827.

BANDEIRA, J., LAGO, P. C. Debret e o Brasil: obra completa, 1816-1831. 2ª Ed. Rio de Janeiro, Capivara Ed., 2008. p. 289.

As pujantes matas próximas aos novos caminhos não resistiam diante às vorazes foices e machados, e começavam a ceder lugar às fazendas de produção. Com terras novas, férteis, um mercado carente de alimentos, tanto ao longo da estrada, quanto nas regiões mineradoras e, ainda, no Rio de Janeiro, as propriedades rurais rapidamente prosperaram. Produziam toda sorte de alimentos, principalmente os não perecíveis de imediato, como milho, arroz, feijão, toucinhos, linguiças, queijos, fumo, açúcar e aguardente...

À medida que avolumava o fluxo do comércio, maior número de bestas de carga era necessário para suprir a demanda do transporte; e, como se dizia naqueles tempos, “sem elas não se pode ser fazendeiro de serra acima”. E, para adquiri-las, ter-se-ia que ir aos centros fornecedores: as feiras de comércio de animais. Dentre elas, a mais importante foi a feira de Sorocaba, que, desde a metade do século XVIII, já era o mais conhecido e vantajado entreposto de animais provenientes dos distantes e afamados criatórios, espalhados pelas regiões sulinas.



Escravo negro conduzindo tropas na provincia do Rio Grande. Aquarela sobre papel; 15,3 x 22,1. 1823. BANDEIRA, J., LAGO, P. C. Debret e o Brasil: obra completa, 1816-1831. 2ª Ed. Rio de Janeiro, Capivara Ed., 2008. p. 243.

Para tais feiras, dirigiam-se os compradores, em sua maioria, intermediários, chamados muladeiros, que, após adquirir suas manadas, as traziam para serem negociadas nas áreas mineradoras e agrícolas. Porém, após décadas de garimpo e mineração, quando a febre do ouro começava se abrandar, surge outra, que se alastra de forma ainda mais endêmica. Chega semeada por um pequeno mas poderoso grão vermelho, que, em poucas décadas, numa eclosão desenfreada, se alastraria e dominaria uma vasta região. Era o café que subira a serra.

Nos países do hemisfério norte, o hábito de beber café, antes considerada uma bebida exótica e degustado somente pela nobreza, vai se popularizando. Com o século XIX e a vertiginosa expansão da revolução industrial, o café teve o seu consumo e custo aumentado de forma admirável. Eles desejavam o café, e o Brasil iria abastecê-los. E foi no Vale do Paraíba, precisamente na região do “Médio Paraíba”, que, por fatores geofísicos, dentre eles, a sua proximidade do litoral, o lugar escolhido para dar-se início a esta grande empreitada. E o colossal volume de café, que viria a ser produzido nas fazendas do Vale, seria, indubitavelmente, o principal sustentáculo econômico e político do nascente Império do Brasil, este que com ele cresceria e, conseqüentemente, com ele morreria.

Em termos de períodos históricos, podemos afirmar que o da passagem do café pelo Vale não durou mais do que o tempo de um raio a cintilar na escuridão. Porém, ainda que deste modo tenha sido efêmero em sua existência, como foi intenso na sua essência!

O café passou a ser o Vale, e o Vale passou a ser o Brasil. Sesmarias foram doadas, posses foram tomadas e fazendas foram formadas. Com o cérebro do branco, o suor do negro e muita degradação ambiental, a região, já em meados do século, produziria 80% do café do Brasil. Oportuno lembrar que, este produto era responsável por cerca de 80% do valor da pauta de nossa exportação. Portanto, podemos, sem titubear, sintetizando a primeira frase deste parágrafo, afirmar que: o Brasil era o Vale.

A sociedade interiorana se desenvolveu de forma acelerada. Nas Gerais, o fluxo do comércio se expandiu por força das crescentes necessidades de gêneros para o consumo, tanto na Corte, como também no Vale do Paraíba. Tradicionalmente, as propriedades rurais costumavam produzir de tudo para a sua subsistência, desde o óleo de mamona para a iluminação, até o algodão para a confecção da roupa; de fora, só mesmo o sal. Mas os tempos eram outros, as fazendas tinham que produzir café e suas terras estavam predestinadas, quase que exclusivamente, ao plantio do precioso “ouro verde”. Não se podia, mesmo, dar-se ao “luxo” de cultivar outro tipo de lavoura. E por falar em luxo, é importante frisar que já vivíamos no período Imperial, com uma forte influência dos costumes aristocráticos europeus; e a sociedade cafeeira não podia ficar alheia a todo esse modismo, até porque muitos de seus membros, com os seus ostentosos títulos nobiliárquicos, já estavam a frequentar a Corte.

Nos antigos povoados, agora cidades, erguiam-se casarões suntuosos. Invasão o espaço das antigas matas, surgiam os quadriláteros funcionais das fazendas, tendo como o destaque dentre as construções, os majestosos solares rurais. Dentro desses casarões, dado o estilo de decoração, respirava-se o clima da nobreza do velho mundo. Tornou-se comum a utilização de bens importados, tanto no mobiliário e no vestuário, como também na alimentação.



Interior da Fazenda Pocinho, Vassouras (RJ). Antiga propriedade do barão de Guaraciaba. S/d. e S/a. Arquivo Geral do IPHAN.

Apesar de todo esse frenesi de consumo, aparente sinal de desenvolvimento, os caminhos de circulação, mesmo os abertos para o escoamento do crescente comércio, eram ainda extremamente precários. Deste modo, as tropas de carga, este primitivo gênero de transporte, continuava sendo o único veículo capaz de conduzir as safras de milhões de arrobas do café que, anualmente, seguia serra abaixo até a Corte, e, de lá, a tropa retornava, trazendo toda a sorte de produtos, para suprir um mercado cada vez mais insaciável.



Cargueiro transportando café. Século XIX. Foto Marc Ferrez. Col. Particular. MOURA, Carlos Eugenio Marcondes de, O visconde de Guaratinguetá: um fazendeiro de café no Vale do Paraíba. 2ª ed. rev. e ampl. São Paulo: Studio Nobel, 2002. p.139



Francisco Paulo de Almeida, barão de Guaraciaba. Óleo sobre tela, de J. Stewart, 1884. Acervo da Irmandade da Santa Casa da Misericórdia de Valença.

Tomando-se em conta que cada mula carrega, em seu lombo, uma carga correspondente ao peso de oito arrobas de café, chegar-se-ia à conclusão de serem necessárias milhares de mulas para cumprir tal empreitada. Para dar-se uma ideia da dimensão deste mercado, é bom lembrar que, somente no ano de 1850, a Feira de Sorocaba comercializaria cem mil muars. Em decorrência disso, grandes fortunas surgiram ligadas ao lucrativo comércio e serviço dos muars e cavaleares. Há mais de um exemplo de homens que cresceram no meio da tropeiragem e, após anos de labuta debaixo da soaleira e de noites garoentas, tornaram-se figuras proeminentes da sociedade Imperial, como, no caso, o barão de Iguape, barão de Tibagi, barão de Antonina, barão de Guaraciaba, barão de Cajurú, barão de Santa Justa, entres outros.

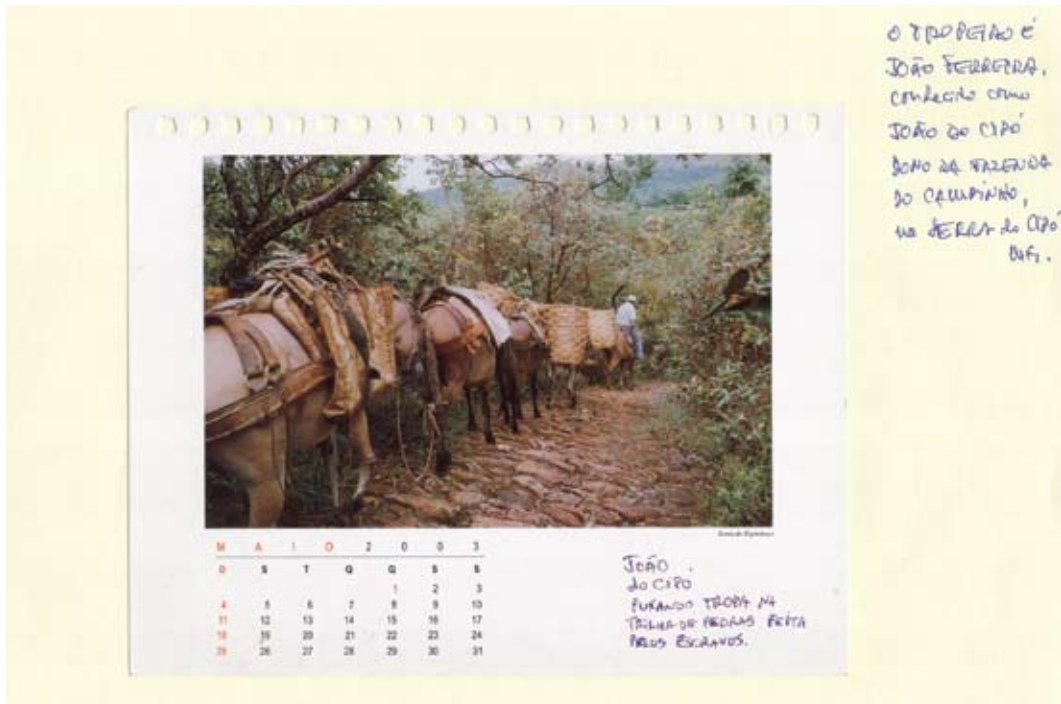
A maioria das fazendas possuía suas tropas, e para a lida com os animais, selecionavam, dentre os escravos, aqueles mais habilidosos. A mulada requeria cuidados, pois era como que um conjunto de engrenagens das verdadeiras máquinas de produção que foram as fazendas de café, logo, sem esse material, o sistema emperraria. E para mantê-las funcionando com a indispensável eficiência, era necessário lubrificá-las. O produto que se utilizava para tal não era outro que o milho, fonte energética fundamental para nutrir toda a força de trabalho de uma propriedade rural. Porém, visto que aquelas empresas escravistas estavam mesmo voltadas para a monocultura cafeeira, as áreas reservadas às lavouras de milho e pastagens eram as mais restritas possíveis. Contudo, sendo os animais das tropas naturalmente grandes consumidores deste cereal e tendo-se que reparti-lo com a escravaria, os fazendeiros preferiam ter grãos suficientes para alimentar a turma da senzala. A fim de solucionar esse problema, principalmente quando as terras do Vale já começavam a dar sinais de desgaste, mantinham o menor número possível de animais de tropa, o que os levava, à ocasião da safra, a recorrer ao serviço de tropas particulares, para o escoamento da produção.

De todas as fazendas que se colhia café, partiam as tropas. Acondicionados nas bruacas, penduradas nas cangalhas das mulas, os preciosos grãos seguiam o seu curso em direção à Corte. Após transpor o último obstáculo da penosa caminhada, a Serra do Mar, os tropeiros, sabedores de que não há melhor meio de transporte do que o fluvial e marítimo, logo procuravam alcançar o porto mais próximo. Dentre eles, o de mais serventia, para o Médio Paraíba, foi o porto da Vila de Nossa Senhora da Piedade de Iguassú, situado às margens do outrora navegável Rio Iguaçú. Para lá, dirigiam-se as tropas, utilizando a “Estrada do Comércio” e, ainda outras, principalmente, as variantes procedentes das estradas, da “Polícia” e, do “Rodeio”. Essa importante vila, com trapiches abarrotados de café, diversos estabelecimentos comerciais de secos e molhados e filiais das casas comissárias do Rio de Janeiro, vivia os seus dias de apogeu. Dela, o café seguia o seu destino, as tropas também. Uma vez que, após não mais de um pernoite, já estavam, novamente, galgando a serraria, levando nos lombos, toda a sorte de mercadorias para suprir os fazendeiros e a população do Vale, com o comércio local.

Por final, nesta resumida explanação sobre um tema que é tão amplo e significativo para a nossa história, não poderíamos deixar de falar de um gênero de tropa. Geralmente, elas eram pequenas em sua composição: o dono, um ajudante e no máximo, cinco ou seis animais. Porém, quando chegavam às fazendas, provocavam grande euforia, mormente nas senhoras e sinhazinhas. Conhecidos como mascates ou, ainda, cometas, nesta última acepção, naturalmente motivado por sua rápida passagem, deixavam, em seu rastro, as mulheres cheias de alegria e os senhores com os bolsos mais vazios. Afinal, vivendo nas fazendas, longe dos encantos da Corte, qual delas não se deixaria encantar, quando retiradas das mulas as pesadas canastras, e estas, ao serem abertas, oferecerem à visão de olhos ávidos por novidades a profusão lúdica de lenços encarnados, pentes atartarugados, tecidos de tafetá ou linho inglês, rosários de pérolas, manuais de missa, cadarços de lã, bisotados espelhos de mão, revistas de moda francesas e, para as clientes mais abastadas, até ricas joias europeias. Para os senhores rurais, mesmo aqueles que iam aos centros urbanos com certa frequência, artigos é que não lhes faltavam, desde navalhas de barba com lâminas de aço alemão e garruchas belgas, até chapéus de feltro, vindos de Braga ou do Porto.



Acervo Particular Elisa Seppas, c.1924, sul de Minas Gerais.



Calendário da Serra do Cipó 2003.

Porém, veloz como um falcão cortando o ar atrás de sua presa, o tempo passou. O café seguiu o seu destino em busca de novas terras. O trem deixou os leitos de suas linhas às novas rodovias. Com as sedes dessas fazendas centenárias, ficou-nos o seu rico legado cultural e, das tropas, essas generosas plantadoras de cidades, tanta história para contar...

E, quem sabe, como consolo da saudade, neste relembrarmos do quanto os tropeiros fizeram por esses brasis, soma-se ao agradável o útil, no constatar-se que, ainda hoje, no interior, aonde nenhum veículo consegue transitar, lá estarão, não mais com soberbas tropas do passado, eles e suas mulas, agora em sua modesta, mas sempre prontos a servir, a quem delas ainda necessitar...

¹GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961. p.13.